

Bebauungsplan Nr. 238
– Baumstraße / Schüchtermannstraße –
Stadtbezirk Herne-Mitte
Stadtbezirk Sodingen

Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag
der Verwaltung zu den Eingaben im Rahmen der
Beteiligungsverfahren nach den §§ 3 und 4 BauGB

Stand: 30.08.2023

I. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der Sitzung der Bezirksvertretung Herne-Mitte am 15.04.2021 sowie im Zeitraum vom 15.04.2021 bis zum 30.04.2021 wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Es gingen folgende Eingaben ein.

	Im Rahmen der Sitzung der Bezirksvertretung Herne-Mitte am 15.04.2021 wurden die folgenden Eingaben erörtert: Anmerkung: Die Namen der FragestellerInnen / der EinwenderInnen sind der Verwaltung bekannt, werden jedoch aus Gründen des Datenschutzes hier nicht angeführt.	Die angeführten Stellungnahmen, Fragestellungen und Einwendungen werden zur Kenntnis genommen und wie folgt beantwortet bzw. abgewogen:
1.	Es wird gefragt, wann mit einer Entscheidung des Wettbewerbs um den Zuschlag zu einem Standort der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW zu rechnen ist.	Herr Wixforth führt aus, dass weder zum Verfahren noch zu einem möglichen Investor Aussagen gemacht werden können.
2.	Es wird gefragt, ob Umweltverbände in die Planungen mit einbezogen werden, um möglicherweise schützenswerte Arten von Tieren umzusiedeln.	Herr Wixforth entgegnet, dass eine Artenschutzprüfung ansteht, in welcher auch Sachverständige einbezogen würden, um derartige Fragestellungen abschließend zu klären.

II. Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurde im Zeitraum vom 21.04.2021 bis zum 24.05.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Dabei gingen die folgenden abwägungsrelevanten Eingaben ein, die wie folgt abgewogen werden:

<p>1. Emschergenossenschaft / Lippeverband: 11-LI (Federführung)</p> <p>Gegen den o.g. Bebauungsplan bestehen unsererseits bisher keine Bedenken. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen jedoch keine Stellungnahme möglich.</p> <p>Die folgenden Hinweise sollten beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Im Sinne der Klimaresilienz und vor dem Hintergrund, dass die Innenstadt Herne bereits hochverdichtet und somit versiegelt ist, sollte bei der Planung auf Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung zurückgegriffen werden. Durch die weitere Versiegelung könnte es zu Hitzebelastungen kommen. Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünungen könnten hier Abhilfe schaffen. <p>• Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes anfallenden Niederschlagswässer sollten auf der Fläche vollständig zurückgehalten werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt.</p> <p>Eine Festsetzung zur verpflichtenden Dachbegrünung wird für nahezu alle Baugebiete in den Bebauungsplan aufgenommen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde im Laufe des Planverfahrens erheblich verkleinert und erstreckt sich überschlägig nunmehr lediglich noch auf die westliche Hälfte des ursprünglichen Plangebiets, welches Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung war. Dieser Bereich wurde größtenteils über mehrere Jahrzehnte industriell bzw. gewerblich genutzt, war vor dem Abbruch der meisten Bestandsgebäude zwischen 2017 und 2019 sehr dicht bebaut und ist auch heute noch vollflächig asphaltiert oder durch Betonbodenplatten versiegelt. Das Gelände ist sehr inhomogen angeschüttet und weist stellenweise erhebliche Bodenbelastungen auf. Allein der flächenmäßig sehr untergeordnete Bereich ohne Baugebietsfestsetzung entlang der Eschstraße, der ebenfalls bereits baulich genutzt wird, weist stellenweise kleinere Haus- bzw. Ziergärten auf. In diesem Bereich ändert sich das Maß der zulässigen Versiegelung nicht. In den übrigen vollflächig versiegelten Bereichen wird es prognostisch durch die festgesetzten Grundflächenzahlen im Bebauungsplan (0,6 / 0,8 und 0,9) damit zu einer geringeren Flächenversiegelung im Vergleich zum Ausgangszustand kommen, was sich letztlich zusätzlich positiv auf das Mikroklima und mildernd auf etwaige Hitzebelastungen auswirken wird.</p> <p>Die Flächenkonversion der ehemaligen Industriebrache zu einem Hochschulstandort mit ergänzenden angrenzenden Mischnutzungen ist mit hohen Kosten verbunden. Neben den Erwägungen, eine wirtschaftliche Entwicklung zu gewährleisten, soll im Plangebiet in direkter Innenstadtnähe zudem explizit eine</p>
---	---

	<p>• Bei einem derart innovativen Projekt sollte die einzige, im unmittelbaren Umfeld vorhandene Grünfläche im östlichen Bereich des Planungsraums nicht versiegelt werden. Bei 14 ha Gesamtfläche könnte man auf diese Fläche zugunsten einer klimaangepassten und ökologischen Planung verzichten.</p>	<p>überdurchschnittlich hohe bauliche Ausnutzbarkeit der Grundstücke erreicht werden, die sich in den Festsetzungen zum Maß der baulichen Grundstücke und zu den überbaubaren Grundstücksflächen widerspiegelt. Die Verpflichtung zur Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers auf den Grundstücken selbst auf der Oberfläche steht diesen Intentionen entgegen, da hierfür ebenfalls jeweils eine signifikante Fläche bzw. mehrere Flächen benötigt würden. Es ist daher geplant, einen ausreichend dimensionierten unterirdischen Stauraum unter den neu herzustellenden öffentlichen Verkehrsflächen vorzusehen, der das Niederschlagswasser getrennt vom Schmutzwasser aufnehmen und rückhalten kann. Genügend Verkehrsflächen stehen dafür nach Umfang und Lage zur Verfügung. Von dort wird das Niederschlagswasser schließlich gedrosselt in den verrohrten Ostbach unter der Baumstraße am westlichen Plangebietsrand eingeleitet und abgeführt. Die Entwässerung der bereits bebauten und genutzten Grundstücke an der Eschstraße erfolgt nach wie vor in die dortige Kanalisation.</p> <p>Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die genannte Grünfläche befindet sich jedoch nicht mehr im angepassten Geltungsbereich des Bebauungsplans und wird somit auch nicht mehr von der Planung erfasst.</p>
<p>2.</p>	<p>Stadt Bochum Amt 61/4 – Stadtentwicklung</p> <p>Auf der Grundlage der Beitragsunterlagen gehe ich davon aus, dass die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel nicht vorgesehen ist. Vor diesem Hintergrund habe ich weder Hinweise noch Anregungen. Sollte die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel doch vorgesehen sein, bitte ich um erneute Beteiligung mit Angabe der geplanten Sortimente und Verkaufsflächen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, Änderungen der Planung ergeben sich daraus nicht. Großflächiger Einzelhandel wird durch den Bebauungsplan nicht ermöglicht.</p>
<p>3.</p>	<p>Stadt Herne: FB 33 – Feuerwehr</p> <p>Aus Sicht des Brandschutzes ist zu oben näher beschriebenem Antrag wie folgt Stellung zu nehmen:</p> <p>1. Bebauung der Grundstücke mit Gebäuden</p> <p>Gemäß § 4 (1) BauO NRW dürfen Gebäude nur errichtet werden, wenn gesichert ist, dass ab Beginn ihrer Nutzung das Grundstück in für die Zufahrt und den Einsatz von Feuerlösch- und Rettungsgeräten angemessener Breite an einer befahrbaren öffentlichen Verkehrsfläche liegt oder wenn das Grundstück eine befahrbare, öffentlich-rechtlich gesicherte Zufahrt zu einer</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, Änderungen der Planung ergeben sich daraus nicht. Alle Hinweise der Stellungnahme resultieren aus (bau)ordnungsrechtlichen Vorschriften und haben ersichtlich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan. Die Punkte lassen sich in den einzelnen nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht und in den Ausführungsplanungen für die öffentlichen Verkehrsflächen abarbeiten.</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>befahrenen öffentlichen Verkehrsfläche hat und die erforderlichen Anlagen zur Versorgung mit Löschwasser vorhanden und benutzbar sind. Wohnwege, an denen nur Gebäude der Gebäudeklassen 1 bis 3 zulässig sind, brauchen nur befahrbar zu sein, wenn sie länger als 50 m sind.</p> <p>2. Löschwasserversorgung</p> <p>Die Gemeinden stellen nach § 3 (2) BHKG eine den örtlichen Verhältnissen angemessene Löschwasserversorgung sicher.</p> <p>Gebäude dürfen nur errichtet werden, wenn gesichert ist, dass bis zum Beginn ihrer Benutzung, die erforderlichen Anlagen zur Versorgung mit Trink- und Löschwasser vorhanden und benutzbar sind (§ 4 (1) Punkt 2 BauO-NRW).</p> <p>Nach § 14 BauO-NRW sind bauliche Anlagen so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass unter anderem wirksame Löscharbeiten möglich sind.</p> <p>Der § 44 (3) BauO-NRW führt zu Wasserversorgungsanlagen explizit auf, dass zur Brandbekämpfung eine ausreichende Wasserversorgung zur Verfügung stehen muss.</p> <p>Auf die Bemessung des Löschwasserbedarfs für den Grundschatz in Bezug auf die Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung bezieht sich das Arbeitsblatt W 405 des Deutschen Vereines des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW). Der Objektschutz ist der über den Grundschatz hinausgehende, objektbezogene Brandschutz für Objekte mit einem erhöhtem Gefährdungspotenzial, welcher zusätzlich berücksichtigt werden muss.</p> <p>Unter Zugrundelegung der technischen Ausstattung der Einsatzfahrzeuge der Berufsfeuerwehr Herne sind Hydrantenabstände von höchstens 150 m möglich.</p> <p>Die Bereitstellung der erforderlichen Löschwassermenge wird in der Regel durch die öffentliche Trinkwasserversorgung gedeckt. Einzelheiten sind beim örtlichen Wasserversorgungsunternehmen zu erfragen.</p> <p>3. Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken</p> <p>(1) Von öffentlichen Verkehrsflächen ist insbesondere für die Feuerwehr ein geradliniger Zu- oder Durchgang zu schaffen zu rückwärtigen Gebäuden, zu anderen Gebäuden ist er zu schaffen, wenn der zweite Rettungsweg dieser Gebäude über Rettungsgeräte der Feuerwehr führt.</p> <p>Zu Gebäuden, bei denen die Oberkante der Brüstung von zum Anleitern bestimmten Fenstern oder Stellen mehr als 8 m über dem Gelände liegt, ist in den Fällen des Satzes 1 anstelle eines Zu- oder Durchgangs eine Zu- oder Durchfahrt zu schaffen.</p> <p>Ist für die Personenrettung der Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen erforderlich, sind die dafür erforderlichen Aufstell- und Bewegungsflächen vorzusehen.</p>	
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Bei Gebäuden, die ganz oder mit Teilen mehr als 50 m von einer öffentlichen Verkehrsfläche entfernt sind Zufahrten oder Durchfahrten nach Satz 2 zu den vor und hinter den Gebäuden gelegenen Grundstücksteilen und Bewegungsflächen herzustellen, wenn sie aus Gründen des Feueereinsatzes erforderlich sind. Soweit erforderliche Flächen nicht auf dem Grundstück liegen, müssen sie öffentlich-rechtlich gesichert sein.</p> <p>(2) Zu- und Durchfahrten, Aufstellflächen und Bewegungsflächen müssen für Feuerwehrfahrzeuge ausreichend befestigt und tragfähig sein. Sie sind als solche zu kennzeichnen und ständig frei zu halten. Die Kennzeichnung von Zufahrten muss von der öffentlichen Verkehrsfläche aus sichtbar sein. Fahrzeuge dürfen auf den Flächen nach Satz 1 nicht abgestellt werden.</p> <p>Anforderungen an Flächen für die Feuerwehr sind, gemäß Abschnitt 2.2.1.1 der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Nordrhein-Westfalen (VV TB NRW), der Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr in der Fassung vom Februar 2007 (ARGE-BAU) zu entnehmen.</p> <p>[§ 5 BauO-NRW „Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken“]</p> <p>4. Vorgesehene zum Anleitern bestimmte Stellen</p> <p>Gebäude bei denen der zweite Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr unter Zuhilfenahme einer tragbaren Leiter sichergestellt wird, in der Regel bis 2. OG, müssen im Bereich der anzuleitenden Stelle Aufstellflächen berücksichtigt werden. Diese sind in einer Größe von 2 m x 2 m, im Abstand von max. 1 m von der Außenwand des Gebäudes, zum Gehweg hin zu installieren. Die Standsicherheit muss durch eine Flächenbelastung von mind. 300 kg/m² und nicht mehr als 5 v.H. max. Querneigung gewährleistet sein. Die Zugänglichkeit zur Aufstellfläche muss jederzeit ungehindert möglich sein und darf nicht durch Bewuchs, Zaunanlagen, Mauern, Parkflächen etc. behindert werden.</p> <p>5. Besondere zusätzliche Ausführungen</p> <p>Folgende Punkte sind unter Berücksichtigung der zurzeit geltenden rechtlichen Vorgaben im Bebauungsplan zusätzlich zu berücksichtigen und auszuführen:</p> <p>a. Bezüglich der unter Punkt 3. (Zugänge und Zufahrten auf Grundstücken) aufgeführten Anforderungen wird explizit auf die erforderlichen Zufahrten für die Feuerwehr im Plangebiet hingewiesen.</p> <p>b. Die unter Punkt 2. (Löschwasserversorgung) aufgezeigten Forderungen sind zu beachten und es ist im Plangebiet mindestens ein Hydrant erforderlich.</p> <p>6. Hinweis</p> <p>Eine detaillierte bzw. objektbezogene Stellungnahme der Brandschutzdienststelle kann nur im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens erstellt werden.</p>	
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>4. Stadt Herne: FB 43 – Gesundheit</p> <p>Aus Sicht des Fachbereichs Gesundheitsmanagement, Abteilung 43/2, sollen insbesondere die schalltechnischen Auswirkungen des Planverfahrens (vom Plangebiet ausgehende und von außen auf das Plangebiet einwirkende Immissionen) ermittelt und gesundheitlich bewertet werden.</p> <p>Es sollte darüber hinaus geprüft werden, ob durch die südlich des Plangebietes verlaufenden Bahngleise im Umfeld schutzbedürftiger Gebäude negative gesundheitliche Folgewirkungen durch Erschütterungen auftreten können. Wenn mit Erschütterungen gerechnet werden muss, sollten diese gutachterlich untersucht und bewertet werden.</p> <p>Des Weiteren wird angeregt zu prüfen, inwieweit es infolge der vorherigen Nutzung des Plangebietes zu Bodenbelastungen gekommen ist, die möglicherweise nach der geplanten städtebaulichen Neuordnung einen negativen Einfluss auf die menschliche Gesundheit haben können.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unterschiedlichen Schallimmissionen und Schallemissionen, der Erschütterungsimmissionen durch die südliche Bahntrasse sowie etwaiger Boden- und Grundwasserbelastungen im Plangebiet wurden im Verfahren jeweils Fachgutachten beigebracht oder waren bereits vorhanden. Für die Ergebnisse wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan sowie auf die einzelnen Gutachten verwiesen.</p>
<p>5. Stadt Herne: FB 44/1 – Öffentliche Ordnung – Allgemeine Ordnungsangelegenheiten</p> <p>gegen das Vorhaben bestehen aus Sicht der Kampfmittelbeseitigung keine Bedenken.</p> <p>Das Vorhaben liegt in einem Bombenabwurfgebiet. Mutmaßliche Bombenblindgänger-Einschlagstellen sind bei der Luftbildauswertung für den Bereich des Vorhabens nicht erkannt worden. Aufgrund der Feststellung im Rahmen der Luftbildauswertung und der Tatsache, dass die vorhandenen Luftbilder nicht immer den letzten Stand der Bombenangriffe darstellen und auch nicht alle Angriffe bildlich erfasst wurden, wurde aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung die Anwendung der Anlage 1 TVV empfohlen.</p> <p>Werden bei Durchführung des Bauvorhabens außergewöhnliche Verfärbungen des Erdaushubes oder verdächtige Gegenstände festgestellt, sollten die Arbeiten sofort eingestellt und der Fachbereich Öffentliche Ordnung unter der Rufnummer 02323/16-2757 oder 02323/16-2324 verständigt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis und ein Hinweis zu etwaigen Kampfmittelfunden während der Durchführung von Bauarbeiten in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>
<p>6. Stadt Herne: FB 51/0 – Umwelt und Stadtplanung – Denkmalschutz</p> <p>Gegenüber dem Plangebiet befindet sich das gemäß § 3 DSchG NRW eingetragene Baudenkmal Villa Eschstr. 18a (D.-Nr.: 714; Ecke Baumstraße/Eschstraße). Wenn durch eine Veränderung in der Umgebung eines Denkmals das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird, bedarf es der Benehmensherstellung mit der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, Änderungen der Planung ergeben sich daraus nicht. Der Bebauungsplan ermöglicht zwar eine bauliche Nutzung gegenüber dem Baudenkmal, allerdings war eine bauliche Nutzung dort auch schon zuvor auf Grundlage des § 34 BauGB möglich. Ob ein etwaiges zukünftiges Vorhaben dazu geeignet ist, das Erscheinungsbild des Denkmals zu beeinträchtigen, lässt sich erst einschätzen, wenn das konkrete Vorhaben zur Genehmigung vorgelegt wird. Insoweit wird für die Benehmensherstellung mit der LWL-Denkmalpflege auf das bauaufsichtliche Verfahren verwiesen.</p>

<p>7. Stadt Herne: FB 51/4 – Umwelt und Stadtplanung - Klima- und Immissionsschutz, Abfallwirtschaft</p> <p>Umweltbericht/Umweltverträglichkeitsprüfung Bisher liegen keine Angaben vor, ob der o.g. Bebauungsplan im Regelverfahren (also mit Umweltbericht) oder als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB, und daher ohne Umweltbericht bzw. Vorprüfung des Einzelfalls aufgestellt werden soll. Grundsätzlich wäre Voraussetzung für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens, dass die festgesetzten Grundfläche 20.000 m² nicht überschreitet (§ 13a BauGB Abs. 1 Satz 2 und 3). Ebenso darf durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben nicht begründet werden, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen (beispielsweise auch Bau einer Straße nach Landesrecht: Gemeindestraße gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 StrWG NRW zur Erschließung der anliegenden Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans). Das beschleunigte Verfahren ist auch ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen. Aufgrund der sich abzeichnenden Konflikte v.a. mit stadtklimatischen Belangen und des Charakters des Vorhabens als "Leuchtturmprojekt" (Label "Funkenbergquartier"), ist aus hiesiger Sicht das Regelverfahren mit der Durchführung einer Umweltprüfung, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden, auch vor dem Hintergrund einer für den Bürger transparenten Planung, angemessen und vorzuziehen. Die Erstellung des Umweltberichtes ist in frühzeitiger und enger Abstimmung mit dem FB 51/4 vorzunehmen. Insbesondere wird auf die erforderliche, intensive Berücksichtigung der Aspekte „Klimaschutz und Klimaanpassung“ (siehe Hinweise oben) auch im Umweltbericht und bei der Ermittlung von Eingriff- und Ausgleichsbilanzen hingewiesen. Dem FB 51/4 liegen mit verschiedenen Grundlagen und Konzepten aktuelle Informationen vor, die heranzuziehen sind.</p> <p>Gewerblicher Immissionsschutz (St.): Für die weitere Beurteilung ist ein lärmtechnisches Gutachten und ein Erschütterungs-Gutachten erforderlich. Das jeweilige beauftragte Ing.-Büro sollte sich frühzeitig zur Abstimmung mit dem FB 51/4 in Verbindung setzen.</p> <p>Stadtklima Die Klimaanalysekarte Herne weist für den Planbereich verschiedene Klimatope aus: Angefangen beim „Industrieklima“ und "Gewerbeklima“ über "Stadtklima" bis zum "Parkklima". Während die ersten drei Klimatoptypen in abnehmender Rangfolge sehr ungünstige bis ungünstige bioklimatische Verhältnisse ausbilden, kommt dem Parkklima eine klimatische Ausgleichsfunktion zu. Laut Klimaprojektion für 2100 wird es im Stadtgebiet von Herne zu einer deutlichen Ausweitung der Wärmeinselbereiche kommen. Der Planbereich würde dann unmittelbar angrenzend an einer städtischen Wärmeinsel liegen. Eine besondere Stadtklima Funktion kommt den südlich angrenzenden Bahnanlagen zu. Wegen der geringen Rauigkeit stellen sie</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren mit Umweltprüfung und Umweltbericht i.S.d. § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt. Die Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen ersichtlich nicht vor. Die weiteren Hinweise zur Erstellung des Umweltberichts werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung zur Gutachtenerstellung wird gefolgt. Zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unterschiedlichen Schallimmissionen und Schallemissionen sowie der Erschütterungsmissionen durch die südliche Bahntrasse wurden im Verfahren jeweils Fachgutachten beigebracht. Für die Ergebnisse wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan sowie auf die einzelnen Gutachten verwiesen.</p> <p>Die Hinweise zur klimaanalytischen Ausgangslage werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde im Laufe des Planverfahrens erheblich verkleinert und erstreckt sich überschlägig nunmehr lediglich noch auf die westliche Hälfte des ursprünglichen Plangebiets, welches Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung war. Dieser Bereich wurde größtenteils über mehrere Jahrzehnte industriell bzw. gewerblich genutzt, war vor dem Abbruch der meisten</p>
--	--

<p>eine Luftleitbahn dar. Südlich und südöstlich vom Planbereich und teilweise in den Planbereich hineinragend, besteht bei autochthonen Wetterlagen eine sehr geringe Kaltluft und Flurwind-dynamik (<0,5 m/s). Der resultierende Kaltluftvolumenstrom ist entsprechend von geringer Bedeutung (> 250 - 500 m³/h). Die Beurteilung beruht auf einer mesoskaligen FITNAH-3D Simulation in der Auflösung 50 x 50 m (RVR 2013).</p> <p>Klimafolgenanpassung (das Ergebnis des Klimacheck ist als Anhang beigelegt)</p> <p>Die Handlungskarte Klimafolgenanpassung weist für den Planbereich überwiegend die Handlungszone 2 (gelb) aus. Für die Wohnbebauung im Bereich der Eschstraße ist wegen der höheren Betroffenheit die Handlungszone 1 (rote Zone) ausgewiesen. Der im Osten des Planbereichs befindliche Grünbereich ist als Handlungszone 4 (grün) ausgewiesen. Unter Berücksichtigung der derzeitigen geringen Betroffenheit wird der gesamte Planbereich der Zone 2 zugeordnet. Der Grünbereich wurde beim Klimacheck gesondert berücksichtigt. In Bezug auf die Hitzebelastung ist die Zielsetzung der Klimaanpassung die Verringerung der Hitzeentwicklung am Tag und die Verringerung der nächtlichen Überwärmung. Welche Anpassungsmaßnahmen im Einzelnen vorzusehen sind, sollte Ergebnis der durchzuführenden mikroskaligen Klimasimulation sein.</p> <p>Starkregengefährdung</p> <p>Verteilt über den gesamten Planbereich besteht eine mäßige und teilweise auch sehr hohe Starkregengefährdung. Die Starkregengefährdung ist dabei nicht flächenhaft, sondern an verschiedenen Punkten auf dem Gesamtgelände verteilt. Ein sehr hohes Risiko besteht nur einem kleinen Bereich auf dem Gelände.</p> <p>Mikroskalige Modellrechnung</p> <p>Die Größe des Planbereichs erfüllt das Kriterium für die Notwendigkeit einer mikroskaligen Klimasimulation (> 0,5 ha). Die städtebauliche Entwicklung im Raum bietet die Möglichkeit, eine klimatische Gunstwirkung u. U. über den Planbereich hinaus auch für den benachbarten Innenstadtbereich (bestehende Wärmeinsel) zu erreichen. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Klimasimulation zu einem möglichst frühen Planungsstand durchzuführen, um den Vergleich zwischen Ist-Zustand ("Nullvariante" nach Abriss der bestehenden gewerblichen Gebäude) und Planungsalternativen mit verschiedenen Anpassungsmaßnahmen zu verdeutlichen. Zur Bestimmung der lokalen Windsysteme (Bedeutung für die Belüftungsverhältnisse), wird empfohlen, der mikroskaligen Klimasimulation eine mesoskalige Kaltluftsimulation z. B. mit KLAM_21 vorzuschalten. Durch eine geringere Auflösung als bei der vorliegenden FITNAH Untersuchung des RVR, lässt sich eine feinere Aussage zu der vorhandenen Kaltluftbewegung</p>	<p>Bestandsgebäude zwischen 2017 und 2019 sehr dicht bebaut und ist auch heute noch vollflächig asphaltiert oder durch Betonbodenplatten versiegelt. In diesen Bereichen finden sich laut Klimaanalysekarte ganz überwiegend entsprechend die Klimatope „Industrieklima“ und "Gewerbeklima“. Allein der flächenmäßig sehr untergeordnete Bereich ohne Baugebietsfestsetzung entlang der Eschstraße, der ebenfalls bereits baulich genutzt wird, weist stellenweise kleinere Haus- bzw. Ziergärten auf. Hier weist die Klimaanalysekarte größtenteils „Stadtklima“ und punktuell im Bereich von vier Hausgärten „Parkklima“ aus.</p> <p>Die Hinweise zur Klimafolgenanpassung werden zur Kenntnis genommen. Der östliche Bereich und damit auch der Grünbereich (Handlungszone 4) ist jedoch aufgrund der o.g. Verkleinerung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans nicht mehr Teil des Plangebiets.</p> <p>Die Hinweise zur Starkregengefährdung werden zur Kenntnis genommen. Die punktuelle, mäßige Starkregengefährdung erstreckt sich ersichtlich lediglich auf kleine Teilbereiche des Plangebiets, die eine etwas geringere topografische Höhe aufweisen und das Niederschlagswasser im Starkregenfall entsprechend dorthin fließen würde. Eine wirklich hohe Starkregengefährdung weist nachvollziehbarer Weise einzig die bestehende Unterführung der Baumstraße im Bereich der Bahntrasse ganz im Südwesten des verkleinerten Plangebiets auf. Ein besonderer bauleitplanerischer Handlungsbedarf wird nicht gesehen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Im Verfahren wurde eine mikroskalige Klimamodellierung erarbeitet, die auch die Wechselwirkung mit angrenzenden Bereichen berücksichtigt. Für die Ergebnisse im Detail wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan sowie insbesondere auf das Gutachten selbst verwiesen. Zusammenfassend kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass durch die Planung nur verhältnismäßig leichte klimatische Veränderungen zu erwarten sind, teilweise führt die Planung sogar zu einer leichten Verbesserung im Vergleich zur aktuellen Ist-Situation. Wie der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen ist, wurden zudem verschiedene Klimafolgenan-</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>und dem Kaltluftvolumenstrom treffen. Die neue städtebauliche Situation könnte so frühzeitig aus Sicht der Klimafolgenanpassung (z.B. Durchlüftung durch angepasste Platzierung und Stellung der Gebäude) optimiert werden.</p> <p>Luftreinhaltung Als wesentliche Emissionsquellen im Planbereich kommen Gebäudeheizungen und der Kfz. Verkehr in Betracht. Eine industrielle/gewerbliche Nutzung ist nicht mehr gegeben. Kleingewerbliche Nutzungen sind allerdings nicht auszuschließen. Ein verkehrlicher Hotspot ist im Planbereich selbst oder im umgebenden Bereich nicht bekannt. Messwerte über die Immissionsbelastung im Planbereich liegen nicht vor, von einer besonderen Belastungssituation ist nicht auszugehen. Grundsätzlich ist eine Ballungsraum typische Luftbelastung anzunehmen, wie sie von den LANUV Messstationen für den städtischen Hintergrund repräsentiert werden.</p> <p>Seveso-III-Richtlinie Der Planbereich liegt nicht in der Nähe einer Anlage die einen Betriebsbereich im Sinne des Störfallrechts darstellt. Weitere Betrachtungen über die Verträglichkeit des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG / Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie sind deshalb nicht erforderlich.</p> <p>Aus abfallrechtlicher Sicht ist folgendes anzumerken: Die im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden gefährlichen (gefährstoffhaltigen) Bau – und Abbruchmaterialien (z. B. Asbest-, Dämmmaterial, PCB- oder PAK-haltige Baumaterialien, verunreinigter Bodenaushub, etc. sind zu separieren und über autorisierte Entsorger gemäß den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Nachweisverordnung (NachwV) wie folgt zu entsorgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - über Sammelentsorgungsnachweise -SEN - / Nachweise über durchgeführte Sammelentsorgungen mittels Übernahmescheinen, wenn die einzusammelnden Abfälle denselben Abfallschlüssel, den gleichen Entsorgungsweg haben, in ihrer Zusammensetzung der im Sammelentsorgungsnachweis genannten Maßgabe für die Sammelcharge entsprechen und die Abfallmenge bei der Maßnahme 20 Tonnen je Abfallschlüssel und Kalenderjahr nicht übersteigt. - über Einzelentsorgungsnachweise -EN- / Nachweise über durchgeführte Entsorgungen mittels Begleitscheinen, wenn die Abfallmenge im Rahmen der Maßnahme 20 Tonnen je Abfallschlüssel und Kalenderjahr übersteigt bzw. die Voraussetzungen einer Sammelentsorgung nicht gegeben sind. <p>Es ist ein Abfallregister einzurichten und zu führen; die Entsorgungsbelege (Übernahmescheine / Begleitscheine) sind geordnet nach Abfallschlüsseln in zeitlicher Reihenfolge im Abfallregister abzulegen. Eine entsprechende Abfallerzeugernummer zwecks Entsorgung (Nachweisführung) der gefährlichen Abfälle ist bei der hiesigen unteren Abfallbehörde zu beantragen. Soweit asbesthaltige Materialien anfallen, ist auch die Technische Regel für Gefahrstoffe Asbest: Abbruch-, Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten TRGS 519 zu beachten. Anfallende nicht gefährliche Bau- und Abbruchabfälle sind gemäß den Bestimmungen der Gewerbeabfall-</p>	<p>passungsmaßnahmen als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Die Hinweise zur Luftreinhaltung werden zur Kenntnis genommen. Ein besonderer bauleitplanerischer Handlungsbedarf wird nicht gesehen. Durch die planungsrechtliche Umwandlung und Neuentwicklung ehemals industriell genutzter und bislang auch weiterhin nutzbarer Flächen wird prognostisch vielmehr eine potentielle Verbesserung der Luftqualität angenommen, jedenfalls keine Verschlechterung vor dem Hintergrund der ballungsraumtypischen, innerstädtischen Vorbelastung.</p> <p>Die Hinweise zum Störfallschutz werden zur Kenntnis genommen. Ein bauleitplanerischer Handlungsbedarf besteht demnach nicht.</p> <p>Die Hinweise zur abfallrechtlichen Sicht werden zur Kenntnis genommen. Da sich die einzelnen Anforderungen erstens unmittelbar aus geltendem Recht ergeben und zweitens regelmäßig in den jeweils nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht oder der Abfallentsorgung abzuarbeiten sind, sind sie für das Bauleitplanverfahren nicht weiter relevant.</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>verordnung (GewAbfV) grundsätzlich auf der Baustelle zu trennen, getrennt zu halten und getrennt zu entsorgen.</p> <p>Nach § 8 GewAbfV sind mindestens folgende Abfälle jeweils getrennt zu sammeln, zu befördern und befördern und vorrangig der Vorbereitung zur Wiederverwendung oder dem Recycling zuzuführen: Glas, Kunststoff, Metalle, Holz, Dämmmaterial, Bitumengemische, Baustoffe auf Gipsbasis, Beton, Ziegel, Fliesen und Keramik. Das Vermischungsverbot für gefährliche Abfälle bleibt unberührt.</p> <p>Soweit die getrennte Sammlung der jeweiligen ungefährlichen Abfallfraktion technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar ist, sind nicht getrennt gehaltene Bau- und Abbruchabfälle, die überwiegend Gemische aus Kunststoffen, Metallen oder Holz enthalten einer Vorbehandlungsanlage zur Sortierung, Zerkleinerung, etc. bzw. nicht getrennt gehaltene Bau- und Abbruchabfälle, die überwiegend Beton, Ziegel, Fliesen oder Keramik enthalten einer Aufbereitungsanlage zuzuführen. Ist eine Behandlung der Gemische in einer Vorbehandlungs- oder Aufbereitungsanlage technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar, sind die Abfälle vorrangig einer sonstigen (zum Beispiel einer energetischen) Verwertung zuzuführen. Die Erfüllung der o.g. Getrennthaltspflichten bzw. die Abweichung von diesen Pflichten ist wie folgt zu dokumentieren</p> <ul style="list-style-type: none">- für die getrennte Sammlung durch Lagepläne, Lichtbilder, Praxisbelege, wie Liefer- oder Wiege-Wiegescheine- für die Zuführung der getrennt gesammelten Abfälle zu einer Anlage zur Vorbereitung zur Wiederverwendung oder zum Recycling durch eine Erklärung desjenigen, der die Abfälle übernimmt (Name, Anschrift, Masse, beabsichtigter Verbleib der Abfälle)- für das Abweichen von der Pflicht zur getrennten Sammlung durch eine Darlegung der technischen oder wirtschaftlichen Unzumutbarkeit.- für die Zuführung der nicht getrennt gesammelten Abfälle zu einer Vorbehandlungsanlage durch eine Erklärung desjenigen der die Abfälle übernimmt (Name, Anschrift, Erfüllung der Anforderung nach § 6 Abs. 1 und 3 GewAbfVO - vorhandene Anlagentechnik für ein hochwertiges Recycling und Erreichung einer Sortierquote von mindestens 85 %) bzw. zu einer Aufbereitungsanlage durch eine Erklärung desjenigen, der die Abfälle übernimmt (Name, Anschrift und Angabe zur Herstellung von Gesteinskörnungen hergestellt werden). <p>Die Dokumentation ist auf Verlangen dem Fachbereich Umwelt und Stadtplanung</p> <p>Zur Sicherstellung der richtigen Getrennthaltung der Abfälle, der Abfalldeklaration, der Entsorgung sowie der Anfertigung der Dokumentation entsprechend § 8 Abs. 3 GewAbfV wird eine gutachterliche Begleitung der Maßnahme empfohlen.</p> <p><i>Hinweis: Zu dieser Stellungnahme gehört die Anlage 1</i></p>	
--	--

<p>8. Stadt Herne: FB 51/5 – Umwelt und Stadtplanung – Untere Wasser-, Hafen- und Bodenschutzbehörde</p> <p>In der Baumstraße verläuft der verrohrte Ostbach. Der Ostbach steht in dem Planbereich in der Unterhaltung und im Eigentum der Emschergenossenschaft. Im Rahmen der ökologischen Umgestaltung des Ostbachsystems plant die Emschergenossenschaft hier eine Sanierung der vorhandenen Gewässerverrohrung bzw. ein Ersatz durch einen Neubau. Die Verrohrung führt in Zukunft ausschließlich Mischwasser ab. Gleichzeitig wird ein Grundwasserersatzsystem gebaut. Bezüglich einer Anbindung der Entwässerung an den "Ostbachkanal" ist eine Abstimmung mit der Emschergenossenschaft erforderlich.</p> <p>Es bietet sich hier an, eine Strategie der wassersensiblen Stadtentwicklung zu verfolgen. Empfohlen wird im Verfahren die Wassersensibilität des Vorhabens zu untersuchen und konkrete abflussmindernde und abflussdämpfende Maßnahmen zu entwickeln/festzusetzen. Ich rege an folgende Maßnahmen im Sinne der wassersensiblen Stadtentwicklung zu prüfen und umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Begrenzung der überbaubaren Grundstücksfläche -Begrenzung der Versiegelung -Durchgrünung von Freiflächen 	<p>Der Stellungnahme wird überwiegend gefolgt. Die Hinweise zum Ostbach unter der Baumstraße werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Den Anregungen zu Maßnahmen der wassersensiblen Stadtentwicklung wird überwiegend gefolgt.</p> <p>Die Begrenzung der überbaubaren Grundstücksfläche wird in diesem Fall als weniger geeignete Maßnahme der wassersensiblen Stadtentwicklung eingestuft. Dadurch wird lediglich geregelt, wo gebaut werden darf, jedoch nicht in welchem Umfang. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans drängen sich jedoch insbesondere nicht vor dem Hintergrund der baulichen Vornutzung und des vorhandenen baulichen Bestandes - keine Bereiche auf, die aus Gründen der Wassersensibilität freier gehalten werden sollten (oder gar müssten) als andere.</p> <p>Die Versiegelung wird über die verschiedenen Grundflächenzahlen der Baugebiete (0,6, 0,8 und 0,9) begrenzt. Insbesondere im Verhältnis zum Ausgangszustand der Fläche bezüglich des Versiegelungsgrades ist dies keine wesentliche Veränderung der versiegelbaren Flächen für die Zukunft, wobei eine verhältnismäßig hohe bauliche Ausnutzbarkeit an diesem innenstadtnahen Konversionsstandort explizit gewährleistet bleiben soll.</p> <p>Die Durchgrünung von Freiflächen sichert der Bebauungsplan über mehrere Festsetzungen zum Pflanzen von Einzelbäumen. Zudem setzt der Bebauungsplan auch öffentliche Verkehrsflächen fest, die von der Stadt Herne hergestellt werden. Diese sind so dimensioniert, dass Baumpflanzungen in Pflanzbeeten und / oder Grünstreifen in den Regelquerschnitten Platz finden werden. Die genaue Aufteilung der Regelquerschnitte sowie Zahl und Standorte der Bäume sollen aber bewusst und absichtend den jeweiligen Maßnahmenplanungen vorbehalten bleiben. Gleiches gilt für etwaige oberflächennahe Entwässerung</p>
---	---

<p>Es ist ein Entwässerungskonzept zu erstellen und ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 durchzuführen.</p> <p>Der o.g. Bebauungsplan befindet sich im Bereich des ehemaligen Betriebsgeländes der Maschinenfabrik Baum. Im Altlastenkataster werden folgende Flächen im Bereich des Bebauungsplans geführt: 460062.0 Maschinenfabrik Baum. Auf dem gesamten Grundstück befinden bzw. befanden sich diverse Gewerbe sowie ungeordnete Ablagerungen. Die einzelnen Gewerbe und Ablagerungen können eine unterschiedlich hohe Altlastenrelevanz haben. Es liegen Gutachten vor, diese sind hauptsächlich aus den 80er Jahren und entsprechen teilweise nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Zusätzlich ist die Stadt Herne meist nicht der Auftraggeber der Gutachten. In wie weit diese Gutachten daher überhaupt im Verfahren verwendet werden können, ist nicht klar. Das Gelände lässt sich in einen westlichen und einen östlichen Bereich unterteilen. Bei den im westlichen Bereich durchgeführten Untersuchungen wurden z.T. über 2m mächtige anthropogene Anschüttungen festgestellt. Punktuell wurden erhöhte MKW-, PAK- und B(a)p-Gehalte festgestellt. Zudem wurden punktuell stark erhöhte Schwermetallgehalte von Blei, Chrom, Nickel, Arsen, Cadmium und Kupfer angetroffen. Auch wurde ein auffälliger LHKW-Gehalt in Boden und Bodenluft ermittelt. Eine Eluierung von Schadstoffen in das Grundwasser kann nicht ausgeschlossen werden. Es besteht Klärungsbedarf für die LHKW-Funde. Im Umfeld wurden aus Grundwasseruntersuchungen erhöhte LHKW-Werte im Grundwasser gefunden, es ist nicht auszuschließen, dass diese von dem in Rede stehenden Gebiet kommen.</p> <p>Vor allem der östliche Randbereich des Gebietes ist durch bis zu 6,5 m mächtige Aufschüttungen geprägt. Auch hier liegen Gutachten vor, in welchen eine punktuell erhöhte PAK und B(a)p sowie Metallbelastung (vor allem Blei, Chrom und Arsen) festgestellt wird. Im Grundwasser wurden erhöhte PAK- und Arsengehalte vorgefunden. Eine weitere Eluierung der Schadstoffe in das Grundwasser durch die benannten Stoffe kann nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund dessen ist durch einen im Umgang mit Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen erfahrener Gutachter ein Gutachten zu erstellen, bei dem sowohl die verschiedenen Gefährdungspfade als auch das breite Schadstoffspektrum in Bezug auf die spätere Nutzung betrachtet werden. Art und Umfang der Untersuchungen sind mit der unteren Bodenschutzbehörde vorab abzustimmen. Gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen erforderlich.</p>	<p>reiheit davon ausgenommen, falls hier ein neues Gebäude nicht mit Flachdach errichtet werden sollte. Andernfalls greift die festgesetzte Dachbegrünung auch dort.</p> <p>Die Grundsätzliche Entwässerungsplanung, die entsprechend mit der Stadtentwässerung Herne und der Emschergenossenschaft vorabgestimmt ist, wurde bereits dargestellt. Ein konkretes Entwässerungskonzept im Sinne der Planung von bestimmten Entwässerungsanlagen, Übergabepunkten zwischen Stadt- und Haustechnik sowie Überflutungsnachweise nach DIN 1986-100 sind erst im Rahmen der Vor- und Ausführungsplanungen der öffentlichen Flächen sowie im Rahmen der nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht möglich und notwendig, wie der Name der DIN „Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke“ bereits vermuten lässt.</p> <p>Die Hinweise zu den Bodenverhältnissen im Plangebiet werden zur Kenntnis genommen. Neben den bereits bestehenden Gutachten wurden im Planverfahren weitere Untersuchungen ergänzend oder erstmalig durchgeführt und die Ergebnisse dokumentiert. Für die Inhalte wird auf die einzelnen Gutachten sowie die Begründung zum Bebauungsplan, insbesondere den Umweltbericht, verwiesen. Zudem enthält der Bebauungsplan eine entsprechende textliche und zeichnerische Kennzeichnung i.S.d. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB, um über die wesentlichen Erkenntnisse aufzuklären.</p> <p>Die Hinweise zum östlichen Bereich des Plangebiets werden zur Kenntnis genommen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde allerdings im Laufe des Planverfahrens erheblich verkleinert und erstreckt sich überschlägig nunmehr lediglich noch auf die westliche Hälfte des ursprünglichen Plangebiets, welches Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung war. Daher sind die Hinweise für dieses Bauleitplanverfahren nicht weiter relevant.</p>
---	--

<p>9. Stadt Herne: FB 53 - Tiefbau und Verkehr</p> <p>Die mit allen Vorhaben auf dieser Entwicklungsfläche verbundenen Maßnahmen sind auf ihre - vermutlich weitreichenden - verkehrlichen Wirkungen fachgutachterlich zu untersuchen. Dies bezieht sich insbesondere auf den im Raum stehenden Hochschulstandort. Alle daraus resultierenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen sind auch auf ihre Kosten sowie die entsprechenden Kostenträgerschaften zu betrachten. Für die Herstellung der zusätzlichen öffentlichen Erschließungsanlage muss dafür gegebenenfalls ein Erschließungsvertrag geschlossen werden.</p> <p>Vor dem Hintergrund der vom Rat beschlossenen Gesamtstrategie klimafreundliche Mobilität ist der Aspekt der Förderung nachhaltiger Mobilität bei der Entwicklung des so genannten FunkenbergQuartiers im weiteren Planungsverfahren besonders zu berücksichtigen. Es sollte die Chance ergriffen werden, bereits im Planungsstadium die Voraussetzungen für ein multimodales Quartier zu schaffen. Das oben beschriebene Fachgutachten zum Thema Verkehr, das üblicherweise den Fokus vor allem auf die verkehrlichen Auswirkungen eines Vorhabens legt und Maßnahmen zu deren Regulierung bereitstellt, ist um den Aspekt der nachhaltigen Mobilität zu erweitern. Schwerpunkt sollten Planungsempfehlungen und Maßnahmen bilden, die darauf abzielen, den Anteil des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr deutlich zu erhöhen. Dies beinhaltet sowohl infrastrukturelle, bauliche als auch Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements. Beispielhaft seien hier folgende Handlungsfelder genannt: Optimierung der ÖPNV-Anbindung, Anbindung an das Radroutennetz, Quartiersparkplätze/-häuser, Fahrradparken, Sharingangebote, Mobilstationen, E-Ladeinfrastruktur, Mobilitätsberatung und -serviceangebote, zentrale Paketstationen, Marketing zu den Angeboten, usw. Die Maßnahmen sind auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen (Bewohner*innen, Beschäftigte, Besucher*innen, ggf. Schüler*innen der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung) abzustellen. Dieses Mobilitätskonzept ist in enger Abstimmung mit der Abteilung 53/1 zu erstellen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird überwiegend gefolgt. Im Planverfahren wurde eine umfangreiche verkehrsgutachterliche Untersuchung beigebracht. Für die Ergebnisse wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan sowie auf das Fachgutachten selbst verwiesen. Eine indikative Kostenschätzung für die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen liegt vor. Die Herstellung der Erschließungsanlagen liegt im Fall dieser Angebotsplanung als öffentliche Aufgabe bei der Stadt Herne. Die öffentlichen Erschließungsanlagen werden also durch die Stadt Herne geplant, gebaut und nach den §§ 127 ff. BauGB i.V.m. der Erschließungsbeitragsatzung der Stadt in der jeweils gültigen Fassung ordnungsgemäß abgerechnet.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt, der Bebauungsplan sieht verschiedene Maßnahmen der klimafreundlichen Mobilität vor oder ermöglicht diese explizit. Dazu zählen breite öffentliche Verkehrsflächen – die Haupteerschließung von Westen etwa besitzt eine Regelbreite von 18,5 Metern – um separate wie komfortable Fuß- und Radwege im Rahmen der Ausführungsplanungen vorsehen zu können. Eine separate Fuß- und Radwegeverbindung wird von Westen kommend über die Fabrikstraße und das städtische Brückenbauwerk über die Baumstraße hinweg in das Plangebiet geführt. Auf diese Weise wird eine höchst attraktive und unmittelbare Verbindung für Fußgänger und Radfahrer vom Herner Bahnhof in und durch das Plangebiet geschaffen, welche perspektivisch entlang der Bahngleise Richtung Osten weitergeführt werden soll. Des Weiteren regelt der Bebauungsplan mittels verschiedener Festsetzungen, dass jedenfalls der ruhende Verkehr der Hochschulnutzung an einer möglichst wenig störenden Stelle im Süden des Plangebiets zwischen gewerblichen Nutzungen und der Bahntrasse an einer Stelle konzentriert wird. Aufgrund der Anzahl der voraussichtlich erforderlichen Stellplätze ist hier der Bau eines mehrgeschossigen Parkhauses zu erwarten, welches zusätzlich schallabschirmend für die nördlich davon liegenden Flächen wirken würde. Zudem wurde im Zuge des Bauleitplanverfahrens in gegenseitiger Abstimmung eine schriftliche Absichtserklärung der HCR, dem kommunalen Nahverkehrsdienstleister in der Stadt Herne, mit Datum vom 17.03.2021 eingebracht, das Plangebiet zukünftig von zwei Buslinien (Linien 303 und 351) andienen zu lassen, welche es in ihrem Linienverlauf bereits heute tangieren. Ob die Haltestellen in oder am Plangebiet liegen werden, ist neben weiteren Details wie etwa der Taktung im Rahmen des Bebauungsplans nicht</p>
--	---

	<p>Die Verkehrslärsituation in diesem Bereich, bedingt durch das Überführungsbauwerk der Gleisanlagen der DB im Bereich der Baumstraße, der angrenzenden Bahntrasse selber, der angrenzenden Lichtsignalanlage und der hohen Verkehrsmenge auf der Baumstraße, ist als besonders Randbedingung bei der Entwicklung der Fläche zu betrachten.</p>	<p>regelungsfähig und der Fachplanung vorbehalten. Die Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen des Bebauungsplans ermöglichen den Linienbusverkehr innerhalb des Plangebiets aber in jedem Fall. Mobilitätsberatung, Mobilitätserviceangebote u.Ä. können durch den Bebauungsplan nicht geregelt werden. E-Ladeinfrastruktur für Kfz und Fahrräder ist als Straßenraumzubehör innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen zulässig und kann im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. In den Baugebieten sind diese Anlagen als Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO zulässig.</p> <p>Im Planverfahren wurde eine umfangreiche schalltechnische Untersuchung über Emissionen und Immissionen des Straßenverkehrs, des Schienenverkehrs und des Gewerbelärms beigebracht. Für die Ergebnisse wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan sowie auf das Fachgutachten selbst verwiesen.</p>
<p>10.</p>	<p>Stadt Herne: FB 54/2 – Bauordnung – Technische Abteilung</p> <p>Das FunkenbergQuartier sollte entsprechend der Namensbezeichnung schwerpunktmäßig von der Funkenbergstraße aus erschlossen werden. Bei dem angestrebten Zentralcampus der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW im westlichen Bereich des Plangebietes zwischen Baumstraße und Kreuzungsbereich Eschstraße/Schüchtermannstraße ist ein hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Ebenso führt die Nutzung als Dienstleistungs- und Forschungsbereich zu einem intensiveren Verkehrsaufkommen als bisher.</p> <p>Da auf dem ehemaligen Dorngelände bereits eine Wohnbebauung genehmigt und für das direkt angrenzende Nachbargrundstück des ehemaligen Knippingareals ebenfalls eine Wohnbebauung mit 98 Wohneinheiten der Deutschen Reihenhaus vorgesehen ist, ist hier auf die geplante Wohnbebauung Rücksicht zu nehmen. Dies insbesondere aufgrund der ohnehin schon bestehenden Lärmbelastung durch die im Norden gelegene Autobahn als auch durch das der Autobahn vorgelagerte Gewerbegebiet an der Roonstraße.</p> <p>Eine Wohnbebauung könnte in dem neuen FunkenbergQuartier im nördlichen Bereich angesiedelt werden, so dass die südliche Straßenseite der Schüchtermannstraße durch Wohnbebauung ergänzt wird. Eine Erschließung der Wohnbebauung über Wohnwege, welche von der Schüchtermannstraße aus abgehen, wäre zu bevorzugen. Wohnbebauung, Campus und Dienstleistungsbereich blieben somit getrennt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt, die Hinweise werden jeweils zur Kenntnis genommen. Die Haupteerschließung ist über die Verlängerung der Funkenbergstraße nach Osten in das Plangebiet hinein vorgesehen. Im Planverfahren wurde eine umfangreiche verkehrsgutachterliche Untersuchung beigebracht. Für die Ergebnisse wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan sowie auf das Fachgutachten selbst verwiesen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Lärmemissionen der Autobahn A 42 sowie der Gewerbebetriebe im Bereich der Roonstraße haben jedoch ersichtlich keine Relevanz für das Plangebiet, wie bereits überschlägig aus den Umgebungslärmkarten NRW des LANUV hervorgeht. Ausgehend vom Plangebiet kann keine Rücksichtslosigkeit der Planung gegenüber der Planung auf dem „Knippingareal“ erkannt werden, da der Bebauungsplan Nr. 238 hier auf der gegenüberliegenden Straßenseite keine Baugebietsfestsetzung sowie eine Mischgebietsfestsetzung trifft.</p> <p>Die Hinweise werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde allerdings im Laufe des Planverfahrens erheblich verkleinert und erstreckt sich überschlägig nunmehr lediglich noch auf die westliche Hälfte des ursprünglichen Plangebiets, welches Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung war. Daher sind die Hinweise für dieses Bauleit-</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

	<p>Fußläufige Verbindungen zwischen Eschstraße, Schüchtermannstraße und Campus wären wünschenswert, ebenso die Ausführung des angedachten Radweges.</p>	<p>planverfahren nicht weiter relevant.</p> <p>Den Anregungen zu den Wegeverbindungen wird gefolgt. Der Bebauungsplan sieht sowohl eine Verbindung als öffentliche Verkehrsfläche nach Norden zur Esch- und Schüchtermannstraße als auch die separate Fuß- und Radwegeverbindung im Süden entlang der Bahntrasse vor.</p>
<p>11. Stadt Herne: FB 55 – Stadtgrün</p>	<p>Das sogenannte Funkenbergquartier soll zu einem innerstädtischen Bildungs-, Forschungs- und Entwicklungsstandort, inklusive Wohnnutzung und innovativem Gewerbe entwickelt werden. Die Beurteilung des vorliegenden Vorentwurfes, der noch im Konzeptstadium ist, kann nur in allgemeinen Vorschlägen zur Festsetzung/Vereinbarung im Bebauungsplan bzw. Durchführungsvertrag münden. Der FB 55 geht davon aus im fortschreitenden Verfahren mit eingebunden zu werden um seine Belange dann entsprechend vertreten zu können.</p> <p>Sehr zu begrüßen ist die Wasserfläche im Zentrum des Gebietes mit Grünfläche. Eine vertiefende Umsetzung des Konzeptes der Schwammstadt mit grün-blauer Infrastruktur würde sich hier anbieten. Durch eine naturnahe Gestaltung kann hier eine ökologisch relativ wertvolle Fläche mit hohem Aufenthalts- und Erholungswert für die Menschen nahe der Innenstadt entstehen. Blühstreifen, Regenwasserversickerungsmulden, Dach- und Fassadenbegrünung könnten darin hervorragend einbezogen werden. Ebenso häufige Verwendung von versickerungsfähigem Material im Bereich der Wegeführung und der Stellplätze.</p>	<p>Der Stellungnahme wird überwiegend gefolgt, die Hinweise werden jeweils zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde im Laufe des Planverfahrens erheblich verkleinert und erstreckt sich überschlägig nunmehr lediglich noch auf die westliche Hälfte des ursprünglichen Plangebiets, welches Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung war. Die angesprochene Wasserfläche war im frühen Konzeptstadium in dem östlichen Bereich vorgesehen, der nun nicht mehr Teil dieser Bauleitplanung ist. Daher ist die Wasserfläche ebenfalls nicht mehr vorgesehen. Ihre Integration in den verbleibenden Geltungsbereich hätte zu viel Fläche zu Lasten der vorgesehenen baulichen Nutzungen an dieser Stelle bedeutet. Regenwasserversickerungsmulden können ohne Weiteres im Rahmen der Ausführungsplanungen für die öffentlichen Verkehrsflächen integriert werden, diese bieten ausreichend Platz dafür.</p> <p>Eine Festsetzung zur verpflichtenden Herstellung von Flachdächern mit Dachbegrünung wird für nahezu alle Baugebiete in den Bebauungsplan aufgenommen, der Anregung insoweit gefolgt. Lediglich der historisch gewachsene und bereits baulich genutzte Teil des Plangebiets an der Eschstraße ist aus Gründen des Ortsbildes und der Baufreiheit davon ausgenommen, falls hier ein neues Gebäude nicht mit Flachdach errichtet werden sollte. Andernfalls greift die festgesetzte Dachbegrünung auch dort.</p> <p>Aus den gutachterlichen Bodenuntersuchungen im Rahmen des Planverfahrens geht hervor, dass jedenfalls in den industriell vorgentzten Teilen des Plangebiets, die einen sehr großen</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Bei der Anlage größerer PKW Stellflächen empfiehlt sich die Anwendung des Systems des Klimaparkplatzes, das einen Baum pro 5 Parkplätze vorsieht. Dabei ist zu beachten, dass die Baumscheiben nach dem Prinzip der Baumrigole errichtet werden sollten.</p> <p>Der GEP sieht an der südlichen Grenze des Plangebietes, entlang der Bahntrasse eine Fuß- und Radwegeverbindung vor. Bei der geplanten Neukonzipierung der Erschließung und der öffentlichen Grün- und Freiräume des Plangebietes, sollte dies berücksichtigt werden. Die geplante grün-blaue Mittelachse sollte Teil des Fuß-Radweg-System sein.</p> <p>Weiterhin sieht der GEP den östlichen Rand als Lückenschluß im landesweiten Biotopsystem (LANUV). Dieser Bereich weist aktuell einen nennenswerten Baumbestand auf. Zur weiteren Beurteilung sollte der Bestand mit Größe, Art und Bewertung der Vitalität begutachtet werden. Möglicherweise ergibt sich daraus, dass der zurzeit vollständig überplante Bereich – doch der Grünfläche zugeschlagen werden sollte (siehe Anlage 1 Luftbild).</p> <p>Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist spätestens dem Offenlegungsbeschluss eine artenschutzrechtliche Prüfung (ASP I) beizufügen. Eine endgültige Stellungnahme aus artenschutzrechtlicher Sicht kann erst nach Prüfung der ASP abgegeben werden. Es wird darauf hingewiesen, dass südlich der Fläche mit einem Abstand von 300 m Kreuzkröten nachgewiesen wurden. Eine Wanderung über das Gleisbett ins Planungsgebiet hinein kann nicht vollständig ausgeschlossen werden (siehe Anlage 2 Ausschnitt Fundortkataster).</p> <p>Gehölzentfernungen und Abbrucharbeiten sind zum Schutz europäischer Vogelarten nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten (01.10. – 28.02.) durchzuführen. Die Fällung von Höhlenbäumen ist zudem nur nach fachgutachterlichem Ausschluss von geschützten Fledermaus- bzw. Vogelarten zulässig.</p> <p>Folgende Punkte sollten als Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 im Bebauungsplan festgesetzt werden oder im Durchführungsvertrag berücksichtigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verwendung von insektenfreundlicher Beleuchtung (warmweiße LED, geschlossene Lampengehäuse, keine Abstrahlung nach oben) 	<p>Anteil am Plangebiet haben, an verschiedenen Stellen punktuell bzw. kleinflächig Altlasten vorhanden sind. Darüber hinaus gestalten sich die Bodenverhältnisse derart inhomogen, dass auch weitere Belastungen neben den identifizierten Belastungen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können. Gleiches gilt für eine mögliche Eluierung von Schadstoffen vom Boden in das Grundwasser oder tiefere Bodenschichten. Deswegen wird von der Festsetzung versickerungsfähiger Bodenbeläge für Wege und Stellplätze auf den privaten Grundstücken abgesehen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Der Bebauungsplan enthält eine entsprechende Festsetzung zum Pflanzen von Einzelbäumen bei Stellplatzanlagen mit mehr als vier Stellplätzen.</p> <p>Den Anregungen wird gefolgt. Der Bebauungsplan sieht die separate Fuß- und Radwegeverbindung im Süden entlang der Bahntrasse vor und setzt sie als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung fest.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die thematisierte Fläche ist jedoch nicht mehr Teil des während des Planverfahrens verkleinerten Geltungsbereichs des Bebauungsplans.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Im Planverfahren wurde eine Artenschutzrechtliche Prüfung beigebracht. Für die Ergebnisse wird auf die Ausführungen in der Begründung (insbesondere den Umweltbericht) zum Bebauungsplan sowie auf die Artenschutzprüfung selbst verwiesen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da die Anforderungen allerdings bereits aus unmittelbar geltendem Recht resultieren und auch durch Nebenbestimmungen im Rahmen der einzelnen Fällgenehmigungen auf Grundlage der Herner Baumschutzsatzung sicherzustellen sind, besteht kein weitergehender Regelungsbedarf durch den Bebauungsplan.</p> <p>Den nachstehenden Anregungen wird überwiegend gefolgt, der Bebauungsplan enthält entsprechende Festsetzungen. Nisthilfen für gebäudebewohnende Vogel- und Fledermausarten werden jedoch erst - sobald und soweit - erforderlich als etwaige Ersatzquartiere im Rahmen der anstehenden Genehmigungsverfahren angelegt.</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Vermeidung von vermehrtem Vogelschlag bei größeren reflektierenden Fassaden oder Fassadenelementen (z. B. reflexionsarmes Glas, gemustertes Glas) • Anbringung von Nisthilfen für gebäudebewohnende Vogel- und Fledermausarten <p><i>Hinweis: Zu dieser Stellungnahme gehören die Anlagen 2 und 3</i></p>	
<p>12. Stadtentwässerung Herne – SEH</p> <p>- Gem. § 44 Abs. 1 Landeswassergesetz NRW i.V.m. § 55 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz unter Berücksichtigung des so genannten Trennerlasses (Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – IV-9 031 001 2104- v. 26.05.2004) ist das Niederschlagswasser grundsätzlich ortsnah zu versickern, zu verrieseln, direkt in ein Gewässer einzuleiten oder mittels Trennkanalisation einem Gewässer zuzuführen.</p> <p>- Die maximale Einleitmenge für Niederschlagswasser in das städtische Kanalnetz wird auf 10 l/(s*ha), bezogen auf die Fläche AE,k, begrenzt (Vorgabe der SEH). Die Emschergenossenschaft (EG) ist zwingend mit einzubeziehen. Die EG stellt den Vorfluter und kann die Vorgabe der SEH verschärfen. Schmutzwasser kann ungedrosselt in die Anlagen der SEH eingeleitet werden.</p> <p>- Der Anschlussbereich liegt in der Baumstraße (Ostbach, EG).</p> <p>- Maßnahmen zur dezentralen Niederschlagswasserbehandlung sind in Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung zu berücksichtigen.</p> <p>- Empfohlen werden u.a. Gründächer und offene Muldensysteme, sodass positive Auswirkungen bzgl. der Wasserhaushaltsbilanz bzw. der Reduzierung von Hitzeinseln geschaffen werden. Weiterhin sollte die Möglichkeit der Regenwasserversickerung geprüft werden.</p>	<p>Die Stellungnahme und die einzelnen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die wasserrechtliche Anforderung resultiert bereits aus unmittelbar geltendem Recht. Eine ortsnahe Versickerung oder Verrieselung des Niederschlagswassers ist – jedenfalls in einem nennenswerten Umfang – aufgrund der intendierten hohen baulichen Ausnutzbarkeit weiter Teile des innerstädtischen Plangebiets, der geologischen Bodenverhältnisse sowie der vereinzelt bestätigten, über die Fläche verteilten Bodenbelastungen nicht möglich. Es ist daher in Abstimmung mit der SEH geplant, einen ausreichend dimensionierten unterirdischen Stauraum unter den neu herzustellenden öffentlichen Verkehrsflächen vorzusehen, der das Niederschlagswasser getrennt vom Schmutzwasser aufnehmen und rückhalten kann. Genügend Verkehrsflächen stehen dafür nach Umfang und Lage zur Verfügung. Von dort wird das Niederschlagswasser schließlich gedrosselt in den verrohrten Ostbach unter der Baumstraße am westlichen Plangebietsrand eingeleitet und abgeführt. Die Entwässerung der bereits bebauten Grundstücke an der Eschstraße erfolgt nach wie vor in die dortige Kanalisation.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Inhaltlich ist er in den jeweils nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht für die konkreten Bauvorhaben abzuarbeiten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Eine Festsetzung zur verpflichtenden Herstellung von Flachdächern mit Dachbegrünung wird für nahezu alle Baugebiete in den Bebauungsplan aufgenommen. Lediglich der historisch gewachsene und bereits baulich genutz-</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

	<p>- Falls vorhandene private Anschlusskanäle des Grundstücks genutzt werden sollen, sind diese einer Zustands- und Funktionsprüfung zu unterziehen.</p> <p>- Es ist ein Überflutungsnachweis gem. DIN 1986-100 zu führen (bei abflusswirksamen Flächen > 800m²).</p> <p>- Der SEH liegt bislang keine Entwässerungsplanung vor. Diese ist im Vorfeld des Bauantragsverfahrens mit der SEH abzustimmen.</p>	<p>te Teil des Plangebiets an der Eschstraße ist aus Gründen des Ortsbildes und der Baufreiheit davon ausgenommen, falls hier ein neues Gebäude nicht mit Flachdach errichtet werden sollte. Andernfalls greift die festgesetzte Dachbegrünung auch dort. Regenwasserversickerungsmulden können ohne Weiteres im Rahmen der Ausführungsplanungen für die öffentlichen Verkehrsflächen integriert werden, diese bieten ausreichend Platz dafür, insbesondere die Haupteinschließung als Verlängerung der Funkenbergstraße mit einer Regelbreite von 18,5 Metern. Zu den ungünstigen Voraussetzungen für eine Versickerung des Regenwassers auf den privaten Baugrundstücken vor Ort siehe hingegen bereits die Ausführungen oben.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Überflutungsnachweise nach DIN 1986-100 sind erst im Rahmen der Vor- und Ausführungsplanungen der öffentlichen Flächen sowie im Rahmen der nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht möglich und notwendig, für den Bebauungsplan besteht kein weiterer Regelungsbedarf.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Inhaltlich ist er in den jeweils nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht für die konkreten Bauvorhaben abzuarbeiten.</p>
<p>13.</p>	<p>Landesbetrieb Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen</p> <p>zu o. g. Verfahren gebe ich im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung folgenden Hinweis als Ergänzung zu den textlichen Festsetzungen:</p> <p>Verwendung von Mutterboden Nach § 202 BauGB in Verbindung mit DIN 18915 ist bei Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen der Oberboden (Mutterboden) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Verwitterung zu schützen. Er ist vordringlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder einzubauen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da die Anforderungen allerdings bereits aus unmittelbar geltendem Recht resultieren, besteht kein weitergehender Regelungsbedarf durch den Bebauungsplan. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ausweislich der industriellen Vornutzung weiter Teile des Plangebiets und der Ergebnisse der bodengutachterlichen Untersuchungen Mutterboden nur noch im Bereich der Hausgärten entlang der Eschstraße anzutreffen ist.</p>
<p>14.</p>	<p>LWL - Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe</p> <p>Nach meinem bisherigen Kenntnisstand werden bodendenkmalpflegerische Belange im Geltungsbereich der Planung nicht berührt. Ich mache jedoch darauf aufmerksam, dass wegen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis und ein Hinweis zu etwaigen Bodendenkmalfunden während der Durchführung von Bau-</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>der hier gegebenen Situation bei Erdarbeiten jeglicher Art bisher nicht bekannte Bodendenkmäler neu entdeckt werden können. Deshalb wird aus bodendenkmalpflegerischer Sicht folgender Hinweis gegeben, der zur Unterrichtung möglicherweise Betroffener in den Bescheid bzw. in den Bebauungsplan aufgenommen werden sollte:</p> <p>Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus Erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761/ 93750; Fax: 02761/ 937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§15 u. 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monate in Besitz zu nehmen (§16 Abs. 4 DSchG NW).</p>	<p>arbeiten in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>
<p>15. RAG Aktiengesellschaft</p> <p>Im Bereich des Plangebiets verläuft zwischen der Baumstraße/Fabrikstraße eine Bruch/Erdspalte. Da der Abbau bereits vor Jahren eingestellt wurde, halten wir signifikante Veränderungen an der Störungszone für unwahrscheinlich. Wir empfehlen aber, rechtzeitig vor Baubeginn, einen Baugrundsachverständigen einzuschalten, um den örtlichen Gegebenheiten in planerischer und konstruktiver Hinsicht Rechnung zu tragen. Laut Berechtsame liegt die Verantwortung für den südlichen Bereich bei der TUI Immobilien Services GmbH.</p> <p><i>Hinweis: Zu dieser Stellungnahme gehört die Anlage 4</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Kennzeichnung i.S.d. § 9 Abs. 5 BauGB zu der genannten Bruch/Erdspalte („Secundussprung“) wird in den Bebauungsplan aufgenommen, um über den Sachverhalt aufzuklären.</p>
<p>16. Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH</p> <p>In unmittelbarer Nähe des Planungsgebietes verkehren über den Straßenzug Funkenbergstr. - Baumstr. zwei Linien des ÖPNV in Herne:</p> <p>303 Herne Bf - Wanne-Eickel Hbf und 351 Herne Mitte - Herne Bf - Castrop-Rauxel</p> <p>Beide Linien verkehren montags bis freitags jeweils im 30-Minuten-Takt. Allerdings ist in unmittelbarer Nähe des Planungsgebietes aktuell keine Haltestelle vorhanden. Wir regen daher an, im Bereich der o. g. Straßenzüge die Einrichtung einer neuen Haltestelle vorzusehen. Zudem befinden sich in etwa 300 Meter von der Planungsgebietsgrenze an der Baumstr. im Bereich des Herner Bf weitere Zugangsmöglichkeiten zum Angebot des überregionalen SPNV, zur Stadtbahnlinie U35 nach Bochum und zur Ruhr-Universität und den diversen Buslinien des Herner ÖPNV.</p> <p>Bei der anstehenden Erschließung des Gebietes sollten die Straßenquerschnitte so dimensioniert</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt, die Hinweise werden jeweils zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Einrichtung einer oder mehrerer neuer Haltestellen ist im Rahmen der Planung möglich. Der Bebauungsplan selbst kann bzw. braucht diese jedoch nicht eigens festsetzen, ihre Einrichtung obliegt der nachgelagerten Fachplanung, vor allem also der HCR selbst. Die Funkenbergstraße befindet sich abgesehen vom Knotenpunkt mit der Baumstraße im Übrigen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt, die Straßenregelquerschnitte sind</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>niert werden, dass perspektivisch eine Bedienung mit Linienbussen möglich ist.</p>	<p>dafür mit 18,5 bzw. 15,9 Metern ausreichend dimensioniert.</p>
<p>17. Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 8 Bergbau und Energie in NRW</p> <p>Hinsichtlich der bergbaulichen Verhältnisse und Bergschadensgefährdung teile ich Ihnen mit, dass sich die vorbezeichnete Planmaßnahme über den auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeldern „Friedrich der Große“, „Trenntheil Agatha 1“ und „von der Heydt IV“, über dem auf Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Barillon I“, über dem auf Bleiglanz und Schwefelkies verliehenen Bergwerksfeld „Max“, über dem auf Kohlenwasserstoffe erteilten Bewilligungsfeld „Her-Fried“ sowie über den auf Raseneisenstein verliehenen, inzwischen erloschenen Distriktsfeldern „Blücher“ und „Harkort“ befindet. Eigentümerin der Bergwerksfelder „Friedrich der Große“, „Barillon I“ und „Max“ ist die RAG Aktiengesellschaft, Im Welterbe 10 in 45141 Essen. Eigentümerin des Bergwerksfeldes „Trenntheil Agatha 1“ ist die E.ON SE, Mining Management, Brüsseler Platz 1 in 45131 Essen. Eigentümerin des Bergwerksfeldes „von der Heydt IV“ ist die TUI Immobilien Services GmbH, Karl-Wiechert-Allee 4 in 30625 Hannover. Inhaberin der Bewilligung „Her-Fried“ sind die Stadtwerke Herne Aktiengesellschaft, Grenzweg 18 in 44623 Herne. Letzte Eigentümerin des Distriktsfeldes „Blücher“ war die ist die TUI Immobilien Services GmbH, Karl-Wiechert-Allee 4 in 30625 Hannover. Die letzte Eigentümerin des Distriktsfeldes „Harkort“ ist nach meinen Erkenntnissen nicht mehr erreichbar. Eine entsprechende Rechtsnachfolgerin ist hier nicht bekannt.</p> <p>Ausweislich der derzeit hier vorliegenden Unterlagen ist im Bereich des Planvorhabens kein heute noch einwirkungsrelevanter Bergbau dokumentiert. Danach ist mit bergbaulichen Einwirkungen nicht zu rechnen.</p> <p>Soweit eine entsprechende grundsätzliche Abstimmung mit dem Feldeseigentümer / Bergwerksunternehmer nicht bereits erfolgt ist, empfehle ich, diesem in Bezug auf mögliche zukünftige bergbauliche Planungen, zu bergbaulichen Einwirkungen aus bereits umgegangenem Bergbau sowie zu dort vorliegenden weiteren Informationen bzgl. bergschadensrelevanter Fragestellungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Möglicherweise liegen dem Feldeseigentümer / Bergwerksunternehmer auch Informationen zu Bergbau in dem betreffenden Bereich vor, der hier nicht bekannt ist. Insbesondere sollte dem Feldeseigentümer / Bergwerksunternehmer dabei auch Gelegenheit gegeben werden, sich zum Erfordernis von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Bergschäden zu äußern. Diese Fragestellung ist grundsätzlich privatrechtlich zwischen Grundeigentümer / Vorhabensträger und Bergwerksunternehmer / Feldeseigentümer zu regeln.</p> <p>Im hier geführten Bergbau- Alt- und Verdachtsflächen- Katalog (BAV-Kat) sind nördlich der Planmaßnahme folgende Verdachtsflächen verzeichnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4409-S-010, Friedrich der Große ½, Zeche, Kokerei mit Nebengewinnung, Grubenbahngebäude, nördlich Friedrich der Große ½, • 4409-A-017, Friedrich der Große ½, Halde. <p>Die Bergaufsicht hat für diese ehemaligen Betriebsflächen bereits geendet. Mit dem Ende der Bergaufsicht ging die Zuständigkeit für diese Flächen auf die Stadt Herne über, so dass die</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Kennzeichnung i.S.d. § 9 Abs. 5 BauGB zu den bergbaulichen Verhältnissen und Bergschadensgefährdungen wird in den Bebauungsplan aufgenommen, um über den Sachverhalt entsprechend aufzuklären.</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

	<p>konkreten Folgenutzungen dieser Flächen, einschließlich der gegebenenfalls nachträglich durchgeführten umweltrelevanten Maßnahmen, hier nicht bekannt sind. Daher können auch keine konkreten Aussagen über Art und Umfang der aktuellen, umweltrelevanten Einflüsse oder Beeinträchtigungen, die gegebenenfalls noch von diesen Flächen ausgehen könnten, getroffen werden. Ich empfehle Ihnen daher, sich an Ihre Untere Bodenschutzbehörde zu wenden.</p>	
<p>18. Eisenbahn Bundesamt – Außenstelle Essen</p>	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Gegen die Erteilung einer Genehmigung zu dem o. g. Vorhaben habe ich keine Bedenken, sofern Bahnanlagen dadurch nicht beeinträchtigt werden. Im Übrigen ist sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird.</p> <p>Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, wird die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG / DB Energie GmbH als Trägerin öffentlicher Belange empfohlen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass Bahnanlagen durch die Planung oder ihren Vollzug beeinträchtigt werden. Die Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG / DB Energie GmbH wurde ebenfalls im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung beteiligt, hatte jedoch keine abwägungserhebliche Stellungnahme abgegeben.</p>
<p>19. Telefónica Germany</p>	<p>Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch das Plangebiet führen 4 Richtfunkverbindungen hindurch • die Fresnelzone der Richtfunkverbindung 305556633 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 36 m und 66 m über Grund • die Fresnelzone der Richtfunkverbindung 305558350_305558476_305558477 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 63 m und 93 m über Grund <p>Zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigefügt zur E-Mail ein digitales Bild, welches den Verlauf unserer Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung verdeutlichen sollen. Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet. Die Linien in Rot haben keine Relevanz für Sie. Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60m</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde jedoch im Laufe des Planverfahrens erheblich verkleinert und erstreckt sich überschlägig nunmehr lediglich noch auf die westliche Hälfte des ursprünglichen Plangebiets, welches Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung war. In diesem Bereich existieren laut dem beigefügten Übersichtsplan der Stellungnahme ersichtlich keine Richtfunkverbindungen, einschließlich ihrer aufgeführten Sicherheitskorridore. Daher besteht kein weitergehender Prüf- oder Regelungsbedarf im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens.</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>(einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Bitte beachten Sie zur Veranschaulichung die beiliegende Skizze mit Einzeichnung des Trassenverlaufes. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrasse ragen.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen s.o. festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss daher ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-15 m eingehalten werden.</p> <p>Sollten sich noch Änderungen der Planung / Planungsflächen ergeben, so würden wir Sie bitten uns die geänderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann.</p> <p><i>Hinweis: Zu dieser Stellungnahme gehört die Anlage 5</i></p>	
<p>20. Entsorgung Herne</p> <p>da aus den hier vorliegenden Plänen keine genauen Angaben über die Maße zu entnehmen sind kann von Entsorgung Herne auch nur allgemein auf die Planung eingegangen werden.</p> <p>Ich bitte um Beachtung, dass bei der Planung der neuen Straßen die DGUV Information 214-033 (Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen), ausgegeben vom DGUV und der BG-Verkehr beachtet werden. Da diese Vorgaben für Entsorgung Herne verbindlich sind. Fahrbahnen müssen als Anliegerstraßen ohne Begegnungsverkehr bei geradem Straßenverlauf eine Breite von mindestens 3,55 m aufweisen. Bei Anliegerstraßen mit Begegnungsverkehr müssen Fahrbahnen eine Breite von 4,75 m aufweisen. Ein Zurücksetzen der Müllfahrzeuge ist nicht erlaubt. Bei Planung von Parkflächen ist eine Breite von 3,55 m zu gewährleisten (von der äußeren Standplatzfläche gemessen). Die Straße muss so gestaltet werden, dass in Kurvenbereichen oder bei Ein- und Ausfahrten, die Schleppkurven der eingesetzten Abfallsammelfahrzeuge berücksichtigt werden. Dabei bitte ich auch zu beachten, dass unsere Müllfahrzeuge eine Länge von 12 m und ein zulässiges Gesamtgewicht von 26000 Kg aufweisen. Des Weiteren bitte ich zu beachten, dass die Straße eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsabstandes aufweist. Dächer, Äste von Bäumen, Straßenlaternen usw. dürfen nicht in das Lichtprofil ragen, da bei einer Kollision die Gefahr besteht, dass sicherheitstechnisch wichtige Bauelemente am Abfallsammelfahrzeug beschädigt werden.</p> <p>Sollte es sich bei den neu geplanten Straßen um Privatstraßen handeln, benötigt Entsorgung Herne eine Genehmigung des Grundstückseigentümers zum Befahren der Privatstraße mit entsprechender Haftungsfreistellung. Sollte ein Befahren der Privatstraße durch Müllfahrzeuge nicht möglich sein, müssten die Abfallbehälter an den Haltepunkten der Entsorgungsfahrzeuge</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt, die Hinweise werden jeweils zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die DGUV Information 214-033 werden bei der Straßenplanung soweit wie erforderlich berücksichtigt. In den Punkten der detaillierten Ausgestaltung bleibt dies der nachgelagerten Vor- und Ausführungsplanung der einzelnen Erschließungsanlagen vorbehalten.</p> <p>Eine Privatstraße ist nicht vorgesehen, der Bebauungsplan setzt im und um das Plangebiet ausreichend dimensionierte öffentliche Verkehrsflächen fest.</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>gen an der öffentlichen Straße bereitgestellt werden.</p> <p>Bei der Planung der Müllbehälterstandplätze bitte ich zu berücksichtigen, dass Müll nach den geltenden Arbeitsschutzvorschriften gemäß § 16 DGUV Vorschrift 43 „Müllbeseitigung“ nur abgeholt werden darf, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Sackgassen müssen am Ende über eine geeignete Wendeanlage verfügen. Der Mindestdurchmesser der Wendeanlage soll mindestens 23 m betragen.</p> <p>Sollten Grundstücke mit dem Müllfahrzeug nicht erreichbar sein, müssen die Abfallbehälter gemäß § 12 Absatz 5 der Abfallsatzung für die Stadt Herne vom Anschlusspflichtigen an eine von der Anstalt zu bestimmenden Stelle gebracht werden.</p> <p>Der anfallende Abfall wird in unterschiedlich großen Behältern gesammelt. Für die Abfuhr aus anderen Herkunftsbereichen als private Haushaltungen wird der Behälterbedarf für Abfälle zur Beseitigung unter Zugrundelegung von Einwohnergleichwerten ermittelt. Je Einwohnergleichwert wird ein Mindestvolumen von 15 Litern pro Woche zu Grunde gelegt. Folgende Behältergrößen stehen zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none">• Restmüll: 80 l, 120 l, 240 l, 660 l und 1.100 l• Bioabfall: 80 l, 120 l und 240 l• Papiertonnen: 120 l, 240 l und 1.100 l• Wertstofftonnen 120 l, 240 l und 1.100 l <p>Der Campus wird voraussichtlich für max. 5800 Personen (4500 Studierende und Lehrende, ca. 340 Mitarbeiter sowie externe Gäste) hergerichtet. Im Regelbetrieb wird von insgesamt ca. 4850 gleichzeitig Anwesenden ausgegangen. Es ist daher von folgenden Mindestvolumen (MV) ca. 7300 l bis 8700 l MV auszugehen. Über den genauen Behälterbedarf (Restmüll-, Papierbehälter und Wertstofftonnen) kann in derzeitigen Planungszeitpunkt noch keine Angaben gemacht werden.</p> <p>Die Standplätze der Abfallbehälter sind ausreichend zu dimensionieren (Restabfall-, Bioabfall-, Papier- und zukünftige „Wertstofftonne“. Der Standplatz der Abfallbehälter muss ebenerdig angelegt werden. Der dorthin führende Transportweg muss sich in einem verkehrssicheren Zustand befinden, frei von Hindernissen und ausreichend beleuchtet sein (min. 50 Lux) und darf keine Stufen, Kanten oder größere Unebenheiten aufweisen. Etwaige Höhenunterschiede sind durch Rampen mit einer maximalen Steigung von 12,5 % bei 80 l - 240 l Abfallbehältern und 3 % bei 660 l - 1.100 l Abfallbehältern auszugleichen. Dazwischenliegende Türen (Innenmaß der Türen min. 2 m) etc. sind mit einem Feststeller zu versehen. Falls geplant ist, dass die Müllbehälterstandplätze mit einem Tor verschlossen werden soll, ist das Tor mit einem Dreikantschloß (Kantenlänge 10 mm) zu versehen.</p> <p>Die Standfläche und der Transportweg sind zu befestigen. Beim Einsatz von 80 – 240 l Behältern muss eine Standfläche von 80 x 90 cm pro Behälter und bei Behältern von 660 l - 1.100 l von 1,50 m x 1,75 m pro Behälter vorhanden sein. Der Transportweg muss bei 80 – 240 l Be-</p>	<p>Detailfragen wie etwaige private Standplätze für Abfallbehälter bleiben im Rahmen des Bauleitplanverfahrens regelmäßig offen, da sie für die Vollzugsfähigkeit der städtebaulichen Planung unerheblich und in den Baugebieten allgemein zulässig sind. Sie können problemlos im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren geklärt werden. Die weiteren Hinweise zu den Abfallbehältern und den Mengenberechnungen werden zur Kenntnis genommen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Hinweise zum Angebotsbebauungsplan auf der einen Seite und einem etwaigen konkreten Vorhaben auf der anderen Seite nicht zu vermischen sind. Für ein oder mehrere konkrete Vorhaben lassen sich alle weiteren Anforderungen und Berechnungen problemlos und üblicherweise in den nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht regeln.</p> <p>Die weiteren (bau)ordnungsrechtlichen Hinweise zur Abfallbeseitigung und Gebührenregelung werden zur Kenntnis genommen, ohne dass sie einen Einfluss auf die Planung hätten. Die einzelnen Anforderungen und Modalitäten der Abfallentsorgung lassen sich problemlos und üblicherweise in den nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht regeln und klären.</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>halten min. 0,80 m und bei 1.100 l Behältern 1,50 m breit sein. Diese Transportwegbreiten sind auch innerhalb der Standfläche einzuhalten.</p> <p>Der Hol- und Bringdienst wird nur für den Rest- und Biomüll von Entsorgung Herne durchgeführt. Bei Entfernungen über 10 m bis 30 m sowie über 30 m bis 50 m ist eine Zusatzgebühr zu zahlen, sofern die Restmüllbehälter bzw. Biomüllbehälter von Entsorgung Herne transportiert werden sollen. Dieser Zusatz-Transportservice kann bei Entsorgung Herne schriftlich beantragt werden. Bei Entfernungen über 50 m ist/sind der/die Behälter vom Grundstückseigentümer selbst zur Entleerung bereitzustellen und zurückzuholen. Für die Papiertonne und die „Wertstofftonne“ wird kein Transportservice angeboten. Diese Behälter sind am Leerungstag am Gehsteig bereitzustellen und nach erfolgter Leerung zurückzustellen. Sollte der Standplatz eingezäunt und mit einem Tor versehen werden, ist eine Durchgangsbreite von 2 m zu berücksichtigen (Innenmaß des Tores/Durchgang). Das Tor ist mit einem Dreikantschloß zu versehen (10 mm Kantenlänge).</p> <p><i>Hinweis: Zu dieser Stellungnahme gehört die Anlage 6</i></p>	
---	--

III. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde nach § 3 Abs. 2 BauGB im Zeitraum vom 11.07.2022 bis zum 19.08.2022 das erste Mal öffentlich ausgelegt. Dabei gingen die folgenden abwägungsrelevanten Eingaben (hier anonymisiert) ein, die wie folgt abgewogen werden:

<p>1. Als Anwohner der [REDACTED]straße (Hausnummer [REDACTED]) möchten wir die Möglichkeit nutzen, auch unsere Bedenken und Sorgen bezüglich des gerade veröffentlichten Bebauungsplans 238 für die geplante Polizeihochschule und das umliegende Gelände zu äußern.</p> <p>Dem Punkt 6.2.2 der Begründung zum Bebauungsplan ist zu entnehmen, dass die geplante bzw. die mögliche Anzahl von Vollgeschossen in Richtung der Bahntrasse ansteigen soll und zwar bis auf 6 Vollgeschosse ab dem Gebiet SO „Hochschule“ bis über das Gebiet GEe. In diesem Kontext wird davon gesprochen, dass „... das neue Hochschulgebiet mit seiner Höhenentwicklung Dichte und Urbanität erzeugt und sich an den Bestand anlehnt, der auf der gegenüberliegenden Seite der Baumstraße ähnliche Baustrukturen mit großen Grundflächen, Volumina und fünf bis acht Vollgeschossen aufweist“. Das einzige achtgeschossige Gebäude, von dem hier vermutlich die Rede ist, befindet sich jedoch noch auf Höhe der Bereiche MI1 und MI2 des Bebauungsplans, in dem die deutlich niedrigere Bebauung geplant ist. Auf Höher der Baugebiete SO „Hochschule“ und GEe – also genau dort, wo die Geschosse deutlich ansteigen sollen – befinden sich neben einem sechsgeschossigen Seniorenheim jedoch nur ausschließlich zweigeschossige Wohnhäuser, wie dem Bebauungsplan auch entnommen werden kann. Durch dieses zumindest mögliche, große Höhengefälle fürchten wir in eben diesen Wohnhäusern nun um das Tageslicht in unsren Wohnungen.</p> <p>Wir wären sehr dankbar, wenn Sie Stellung zu diesen Bedenken nehmen und unser Anliegen bei der weiteren Bearbeitung dieses Themas berücksichtigen könnten. Vielleicht können Sie unsere Sorgen ja ohnehin entkräften.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht.</p> <p>Die Bebauung auf der westlichen Seite der Baumstraße gestaltet sich in der Tat als verhältnismäßig heterogen, wie auch bereits in der Begründung Abschnitt 3.2 überblickshalber dargestellt. So finden sich hier im nördlichen Teil ein achtgeschossiges Bürogebäude und etwas abgerücktes zweigeschossiges Wohngebäude (Eschstraße 22 und 18a), im mittleren Abschnitt das große bildprägende Pflegeheim (Funkenbergstraße 2-6) mit fünf Geschossen und im südlichen Teil ein jeweils zwei- bis dreigeschossiges Doppel- und Einzelwohnhaus (Baumstraße 23/25 und 21a) sowie ein dreigeschossiges Doppelwohnhaus (Fabrikstraße 19/21).</p> <p>Das Gebäude der Einwender*Innen befindet sich gegenüber dem geplanten eingeschränkten Gewerbegebiet, in welchem bis zu sechs Vollgeschosse zulässig sind. Zum vorhandenen Gebäude und Grundstück der Einwender*Innen ist nach Augenscheinnahe und Bauaktenlage anzumerken, dass es sich zwar um ein Wohngebäude mit zwei Vollgeschossen handelt, die Geschosshöhen dieser beiden Vollgeschosse mit 4,0 und 3,9 Metern allerdings überdurchschnittlich groß sind. Über diesen beiden Geschossen besitzt das Gebäude ein verhältnismäßig hohes, zu Wohnzwecken ausgebautes und genutztes Dachgeschoss mit steilem Schrägdach, Dachgauben und anderen Dachaufbauten, bei welchem es sich um ein drittes Vollgeschoss handeln dürfte. Die Höhe dieses dritten Geschosses beträgt 3,5 Meter. Der Spitzboden über diesem dritten Geschoss ist hingegen nicht mehr ausgebaut, in diesem Bereich wird die Dachneigung deutlich geringer. In der Summe beträgt die absolute Gebäudehöhe rund 14,4 Meter, die Höhe der senkrechten bzw. beinahe senkrechten abstandsflächenrelevanten Außenwand der drei (Voll)geschosse 11,4 Meter.</p> <p>Die vorhandene Geländehöhe des Grundstücks entspricht im Bereich des aufstehenden Gebäudes in etwa derjenigen auf der gegenüberliegenden Seite der Baumstraße im Bebauungsplangebiet. Das Gebäude weist einen Abstand von rund 12,2 Metern von seinem Eingangsbereich bis zur Baumstraße auf. Bauplanungsrechtlich ist ein weiteres nennenswertes Heranrücken an die Baumstraße</p>
--	---

	<p>etwa durch einen Anbau derzeit grundsätzlich nicht möglich, da die faktische vordere Baugrenze hier durch die südlich angrenzenden Gebäude in beinahe gleicher Flucht vorgegeben wird.</p> <p>Die Baumstraße selbst, welche in diesem Bereich aufgrund der Bahntrassenunterführung topografisch tiefer liegt, besitzt hier einen Regelquerschnitt von ca. 11,4 Metern. Im eingeschränkten Gewerbegebiet auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist eine maximal sechsgeschossige Bebauung mit Flachdächern zulässig. Somit ist von einer maximalen Gebäudehöhe von 18 Metern auszugehen, setzt man 3 Meter als übliche Bruttogeschosshöhe an, wobei bei neuen Bürogebäuden grundsätzlich sogar eher von geringeren Höhen auszugehen ist. Die Gebäude dürfen hier nach den planungsrechtlichen Regelungen zur überbaubaren Grundstücksfläche bis an die Straßenbegrenzungslinie der Baumstraße herangebaut werden. Somit verbleibt in jedem Fall ein Abstand von mindestens 23,6 Metern zwischen den vorhandenen und den hinzutretenden Gebäuden.</p> <p>Die nach bauordnungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 6 BauO NRW) in diesem Fall einzuhaltenen Abstandsflächen können hier bei der Einordnung dieses Wertes helfen. Demnach wären, selbst wenn das Grundstück der Einwender*Innen und das eingeschränkte Gewerbegebiet unmittelbar aneinandergrenzen würden und die Gebäude jeweils bei offener Bauweise so nah wie möglich errichtet werden dürften, in der Summe 11,76 Meter als Mindestabstand einzuhalten $[(18 \times 0,4) + (11,4 \times 0,4)]$. Die Einhaltung dieser erforderlichen Abstandsflächen indiziert zumindest für den Regelfall, dass die mit ihnen verfolgten Zwecke (insbesondere eine ausreichende Belichtung, Belüftung sowie Privatsphäre und Gefahrenabwehr) gewahrt werden. Der Abstand, der im Rahmen der Planung eingehalten wird, ist mit den o.a. 23,6 Metern etwa doppelt so groß.</p> <p>Zur städtebaulichen Beurteilung gehört neben dieser abstrakten Betrachtungsweise freilich auch der jeweils konkrete Einzelfall. In diesem Kontext ist zu würdigen, dass die hinzutretenden Gebäude sich auf der östlichen, straßenzugewandten Seite des Gebäudes der Einwender*Innen befinden werden. Dies ist zum einen die natürlicherweise ohnehin weniger stark bzw. lange belichtete Gebäudeseite. Zum anderen befinden sich die Aufenthaltsräume nach Aktenlage, Luftbildauswertung und Augenscheinnahme überwiegend und die Außenwohnbereiche ausschließlich auf der Westseite ihres Gebäudes, weshalb diese durch die Neubebauung im Plangebiet nicht tangiert werden können. Insoweit ist in dieser Fallkonstellation nach diesseitiger Einschätzung keine Atypik oder besondere Schutzwürdigkeit zu erkennen und damit auch nicht weiter zu berücksichtigen. Auch die Abriegelung des Grundstücks der Einwender*Innen oder eine erdrückende Wirkung sind anhand der Maßstäbe der hierzu ergangenen Rechtsprechung offensichtlich nicht anzunehmen.</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>2. Im Zusammenhang mit der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nummer 238 - Baumstraße / Schüchtermannstraße - wurde ein Verkehrsgutachten des Bochumer Büros Brilon/Bondzio/Weiser erstellt. In diesem Gutachten wird zur Entspannung der Kreuzung Westring/Cranger Straße/Bahnhofplatz eine Tunnellösung für den durchfahrenden Verkehr mit einem oberirdischen einstreifigen Kreisverkehr vorgeschlagen. Einen ersten Entwurf dieser Lösung stellte Baudezernent Karlheinz Friedrichs lt. WAZ der Herner Politik vor.</p> <p>Mein Name ist [REDACTED]. Ich bin kein Verkehrsplaner, aber ein Herner Bürger, der die Tunnellösung sehr kritisch sieht. Abgesehen von den immensen Kosten eines Tunnelbaus und der folgenden Unterhaltung blendet das Gutachten ein viel wichtigeres Problem aus. Es heißt nur, besonders in den Morgenstunden finde starker Fußgängerverkehr über den Westring statt. Diese Fußgänger sind hauptsächlich Schüler, die i.d.R. zeitgleich den Westring überqueren. Drängeleien auf den Überwegen sind an der Tagesordnung. Die derzeitige Lösung, jedoch auch eine zukünftige Begegnung von Kraftfahrzeugen und Fußgängern/Fahrradfahrern an dieser Kreuzung ist unzumutbar und nicht mehr zeitgemäß. Daher hier mein Vorschlag: Kraftfahrzeuge und Fußgänger/Fahrradfahrer müssen strikt getrennt werden!</p> <p>Meine Lösung sieht einen zweispurigen Kreisverkehr ohne Fußgängerüberwege vor. Fußgänger und Fahrradfahrer werden durch eine Brückenkonstruktion ohne Kontakt zum Kraftfahrzeugverkehr über den Westring geleitet. Da das derzeitige Niveau des Busbahnhofs ca. 1,5 m über dem Kreuzungsbereich Westring/Cranger Straße/Bahnhofplatz liegt, muss das Gelände für den Kreisverkehr lediglich 1-1,5 m abgesenkt werden, um für die notwendige Durchfahrts Höhe der Brückenkonstruktion von 4,50 m eine moderate Steigung der Rampen zu gewährleisten. Vorteile gegenüber der Tunnellösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geringere Bau- und Unterhaltungskosten - gesteigerte Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer durch strikte Trennung - für den Durchfahrtsverkehr auf dem Westring gibt es quasi eine Extrapur im Kreisverkehr - ungehinderter Verkehrsfluss durch Wegfall der Fußgängerquerungen - architektonisch ansprechende Brückenbauwerke prägen das Gesicht einer Stadt <p>Die von Baudezernent Karlheinz Friedrichs angesprochene Fußgängertunnellösung wird grundsätzlich abgelehnt, da Fußgängertunnel i.d.R. als Angsträume wahrgenommen werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, teilweise wird ihr gefolgt.</p> <p>Von der Tunnellösung als Umbaumaßnahme zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der äußeren Erschließung im Bereich Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz wurde nach hinlänglicher Prüfung - auch aus den vom Einwender aufgeführten Gründen, insbesondere den hohen geschätzten Kosten und der voraussichtlich sehr langen Planungs- und Bauzeit - wieder Abstand genommen und ein milderer geeignetes Mittel gefunden (siehe dazu die überarbeitete und ergänzte Verkehrsuntersuchung). Funktionierende und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und damit auch für die Schüler*Innen zwischen ZOB / Bahnhof und der gegenüberliegenden Seite des Westrings wurden dabei selbstverständlich berücksichtigt, ihre Verkehrssituation wird durch die avisierte Umbaulösung erheblich verbessert. Durch die alternative, niveaugleiche Umbaulösung verringert sich der Kosten-, Material- und Eingriffsaufwand ebenso wie die Zeit der Planungs- und Bauphase. Gleichzeitig kann die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Herne-Mitte auf diese Weise aufrecht erhalten werden.</p> <p>Die vorgeschlagene verkehrsplanerische Lösung des Einwenders scheidet allerdings nach verwaltungsinterner Beurteilung aus. Diese hatte sich nach überschlägiger Prüfung bereits im Hinblick auf die erforderliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes als nicht ausreichend herausgestellt. Weiteren Einzelfragen zu dieser Lösung, etwa zur Zweckmäßigkeit, zu den Konstruktionsmöglichkeiten oder zu den Konflikten zwischen Rampensteigung, Rampenhöhe und Durchfahrtskonflikten für LKW und Busse, wurde daher auch nicht weiter nachgegangen. Ein allgemeiner (Rechts-)Grundsatz, dass Kraftfahrzeuge einerseits und Fußgänger sowie Radfahrer andererseits strikt zu trennen seien, existiert zudem nicht.</p> <p>Die Fußgängerunterführung wurde ebenfalls nicht mehr weiterverfolgt.</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Die von mir vorgeschlagene Lösung basiert auf keinen verkehrswissenschaftlich fundierten Fakten. Sie soll aus der Sicht eines interessierten Bürgers eine Möglichkeit aufzeigen, den angesprochenen Kreuzungsbereich ohne Tunnelbauwerk zu optimieren. Die beigefügte Grafik entstand auf Grundlage frei zugänglicher Geodaten. Sie soll beispielhaft eine Brückenlösung aufzeigen. Eine Detailplanung kann nur von den zuständigen Stellen vorgenommen werden.</p> <p>Ich bitte Sie, meinen Vorschlag als eine Alternative zur Tunnellösung in Ihren Planungen in Betracht zu ziehen.</p> <p><i>Hinweis: zu dieser Stellungnahme gehört die Anlage 7.</i></p>	
<p>3. 1. Die Bauprojekte Funkenbergquartier sind in dieser Form abzulehnen, weil neben der Hochschule für Polizei auch noch weitere Bebauung z.B. zusätzliche Wohn und Gewerbeflächen entstehen sollen, die die Klimasituation in Herne weiter verschlechtern durch noch mehr Versiegelung, mehr Schadstoffe, mehr Verkehr und einer völlig unzureichenden grünen Infrastruktur in diesem Bauplan gibt es sogar Verluste an Gartenfläche und ruderaler Brachfläche. Nach Baugesetz § 34 Absatz 3 Satz 3 ist dies unter Würdigung nachbarlicher Interessen und mit den öffentlichen Belangen für mehr Grün und mehr Klimaschutz nicht vereinbar.</p> <p>2. Im Umweltbericht wird über einen mittleren Ökologischen Wert berichtet, es ergibt sich daraus bei einer Planung eine mittlere Erheblichkeit für eine Verschlechterung von Umweltstandards. Die Bebauung Funkenbergquartier ist mit seiner Verschlechterung der Ökobilanz (8% weniger) abzulehnen, die Stadt Herne wird stattdessen aufgefördert Fördermittel für mehr Grüne (Natur und Artenschutz) Infrastruktur und für mehr natürlichen Klimaschutz zu Beantragen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Warum die Bauleitplanung aus dem Grund abzulehnen sein soll, „weil neben der Hochschule für Polizei auch noch weitere Bebauung z.B. zusätzliche Wohn und Gewerbeflächen entstehen sollen“, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr entspricht dies der grundsätzlichen stadtentwicklungspolitischen Vorstellung der Stadt Herne, welche sich in der Darstellung einer großen zusammenhängenden gemischten Baufläche im Regionalen Flächennutzungsplan sowie in den kommunalpolitischen Beschlüssen während dieses Bauleitplanverfahrens mehrfach widerspiegelt. Dass hinzutretende bauliche Nutzungen im Verhältnis zum faktischen Status Quo regelmäßig auch etwa mit mehr Versiegelung und Verkehr einhergehen, liegt auf der Hand. Die diesbezüglichen Auswirkungen wurden im Verfahren umfangreich prognostisch ermittelt, beschrieben, bewertet und abwägend gewürdigt. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass eine bauliche Nachnutzung des Plangebiets auch ohne Bebauungsplan grundsätzlich jederzeit möglich wäre, da es sich derzeit um eine faktische Innenbereichsfläche i.S.d § 34 BauGB handelt (siehe dazu auch die Abschnitt 2.2 und 8.4 der Planbegründung). Warum die „grüne Infrastruktur“ „völlig unzureichend“ sein soll, wird nicht substantiiert vorgetragen und erschließt sich nicht. Die Begrüßungsmaßnahmen, welche der Bebauungsplan verbindlich regelt, werden in Abschnitt 6.9 der Planbegründung beschrieben. Der Verweis auf § 34 Absatz 3 Satz 3 BauGB läuft leer, weil die Norm hier im Kontext der Bauleitplanung nicht einschlägig ist. Fernab davon kann der Standpunkt auch inhaltlich nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Die Einwendung kann semantisch nicht vollständig nachvollzogen werden. Anscheinend zielt sie auf die Ergebnisse der Eingriffsbilanzierung im Umweltbericht. Diese schließt mit der Ausführung, dass „die Umsetzung der Planung [...] somit zu einem Rückgang der ökologischen Wertigkeit innerhalb des betrachteten Raumes um 2.550 Wertpunkte (ca. 7,7%) [führt]“. Bilanziert wurden hier der Summenwert der aktuellen faktischen Flächennutzungen einerseits sowie der Summenwert der im „worst case“ nach Bebauungsplan zulässigen Flächennutzungen. Wie der Eingriffsbilanzierung i.V.m. den Anlagenkarten 01 und 02 zum Umweltbericht</p>

<p>3. Einwendung wegen unzureichender Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch und die Erstellung eines Gutachten über die Erheblichkeit von verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen. Die Daten zu verkehrsbedingten Luftschadstoffen in diesem Bereich liegen nicht vor. Im Umweltgutachten fehlt die separate Begutachtung hinsichtlich der Nutzungsintensität Wirkzonen der verkehrsbedingter Luftschadstoffemissionen, so wie es gesetzlich gefordert ist. (Luftschadstoffemissionen Wirkzone/Wirkintensität 10 m (RQ + 2*10m) 50 m (beidseitig) 150 m Schutzgut Lufthygiene (beidseitig) DTV Einteilungskriterium - Schadstoffbelastung - hoch (3) mittel (2) gering (1) generell hoch ≥ 25.000 < 25.000) Diese Begutachtung auf diese Parameter fehlt im Gutachten. Im Gutachten steht beschrieben, das schon bei geringfügiger zusätzlicher Verkehrsbelastung der Tagesmittel des Grenzwertes (Feinstaub, NO₂) überschritten wird. Bei diesem Projekt soll sich das Verkehrsaufkommen um 3300 Autos erhöht werden. Es kann keine Aussage über die Erheblichkeit von Luftschadstoffemissionen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen gemacht werden. Somit ist ein zusätzliches Gutachten der Nutzungsintensität Wirkzonen der verkehrsbedingter Luftschadstoffemissionen zu erstellen.</p>	<p>entnommen werden kann, ist dieser Rückgang der ökologischen Flächenwertigkeit prinzipiell ausschließlich auf die Eingriffe durch die potentiell hinzutretende Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen der kleinteiligen privaten Grundstücke entlang der Eschstraße zurück zu führen, welche zum Bereich ohne Baugebietsfestsetzung gehören. Eben diese Bebauung ist dort jedoch auch unabhängig vom Bebauungsplan Nr. 238 bereits heute auf Grundlage des § 34 BauGB zulässig. Es existieren hier mehrere Vorbilder (Eschstraße Nrn. 36a, 38a, 48a, 50a und 50b). Der Bebauungsplan bereitet also keine weitergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft vor, als bereits heute möglich sind. Entsprechend ist daher § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB einschlägig: „Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.“ (ebd.) Letzteres trifft hier zu. Dennoch reagiert der Bebauungsplan mit seinen Begrünungsfestsetzungen (siehe Abschnitt 6.9 der Planbegründung) auch anteilig kompensierend und abwägend zugunsten von Natur und Landschaft auf diesen Umstand. Begründung (Abschnitte 3.6b, 8.4) und Umweltbericht (Abschnitt 14.1) verdeutlichen diesen Sachverhalt bereits. Die Aufforderung, mehr Fördermittel für grüne Infrastruktur zu beantragen, wird zur Kenntnis genommen, ist im Rahmen dieser Bauleitplanung allerdings nicht weiter relevant.</p> <p>Die Einwendung kann ebenfalls semantisch nicht vollständig nachvollzogen werden. Es ist nicht klar, welches Gutachten und welche Methodik auf welcher Rechtsgrundlage gemeint sind. Verstanden wurde, dass eine unzureichende Berücksichtigung der Luftschadstoffemissionen durch den planbedingt hinzutretenden MIV moniert wird. Zunächst ist in diesem Kontext auf zwei übergeordnete Trends hinzuweisen. Luftqualität und Lufthygiene verbessern sich in ganz NRW seit Jahren kontinuierlich. Das Umweltministerium NRW führt für das Basisjahr 2020 zusammenfassend aus:</p> <p>„Die Ergebnisse der Luftqualitätsüberwachung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) zeigen eine deutliche und stetige Verbesserung der Luftqualität. Im Jahr 2020 konnten erstmals in ganz Nordrhein-Westfalen alle Luftqualitätswerte eingehalten werden. Erstmals lag damit auch der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) an allen 124 Standorten unter dem zum Schutz der menschlichen Gesundheit gültigen Grenzwert von 40 µg/m³. Auswertungen des LANUV zeigen, dass Corona-bedingte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens bezogen auf den Jahresmittelwert nur einen geringen Effekt hatten. Während 2019 noch 16 Probenahmestellen in 8 Kommunen einen Jahresmittelwert von mehr als 40 µg/m³ aufwiesen, wurde in 2020 in den Städten Dortmund, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Köln, Oberhausen und Wuppertal der NO₂-Jahresgrenzwert erstmalig eingehalten. Der Jahresmittelwert der Verkehrsmessstationen im LANUV-Messnetz sank durchschnittlich um etwa 17 % im Vergleich zum Vorjahr 2019.</p> <p>Ebenso hat sich die Belastung der Luft in Nordrhein-Westfalen bei anderen Schadstoffen im Jahr 2020 weiter verringert. Für Feinstaub (PM₁₀) wurde neben</p>
---	--

	<p>dem EU-Grenzwert für das Jahresmittel ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) an allen 64 Probenahmestellen auch der Tagesmittel-Grenzwert ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 35 zulässigen Überschreitungen) eingehalten. Für $\text{PM}_{2,5}$ wurde der europaweit geltende Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erneut an allen 26 NRW-Messstationen bei abnehmendem Belastungstrend sicher eingehalten. Für Benzol (C_6H_6) und Schwefeldioxid (SO_2) wurden im Jahr 2020 in Nordrhein-Westfalen die Grenzwerte wie seit vielen Jahren deutlich unterschritten. Für Ozon (O_3) wurde der Informationsschwellenwert von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter an 9 Tagen überschritten. Überschreitungen des Alarmwerts von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter als Stundenmittelwert traten im Jahr 2020 nicht auf.</p> <p>Auch für Konzentrationen der gesundheitlich relevanten Staubinhaltsstoffe Blei (Pb), Arsen (As), Kadmium (Cd) und Nickel (Ni) in der Umgebungsluft wurden im Jahr 2020 die Grenzwerte sicher eingehalten. Insgesamt sind die Konzentrationen von Metallen im PM_{10} in NRW als gering einzustufen. An der Messstation Bottrop-Welheim, in der Nähe einer Kokerei, wurde der Zielwert von $1 \text{ ng}/\text{m}^3$ für den PM_{10}-Inhaltsstoff Benzo[a]pyren (BaP), der als Leitkomponente für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) dient, nach Überschreitungen in den Vorjahren eingehalten. Dabei war eine Reduktion von $2,3 \text{ ng}/\text{m}^3$ in 2019 auf $1,1 \text{ ng}/\text{m}^3$ in 2020 zu verzeichnen. An den übrigen Messorten des Messnetzes (Industrie, Verkehr, Hintergrund) lagen die Werte für BaP zwischen $0,1 - 0,3 \text{ ng}/\text{m}^3$.“ https://www.umwelt.nrw.de/umwelt/umwelt-und-gesundheit/luft/luftqualitaetsueberwachung, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Dieser Trend hat sich auch zwischenzeitlich im Jahr 2021 weiter fortgesetzt (vgl. dazu die Pressemitteilung des Umweltministeriums NRW vom 04.04.2022 unter https://www.umwelt.nrw.de/presse/detail/luftqualitaet-2021-in-nordrhein-westfalen-positive-entwicklung-setzt-sich-fort-1649082871, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Was den Anteil verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen betrifft, leisten immer umweltfreundlichere und effizientere Verbrennungsmotoren in den letzten Jahrzehnten sowie insbesondere der rasch steigende Anteil an Elektroautos in den letzten Jahren einen großen Beitrag zu jener stetig steigenden Luftqualität. Betrug der Anteil an E-Pkw und Hybrid-Pkw zum 01.01.2018 noch 0,6 % am gesamten zugelassenen Pkw-Bestand in Deutschland, hat sich dieser mit 4,7 % zum 01.01.2022 in vier Jahren in etwa verachtfacht. Dieser Trend wird sich aufgrund konzentrierter politischer Bestrebungen und Maßnahmen (vgl. dazu übersichtshalber https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896, abgerufen am 13.09.2022) auch in Zukunft und voraussichtlich noch verstärkt fortsetzen. Das indizieren auch die monatlich veröffentlichten Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes, denen zufolge Pkw mit Elektro-Antrieben einen Anteil von 28,6 % an den Neuzulassungen im August 2022 besaßen.</p> <p>Die meisten getroffenen Prognosen gehen von einem Anteil von rund 25 % der Elektroautos am gesamten Pkw-Bestand in Deutschland bis 2030 aus. Legt man diese Annahme sowie die im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungs-</p>
--	---

	<p>plan 238 ermittelten DTV-Zahlen im Plangebietsumfeld sowie die prognostizierten Zusatzverkehre zugrunde, lässt sich daraus eindeutig - trotz des steigenden Verkehrsaufkommens - eine erhebliche Abnahme verkehrsbedingter Abgasemissionen und damit auch eine bessere Luftqualität ableiten.</p> <p>Zur konkreten Einordnung der örtlichen lufthygienischen Hintergrundbelastung wird einerseits auf die Stellungnahme der unteren Immissionschutzbehörde im Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen. Andererseits können die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen auch in Analogie zur einzigen Herner Messstation des LANUV NRW für die Überwachung der Luftqualität eingeordnet und bewertet werden. Diese findet sich auf der Recklinghauser Straße zwischen der Dorstener Straße und der A 42. Seit 2016 wird dort keine Feinstaubmessung mehr durchgeführt, weil die Grenzwerte bereits seit 2013 - bei stetig steigender Luftqualität - ohne Unterbrechung eingehalten wurden. Auch die dort heute noch gemessenen NO₂ Jahresmittelwerte werden mittlerweile regelmäßig eingehalten. Die vorzufindende durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der Recklinghauser Straße entspricht laut Angaben des LANUV in etwa der DTV auf dem Westring zwischen der Autobahnauffahrt und dem Knotenpunkt mit der Cranger Straße und dem Bahnhofsplatz im relevanten Prognose-Planfall 2 der Verkehrsuntersuchung. Die meisten weiteren Parameter, die einen Einfluss auf die verkehrsbedingte lufthygienische Situation haben, sind ebenfalls vergleichbar oder sind im Falle des Westring sogar günstiger:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bei beiden Straßen handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen• Beide Straßen liegen mit ihren relevanten Abschnitten zwischen Autobahnen, Bundesstraßen, Bahntrassen und vielbefahrenen Kreuzungsbereichen• Recklinghauser Straße wie auch Westring besitzen vier Fahrspuren mit baulicher Trennung in der Mitte und zusätzlichen Abbiegespuren• die Verkehrsflächenbreite beträgt brutto ca. 27 (Recklinghauser Str.) bzw. 26 (Westring) Meter• zwischen den straßenzugewandten Gebäudefassaden liegen ca. 32 (Recklinghauser Str.) bzw. 36 (Westring) Meter• Beide Straßenabschnitte sind gekennzeichnet von überwiegend geschlossener, mehrgeschossiger Straßenrandbebauung• Beide Straßen verlaufen in Nord-Süd-Richtung, was für die Hauptwindrichtung relevant ist• Die Bebauung ist auf der Recklinghauser Straße zumeist 0-3 Meter vom Straßenrand entfernt, auf dem Westring variiert der Abstand von 0-10 Metern• Der Schwerlastverkehrsanteil ist auf der Recklinghauser Straße mit ca. 5,6 % rund doppelt so hoch, wie auf dem Westring. Dies ist auf die umliegenden Logistikgewerbeflächen sowie die Deponie Emscherbruch zurückzuführen. Insofern kann die Flottenzusammensetzung auf dem Westring als günstiger unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene beurteilt werden.
--	--

	<p>Daher ist auf dem Westring nicht von einer konkreten Gefahr einer Grenzwert-überschreitung auszugehen, auch nicht unter Berücksichtigung des potentiell hinzutretenden Verkehrs im Prognose-Planfall 2. In Anbetracht der wesentlich niedrigeren Verkehrsbelastungszahlen im übrigen Nahbereich des Plangebiets kann dort erst recht keine übermäßig hohe Belastungssituation oder gar der Gefahrbereich befürchtet werden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die zwischenzeitlich seit der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs überarbeitete und fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung prognostisch eine Veränderung im Modal Split und damit eine grundsätzliche Reduzierung des MIV-Anteils am Verkehrsgeschehen in Herne insgesamt unterstellt. Anlass und Anknüpfungspunkt dafür ist der kürzlich zur Selbstbindung gefasste Grundsatzbeschluss der Stadt Herne, ab sofort alle erforderlichen Maßnahmen für eine Verkehrswende zugunsten einer umweltfreundlicheren Mobilität mit Nachdruck zu ergreifen. Diese so forcierte Verkehrswende soll sich zwar prognostisch auf die gesamte Stadt erstrecken, wird aber zunächst prioritär im Bereich der Herner Innenstadt bzw. im Bezirk Herne-Mitte implementiert. Denn zum einen ist hier die Handlungsnotwendigkeit aufgrund der Verkehrsvorbelastung am größten, zum anderen liegen mit dem Herner Bahnhof, der U 35, den zahlreichen Buslinien und dem Stadumbauegebiet Herne-Mitte günstige Voraussetzungen dafür vor. Infolgedessen wird ein deutlich höherer Anteil im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV und ein entsprechend geringerer Anteil als bisher im MIV erwartet. Im Detail wird auf die Erläuterungen dazu im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan und den Grundsatzbeschluss zur beschriebenen Verkehrswende verwiesen. Insoweit ist auch deswegen prognostisch von einer weiteren Reduzierung der (vorhandenen) Luftimmissionsbelastung durch Verkehr im näheren und weiteren Umfeld des Plangebiets auszugehen.</p> <p>Gleichzeitig und unabhängig vom Vorstehenden berücksichtigt der Bebauungsplan insbesondere mit der Lage des Plangebiets auch ganz konkret die Anforderungen des § 1 Abs. 5 sowie die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c), e) und g) BauGB i.V.m. dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Teilplan Ost. Nach Formulierung der allgemeinen, programmatischen Zielvorstellung für die Bauleitplanung bestimmt § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB: „Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“ Diesem Vorrang der Innenentwicklung wird hier vor allem zum Schutz bislang unverbauter Außenbereichsflächen mit ökologisch höherer Wertigkeit sowie der Ausnutzung vorhandener Infrastruktur entsprochen. Was regelmäßig „Maßnahmen der Innenentwicklung sind, definiert § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB: „[...] die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung [...].“</p> <p>Der Luftreinhalteplan enthält in den Abschnitten 5.3.2 und 5.3.3.3 förderliche Maßnahmen und Zielvorstellungen. Der Bebauungsplan kann hierbei freilich nur solche berücksichtigen, die einen bodenrechtlichen Bezug besitzen. Hervorzuhe-</p>
--	--

<p>4. Einwendung für eine konkrete Darstellung und Bewertung über die Erheblichkeit von aufsummierenden und kumulierten Auswirkungen von Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Klima, Luft, Menschen, menschliche Gesundheit, Boden, Fläche, Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt und Landschaft. So ist im Umweltbericht nachzulesen das kumulierte und aufsummierende Wirkungen nicht gänzlich auszuschließen sind. So wird z.B. auf die bauliche Abstrahlung auf das lokale Klima zusätzliche Luftschadstoffe aus dem KFZ -Verkehr und deren kumulierte Wirkung hingewiesen. Großflächig versiegelte Böden und fehlendes Grün seien der Grund, dass weniger Kühlung durch Verdunstung entsteht. Zudem heize sich die Bebauung auf, Luft könne nicht so gut zirkulieren und auch Abwärme von Motoren trage zur Hitzeinselbildung in Städten bei. Mit dem Verlust an Boden und Fläche gibt es auch eine aufsummierende und kumulierte Auswirkung auf Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt.</p> <p>5. Im Umweltbericht wird auch das Schutzgut Boden/Fläche nicht hinreichend berücksichtigt in Bezug z.B. auf die Erhöhung der Versiegelungsrate. Die Versiegelungsrate soll von 81% auf 89% erhöht werden. Damit sollen 4000 m³ mehr versiegelt werden (das widerspricht der Aussage Herne soll eine Schwammstadt werden, wo doch Entsiegelung gefordert ist) mit dem irreversiblen Verlust an Bodenfläche, der ursprünglichen Funktion Verluste offener Bodenfläche und Beeinträchtigung der Speicher und Reglerfunktionen des Bodens. Die Klimakrise wird durch dieses Vorhaben verschärft. Somit ist dieses Vorhaben in dieser Form abzulehnen.</p>	<p>ben sind hier drei Maßnahmen, die auch der Intention des Bebauungsplans entsprechen, und bereits in der Planbegründung aufgeführt werden. Erstens soll durch die Nähe zum Herner Bahnhof ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Plangebietsnutzenden dazu motiviert werden, den ÖPNV statt den Pkw zu nutzen. Würde eine weniger integrierte Lage insbesondere für den Standort der HSPV gewählt, würde sich der Anteil wiederum zugunsten MIV verschieben. Daraus würden im Ergebnis höhere Emissionen resultieren. Nichtsdestotrotz wäre es unsachlich und abwägungsfehlerhaft zu unterstellen, dass nicht auch ein signifikanter Anteil der zukünftigen Plangebietsnutzenden dennoch mit dem Pkw an- und abreisen wird. Daher wird - zweitens - der ruhende Verkehr der HSPV als mit Abstand größtem Verkehrsaufkommensverursacher im Plangebiet an einem einzigen festgelegten Standort gebündelt, um so den Parksuchverkehr und damit auch die dadurch bedingten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Drittens sieht der Bebauungsplan eine separate Fuß- und Radwegeverbindung zum Plangebiet vor. Durch die Attraktivierung und Stärkung der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmenden soll ebenfalls eine Reduktion des MIV-Anteils erreicht werden, was gleichfalls den Maßnahmen und Zielen des Luftreinhalteplans entspricht.</p> <p>Die Hinweise und Wiedergaben aus dem Umweltbericht werden zur Kenntnis genommen. Warum in diesem Punkt beanstandet wird, kann allerdings nicht nachvollzogen werden. Es wird auf die Kapitel 6 und 12 des Umweltberichts verwiesen. Ebenso wird auf § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB hingewiesen: „Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann (ebd.).“ Insoweit sind an den Umweltbericht keine überzogenen Anforderungen oder ein möglichst hoher Detaillierungsgrad (hier: an die kumulierten Auswirkungen) zu stellen, wenn sich ein solcher Detaillierungsgrad nicht unter Auslegung der genannten Norm aufdrängt (vgl. dazu auch Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 2 Rn. 229 ff.).</p> <p>Im Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB). Die daraus resultierenden Ergebnisse sind dann im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Zu dem hier vorgetragenen Einwand wird auf die bereits getätigten Erläuterungen zu den Punkten 1 und 2 der Stellungnahme sowie zusätzlich auf den Abschnitt 6.2.1 der Planbegründung verwiesen. Die rechnerische Mehrversiegelung als Differenz des derzeitigen, faktischen Plangebietszustandes und dem normativen worst-case durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich aus der potentiell hinzutretenden Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen des Bereichs ohne Baugebietsfestsetzung. Diese ist aber auch ohne den Bebauungsplan derzeit schon auf Grundlage des § 34 BauGB dort zulässig. Die Möglichkeit, eine zusätzliche bauliche Flächenin-</p>
---	--

<p>6. Einwendung gegen eine extrem hohe Nachverdichtung und eine Beeinträchtigung des Ortsbildes. Die Grundflächenzahl für eine Hochschule liegt bereits bei 0,9. Trotz der bereits sehr hohen urbanen Dichte wird sogar der Orientierungswert nochmals überschritten und dies mit der Wirtschaftlichkeit für die Hochschule begründet. Dieses steht in Widerspruch mit den öffentlichen Belangen, diesen Stadtbereich vor einer Hitzeinselbildung (Klimaampel steht schon auf rot (E) zu schützen.</p>	<p>spruchnahme im Bereich dieser bislang unversiegelten Hausgartenteile zu verhindern, bestünde etwa in der Festsetzung von privaten Grünflächen oder der Herausnahme aus den überbaubaren Grundstücksflächen.</p> <p>Bestehende Baurechte sind als Ausfluss des Art. 14 GG regelmäßig mit angemessenem Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Im vorliegenden Fall wird die Verhinderung der zusätzlichen baulichen Flächeninanspruchnahme aus folgenden Gründen geringer gewichtet und daher zurückgestellt: Vor dem Hintergrund des Gleichheitsgrundsatzes und der Eigentumsgarantie sollen die bestehenden Baurechte nicht entzogen, sondern eine im Vergleich zu den Nachbargrundstücken gleichwertige Ausnutzbarkeit gesichert werden. Zudem werden mit dem Bereich ohne Baugebietsfestsetzung mit überbaubarer Grundstücksfläche in dieser innenstadtnahen Lage die Belange des § 1 Abs. 6 Nrn. 2, 4, 8 und 9 BauGB gefördert. Gleichzeitig wird über die zulässige GRZ von 0,6 sichergestellt, dass ein angemessener Freiflächenanteil je Grundstück dauerhaft gesichert und so ein aus diesseitiger Sicht guter Kompromiss erreicht wird.</p> <p>Im Übrigen ist die anscheinend ausschließliche Auffassung der Einwender*Innen, was unter einer „Schwammstadt“ zu verstehen sei, fachlich unzutreffend. Neben den - auch hier im Plangebiet verbleibenden - Freiflächen, beinhaltet das Konzept der Schwammstadt Rückhaltung, Abkopplung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser. Abkopplung ist hier bei den zu erwartenden Niederschlagsmengen, der begrenzten Flächenverfügbarkeit und mangels eines Gewässers in der näheren Umgebung nicht realistisch realisierbar. Eine Versickerung über den Boden mangels ausreichender Versickerungsfähigkeit im Plangebiet nicht oder nur mit technisch erhöhtem Aufwand möglich. Rückhaltung, Verdunstung und damit auch Bausteine des Schwammstadtprinzips werden jedoch über die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten aufgegriffen und planungsrechtlich umgesetzt (siehe hierzu die textlichen Festsetzungen unter Nr. 5 im Bebauungsplan).</p> <p>Die Ansichten der Einwender*Innen werden zur Kenntnis genommen. Zur festgesetzten GRZ von 0,9 im Sondergebiet Hochschule wird auf Abschnitt 6.2.1 der Planbegründung verwiesen. Dass sich die vielen unterschiedlichen Belange widersprechen, welche im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind (vgl. dazu § 1 Abs. 6 und 7 BauGB), liegt auf der Hand und ist regelmäßig der Fall. Aus den in der Planbegründung genannten Erwägungen wird der höheren GRZ der Vorrang vor einer niedrigeren eingeräumt. Zur Klimaampel wird hier auszugsweise zitiert: „Der Klimacheck zeigt in dieser Planungsphase der frühzeitigen Beteiligung zunächst den Umfang der Handlungsnotwendigkeit aus Sicht der Klimafolgenanpassung auf. Anpassungsmaßnahmen werden nur dann berücksichtigt, wenn sie bereits konkret benannt sind. Im vorliegenden Fall wurde noch keine Anpassungsmaßnahme in die Bewertung einbezogen. Unter Beachtung der genannten Randbedingungen wird die Ausgangssituation als „ungenügend klimangepasst“ bewertet.“ Dies sollte verdeutlichen, warum die Klimaampel in dem damaligen</p>
---	--

<p>Die Größe der Hochschule ist für diese Fläche überdimensioniert ausgelegt worden für eine maximale mehr Versiegelung von Bodenfläche. Mit den geplanten 8 Stockigen Parkhaus und weiteren mehrstöckigen Gebäuden wird das Ortsbild massiv beeinträchtigt. Dies steht mit dem § 34 Zulässigkeit innerhalb der im Zusammenhang bebauter Ortsteile entgegen Absatz 1 in dem das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden darf. Auch wenn dieses Parkhaus neben der Autobahn etwas versteckt werden soll ist das Ortsbild ruiniert und der Betonklotz schon von weitem sichtbar. Der gesamte Bauplan in dieser Form verstärkt den urbanen Hitzeinseleffekt massiv und widersetzt sich so den Anweisungen durch das Umweltbundesamt für einen klimarechten Umbau von Städten. Auch mit diesem Bauvorhaben spricht sich die Stadt für eine maximale Klimaerwärmung für Herne aus zulasten der zukünftigen Generationen.</p> <p>7. Nach § 34 BauGB müssen die Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, diese stehen jedoch wegen der teilweise sehr hohen Altlasten besonders gesundheitsschädlicher Schadstoffe im Boden in Frage. Das Bodengutachten ist älter als 10 Jahre erstellt 2005-2008. Es fehlt das Dokument Anlage 34 dies ist nicht eingepflegt, verschlüsselt und somit nicht einsehbar. (Neues Bodengutachten von 2021?) Im Baugebiet befinden sich Bereiche mit deutlichen höheren PAK Gehalte, erhöhte Mineralölkohlenwasserstoffen, erhöhte Arsen, Blei, Chrom, Cadmium, Kupfer und Nickelwerte. Ich verweise auf die Seite geotec. Albrecht S.37/55 aus gewissen Bereichen können für eine Wohnnutzung Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden. Kontaktmöglichkeiten bestehen nicht nur im oberen Bereich, sondern auch in tiefer gelegenen Erdschichten mehr als 2 m. Für eine sensible Nutzung müssen Bereiche vollständig entsiegelt und abgetragen werden. Während der Bauarbeiten ist die direkte Nachbarschaft diesen Schadstoffen ausgeliefert. Somit ist zu prüfen ob eine Würdigung mit den nachbarschaftlichen Interessen vereinbar ist und die Anforderungen für gesunde Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen sind zu überprüfen.</p>	<p>frühen Planungsstadium ohne festgesetzte Maßnahmen (in jedem Fall) nur auf rot (E) stehen konnte. Zudem wird einerseits darauf hingewiesen, dass die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten gegen eine Hitzeinselbildung wirken und daher planungsrechtlich geregelt werden (siehe hierzu die textlichen Festsetzungen unter Nr. 5 im Bebauungsplan). Dies entspricht auch - neben weiteren Maßnahmen, die der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen vorbehalten bleiben sollen - den Empfehlungen des Klimagutachtens zum Planverfahren sowie den Hinweisen der städtischen „Handlungskarte Klimafolgenanpassung“.</p> <p>Worauf diese Einwendung gestützt ist, wird nicht ansatzweise deutlich. Die unterschiedlichen Erwägungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs des Sondergebiets Hochschule in dieser Form und an dieser Stelle sind in der Planbegründung hinreichend dargelegt (siehe dort die Abschnitte 5, 6.5 und 6.7). Dass eine Beeinträchtigung des Ortsbildes zu befürchten wäre, ist diesseitig nicht nachvollziehbar. § 34 BauGB ist entgegen der Auffassung der Einwender*Innen nicht einschlägig. Dass aus dem Bebauungsplan Nr. 238 bzw. seiner Umsetzung ganz entgegen der Auffassung der Einwender*Innen keine „massive“ Verstärkung eines Hitzeinseleffektes resultiert, wurde insbesondere das Klimagutachten im Planverfahren ermittelt. Die wesentlichen Ergebnisse sind auch in Abschnitt 9.4 der Planbegründung zusammenfassend dargestellt und beinhalten im Wesentlichen, dass sich das Vorhaben weder mikro- noch mesoklimatisch nennenswert auswirkt. Teilweise kommt es sogar zu kühleren Oberflächen- und Lufttemperaturen infolge der Schatten der neuen Gebäude.</p> <p>Erneut ist § 34 BauGB nicht einschlägig. Dass die Planung wegen der vorhandenen Bodenverunreinigungen nicht umsetzbar wäre oder im Fall ihrer Umsetzung zu Gesundheitsschäden führen würde, lässt sich aus keinem Gutachten ableiten. Dass das Bodengutachten für den größten Teil des Plangebiets aus dem Jahr 2008 stammt, ist in diesem Fall unerheblich. Denn nach der Zeit dieser Untersuchung hat hier keine anderweitige Nutzung mehr stattgefunden. Sicherheitshalber wurden 2021 jedoch erneut Untersuchungen durchgeführt. Hieraus resultierten wie erwartet keine nennenswert abweichenden Ergebnisse, dass Gutachten wurde deswegen sowie wegen fehlender Urheber- und Eigentumsrechte der Stadt Herne nicht mit öffentlich ausgelegt. Dass für eine Wohnnutzung in diesem vormals industriell genutzten Bereich Gefährdungen - im derzeitigen Zustand der Fläche, also ohne Sanierung - nicht ausgeschlossen werden können, trifft zu. Da eine ggf. notwendige Bodensanierung mit dem Ziel einer Wohnnutzung im Verhältnis aufwendiger und teurer ist, führte unter anderem auch dieser Umstand dazu, dass in diesen Bereichen ganz überwiegend die Fläche für die Hochschulnutzung und das eingeschränkte Gewerbegebiet vorgesehen sind. Eine Wohnnutzung ist in diesen beiden Baugebieten nicht zulässig. Im Rahmen der Flächenkonversion und späteren bauaufsichtlichen Vorhabenzulassung werden etwaige erforderliche Sanierungsarbeiten unter Beteiligung und Aufsicht der Unteren Bodenschutzbehörde durchgeführt. Dass dabei ein Gefährdungspotenzial für die Nach-</p>
---	---

<p>8. Einwendung wegen einer zusätzlicher Gesundheitsgefährdung durch die bewusst in Kauf genommen (Verwaltung und Politik) Erhöhung des Lärmpegels für die direkten Anwohner insbesondere auch der Anwohner der Schüchtermann- und Viktoriastr. So ist z.B. ist eine Öffnung des Durchganges Schüchtermann /Viktoriastr. wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens geplant. Der Lärmpegel erhöht sich auf bis 3,6 dB(A). Es kommt zu einer Überschreitung des Orientierungswertes nach DIN 18005. Der Lärmpegel für die direkten Anwohner wird sogar zu Nachtzeit überschritten, dies ist gutachterlich dargestellt. Der Beurteilungspegel liegt über dem Grenzwert einer potentiellen Gesundheitsgefährdung und wird in Abwägung planungsbedingter Verkehrslärmimmissionen für die Bewohner in Kauf genommen. (Seite 53/54 von1021) Somit ist dies ein Verstoß nach § 34 BauGB, wo die Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben müssen.</p>	<p>barschaft besteht, ist auch nach Abstimmung und Rücksprache mit der Unteren Bodenschutzbehörde nicht zu befürchten.</p> <p>§ 34 BauGB ist erneut nicht einschlägig. Zudem vermischen die Einwender*Innen hier zwei getrennt zu haltende Sachverhalte. Vorab wird darauf hingewiesen, dass diese auch bereits hinlänglich in der Planbegründung (Abschnitte 6.7 sowie 9.2) und in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan beschrieben und bewertet werden.</p> <p>Erstens: Was die lärmtechnisch kritischen Werte angeht, finden sich diese - aufgrund der erheblichen Vorbelastung im Analysefall und Prognose-Nullfall gleichermaßen wie im Prognose-Planfall - im Bereich des Westrings zwischen der Autobahnauffahrt zu A 42 und dem Bahnhofplatz / Cranger Straße sowie im Bereich des Bahnhofplatzes bis zum Kreisverkehrsknotenpunkt mit der Bahnhofstraße. Die Stadt Herne hat die Lärmsituation in der Vergangenheit bereits erkannt und 2018 als Aktionsbereiche 14 und 15 in den „Lärmaktionsplan für die Stadt Herne“ aufgenommen. Die Aktionsbereiche enthalten jeweils konkrete Beschreibungen und zu prüfende Lärminderungsmaßnahmen. Im Bereich der Bismarckstraße wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt. Im Jahr 2022 hat die Verwaltung die zugrundeliegende Lärmkartierung aktualisiert (sog. „4. Runde“), worauf aufbauend nun auch die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben werden soll. Die zu prüfenden Maßnahmen führen bereits jeweils einzeln für sich betrachtet in der Regel zu einer Lärmimmissionsminderung um mehrere Dezibel (vgl. Kapitel 8.1 des LAP). Die planbedingte Zunahme hingegen beträgt im Bereich der genannten Streckenabschnitte in der Regel höchstens 0,2 dB(A) und am Kreisverkehr Bahnhofplatz wegen des Knotenpunktzuschlags ausnahmsweise bis zu 0,4 dB(A). Damit liegen diese Werte sehr deutlich unterhalb der menschlichen Wahrnehmbarkeitsschwelle. Am bisher planunabhängig höchsten belasteten Immissionsort (Bereich Westring 200 und angrenzende Gebäude) ist infolge der geplanten Umbaumaßnahme des Knotenpunktes Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz zudem eine Abrückung des Kfz-Verkehrs auf diesem Abschnitt des Westrings zugunsten einer Radverkehrsanlage zu erwarten. Dadurch sinkt der Beurteilungspegel hier im Ergebnis sogar um Werte zwischen 1,0 und 2,2 dB(A) auf 69/61 dB(A) tags/nachts.</p> <p>Zweitens: Es ist richtig, dass zum Zeitpunkt der ersten öffentlichen Auslegung 2022 im östlichen Bereich der Schüchtermann- und auf der Viktoriastraße (wie damals gutachterlich beschrieben) im worst case mit einer verkehrsbedingten Zunahme der Lärmimmissionen um bis zu 3,6 dB(A) zu rechnen gewesen wäre. Diese Zunahme resultierte aus dem Umstand, dass bislang wegen baulicher Abpollerung nicht möglicher Durchgangsverkehr auf diesem Streckenabschnitt im Falle der Planrealisierung angenommen wurde. In mehreren Abstimmungen mit der städtischen Verkehrsplanung sowie dem beauftragten Gutachterbüro wurde hierfür ein verkehrsplanerisch hohes Erfordernis gesehen, um die zusätzlichen Verkehre möglichst entzerren bzw. verteilen zu können. Aber auch in diesem Fall</p>
--	--

	<p>hätten die zu erwartenden Immissionswerte immer noch - abgesehen von einer sehr partikularen Ausnahme - unter den Orientierungswerten von Mischgebieten gelegen.</p> <p>Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen Werten annimmt, können daher in der Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden. Zudem besitzen alle Gebäude entlang der betroffenen Straßenabschnitte eine schallabgewandte Seite, auf welcher ohne weitere Berechnungen und auch bei offener Bebauung pauschal 5 dB(A) abgezogen werden können. Viele Grundstücke in diesem konkreten Bereich besitzen zudem straßenseitig errichtete Garagen(zeilen), welche jeweils zusätzlich schallabschirmend für sie wirken (so etwa die Grundstücke Viktoriastraße 2-8, Augustastraße 30, die Hausgruppen Schüchtermannstraße 101-115, 131-141 und 161-165, Kremerstraße 12-18, Schüchtermannstraße 3a sowie Kremerstraße 2).</p> <p>Einzig im dritten Obergeschoss des Gebäudes Schüchtermannstraße 2c wäre straßenseitig zur Nachtzeit ein Immissionswert von (aufgerundet) 51 dB(A) prognostiziert gewesen. Die planbedingte Zunahme hätte jedoch weniger als 1 dB(A) betragen, wäre somit nicht wahrnehmbar gewesen und läge zudem auch absolut betrachtet weit entfernt von einem unzumutbaren Pegel. Gerade die Eigentümer*Innen und Bewohner*Innen dieses und der beiden westlich angrenzenden Mehrfamilienhäuser, welche selbst erst vor wenigen Jahren errichtet und bezogen worden sind, müssten jedoch auch bereits zu jenem Zeitpunkt realistischerweise in Betracht gezogen haben, dass die unmittelbar angrenzende, innerstädtische Brachfläche nicht ewig eine solche bleiben wird, sondern früher oder später zur Entwicklung mit entsprechenden Auswirkungen ansteht. Der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan in diesem Bereich war zu diesem Zeitpunkt jedenfalls bereits gefasst und bekanntgemacht worden.</p> <p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrs- und Schallgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt. Die prognostizierte Verkehrslärmzunahme um bis zu 3,6 dB(A) ist dadurch ebenfalls nicht mehr zu befürchten und die Einwendung insoweit hinfällig. Die verbleibenden Verkehrslärmzunahmen liegen aufgrund der vorhandenen Vorbelastung des städtischen Umfelds allesamt unter-</p>
--	--

<p>9. Einwendung für die Erstellung eines Berichtes über die expliziten Auswirkungen durch den Klimawandel für die Baupläne 238 und 270, die in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen. Es liegt z.B. kein aktueller Entwässerungsnachweis i. S. d. DIN 1986-100 für alle standortspezifischen Parameter für diese Baugebiete vor. (Schwammstadt Herne?) Im Zentralen Bereich dieses Baugebietes besteht eine hohe Überflutungsgefahr bei Starkregen. Mögliche Elementarschäden sollen zukünftig schon bei der bei der Raumordnungsplanung berücksichtigt werden.</p> <p>10. Einwendung für eine sofortige Erstellung von konkreten und verbindlichen Klimaanpassungsmaßnahmen mit einer Bewertung für die jeweilige Relevanz auf die unterschiedliche Größenordnung innerhalb der Stadtarchitektur für den Bauplan 238. Die Klimaampel der Stadt Herne steht für diesen Bereich schon auf Rot (E). Nur bei der frühzeitigen Beteiligung müssen Klimaanpassungsmaßnahmen durch die Klimaampel überhaupt berücksichtigt werden. Wird diese Einwendung nicht hinreichend und gemäß des Steckbriefes berücksichtigt, so ist die Klimaampel nur ein weiteres Greenwashing Element für die Stadt Herne, das nicht wirklich ernst genommen wird.</p> <p>Steckbriefe für mögliche „Klimaanpassungsmaßnahmen“ siehe auch Klima.Umwelt&Planung GmbH Dr. Monika Steinrücke Steinring 55, 44789 Bochum info@stadtklima.ruhr. Die Maßnahmen beziehen sich dabei auf unterschiedliche Größenordnungen innerhalb der Stadtstruktur (Stadt-, Quartier- und Gebäudeebene). Zusätzlich werden die Maßnahmen jeweils mit einer Relevanz (sehr hoch bis gering) bewertet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erhalt / Schaffung von Luftleitbahnen 2. Festlegung von Bebauungsgrenzen 3. Erhalt und Schaffung von Frischluftflächen 4. Hänge und Luftschneisen von Riegelbebauung freihalten 	<p>halb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs und sind somit vertretbar (vgl. dazu auch im Detail die Ergebnisse der überarbeiteten Schalluntersuchung zum Bebauungsplan).</p> <p>Inwieweit ein „Bericht über die expliziten Auswirkungen durch den Klimawandel für die Baupläne 238 und 270“ erforderlich sein und was dieser beinhalten sollte, erschließt sich nicht. Für die voraussichtlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima wird erneut auf die jeweiligen Abschnitte im Umweltbericht, der Planbegründung und das Klimagutachten verwiesen. Die Starkregengefährdung im Plangebiet wurde betrachtet. Die punktuelle, mäßige Starkregengefährdung erstreckt sich ersichtlich lediglich auf kleine Teilbereiche des Plangebiets, die eine etwas geringere topografische Höhe aufweisen und das Niederschlagswasser im Starkregengefall entsprechend dorthin fließen würde. Eine wirklich nennenswerte Starkregengefährdung weist nachvollziehbarer Weise einzig die bestehende Unterführung der Baumstraße im Bereich der Bahntrasse ganz im Südwesten des verkleinerten Plangebiets auf. Ein besonderer bauleitplanerischer Handlungsbedarf wird hier jedoch nicht gesehen, vor allem da keine Baugrundstücke betroffen sind. Überflutungsnachweise nach DIN 1986-100 sind im Rahmen der Bauleitplanung jedenfalls nicht unmittelbar relevant, sondern erst bei der Vor- und Ausführungsplanung der öffentlichen Flächen sowie der nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht möglich und notwendig.</p> <p>Die Stadt dankt für die Hinweise und die Auflistung der in Betracht kommenden Maßnahmen. Diese sind bekannt und wurden selbstverständlich im Zuge der Planungen diskutiert. Da es sich seitens der Einwender*Innen um eine abstrakte Auflistung ohne konkreten Bezug zum Planentwurf handelt, kann auch nur gleichfalls abstrakt geantwortet werden. Die unter den Nummern 1, 2, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 15, 17, 23, 28, 29, 33, 34 und 35 aufgeführten Maßnahmen werden bereits durch den Bebauungsplan oder im Zuge der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen oder (durch die bindenden Vorgaben der Leistungsausschreibung) im Zuge der Ausführungsplanung bzw. Realisierung des neuen Zentralcampus der HSPV NRW umgesetzt. Die unter den Nummern 8, 14, 20, 25, 26, 30 und 32 aufgeführten Maßnahmen sieht der Bebauungsplan jedenfalls implizit vor, allerdings ist hier mangels hinreichender inhaltlicher Bestimmtheit der Maßnahmenvorschläge aus diesseitiger Sicht auch keine konkretere Bewertung möglich. Die unter den Nummern 3, 7, 12, 16, 21, 22, 24 und 27 aufgeführten Maßnahmen sind im Kontext dieser Planung entweder nicht relevant oder wurden zugunsten anderer Belange - insbesondere zugunsten anderer Flächennutzungen - abwägend zurückgestellt. Bei den unter den Nummern 13, 18, 19, 31, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 aufgeführten Maßnahmen handelt es sich offensichtlich um Organisatorisches, Verhaltensbezogenes oder bereits durch andere Rechtsvorschriften Geordnetes. Insoweit fehlt es hier an Regelungsmöglichkeiten oder einem Regelungserfordernis durch die Bauleitplanung.</p>
---	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<ol style="list-style-type: none"> 5. Flächennutzung mit abfluss- und erosionsmindernden Maßnahmen 6. Erhalt der Biodiversität 7. Parkanlagen schaffen, erhalten und umgestalten 8. Freiflächen erhalten und schaffen, Flächen entsiegeln 9. Begrünung von Straßenzügen 10. Bepflanzung urbaner Räume mit geeigneten Pflanzenarten mit Klima-Arten-Matrix (KLAM) 11. Bepflanzung im Außenbereich mit geeigneten Pflanzenarten 12. Maßnahmen für Feuchtbiotope 13. Vermehrte Bewässerung urbaner Vegetation 14. Vermehrter Einsatz von bodendeckender Vegetation; Vermeidung oder künstliche Abdeckung unbewachsener Bodenflächen 15. Beschattung relevanter Flächen 16. Offene Wasserflächen schaffen 17. Neubau: Verkehrsflächen mit geringer Wärmeleit- und -speicherfähigkeit 18. Maßnahmen auf Seiten der Wasserversorger 19. Nutzung von Überschussmengen aus der örtlichen Grundwasserbewirtschaftung 20. Geeignete Bepflanzung urbaner Flächen zur Verbesserung der Durchlässigkeit der oberen Bodenschicht (Durchwurzelung) 21. Verbesserung bzw. Ermöglichung der Versickerung: Flächenversickerung 22. Verbesserung bzw. Ermöglichung der Versickerung: Technische Bauwerke 23. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Retentionsflächen 24. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Wasserplätze 25. Schaffung von Notwasserwegen 26. Verhinderung von Engstellen und Abflusshindernissen 27. Unterführung mit beidseitigen Entwässerungs-/Versickerungsgräben 28. Dachbegrünung 29. Fassadenbegrünung 30. Gebäuderichtung optimieren 31. Hauswandverschattung, Wärmedämmung 32. Geeignete Baumaterialien verwenden 33. Verschattung des öffentlichen Raums 34. Wasserrückhalt in Gebäuden 35. Rückbau versiegelter Flächen 36. Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der Sonderbauwerke 37. Maßnahmen des Objektschutzes 38. Aufruf zu wassersparendem Verhalten in Trocken- und Hitzeperioden 39. Integrierte Zusammenarbeit verschiedener Planungsbereiche 40. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger 41. Akteursbeteiligung 42. Warnsystem, Maßnahmen der Informations- und Verhaltensvorsorge 	
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>11. Einwendung wegen völlig unzureichenden Klimaschutzmaßnahmen bis hin sogar zu einer Verschlechterung der Klimabilanz und der Artenvielfalt. Der B 238 erfüllt nicht die Auflage eines nachhaltigen und klimagerechten Stadtumbaus, wenn dafür sogar eine Waldfläche an der Schüchtermannstraße weitere 3,5 ha zu Disposition steht, um mehr Baufläche für eine Mischung aus Wohnen Dienstleistung und Gewerbenutzung zu erhalten. Hier liegt ein Widerspruch vor: Rodung eines Waldstückes, während dann 91 Bäume als Klimaschutzmaßnahme benannt werden, wobei auch noch alter Baumbestand mit angerechnet werden darf.</p> <p>25 % der Fläche werden als Verkehrsfläche zu Verfügung gestellt, ausgestattet mit einem hellen weniger aufheizenden Belag als Klimaschutzmaßnahme auch hier wird dann ledig ein Teil der Abwärme von Autos und höherer Verkehrsemissionen kompensiert. Weitere Klimaschutzmaßnahmen sind Beschattungen, 75% der Dächer sind vorgesehen mit Photovoltaik oder einer Dachbegrünung auszustatten hellen Fassaden ohne die jeweilige Relevanz für diese Vorhaben zu bewerten.</p> <p>Es fehlt z. B an Niederschlagszwischen Speichern Retentionsflächen besonders im zentralen Bereich wegen starker Überflutungsgefahr. Weiter fehlen außerdem effektivere und deutliche Klimaschutzmaßnahmen wie z.B. Erhalt / Schaffung von Luftleitbahnen, Festlegung von Bebauungsgrenzen, Erhalt und Schaffung von Frischluftflächen, Freiflächen erhalten und schaffen. Entseglung von Flächen und die Biodiversität erhalten. Obwohl die Klimaampel bereits auf Rot (E) steht soll noch 4000m³ mehr versiegelt und somit auch die Artenvielfalt weiter reduziert werden. Die Temperatur könnte sogar für die dort gelegene Tagespflege um 0,3 Grad steigen was ebenfalls nicht mit der Klimaampel vereinbar wäre. Insgesamt könnte sich die Temperatur um 0,5 Grad erhöhen auch wenn im mikroskaligen Gutachten für einen Bereich die Temperatur um 1,8 Grad reduziert werden könnte.</p> <p>12. Einwendung gegen die Verkleinerung des Geltungsbereiches für den Bauplan B238 (B270), weil dies zu Lasten der Entwicklung von ökologischen relevanten Flächen führt, Klimaschutzmaßnahmen und ein klimagerechter Umbau werden so regelrecht verhindert. Der Bauplan 270 und der Bauplan 238 sind ein zusammenhängendes Bauprojekt aufgeteilt in einen westlichen B 238 und einen östlichen Teil B 270. Das Konzept Schwammstadt mit grünblauer Infrastruktur wurde für den westlichen Teil wieder herausgenommen mit der Begründung, weil die dort geplante Wasserfläche sonst die bauliche</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Welche „Auflage eines nachhaltigen und klimagerechten Stadtumbaus“ hier gemeint sein soll, wird nicht deutlich. Die angesprochene Waldfläche an der Schüchtermannstraße liegt im Übrigen weit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und besitzt eine Größe von 1,2 statt 3,5 ha, wie von den Einwender*Innen fälschlicherweise behauptet. Insofern kann auch kein Widerspruch mit den Baumpflanzungen gesehen werden, welche der Bebauungsplan festsetzt. Dies gilt auch für den Fall, dass die Waldfläche zugunsten einer anderen Flächennutzung in Zukunft ggf. entfallen sollte. Außerdem verfolgen die Festsetzungen zu den Baumpflanzungen - neben den Belangen von Klimaschutz und Klimaanpassung - vor allem auch das Ziel, einen gewissen Mindest-Durchgrünungsgrad im gesamten Stadtquartier bei möglichst gleicher Lastenverteilung für die einzelnen Grundstückseigentümer*Innen zu erreichen. Dies ist auch in Abschnitt 6.9 der Planbegründung dargelegt. Um dieses Ziel zu erreichen, sind selbstverständlich auch Bestandsbäume geeignet.</p> <p>Der Sachverhalt wird von den Einwender*Innen nicht zutreffend beschrieben und bewertet. 8.638 qm der 15.451 qm Verkehrsfläche, die der Bebauungsplan als solche festsetzt, gehören bereits im Bestand zur Baum-, Esch- und Schüchtermannstraße. Der Bebauungsplan sichert diese lediglich. Die verbleibenden 6.813 qm (das entspricht rund 11 % des Plangebiets) setzt der Bebauungsplan zwar als neue öffentliche Verkehrsfläche fest. Dabei handelt es sich allerdings um solche Flächen, die bereits heute vollständig versiegelt sind und zudem in großen Teilen seit vielen Jahren als private Erschließungsflächen dienen.</p> <p>An diesen Zwischenspeichern fehlt es nicht. Unter den neuen öffentlichen Verkehrsflächen wird in Abstimmung mit der Stadtentwässerungsgesellschaft ein ausreichend dimensionierter Stauraumkanal vorgesehen (siehe Abschnitt 9.3 der Planbegründung). Im Geltungsbereich des Bebauungsplans existiert zudem (siehe dazu bereits oben) entgegen der Einschätzung der Einwender*Innen keine „starke Überflutungsgefahr“. Die weiteren Einwendungen / Darstellungen wiederholen sich hier, weshalb dazu ebenfalls auf die oben bereits getätigten Ausführungen verwiesen wird.</p> <p>Die Einwendung wird zu Kenntnis genommen, jedoch nicht nachvollzogen. Die zeitlich und räumlich gestaffelte Entwicklung einer größeren städtebaulichen Konversionsfläche in mehreren (ggf. auch mehr als zwei) Plan- und Bauabschnitten ist nichts Unübliches. Gleiches gilt für die Änderung der Planungsinhalten und des Geltungsbereichs eines Bebauungsplans infolge der Konkretisierung einer Planung sowie fortschreitender Abwägung - insbesondere im Verhältnis zum frühen Planungsstadium zu den frühzeitigen Beteiligungsverfahren nach §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB. Inwieweit die Verkleinerung des Geltungsbereichs im vorliegen-</p>
---	---

<p>Nutzung erheblich einschränken würde. Damit geht diese Änderung zulasten der Lebensqualität der Bürger und steht einem ökologischen und klimarechten Stadtumbau entgegen. Die Stadt Herne hat Gelder von der Landesregierung bekommen und in der WAZ groß angekündigt eine Schwammstadt zu werden. Dies ist somit zu mindestens moralisch bedenklich und vielleicht auch eine Zweckentfremdung von Geldern. Zusätzlich wird im GEP der östlichen Rand als Lückenschluß im landesweiten Biotopsystem (LANUV) mit einem nennenswerten Baumbestand dargestellt. Dieser Bereich ist jedoch vollständig überplant worden durch den Bebauungsplan 270.</p> <p>13. Einwendung wegen nicht Berücksichtigung öffentlicher Belange nach mehr Blau-Grüner Stadtarchitektur (Zusammenfassung), dieses Bauprojekt steht nicht im Einklang mit der Erreichung der europäischen Klimaziele und Erhaltung der Artenvielfalt. Angekündigt wurde grünste Stadt im Ruhrgebiet und eine Schwammstadt zu werden. Die Realität bei diesem Bauvorhaben:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verluste an Gartenfläche und ruderaler Brachfläche 3,5 ha Waldfläche an der Schüchtermannstraße 2. Verschlechterung der Ökobilanz (8% weniger) 3. Die Versieglungsrate soll von 81% auf 89% erhöht werden das sind 4000 m3 mehr 4. Klimaampel steht schon auf rot (E) 5. Herausnahme der Wasserfläche aus dem Bauplan 238 6. Überplanung des nennenswerten Baumbestandes aus dem GEP (östlichen Rand als Lückenschluss im landesweiten Biotopsystem (LANUV) 7. Anrechnung von altem Baumbestand als neue Klimaschutzmaßnahme 8. Schaffung von mehr Parkraum und öffentlicher Verkehrsfläche <p>14. Einwendung für die Erstellung eines Gutachtens über die Grundwasserqualität für die Baupläne 238 und 270 und die Offenlegung des neuen Bodengutachtens von 2021. Die Bodenverhältnisse sind durch die massiven Altlasten sehr inhomogen und so können nicht alle Schadstoffbelastungen identifiziert werden. Durch die mögliche Eluierung von Bodenschadstoffen können diese in tiefere Bodenschichten und sogar bis ins Grundwasser gelangen. Aus diesem Grund sollen auch keine versickerungsfähigen Bodenbeläge für private Wege und Stellplätze in Betracht gezogen werden. Deshalb ist ein dauerhaftes Grundwassermonitoring für diesen Bereich angezeigt und ein Gutachten über die Grundwasserqualität zu Baubeginn zu erstellen.</p>	<p>den Fall „zu Lasten der Entwicklung von ökologischen relevanten Flächen“ oder einer Verhinderung von Klimaschutzmaßnahmen führen sollte, ist völlig unverständlich. Der Geltungsbereich wurde aufgrund der notwendigerweise zeitlich vorgezogenen Entwicklung der HSPV NRW, noch nicht verfügbarer Flächen im östlichen Plangebietsteil sowie einer dort noch nicht hinreichend konkreten Planung auf den westlichen Bereich des gesamten FunkenbergQuartiers reduziert. Diese Erwägungen sind in der Planbegründung sowie den öffentlichen Beschlussvorlagen im Bauleitplanverfahren mehrfach dokumentiert. Der Bebauungsplan Nr. 270 muss für den östlichen Teil hingegen erst noch erarbeitet und beschlossen werden. Daher kann dieser Bereich auch noch nicht durch ihn „überplant“ worden sein, wie behauptet wird.</p> <p>Da in diesem Abschnitt lediglich erneut Punkte aufgeführt sind, welche bereits an verschiedenen Stellen der Einwendung thematisiert und erörtert werden, wird auch lediglich auf diese Stellen verwiesen.</p> <p>Entgegen der Auffassung der Einwender*Innen hat auch eine Untersuchung der Grundwasserqualität im Zuge des Planverfahrens stattgefunden. Das entsprechende Gutachten aus 2021 (vgl. Gutachten über ergänzende Boden- und Grundwasseruntersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 238 Baumstraße / Schüchtermannstraße, geotec ALBRECHT Ingenieurgesellschaft mbH, Herne 2021) gehörte zu den vom 11.07. bis 19.08.2022 ausgelegten Planunterlagen. Nach Auswertung der Untersuchungsergebnisse zum Grundwasser kommt es zu folgendem Ergebnis: „Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Grundwasser erkennbar durch anthropogene Einflüsse beeinflusst ist. Dennoch weist das Grundwasser eine Qualität auf, die dem natürlicher, unbelasteter Grundwasser sehr nahe kommt. Aus den Untersuchungsergebnissen lässt sich kein weiterer Untersuchungs- oder Handlungsbedarf ableiten.“ Was die Bodenbelastungen anbelangt, sind umfangreiche Untersuchungen angestellt und dokumentiert worden. Eine hinreichende Gefährdungsabschätzung - und darauf kommt es an - ist damit in jedem Fall und im Hinblick auf die angestrebten Nutzungen möglich, was auch durch die untere Bodenschutzbehörde als zuständiger Fachstelle bestätigt wurde.</p>
---	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>15. Einwendung für die insgesamt fehlende Gesundheitsvorsorge durch den B 238 für Herner Bürger. Es fehlen weitere Gutachten zu Einschätzung von potentiellen Gesundheitsgefährdungen. Darüber hinaus werden Gesundheitsgefährdungen zugunsten des Planungsrechtes in Kauf genommen. (Kein Wunder, wenn daraufhin in Herne seit Jahren mehr mögliche hohe und höchste Krankenstände und Krebsraten in NRW zu verzeichnen sind, wenn diese schon in Bauplänen und Genehmigungsanträgen stehen und gesetzliche vorgeschriebene Grenzwerte und Orientierungswerte überschritten werden dürfen.) Folgende mögliche potentielle Gesundheitsgefährdungen durch:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erhöhung von Verkehrslärmimmissionen und Luftschadstoffen 2. Hitzeinselbildung durch summierte und kumulierte Umweltauswirkungen 3. Erhöhte Bodenschadstoffe und Beeinträchtigung der Grundwasserqualität <p><i>Hinweis: Diese Stellungnahme ist inhaltsgleich 7 mal eingegangen.</i></p>	<p>Da in diesem Abschnitt lediglich erneut Punkte aufgeführt sind, welche bereits an verschiedenen Stellen der Einwendung thematisiert und erörtert werden, wird auch lediglich auf diese Stellen verwiesen.</p>
<p>4. im Rahmen der geplanten Bebauung Funkenbergquartier ist unter anderem vorgesehen die Poller auf der Schüchtermannstraße Höhe NWB Verlag zu entfernen, um die Abfahrt Horsthausen besser nutzen zu können und den Westring zu entlasten.</p> <p>Die Installation der Poller war seinerzeit notwendig, um die Häufigkeit der Autounfälle an dieser Stelle zu verringern. Regelmäßig wurden hier Gartenanlagen und der stehende Verkehr beschädigt. Nach Einsetzen der Poller hat sich das Aufkommen dieser Unfälle in den letzten Jahren deutlich verringert. Aus diesem Grund halten wir eine Entfernung der Poller für unverantwortlich und eine verkehrstechnische Entlastung des Westrings kann aus unserer Sicht keine höhere Priorität haben als die Unversehrtheit unseres Eigentums (siehe auch Anlage 1).</p> <p>Die Gärten an der Schüchtermannstraße sind zu einem Großteil zur Straße hin ausgerichtet und von dieser nur durch einen schmalen Bürgersteig getrennt. Ein großes Verkehrsaufkommen wie durch die Nutzung der vergleichsweise schmalen Straße als „Autobahnzubringer“ überschreitet die Grenzen des Zumutbaren.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Es wird gleichzeitig darauf hingewiesen, dass die Entfernung der Poller keinen normativen Regelungsinhalt, sondern lediglich die Annahme einer gegebenenfalls erforderlichen Maßnahme zur Folgenbewältigung des Planvollzugs darstellt.</p> <p>Die Stadt Herne besitzt in Anbetracht der Herausforderungen, ausreichend neuen Wohnraum zu schaffen, zukunftsfähige Arbeitsplätze zu bieten sowie die Innenstadt mit ihren zentralen Funktionen zu stärken, ein sehr großes Interesse an der Entwicklung der hier in Rede stehenden innerstädtischen Brachfläche. Dass sich dabei die - für Herne in absehbarer Zukunft wohl einmalige - Chance bietet, Hochschulstadt zu werden und sich somit auch regional als Bildungsstandort zu profilieren, unterstreicht das herausragende Interesse an dieser Konversion noch einmal. Um die ausreichende Erschließung des Plangebiets und seiner zukünftigen Nutzungen zu gewährleisten, war es zunächst nach einer ersten fachlichen Einschätzung sowohl der städtischen Verkehrsplanung als auch der extern beauftragten Verkehrsplaner nicht darstellbar und somit nicht vertretbar, das Gebiet lediglich von Westen an das äußere Verkehrsnetz anzubinden. Dies würde hier selbst unter Berücksichtigung etwaiger Umbau- und Anpassungsmaßnahmen voraussichtlich zu dessen Überlastung führen. Vielmehr wurde und wird es als geboten angesehen, den hinzutretenden Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen im umliegenden Netz zu verteilen und zu entzerren. Ausgangspunkte sind die beiden Anschlussstellen Nr. 22 und 23 der A 42. Zum mittlerweile überholten Gutachten- und Planungsstand war für dieses Ziel auch die (erneute) Öffnung der Schüchtermannstraße im Übergang zur Viktoriastraße erforderlich.</p> <p>Dass der voraussichtlich hinzutretende Verkehr sowie die damit verbundenen zusätzlichen Lärmimmissionen in der konkreten Situation unzumutbar gewesen wären und damit außer Verhältnis gestanden hätten, mag der subjektiven Auffas-</p>

	<p>sung der Einwender*Innen entsprechen, trifft objektiv jedoch nicht zu. Beide Auswirkungen wurden ausführlich untersucht und gewürdigt. Demnach hätte sich die durch den Bebauungsplan Nr. 238 bedingte prognostizierte Verkehrszunahme auf den hier interessierenden Abschnitten der Schüchtermannstraße auf rund 800 Kfz-Fahrten innerhalb von 24 Stunden belaufen. Für den Prognose-Planfall 2, welcher die Projekte FunkenbergQuartier Ost und Knipping-Dorn mit umfasst, kämen noch einmal 300 Kfz-Fahrten am Tag hinzu. Zwar ist dies im Verhältnis zur Ausgangssituation, wie gutachterlich dargestellt wurde, eine erhebliche Steigerung. Absolut betrachtet liegt die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke damit allerdings in einem eindeutig vertretbaren Bereich.</p> <p>Denn der relevante Straßenabschnitt Schüchtermann- / Viktoriastraße kann nach seinen Merkmalen am ehesten als Sammelstraße i.S.d. RASSt 06 charakterisiert werden, für welche nach der Richtlinie - je nach konkreten Umständen und Ausbauzustand - Verkehrsmengen zwischen 400 und 800 Kfz pro Stunde veranschlagt werden. Im Bereich der Viktoriastraße beträgt der Regelquerschnitt ca. 13,0 - 14,0 Meter, wovon beiderseitig jeweils 2-3 Meter auf einen Gehweg entfallen. Selbst im schmalsten Abschnitt des Verlaufs Schüchtermann- bzw. Viktoriastraße (Höhe Schüchtermannstraße zwischen Nr. 7 du 15) beträgt der aktuelle Querschnitt rund 9 Meter, wovon lediglich 1,6 Meter auf den Gehweg an der Nordseite der Straße entfallen. Für die Fahrbahnen verbleiben somit verhältnismäßig üppige 7,4 Meter. Zudem könnte der Straßenquerschnitt im Bedarfsfall auf eine Breite von rund 14 Metern erweitert werden, wie es auch im Bereich der Grundstücke Schüchtermannstraße 2a bis 2c der Fall ist. Die dafür erforderlichen Flächen befinden sich hier auf der gesamten ggf. erforderlichen Strecke südlich des derzeitigen Straßenkörpers im Eigentum der Stadt Herne, ohne dass dort Gebäude aufstehen oder in Drittgrundstücke eingegriffen werden müsste.</p> <p>Die derzeit ausgesprochen geringe tägliche Verkehrsstärke auf dem Straßenabschnitt ist hingegen nicht den verkehrs- oder siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, sondern vielmehr lediglich dem Umstand geschuldet, dass wegen der vorhandenen Abpollerung kein Durchgangsverkehr zwischen Schüchtermann- und Viktoriastraße stattfinden kann. Damit handelt es sich faktisch um eine langgezogene Sackgasse. Das verkehrsplanerische Bedürfnis, den Zu- und Abgangsverkehr des Plangebiets zu entzerren und zu verteilen, damit die Erschließung sicher zu stellen und auch damit verbundene Lasten ebenfalls zu verteilen, wiegt in diesem Fall auch grundsätzlich schwerer als das Interesse der Einwender*Innen an der Beibehaltung des im Übrigen erst seit einiger Zeit derart bestehenden Zustandes.</p> <p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleine-</p>
--	---

<p>Des Weiteren liegt an der Werderstraße 20 eine Sozialeinrichtung mit Wohnungen für Menschen mit geistiger Behinderung. Eine Änderung der Verkehrsführung, durch die der Verkehr von der Autobahn A 42, Abfahrt Horsthausen, über die Werderstraße und die Schüchtermannstraße geleitet wird, stellt eine Gefahr für Leib und Leben insbesondere für diese schützenswerte Personengruppe dar, die nicht die Vorteile einer Entlastung des Westrings und der Roonstraße aufwiegt.</p>	<p>ren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebene Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt.</p> <p>Dass damit konkret eine nennenswert erhöhte oder besondere Unfallgefahr für Kinder, eingeschränkte Menschen oder andere Personengruppen einhergehen oder entstehen würde, lässt sich nicht erkennen oder ableiten, zumal dieser mit verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen angemessen begegnet werden könnte. Wäre dies rein infolge der Verkehrssteigerung der Fall, wäre bei objektiver Betrachtung vermutlich der ganz überwiegende Anteil der Straßen im gesamten Herner Stadtgebiet für die exemplarisch genannten Personengruppen nur schlecht oder nicht mehr nutzbar, was offensichtlich nicht zutrifft. In diesem Kontext wird darauf hingewiesen, dass im betreffenden Abschnitt der Schüchtermann- und Viktoriastraße auch im Falle der ursprünglich angenommenen Öffnung der Schüchtermannstraße nach wie vor eine (eindeutig) geringe durchschnittliche Verkehrsstärke, auch im Verhältnis zum näheren städtischen Umfeld, zu erwarten gewesen wäre. Dem Einwand kann daher zwar nicht gefolgt werden. Er hat sich aber insoweit erledigt, als dass eine Öffnung der Schüchtermannstraße aus den o.g. Gründen prognostisch nun nicht mehr angenommen werden muss und daher auch nicht weiterverfolgt wird.</p> <p>Auch die erhöhten Verkehrslärmimmissionen hätten nicht zu einem unvertretbaren oder unzumutbaren Ergebnis geführt. Denn auch, wenn es auf dem betroffenen Streckenabschnitt stellenweise, wie gutachterlich ermittelt, zu einer Erhöhung um bis zu 3,6 dB(A) und damit stellenweise zu einer erstmaligen Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 gekommen wäre, so hätten die zu erwartenden Immissionswerte im Bereich der Einwender*Innengrundstücke tags wie nachts immer noch unter den Orientierungswerten von Mischgebieten gelegen. Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen (aus isoliert lärmtechnischer Sicht wünschenswerten Orientierungs)Werten annimmt, könnten daher in der Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden. Zudem besitzen alle Gebäude entlang der betroffenen Straßenabschnitte eine schallabgewandte Seite, auf welcher ohne weitere Berechnungen und auch bei gänzlich offener Bebauung pauschal 5 dB(A) abgezogen werden können. Viele Grundstücke in diesem konkreten Bereich besitzen zudem straßenseitig errichtete Garagen(zeilen), welche jeweils zusätzlich schallabschirmend für sie wirken (so etwa die Grundstücke Viktoriastraße 2-8, Augustastraße 30, die Hausgruppen Schüchtermannstraße 101-115, 131-141 und 161-165, Kremerstraße 12-18, Schüchtermannstraße 3a sowie Kremerstraße 2).</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Sollte die Entfernung der Poller weiterhin verfolgt werden, fordern wir Sie auf Alternativen zu prüfen, um allen Parteien gerecht zu werden. Hier kommen beispielsweise folgende Möglichkeiten in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beibehalten der Poller und eine Verkehrsführung über Roonstraße und Eschstraße • Beibehalten der Poller und Versenken zur Rush Hour, z.B. täglich zwischen 8 und 10 Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr • Versetzen der Poller in den Bereich zwischen den Häusern Schüchtermannstraße 183 und 193 und dem NWB Verlag gegenüber • Bau von Aufpflasterungen großräumig auf der Schüchtermannstraße im Bereich der entfernten Poller • Bau von Einengungen zur Verlangsamung des Verkehrs großräumig im Bereich der entfernten Poller <p>Erst vor ein paar Jahren wurden an der Schüchtermannstraße die Straßenbaubeiträge für eine Anliegerstraße final abgerechnet. Hier behalten wir uns eine rechtliche Prüfung vor, inwieweit eine teilweise Erstattung bereits geflossener Beiträge durchsetzbar ist.</p> <p><i>Hinweis: Diese Stellungnahme ist inhaltsgleich 19 mal eingegangen.</i></p>	<p>Die vorgeschlagenen baulichen bzw. organisatorischen Alternativmaßnahmen werden zur Kenntnis genommen und wurden überschlägig geprüft. Im fachlich-sachlich begründeten Bedarfsfall wären diese grundsätzlich umsetzbar. Da eine Öffnung der Schüchtermannstraße aus den o.g. Gründen prognostisch nun nicht mehr angenommen werden muss und daher auch nicht weiterverfolgt wird, erübrigen sich die Alternativvorschläge jedoch insoweit.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>5. 1) Einwendung wegen zu umfangreichen Bebauungen Die Baupläne und Projekte zur Entstehung des Funkenbergquartier (u.a. B 238) sind in dieser Form abzulehnen, weil neben der Hochschule für die Polizei auch noch weitere Bebauungen z.B. zusätzliche Wohn und Gewerbeflächen entstehen sollen. Die Klimasituation in Herne wird sich dadurch weiter verschlechtern denn durch noch mehr Bodenversiegelung, mehr Schadstoffe und mehr Verkehr und einer völlig unzureichenden grünen Infrastruktur in diesem Bauplan gibt es sogar Verluste an Gartenfläche und ruderaler Brachfläche. Nach Baugesetz § 34 Absatz 3 Satz 3 ist dies unter Würdigung nachbarlicher Interessen und mit den öffentlichen Belangen für mehr Grün und mehr Klimaschutz nicht vereinbar.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Warum eine Planung nicht mehr als eine einzige Nutzung vorsehen können sollte, ist nicht nachvollziehbar. Die von den Einwender*Innen abstrakt genannten Auswirkungen der Planung auf das Klima, den Boden, die Fläche, die verkehrsbedingten Emissionen sowie der Grünstrukturen im Plangebiet wurden im Bauleitplanverfahren hinreichend untersucht (siehe dazu die jeweils themen- bzw. schutzgutspezifischen Gutachten sowie die jeweiligen Abschnitte in Planbegründung und Umweltbericht). Dass Plan- und Bauprojekte mit einem Mehr an Bodenversiegelung, Verkehrsaufkommen und ggf. Emissionen einhergehen, ist regelmäßig der Fall. Zum einen sind die Auswirkungen der Planung jedoch nicht unverhältnismäßig oder unzumutbar.</p> <p>Zum anderen sollen die Auswirkungen der Planung u.a. durch die Standortwahl des Projektes - gerade auch im Hinblick auf seine Umweltauswirkungen - möglichst geringgehalten werden. Denn durch die Konversion einer weitestgehend brachliegenden und bereits versiegelten ehemaligen Industriefläche in integrierter sowie wegen der Nähe zum Herner Bahnhof verkehrsgünstiger Lage werden in der Gesamtbilanz erheblich weniger bislang nicht anthropogen überformte Fläche in Anspruch genommen und weniger Verkehrsemissionen erzeugt, als wenn ein Standort „auf der grünen Wiese“ dafür vorgesehen würde. Wie eindeutig aus der</p>

<p>1a) Einwendung wegen fehlender Transparenz in Bezug auf Zusammengehörigkeit und Abhängigkeiten von Bauplänen Das Funkenbergquartier kann nur entstehen, wenn die Baupläne 238 und 270 insgesamt und im jeweiligen Kontext zu einander betrachtet werden. Die jeweiligen Gesamtbetrachtungen sind hier lückenhaft und nicht ausreichend. Eine Gesamtbetrachtung auch in Bezug auf die Einflüsse auf Umwelt und Anwohner würden für die hier nötige Transparenz für den Bürger sorgen.</p> <p>2) Einwendung wegen Verschlechterung der Ökobilanz Im Umweltbericht wird über einen mittleren ökologischen Wert berichtet, es ergibt sich daraus bei der Planung eine mittlere Erheblichkeit für eine Verschlechterung von Umweltstandards. Durch die Bebauung und Entstehung des Funkenbergquartier ergibt sich eine Verschlechterung der Ökobilanz (8% weniger). Seit 2016-2022 gibt es mindestens 1600 Straßenbäume in Herne weniger. Die Stadt Herne verstößt dabei gegen ihre eigene Klimaanalyse von 2018. Dies ist abzulehnen und die Stadt Herne wird stattdessen aufgefordert Fördermittel für mehr Grüne (Natur und Artenschutz) Infrastruktur und für mehr natürlichen Klimaschutz zu Beantragen.</p>	<p>Klimauntersuchung hervorgeht, sind die klimatischen Auswirkungen des Bebauungsplans Nr. 238 trotz der innerstädtischen Lage dabei lediglich lokal begrenzt und geringfügig. Warum die „grüne Infrastruktur“ im Bebauungsplan „völlig unzureichend“ sein soll, wird nicht weiter ausgeführt und erschließt sich vor dem Hintergrund der getroffenen Begrünungsfestsetzungen im Bebauungsplan (siehe dazu Abschnitt 6.9 der Planbegründung) und insbesondere im Vergleich zur aktuell beinahe nicht vorhandenen Begrünung in weiten Teilen des Plangebiets nicht. Der Verweis auf § 34 Absatz 3 Satz 3 BauGB läuft leer, weil die Norm im Kontext der Bauleitplanung nicht einschlägig ist. Fernab davon kann der Standpunkt auch inhaltlich nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Der vorgetragene Standpunkt wird nicht geteilt. Von Intransparenz kann nicht ernsthaft ausgegangen werden, wenn die gesamte Masterplanung zum FunkenbergQuartier explizit Teil der Planbegründung (siehe dort die Abschnitte 1.2 und 5), der öffentlichen Beschlussvorlagen im Bauleitplanverfahren sowie Gegenstand der kumulativen Betrachtungen im Klimagutachten, Verkehrsgutachten, Schallgutachten und Umweltbericht ist. Unzutreffend ist auch die Annahme der Einwender*Innen, die beiden Entwicklungsabschnitte bzw. Bebauungspläne Nr. 238 und 270 besäßen eine (rechtliche oder faktisch zwingende) Abhängigkeit. Beide wären für sich genommen auch isoliert realisierbar. Die umweltbezogenen Einflüsse wurden jedoch soweit wie möglich und vorausschauend im Rahmen der genannten Gutachten auch kumulativ unter Zugrundelegung realistischer Annahmen sowie des vorläufigen Standes der Masterplanung FunkenbergQuartier betrachtet. Ein Entwurf des Bebauungsplans Nr. 270 hingegen existiert noch nicht und kann insoweit auch nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Die Einwendung kann semantisch nicht vollständig nachvollzogen werden. Anscheinend zielt sie auf die Ergebnisse der Eingriffsbilanzierung im Umweltbericht. Diese schließt mit der Ausführung, dass „die Umsetzung der Planung [...] somit zu einem Rückgang der ökologischen Wertigkeit innerhalb des betrachteten Raumes um 2.550 Wertpunkte (ca. 7,7%) [führt]“. Bilanziert wurden hier der Summenwert der aktuellen faktischen Flächennutzungen einerseits sowie der Summenwert der im „worst case“ nach Bebauungsplan zulässigen Flächennutzungen. Wie der Eingriffsbilanzierung i.V.m. den Anlagenkarten 01 und 02 zum Umweltbericht entnommen werden kann, ist dieser Rückgang der ökologischen Flächenwertigkeit prinzipiell ausschließlich auf die Eingriffe durch die potentiell hinzutretende Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen der kleinteiligen privaten Grundstücke entlang der Eschstraße zurück zu führen, welche zum Bereich ohne Baugebietsfestsetzung gehören. Eben diese Bebauung ist dort jedoch auch unabhängig vom Bebauungsplan Nr. 238 bereits heute auf Grundlage des § 34 BauGB zulässig. Es existieren hier mehrere Vorbilder (Eschstraße Nrn. 36a, 38a, 48a, 50a und 50b). Der Bebauungsplan bereitet also keine weitergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft vor, als bereits heute möglich sind. Entsprechend ist daher § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB einschlägig: „Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig</p>
---	--

<p>3) Einwendung wegen unzureichender Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch Im Rahmen der Gutachten über die Erheblichkeit von verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen liegen die Daten zu verkehrsbedingten Luftschadstoffen in diesem Bereich liegen nur unzureichend vor. Im Umweltgutachten fehlt die separate Begutachtung hinsichtlich der Nutzungsintensität Wirkzonen der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, so wie es gesetzlich gefordert ist. (Luftschadstoffemissionen Wirkzone/Wirkintensität 10 m (RQ + 2*10m) 50 m (beidseitig) 150 m Schutzgut Lufthygiene {beidseitig} DTV Einteilungskriterium - Schadstoffbelastung - hoch (3) mittel (2) gering {1} generell hoch 25.000 < 25.000) Diese Begutachtung auf diese Parameter fehlt im Gutachten. Im Gutachten steht beschrieben, dass schon bei geringfügiger zusätzlicher Verkehrsbelastung der Tagesmittel des Grenzwertes (Feinstaub, NO2) überschritten wird. Durch die geplanten Bauvorhaben wird das Verkehrsaufkommen um mindestens 3300 Autos erhöht werden. Es kann keine Aussage über die Erheblichkeit von Luftschadstoffemissionen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen gemacht werden. Somit ist ein zusätzliches Gutachten der Nutzungsintensität der Wirkzonen für verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen zu erstellen. Herne steht mit seinen Krebstoten auf Platz 1 in NRW. Eine zusätzliche Schadstoffbelastung ist eine zusätzliche Gefahr für die Menschen die keineswegs billigend von der Stadt Herne in Kauf genommen werden darf.</p>	<p>waren.“ (ebd.) Letzteres trifft hier zu. Dennoch reagiert der Bebauungsplan mit seinen Begrüpfungsfestsetzungen (siehe Abschnitt 6.9 der Planbegründung) auch anteilig kompensierend und abwägend zugunsten von Natur und Landschaft auf diesen Umstand. Begründung (Abschnitte 3.6b, 8.4) und Umweltbericht (Abschnitt 14.1) verdeutlichen diesen Sachverhalt bereits. Auf welcher Grundlage die Behauptung aufgestellt wird, seit 2016 gebe es 1.600 Straßenbäume weniger in Herne, ist nicht nachvollziehbar. Inwiefern man gegen eine Klimaanalyse verstoßen kann, welche für sich genommen nichts Normatives besitzt, ist ebenfalls unklar. Die Aufforderung, mehr Fördermittel für grüne Infrastruktur zu beantragen, wird zur Kenntnis genommen, ist im Rahmen dieser Bauleitplanung allerdings nicht weiter relevant.</p> <p>Die Einwendung kann ebenfalls semantisch nicht vollständig nachvollzogen werden. Es ist nicht klar, welches Gutachten und welche Methodik auf welcher Rechtsgrundlage gemeint sind. Verstanden wurde, dass eine unzureichende Berücksichtigung der Luftschadstoffemissionen durch den planbedingt hinzutretenden MIV moniert wird. Zunächst ist in diesem Kontext auf zwei übergeordnete Trends hinzuweisen. Luftqualität und Lufthygiene verbessern sich in ganz NRW seit Jahren kontinuierlich. Das Umweltministerium NRW führt für das Basisjahr 2020 zusammenfassend aus:</p> <p>„Die Ergebnisse der Luftqualitätsüberwachung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) zeigen eine deutliche und stetige Verbesserung der Luftqualität. Im Jahr 2020 konnten erstmals in ganz Nordrhein-Westfalen alle Luftqualitätswerte eingehalten werden. Erstmals lag damit auch der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO2) an allen 124 Standorten unter dem zum Schutz der menschlichen Gesundheit gültigen Grenzwert von 40 µg/m³. Auswertungen des LANUV zeigen, dass Corona-bedingte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens bezogen auf den Jahresmittelwert nur einen geringen Effekt hatten. Während 2019 noch 16 Probenahmestellen in 8 Kommunen einen Jahresmittelwert von mehr als 40 µg/m³ aufwiesen, wurde in 2020 in den Städten Dortmund, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Köln, Oberhausen und Wuppertal der NO2-Jahresgrenzwert erstmalig eingehalten. Der Jahresmittelwert der Verkehrsmessstationen im LANUV-Messnetz sank durchschnittlich um etwa 17 % im Vergleich zum Vorjahr 2019.</p> <p>Ebenso hat sich die Belastung der Luft in Nordrhein-Westfalen bei anderen Schadstoffen im Jahr 2020 weiter verringert. Für Feinstaub (PM10) wurde neben dem EU-Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m³) an allen 64 Probenahmestellen auch der Tagesmittel-Grenzwert (50 µg/m³ bei 35 zulässigen Überschreitungen) eingehalten. Für PM2,5 wurde der europaweit geltende Grenzwert von 25 µg/m³ erneut an allen 26 NRW-Messstationen bei abnehmendem Belastungstrend sicher eingehalten. Für Benzol (C6H6) und Schwefeldioxid (SO2) wurden im Jahr 2020 in Nordrhein-Westfalen die Grenzwerte wie seit vielen Jahren deutlich unterschritten. Für Ozon (O3) wurde der Informationsschwellenwert von 180 Mikrogramm pro</p>
---	--

	<p>Kubikmeter an 9 Tagen überschritten. Überschreitungen des Alarmwerts von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter als Stundenmittelwert traten im Jahr 2020 nicht auf.</p> <p>Auch für Konzentrationen der gesundheitlich relevanten Staubinhaltsstoffe Blei (Pb), Arsen (As), Kadmium (Cd) und Nickel (Ni) in der Umgebungsluft wurden im Jahr 2020 die Grenzwerte sicher eingehalten. Insgesamt sind die Konzentrationen von Metallen im PM10 in NRW als gering einzustufen. An der Messstation Bottrop-Welheim, in der Nähe einer Kokerei, wurde der Zielwert von 1 ng/m³ für den PM10-Inhaltsstoff Benzo[a]pyren (BaP), der als Leitkomponente für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) dient, nach Überschreitungen in den Vorjahren eingehalten. Dabei war eine Reduktion von 2,3 ng/m³ in 2019 auf 1,1 ng/m³ in 2020 zu verzeichnen. An den übrigen Messorten des Messnetzes (Industrie, Verkehr, Hintergrund) lagen die Werte für BaP zwischen 0,1 – 0,3 ng/m³.“ https://www.umwelt.nrw.de/umwelt/umwelt-und-gesundheit/luft/luftqualitaetsueberwachung, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Dieser Trend hat sich auch zwischenzeitlich im Jahr 2021 weiter fortgesetzt (vgl. dazu die Pressemitteilung des Umweltministeriums NRW vom 04.04.2022 unter https://www.umwelt.nrw.de/presse/detail/luftqualitaet-2021-in-nordrhein-westfalen-positive-entwicklung-setzt-sich-fort-1649082871, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Was den Anteil verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen betrifft, leisten immer umweltfreundlichere und effizientere Verbrennungsmotoren in den letzten Jahrzehnten sowie insbesondere der rasch steigende Anteil an Elektroautos in den letzten Jahren einen großen Beitrag zu jener stetig steigenden Luftqualität. Betrug der Anteil an E-Pkw und Hybrid-Pkw zum 01.01.2018 noch 0,6 % am gesamten zugelassenen Pkw-Bestand in Deutschland, hat sich dieser mit 4,7 % zum 01.01.2022 in vier Jahren in etwa verachtfacht. Dieser Trend wird sich aufgrund konzentrierter politischer Bestrebungen und Maßnahmen (vgl. dazu übersichtshalber https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896, abgerufen am 13.09.2022) auch in Zukunft und voraussichtlich noch verstärkt fortsetzen. Das indizieren auch die monatlich veröffentlichten Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes hin, denen zufolge Pkw mit Elektroantrieben einen Anteil von 28,6 % an den Neuzulassungen im August 2022 besaßen.</p> <p>Die meisten getroffenen Prognosen gehen von einem Anteil von rund 25 % der Elektroautos am gesamten Pkw-Bestand in Deutschland bis 2030 aus. Legt man diese Annahme sowie die im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan 238 ermittelten DTV-Zahlen im Plangebietsumfeld sowie die prognostizierten Zusatzverkehre zugrunde, lässt sich daraus eindeutig - trotz des steigenden Verkehrsaufkommens - eine erhebliche Abnahme verkehrsbedingter Abgasemissionen und damit auch eine bessere Luftqualität ableiten.</p> <p>Zur konkreten Einordnung der örtlichen lufthygienischen Hintergrundbelastung</p>
--	---

	<p>wird einerseits auf die Stellungnahme der unteren Immissionschutzbehörde im Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen. Andererseits können die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen auch in Analogie zur einzigen Herner Messstation des LANUV NRW für die Überwachung der Luftqualität eingeordnet und bewertet werden. Diese findet sich auf der Recklinghauser Straße zwischen der Dorstener Straße und der A 42. Seit 2016 wird dort keine Feinstaubmessung mehr durchgeführt, weil die Grenzwerte bereits seit 2013 - bei stetig steigender Luftqualität - ohne Unterbrechung eingehalten wurden. Auch die dort heute noch gemessenen NO₂ Jahresmittelwerte werden mittlerweile regelmäßig eingehalten. Die vorzufindende durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der Recklinghauser Straße entspricht laut Angaben des LANUV in etwa der DTV auf dem Westring zwischen der Autobahnauffahrt und dem Knotenpunkt mit der Cranger Straße und dem Bahnhofplatz im relevanten Prognose-Planfall 2 der Verkehrsuntersuchung. Die meisten weiteren Parameter, die einen Einfluss auf die verkehrsbedingte lufthygienische Situation haben, sind ebenfalls vergleichbar oder sind im Falle des Westring sogar günstiger:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bei beiden Straßen handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen• Beide Straßen liegen mit ihren relevanten Abschnitten zwischen Autobahnen, Bundesstraßen, Bahntrassen und vielbefahrenen Kreuzungsbereichen• Recklinghauser Straße wie auch Westring besitzen vier Fahrspuren mit baulicher Trennung in der Mitte und zusätzlichen Abbiegespuren• die Verkehrsflächenbreite beträgt brutto ca. 27 (Recklinghauser Str.) bzw. 26 (Westring) Meter• zwischen den straßenzugewandten Gebädefassaden liegen ca. 32 (Recklinghauser Str.) bzw. 36 (Westring) Meter• Beide Straßenabschnitte sind gekennzeichnet von überwiegend geschlossener, mehrgeschossiger Straßenrandbebauung• Beide Straßen verlaufen in Nord-Süd-Richtung, was für die Hauptwindrichtung relevant ist• Die Bebauung ist auf der Recklinghauser Straße zumeist 0-3 Meter vom Straßenrand entfernt, auf dem Westring variiert der Abstand von 0-10 Metern• Der Schwerlastverkehrsanteil ist auf der Recklinghauser Straße mit ca. 5,6 % rund doppelt so hoch, wie auf dem Westring. Dies ist auf die umliegenden Logistikgewerbeflächen sowie die Deponie Emscherbruch zurückzuführen. Insofern kann die Flottenzusammensetzung auf dem Westring als günstiger unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene beurteilt werden. <p>Daher ist auf dem Westring nicht von einer konkreten Gefahr einer Grenzwertüberschreitung auszugehen, auch nicht unter Berücksichtigung des potentiell hinzutretenden Verkehrs im Prognose-Planfall 2. In Anbetracht der wesentlich niedrigeren Verkehrsbelastungszahlen im übrigen Nahbereich des Plangebiets kann dort erst recht keine übermäßig hohe Belastungssituation oder gar der Gefahrenbereich befürchtet werden.</p>
--	--

	<p>Hinzu kommt, dass die zwischenzeitlich seit der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs überarbeitete und fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung prognostisch eine Veränderung im Modal Split und damit eine grundsätzliche Reduzierung des MIV-Anteils am Verkehrsgeschehen in Herne insgesamt unterstellt. Anlass und Anknüpfungspunkt dafür ist der kürzlich zur Selbstbindung gefasste Grundsatzbeschluss der Stadt Herne, ab sofort alle erforderlichen Maßnahmen für eine Verkehrswende zugunsten einer umweltfreundlicheren Mobilität mit Nachdruck zu ergreifen. Diese so forcierte Verkehrswende soll sich zwar prognostisch auf die gesamte Stadt erstrecken, wird aber zunächst prioritär im Bereich der Herner Innenstadt bzw. im Bezirk Herne-Mitte implementiert. Denn zum einen ist hier die Handlungsnotwendigkeit aufgrund der Verkehrsvorbelastung am größten, zum anderen liegen mit dem Herner Bahnhof, der U 35, den zahlreichen Buslinien und dem Stadtumbaugebiet Herne-Mitte günstige Voraussetzung dafür vor. Infolgedessen wird ein deutlich höherer Anteil im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV und ein entsprechend geringerer Anteil als bisher im MIV erwartet. Im Detail wird auf die Erläuterungen dazu im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan und den Grundsatzbeschluss zur beschriebenen Verkehrswende verwiesen. Insoweit ist auch deswegen prognostisch von einer weiteren Reduzierung der (vorhandenen) Luftimmissionsbelastung durch Verkehr im näheren und weiteren Umfeld des Plangebiets auszugehen.</p> <p>Gleichzeitig und unabhängig vom Vorstehenden berücksichtigt der Bebauungsplan insbesondere mit der Lage des Plangebiets auch ganz konkret die Anforderungen des § 1 Abs. 5 sowie die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c), e) und g) BauGB i.V.m. dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Teilplan Ost. Nach Formulierung der allgemeinen, programmatischen Zielvorstellung für die Bauleitplanung bestimmt § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB: „Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“ Diesem Vorrang der Innenentwicklung wird hier vor allem zum Schutz bislang unverbauter Außenbereichsflächen mit ökologisch höherer Wertigkeit sowie der Ausnutzung vorhandener Infrastruktur entsprochen. Was regelmäßig „Maßnahmen der Innenentwicklung sind, definiert § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB: „[...] die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung [...]“.</p> <p>Der Luftreinhalteplan enthält in den Abschnitten 5.3.2 und 5.3.3.3 förderliche Maßnahmen und Zielvorstellungen. Der Bebauungsplan kann hierbei freilich nur solche berücksichtigen, die einen bodenrechtlichen Bezug besitzen. Hervorzuheben sind hier drei Maßnahmen, die auch der Intention des Bebauungsplans entsprechen, und bereits in der Planbegründung aufgeführt werden. Erstens soll durch die Nähe zum Herner Bahnhof ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Plangebietsnutzenden dazu motiviert werden, den ÖPNV statt den Pkw zu nutzen. Würde eine weniger integrierte Lage insbesondere für den Standort der HSPV gewählt, würde sich der Anteil wiederum zugunsten MIV verschieben. Daraus</p>
--	--

<p>4) Einwendung für eine konkrete Darstellung und Bewertung über die Erheblichkeit von aufsummierenden und kumulierten Auswirkungen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Klima, Luft, Menschen, menschliche Gesundheit, Boden, Fläche, Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt und Landschaft werden nur unzureichend beleuchtet und berücksichtigt. Im Umweltbericht ist nachzulesen, dass kumulierte und aufsummierende Wirkungen nicht gänzlich auszuschließen sind. So wird z.B. auf die bauliche Abstrahlung auf das lokale Klima zusätzliche Luftschadstoffe aus dem KFZ-Verkehr und deren kumulierte Wirkung hingewiesen. Großflächig versiegelte Böden und fehlendes Grün seien der Grund, dass weniger Kühlung durch Verdunstung entsteht. Zudem heize sich die Bebauung auf, Luft könne nicht so gut zirkulieren und auch Abwärme von Motoren trage zur Hitzeinselbildung in Städten bei. Mit dem Verlust an Boden und Fläche gibt es auch eine aufsummierende und kumulierte Auswirkung auf Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt. Wenn diese kumulierenden Wirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind die negativen Einflüsse transparent anzuführen, zu bewerten und etwaige notwendige Gegenmaßnahmen und Handlungsoptionen anzuführen.</p> <p>5) Einwendung da im Umweltbericht das Schutzgut Boden u. Fläche nicht hinreichend berücksichtigt wird Die Versiegelungsrate soll von 81% auf 89% erhöht werden. Das bedeutet, dass 4000 qm mehr versiegelt werden. Das widerspricht der Aussage, dass Herne eine „Schwammstadt“ wird, und Entsiegelung gefordert wird. Dieser irreversible Verlust an offenen Bodenflächen und ihrer ursprünglichen Funktion resultiert in einer gesteigerten Beeinträchtigung der Speicher- und Regulierfunktion des Bodens. Die Klimakrise wird durch diese Vorhaben verschärft. Somit sind Vorhaben mit dem Resultat erhöhter Versiegelungsraten in dieser Form abzulehnen.</p>	<p>würden im Ergebnis höhere Emissionen resultieren. Nichtsdestotrotz wäre es unsachlich und abwägungsfehlerhaft zu unterstellen, dass nicht auch ein signifikanter Anteil der zukünftigen Plangebietsnutzenden dennoch mit dem Pkw an- und abreisen wird. Daher wird - zweitens - der ruhende Verkehr der HSPV als mit Abstand größtem Verkehrsaufkommensverursacher im Plangebiet an einem einzigen festgelegten Standort gebündelt, um so den Parksuchverkehr und damit auch die dadurch bedingten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Drittens sieht der Bebauungsplan eine separate Fuß- und Radwegeverbindung zum Plangebiet vor. Durch die Attraktivierung und Stärkung der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmenden soll ebenfalls eine Reduktion des MIV-Anteils erreicht werden, was gleichfalls den Maßnahmen und Zielen des Luftreinhalteplans entspricht.</p> <p>Die Hinweise und Wiedergaben aus dem Umweltbericht werden zur Kenntnis genommen. Warum in diesem Punkt beanstandet wird, kann allerdings nicht nachvollzogen werden. Es kann ebenfalls nicht nachvollzogen werden, warum in den genannten Punkten die Bestandsbeschreibungen der einzelnen Umweltschutzgüter mit den jeweiligen planbedingten Auswirkungen auf diese unsachlich vermengt werden. Es wird auf die Kapitel 6 und 12 des Umweltberichts verwiesen. Ebenso wird auf § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB hingewiesen: „Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann (ebd.).“ Insoweit sind an den Umweltbericht keine überzogenen Anforderungen oder ein möglichst hoher Detaillierungsgrad (hier: an die kumulierten Auswirkungen) zu stellen, wenn sich ein solcher Detaillierungsgrad nicht unter Auslegung der genannten Norm aufdrängt (vgl. dazu auch Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 2 Rn. 229 ff.).</p> <p>Im Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB). Die daraus resultierenden Ergebnisse sind dann im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Zu dem hier vorgetragenen Einwand wird auf die bereits getätigten Erläuterungen zu den Punkten 1 und 2 der Stellungnahme sowie zusätzlich auf den Abschnitt 6.2.1 der Planbegründung verwiesen. Die rechnerische Mehrversiegelung als Differenz des derzeitigen, faktischen Plangebietszustandes und dem normativen worst-case durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich aus der potentiell hinzutretenden Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen des Bereichs ohne Baugebietsfestsetzung. Diese ist aber auch ohne den Bebauungsplan derzeit schon auf Grundlage des § 34 BauGB dort zulässig. Die Möglichkeit, eine zusätzliche bauliche Flächeninanspruchnahme im Bereich dieser bislang unversiegelten Hausgartenteile zu verhin-</p>
---	--

<p>6) Einwendung gegen eine extrem hohe Nachverdichtung und Beeinträchtigungen des Ortsbildes Die Grundflächenzahl für eine Hochschule liegt bereits bei 0,9. Trotz der bereits sehr hohen urbanen Dichte wird zusätzlich der Orientierungswert deutlich überschritten und dies mit der Wirtschaftlichkeit für die Hochschule begründet. Dieses steht in Widerspruch mit den öffentlichen Belangen, diesen Stadtbereich vor einer Hitzeinselbildung (Klimaampel steht schon auf ROT) zu schützen. Die Größe der Hochschule ist für diese Fläche zu überdimensioniert ausgelegt worden und sorgt für eine Steigerung der Versiegelung der Bodenfläche.</p>	<p>den, bestünde etwa in der Festsetzung von privaten Grünflächen oder der Herausnahme aus den überbaubaren Grundstücksflächen.</p> <p>Bestehende Baurechte sind als Ausfluss des Art. 14 GG regelmäßig mit angemessenem Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Im vorliegenden Fall wird die Verhinderung der zusätzlichen baulichen Flächeninanspruchnahme aus folgenden Gründen geringer gewichtet und daher zurückgestellt: Vor dem Hintergrund des Gleichheitsgrundsatzes und der Eigentumsgarantie sollen die bestehenden Baurechte nicht entzogen, sondern eine im Vergleich zu den Nachbargrundstücken gleichwertige Ausnutzbarkeit gesichert werden. Zudem werden mit dem Bereich ohne Baugebietsfestsetzung mit überbaubarer Grundstücksfläche in dieser innenstadtnahen Lage die Belange des § 1 Abs. 6 Nrn. 2, 4, 8 und 9 BauGB gefördert. Gleichzeitig wird über die zulässige GRZ von 0,6 sichergestellt, dass ein angemessener Freiflächenanteil je Grundstück dauerhaft gesichert und so ein aus diesseitiger Sicht guter Kompromiss erreicht wird.</p> <p>Im Übrigen ist die anscheinend ausschließliche Auffassung der Einwender*Innen, was unter einer „Schwammstadt“ zu verstehen sei, fachlich unzutreffend. Neben den - auch hier im Plangebiet verbleibenden - Freiflächen, beinhaltet das Konzept der Schwammstadt Rückhaltung, Abkopplung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser. Abkopplung ist hier bei den zu erwartenden Niederschlagsmengen, der begrenzten Flächenverfügbarkeit und mangels eines Gewässers in der näheren Umgebung nicht realistisch realisierbar. Eine Versickerung über den Boden mangels ausreichender Versickerungsfähigkeit im Plangebiet nicht oder nur mit technisch erhöhtem Aufwand möglich. Rückhaltung, Verdunstung und damit auch Bausteine des Schwammstadtprinzips werden jedoch über die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten aufgegriffen und planungsrechtlich umgesetzt (siehe hierzu die textlichen Festsetzungen unter Nr. 5 im Bebauungsplan).</p> <p>Die Ansichten der Einwender*Innen werden zur Kenntnis genommen. Zur festgesetzten GRZ von 0,9 im Sondergebiet Hochschule wird auf Abschnitt 6.2.1 der Planbegründung verwiesen. Die GRZ von 0,9 ist ausschließlich für das Sondergebiet Hochschule festgesetzt. Der gesetzliche Orientierungswert beträgt 0,8 und liegt damit nur marginal darunter. In allen anderen Baugebieten des Bebauungsplans entsprechen liegen die GRZen - trotz innerstädtischer Lage und industrieller Vornutzung - darunter und entsprechen den jeweiligen Orientierungswerten der BauNVO. Das geplante Sondergebiet Hochschule west allerdings auch aktuell eine faktische GRZ von 1,0 auf, da es zu 100% durch Betonplatten, Asphalt und ein Hallengebäude versiegelt ist. Insoweit wird dieser Bereich auch bei einer GRZ von 0,9 im Vergleich zum Ist-Zustand grundsätzlich entsiegelt. Die Interpretation der Einwender*Innen, die Hochschule bzw. die GRZ von 0,9 im SO Hochschule Sorge für eine Steigerung der Versiegelung der Bodenfläche, ist somit objektiv falsch.</p>
---	---

<p>Mit dem geplanten acht Stockwerke hohen Parkhaus und weiteren mehrstöckigen Gebäuden auf dem Plangelände wird das Ortsbild massiv beeinträchtigt. Dies steht § 34 BauGB Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile entgegen Absatz 1 indem das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden darf. Der gesamte Bauplan in dieser Form verstärkt zusätzlich den urbanen Hitzeinseleffekt und widersetzt sich so den Anweisungen durch das Umweltbundesamt für einen klimagerechten Umbau von Städten. Mit diesem Bauvorhaben würde die Stadt Herne eine weitere Klimaerwärmung und Beeinträchtigung des Ortsbildes zulasten künftiger Generationen billigend in Kauf nehmen, was nicht akzeptabel ist.</p>	<p>Dass sich die vielen unterschiedlichen Belange widersprechen, welche im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind (vgl. dazu § 1 Abs. 6 und 7 BauGB), liegt auf der Hand und ist regelmäßig der Fall. Aus den in der Planbegründung genannten Erwägungen wird der höheren GRZ der Vorrang vor einer niedrigeren eingeräumt. Zur Klimaampel wird hier auszugsweise zitiert: „Der Klimatest zeigt in dieser Planungsphase der frühzeitigen Beteiligung zunächst den Umfang der Handlungsnotwendigkeit aus Sicht der Klimafolgenanpassung auf. Anpassungsmaßnahmen werden nur dann berücksichtigt, wenn sie bereits konkret benannt sind. Im vorliegenden Fall wurde noch keine Anpassungsmaßnahme in die Bewertung einbezogen. Unter Beachtung der genannten Randbedingungen wird die Ausgangssituation als „ungenügend klimangepasst“ bewertet.“ Dies sollte verdeutlichen, warum die Klimaampel in dem damaligen frühen Planungsstadium ohne festgesetzte Maßnahmen (in jedem Fall) nur auf rot (E) stehen konnte. Zudem wird einerseits darauf hingewiesen, dass die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten gegen eine Hitzeinselbildung wirken und daher planungsrechtlich geregelt werden (siehe hierzu die textlichen Festsetzungen unter Nr. 5 im Bebauungsplan). Dies entspricht auch - neben weiteren Maßnahmen, die der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen vorbehalten bleiben sollen - den Empfehlungen des Klimagutachtens zum Planverfahren sowie den Hinweisen der städtischen „Handlungskarte Klimafolgenanpassung“.</p> <p>Worauf diese Einwendung gestützt ist, wird nicht ansatzweise deutlich. Die unterschiedlichen Erwägungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs des Sondergebiets Hochschule in dieser Form und an dieser Stelle sind in der Planbegründung hinreichend dargelegt (siehe dort die Abschnitte 5, 6.5 und 6.7). Dass eine Beeinträchtigung des Ortsbildes zu befürchten wäre, ist diesseitig nicht nachvollziehbar. Die Ausführungen zur etwaigen Beeinträchtigung bzw. Nicht-Berücksichtigung des Stadt- und Ortsbildes treffen ebenfalls nicht zu. Für eine mögliche Beeinträchtigung des Ortsbildes ist nach ständiger Rechtsprechung nur auf städtebauliche Gesichtspunkte abzustellen, nicht etwa auf eine ggf. subjektiv ungewünschte ästhetische oder baugestalterische Wirkung eines Vorhabens (vgl. grundlegend dazu bspw. BVerwG Urt. v. 11. 5. 2000 – 4 C 14/98). Zudem muss das vorhandene Ortsbild eine gewisse, aus dem Üblichen herausragende Prägung, Wertigkeit und Schutzwürdigkeit für die Allgemeinheit bezogen auf einen größeren maßstabbildenden Bereich besitzen, um in diesem Sinne überhaupt beeinträchtigt werden zu können. Eine gewisse Einheitlichkeit oder Gleichartigkeit der Bestandsbebauung reicht nicht dafür nicht aus, welche im Übrigen in der Umgebung des Plangebiets auch nicht im Ansatz erkennbar ist.</p> <p>Die Bebauung im und um das Plangebiet ist - wie bereits in Abschnitt 3.2 der Planbegründung beschrieben - unter beinahe allen städtebaulichen Gesichtspunkten als ausgesprochen heterogen und diffus zu beurteilen. Was die Geschossigkeit betrifft, finden sich Gebäude zwischen einem und acht Geschossen. Zwar ist es richtig, dass sich die Geschossigkeit im nördlichen Plangebietsteil und unmit-</p>
---	---

<p>7) Einwendungen für Wahrung von Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse Nach § 34 BauGB müssen die Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, was aber wegen den teilweise sehr hohen Altlasten besonders gesundheitsschädlicher Schadstoffe in den Böden der Bauvorhaben in Frage steht. Im Baugebiet befinden sich Bereiche mit deutlichen höheren PAK Gehalte, erhöhte Mineralölkohlenwasserstoffen, erhöhte Arsen, Blei, Chrom, Cadmium, Kupfer und Nickelwerten. Hier wird verwiesen auf die Seite Geotec. Albrecht S.37/55, dass für gewisse Bereiche Gefährdungen für eine Wohnnutzung nicht ausgeschlossen werden können. Kontaktmöglichkeiten bestehen nicht nur im oberen Bereich, sondern auch in tiefer gelegenen Erdschichten mehr als 2 m. Für eine sensible Nutzung müssen Bereiche vollständig entsiegelt und abgetragen werden. Während der Bauarbeiten ist die direkte Nachbarschaft diesen Schadstoffen ausgeliefert. Die Stadt Herne hat zu prüfen ob eine Würdigung mit den nachbarschaftlichen Interessen vereinbar ist und die Anforderungen für gesunde Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen nicht verletzt werden.</p> <p>8) Einwendung dagegen, dass zusätzliche Gesundheitsgefährdungen durch Lärm bewusst in Kauf genommen werden Eine Erhöhung des Lärmpegels für die direkten Anwohner insbesondere auch der Anwohner der Esch, Schüchtermann, Kremer - und der Viktoriastr.</p>	<p>telbar daran angrenzend zwischen einem und dreieinhalb Geschossen bewegt. Der Bebauungsplan reagiert darauf jedoch bewusst und angemessen, indem er hier zunächst maximal drei zulässige Geschosse im Bereich ohne Baugebietsfestsetzung und daran anknüpfend drei bis vier zulässige Geschosse im Mischgebiet festsetzt. Die Erwägungen dafür sind im Abschnitt 6.2.2 der Planbegründung transparent und ausführlich dargelegt. Das Parkhaus befindet sich im rückwärtigen Bereich des Plangebiets, hinter den zukünftigen Lehr- und Verwaltungsgebäuden sowie neben einer großvolumigen Lager- und Logistikhalle und grenzt an die ca. 70 Meter breite Bahntrasse an. Inwieweit in dieser Konstellation eine Beeinträchtigung oder Nicht-Berücksichtigung des Stadt- und Ortsbildes anzunehmen sein sollte, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>§ 34 BauGB ist im Übrigen entgegen der Auffassung der Einwender*Innen nicht einschlägig. Dass aus dem Bebauungsplan Nr. 238 bzw. seiner Umsetzung ganz entgegen der Auffassung der Einwender*Innen keine „massive“ Verstärkung eines Hitzeinseleffektes resultiert, wurde insbesondere durch das Klimagutachten im Planverfahren ermittelt und bewertet. Die wesentlichen Ergebnisse sind auch in Abschnitt 9.4 der Planbegründung zusammenfassend dargestellt und beinhalten im Wesentlichen, dass sich das Vorhaben weder mikro- noch mesoklimatisch nennenswert auswirkt. Teilweise kommt es sogar zu kühleren Oberflächen- und Lufttemperaturen infolge der Schatten der neuen Gebäude, wozu auch der Schatten des Parkhauses zählt.</p> <p>Erneut ist § 34 BauGB nicht einschlägig. Dass die Planung wegen der vorhandenen Bodenverunreinigungen nicht umsetzbar wäre oder im Fall ihrer Umsetzung zu Gesundheitsschäden führen würde, lässt sich aus keinem Gutachten ableiten. Dass für eine Wohnnutzung in diesem vormals industriell genutzten Bereich Gefährdungen - im derzeitigen Zustand der Fläche, also ohne Sanierung - nicht ausgeschlossen werden können, trifft zu. Da eine ggf. notwendige Bodensanierung mit dem Ziel einer Wohnnutzung im Verhältnis aufwendiger und teurer ist, führte unter anderem auch dieser Umstand dazu, dass in diesen Bereichen ganz überwiegend die Fläche für die Hochschulnutzung und das eingeschränkte Gewerbegebiet vorgesehen sind. Eine Wohnnutzung ist in diesen beiden Baugebieten nicht zulässig. Im Rahmen der Flächenkonversion und späteren bauaufsichtlichen Vorhabenzulassung werden etwaige erforderliche Sanierungsarbeiten unter Beteiligung und Aufsicht der Unteren Bodenschutzbehörde durchgeführt. Dass dabei ein Gefährdungspotenzial für die Nachbarschaft besteht, ist auch nach Abstimmung und Rücksprache mit der Unteren Bodenschutzbehörde nicht zu befürchten.</p> <p>§ 34 BauGB ist erneut nicht einschlägig. Zudem vermischen die Einwender*Innen hier zwei getrennt zu haltende Sachverhalte. Vorab wird darauf hingewiesen, dass diese auch bereits hinlänglich in der Planbegründung (Abschnitte 6.7 sowie 9.2) und in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan beschrieben und</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>wird durch die Planungen billigend in Kauf genommen. So ist z. B. ist eine Öffnung des aktuell gesperrten Durchganges Schüchtermann /Viktoriastr. wegen des zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens geplant. Der Lärmpegel erhöht sich auf bis 3,6 dB(A). Es kommt zu einer Überschreitung des Orientierungswertes nach DIN 18005. Der Lärmpegel für die direkten Anwohner wird sogar zu Nachtzeiten überschritten, was gutachterlich dargestellt ist. Der Beurteilungspegel liegt über dem Grenzwert einer potentiellen Gesundheitsgefährdung und wird in Abwägung planungsbedingter Verkehrslärmimmissionen für die Bewohner billigend in Kauf genommen. (Seite 53/54 von 1021) Somit ist dies ein Verstoß nach § 34 BauGB, wo die Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben müssen. Eine Öffnung ist somit abzulehnen. Des Weiteren gibt es einen Lärmaktionsplan, der aufgestellt wurde, um die Lärmbelastung im Stadtgebiet zu reduzieren. Die Eschstr. hat bereits die Lärmstufe 2 mit Verbesserungsvorschlägen. Es wird in den betr. Bauplänen der Stadt Herne keine Rücksicht auf Umwelt und Mensch genommen, was nicht akzeptabel ist.</p>	<p>bewertet werden.</p> <p>Erstens: Was die lärmtechnisch kritischen Werte angeht, finden sich diese - aufgrund der erheblichen Vorbelastung im Analysefall und Prognose-Nullfall gleichermaßen wie im Prognose-Planfall - im Bereich des Westrings zwischen der Autobahnauffahrt zu A 42 und dem Bahnhofplatz / Cranger Straße sowie im Bereich des Bahnhofplatzes bis zum Kreisverkehrsknotenpunkt mit der Bahnhofstraße. Die Stadt Herne hat die Lärmsituation in der Vergangenheit bereits erkannt und 2018 als Aktionsbereiche 14 und 15 in den „Lärmaktionsplan für die Stadt Herne“ aufgenommen. Die Aktionsbereiche enthalten jeweils konkrete Beschreibungen und zu prüfende Lärminderungsmaßnahmen. Im Bereich der Bismarckstraße wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt. Im Jahr 2022 hat die Verwaltung die zugrundeliegende Lärmkartierung aktualisiert (sog. „4. Runde“), worauf aufbauend nun auch die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben werden soll. Die zu prüfenden Maßnahmen führen bereits jeweils einzeln für sich betrachtet in der Regel zu einer Lärmimmissionsminderung um mehrere Dezibel (vgl. Kapitel 8.1 des LAP). Die planbedingte Zunahme hingegen beträgt im Bereich der genannten Streckenabschnitte in der Regel höchstens 0,2 dB(A) und am Kreisverkehr Bahnhofplatz wegen des Knotenpunktzuschlags ausnahmsweise bis zu 0,4 dB(A). Damit liegen diese Werte sehr deutlich unterhalb der menschlichen Wahrnehmbarkeitsschwelle. Am bisher planunabhängig höchsten belasteten Immissionsort (Bereich Westring 200 und angrenzende Gebäude) ist infolge der geplanten Umbaumaßnahme des Knotenpunktes Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz zudem eine Abrückung des Kfz-Verkehrs auf diesem Abschnitt des Westrings zugunsten einer Radverkehrsanlage zu erwarten. Dadurch sinkt der Beurteilungspegel hier im Ergebnis sogar um Werte zwischen 1,0 und 2,2 dB(A) auf 69/61 dB(A) tags/nachts.</p> <p>Zweitens: Es ist richtig, dass zum Zeitpunkt der ersten öffentlichen Auslegung 2022 im östlichen Bereich der Schüchtermann- und auf der Viktoriastraße (wie damals gutachterlich beschrieben) im worst case mit einer verkehrsbedingten Zunahme der Lärmimmissionen um bis zu 3,6 dB(A) zu rechnen gewesen wäre. Diese Zunahme resultierte aus dem Umstand, dass bislang wegen baulicher Abpollerung nicht möglicher Durchgangsverkehr auf diesem Streckenabschnitt im Falle der Planrealisierung angenommen wurde. In mehreren Abstimmungen mit der städtischen Verkehrsplanung sowie dem beauftragten Gutachterbüro wurde hierfür ein verkehrsplanerisch hohes Erfordernis gesehen, um die zusätzlichen Verkehre möglichst entzerren bzw. verteilen zu können. Aber auch in diesem Fall hätten die zu erwartenden Immissionswerte immer noch - abgesehen von einer sehr partikularen Ausnahme - unter den Orientierungswerten von Mischgebieten gelegen.</p> <p>Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen Werten annimmt, können daher in der</p>
---	---

	<p>Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden. Zudem besitzen alle Gebäude entlang der betroffenen Straßenabschnitte eine schallabgewandte Seite, auf welcher ohne weitere Berechnungen und auch bei offener Bebauung pauschal 5 dB(A) abgezogen werden können. Viele Grundstücke in diesem konkreten Bereich besitzen zudem straßenseitig errichtete Garagen(zeilen), welche jeweils zusätzlich schallabschirmend für sie wirken (so etwa die Grundstücke Viktoriastraße 2-8, Augustastraße 30, die Hausgruppen Schüchtermannstraße 101-115, 131-141 und 161-165, Kremerstraße 12-18, Schüchtermannstraße 3a sowie Kremerstraße 2).</p> <p>Einzig im dritten Obergeschoss des Gebäudes Schüchtermannstraße 2c wäre straßenseitig zur Nachtzeit ein Immissionswert von (aufgerundet) 51 dB(A) prognostiziert gewesen. Die planbedingte Zunahme hätte jedoch weniger als 1 dB(A) betragen, wäre somit nicht wahrnehmbar gewesen und läge zudem auch absolut betrachtet weit entfernt von einem unzumutbaren Pegel. Gerade die Eigentümer*Innen und Bewohner*Innen dieses und der beiden westlich angrenzenden Mehrfamilienhäuser, welche selbst erst vor wenigen Jahren errichtet und bezogen worden sind, müssten jedoch auch bereits zu jenem Zeitpunkt realistischerweise in Betracht gezogen haben, dass die unmittelbar angrenzende, innerstädtische Brachfläche nicht ewig eine solche bleiben wird, sondern früher oder später zur Entwicklung mit entsprechenden Auswirkungen ansteht. Der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan in diesem Bereich war zu diesem Zeitpunkt jedenfalls bereits gefasst und bekanntgemacht worden.</p> <p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrs- und Schallgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt. Die prognostizierte Verkehrslärmzunahme um bis zu 3,6 dB(A) ist dadurch ebenfalls nicht mehr zu befürchten und die Einwendung insoweit hinfällig. Die verbleibenden Verkehrslärmzunahmen liegen aufgrund der vorhandenen Vorbelastung des städtischen Umfelds allesamt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs und sind somit vertretbar (vgl. dazu auch im Detail die Ergebnisse der überarbeiteten Schalluntersuchung zum Bebauungsplan).</p>
--	--

<p>9) Einwendung für die Erstellung eines Berichtes über die expliziten Auswirkungen durch den Klimawandel für die Baupläne 238 und 270 Es ist sind die expliziten Auswirkungen auf den Klimawandel für die Baupläne 238 und 270 in einem Bericht zusammenzufassen, da diese in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen. Es liegt z.B. kein aktueller Entwässerungsnachweis i. S. d. DIN 1986-100 für alle standortspezifischen Parameter für diese Baugebiete vor (Stichwort „Schwammstadt Herne“). Im Zentralen Bereich dieses Baugebietes besteht eine hohe Überflutungsgefahr bei Starkregen. Mögliche Elementarschäden sollen zukünftig schon bei der bei der Raumordnungsplanung berücksichtigt werden. Den Bürgern drängt sich der Verdacht auf, dass hier ein „Salomitaktik“ angewandt wird, um eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu vermeiden. Überplanung (Reduzierung) des nennenswerten Baumbestandes aus dem GEP (östlichen Rand als Lückenschluss im landesweiten Biotopsystem (LANUV)).</p> <p>10) Einwendung für eine sofortige Erstellung von konkreten und verbindlichen Klimaanpassungsmaßnahmen im Kontext des B 238 Ein Katalog von konkreten und verbindlichen Klimaanpassungsmaßnahmen mit einer Bewertung für die jeweilige Relevanz auf die unterschiedliche Größenordnung innerhalb der Stadtarchitektur für den Bauplan 238 ist zu erstellen und notwendig. Die Klimaampel der Stadt Herne steht für diesen Bereich schon auf Rot (E). Nur bei der frühzeitigen Beteiligung müssen Klimaanpassungsmaßnahmen durch die Klimaampel überhaupt berücksichtigt werden. Wird diese Einwendung nicht hinreichend und gemäß des Steckbriefes berücksichtigt, so ist die Klimaampel hier kein ernstzunehmendes Werkzeug.</p> <p>Hinweis: Steckbriefe für mögliche „Klimaanpassungsmaßnahmen“ siehe auch Klima.Umwelt&P/Anung GmbH Dr. Monika Steinrücke Steinring 55, 44789 Bochum info@stadtklima.ruhr, www.k.plan.ruhr</p> <p>Die Maßnahmen beziehen sich dabei auf unterschiedliche Größenordnungen innerhalb der Stadtstruktur (Stadt-, Quartier- und Gebäudeebene). Zusätzlich</p>	<p>Inwieweit ein „Bericht über die expliziten Auswirkungen durch den Klimawandel für die Baupläne 238 und 270“ erforderlich sein und was dieser beinhalten sollte, erschließt sich nicht. Für die voraussichtlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und den Klimawandel wird erneut auf die jeweiligen Abschnitte im Umweltbericht, der Planbegründung und das Klimagutachten verwiesen. Die Starkregengefährdung im Plangebiet wurde betrachtet. Die punktuelle, mäßige Starkregengefährdung erstreckt sich ersichtlich lediglich auf kleine Teilbereiche des Plangebiets, die eine etwas geringere topografische Höhe aufweisen und das Niederschlagswasser im Starkregenfall entsprechend dorthin fließen würde. Eine wirklich nennenswerte Starkregengefährdung weist nachvollziehbarer Weise einzig die bestehende Unterführung der Baumstraße im Bereich der Bahntrasse ganz im Südwesten des verkleinerten Plangebiets auf. Ein besonderer bauleitplanerischer Handlungsbedarf wird hier jedoch nicht gesehen, vor allem da keine Baugrundstücke betroffen sind. Überflutungsnachweise nach DIN 1986-100 sind im Rahmen der Bauleitplanung jedenfalls nicht unmittelbar relevant, sondern erst bei der Vor- und Ausführungsplanung der öffentlichen Flächen sowie der nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht möglich und notwendig. Was den Verdacht der „Salomitaktik“ angeht, erschließt sich dieser nicht. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist lediglich im Rahmen der Planung und Zulassung bestimmter Einzelvorhaben erforderlich. Für die Bauleitplanung ist hingegen im Regelfall eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen, was im vorliegenden Fall auch erfolgt ist. Wird im Anschluss an den Bebauungsplan Nr. 238 der Bebauungsplan Nr. 270 aufgestellt, ist für diesen ebenfalls eine Umweltprüfung durchzuführen. Eine etwaige Inanspruchnahme der baumbestanden Fläche ganz im Osten des Masterplangebiets Funkenbergquartier wäre somit auch erst für den Bebauungsplan Nr. 270 und seine Umweltprüfung relevant, da sich diese Fläche weit außerhalb des Geltungsbereichs des hier relevanten Bebauungsplans Nr. 238 befindet.</p> <p>Die Stadt dankt für die Hinweise und die Auflistung der in Betracht kommenden Maßnahmen in der Anlage. Es stellt sich allerdings die Frage, warum die Einwender*Innen die gleichen Maßnahmen mit gleichem Wortlaut jeweils zweimal oder zumeist auch dreimal aufgelistet haben. Die Maßnahmen sind jedenfalls bekannt und wurden im Zuge der Planungen diskutiert. Da es sich seitens der Einwender*Innen um eine abstrakte Auflistung ohne konkreten Bezug zum Planentwurf handelt, kann auch nur gleichfalls abstrakt geantwortet werden. Die unter den Nummern 1, 2, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 15, 17, 23, 28, 29, 33, 66 und 67 aufgeführten Maßnahmen werden bereits durch den Bebauungsplan oder im Zuge der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen oder (durch die bindenden Vorgaben der Leistungsausschreibung) im Zuge der Ausführungsplanung bzw. Realisierung des neuen Zentralcampus der HSPV NRW umgesetzt. Die unter den Nummern 8, 14, 20, 25, 26, 30 und 32 aufgeführten Maßnahmen sieht der Bebauungsplan jedenfalls implizit vor, allerdings ist hier mangels hinreichender inhaltlicher Bestimmtheit der Maßnahmenvorschläge aus diesseitiger Sicht auch keine konkretere Bewertung möglich. Die unter den Nummern 3, 7, 12, 16, 21, 22, 24 und 27 aufgeführten Maßnahmen sind im Kontext dieser Planung entweder nicht</p>
---	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>werden die Maßnahmen jeweils mit einer Relevanz (sehr hoch bis gering) bewertet. Ein Vorschlag für einen Maßnahmenkatalog mit Bewertung ist als Anlage - Vorschlag Maßnahmenkatalog am Ende dieses Dokuments vorzufinden.</p> <p>11) Einwendung wegen völlig unzureichenden Klimaschutzmaßnahmen, Verschlechterung der Klimabilanz und der Artenvielfalt Der B 238 erfüllt nicht die Auflage eines nachhaltigen und klimagerechten Umbaus der Stadt. Es steht sogar eine Waldfläche an der Schüchtermannstraße mit 3,5 ha zu Disposition, um mehr Baufläche für eine Mischung aus Wohnen Dienstleistung und Gewerbenutzung zu erhalten. Hier liegt ein Widerspruch vor; Rodung eines Waldstückes, während 91 Bäume im Bauplan als Klimaschutzmaßnahme benannt werden und noch alter Baumbestand mit angerechnet werden müsste.</p> <p>25 % der Fläche werden als Verkehrsfläche zu Verfügung gestellt, ausgestattet mit einem hellen weniger aufheizenden Belag als Klimaschutzmaßnahme, der lediglich einen kleinen Teil der Abwärme von Autos und höherer Verkehrsemissionen kompensieren wird. Weitere Klimaschutzmaßnahmen sind Beschattungen. 75% der Dächer sind vorgesehen mit Photovoltaik oder einer Dachbegrünung auszustatten hellen Fassaden ohne die jeweilige Relevanz für diese Vorhaben zu bewerten.</p> <p>Es fehlt z.B. an Niederschlagszwischen Speichern Retentionsflächen besonders im zentralen Bereich wegen starker Überflutungsgefahr. Weiter fehlen außerdem effektivere und deutliche Klimaschutzmaßnahmen wie z.B. Erhalt/ Schaffung von Luftleitbahnen, Festlegung von Bebauungsgrenzen, Erhalt und Schaffung von Frischluftflächen, Freiflächen erhalten und schaffen. Entseglung von Flächen und die Biodiversität erhalten. Zudem hat Herne im Jahr 2021 eine Klimaampel entwickelt, dies sollte ein neues Qualitätssiegel laut Baudezernat sein. Obwohl die Klimaampel bereits auf Rot (stark unterdurchschnittlich E) steht, soll noch 4000 m3 mehr versiegelt und somit auch die Artenvielfalt weiter reduziert werden. Wie kann man so kontraproduktiv handeln? Die Temperatur könnte sogar für die dort gelegene Tagespflege um 0,3 Grad steigen was ebenfalls nicht mit der Klimaampel vereinbar wäre. Insgesamt könnte sich die Temperatur um 0,5 Grad erhöhen auch wenn im mikroskaligen Gutachten für einen Bereich die Temperatur um 1,8 Grad</p>	<p>relevant oder wurden zugunsten anderer Belange - insbesondere zugunsten anderer Flächennutzungen - abwägend zurückgestellt. Bei den unter den Nummern 13, 18, 19, 31, 68, 69, 70, 71, 72, 73 und 74 aufgeführten Maßnahmen handelt es sich offensichtlich um Organisatorisches, Verhaltensbezogenes oder bereits durch andere Rechtsvorschriften Geregelter. Insoweit fehlt es hier an Regelungsmöglichkeiten bzw. Regelungserfordernis durch die Bauleitplanung.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Welche „Auflage eines nachhaltigen und klimagerechten Umbaus der Stadt“ hier gemeint sein soll, wird nicht deutlich. Die angesprochene Waldfläche an der Schüchtermannstraße liegt im Übrigen weit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und besitzt eine Größe von 1,2 statt 3,5 ha, wie von den Einwender*Innen fälschlicherweise behauptet. Insoweit kann auch kein Widerspruch mit den Baumpflanzungen gesehen werden, welche der Bebauungsplan festsetzt. Dies gilt auch für den Fall, dass die Waldfläche zugunsten einer anderen Flächennutzung in Zukunft ggf. entfallen sollte. Außerdem verfolgen die Festsetzungen zu den Baumpflanzungen - neben den Belangen von Klimaschutz und Klimaanpassung - vor allem auch das Ziel, einen gewissen Mindest-Durchgrünungsgrad im gesamten Stadtquartier bei möglichst gleicher Lastenverteilung für die einzelnen Grundstückseigentümer*Innen zu erreichen. Dies ist auch in Abschnitt 6.9 der Planbegründung dargelegt. Um dieses Ziel zu erreichen, sind selbstverständlich auch Bestandsbäume geeignet.</p> <p>Der Sachverhalt wird von den Einwender*Innen nicht zutreffend beschrieben und bewertet. 8.638 qm der 15.451 qm Verkehrsfläche, die der Bebauungsplan als solche festsetzt, gehören bereits im Bestand zur Baum-, Esch- und Schüchtermannstraße. Der Bebauungsplan sichert diese lediglich. Die verbleibenden 6.813 qm (das entspricht rund 11 % des Plangebiets) setzt der Bebauungsplan zwar als neue öffentliche Verkehrsfläche fest. Dabei handelt es sich allerdings um solche Flächen, die bereits heute vollständig versiegelt sind und zudem in großen Teilen seit vielen Jahren als private Erschließungsflächen dienen.</p> <p>An diesen Zwischenspeichern fehlt es nicht. Unter den neuen öffentlichen Verkehrsflächen wird in Abstimmung mit der Stadtentwässerungsgesellschaft ein ausreichend dimensionierter Stauraumkanal vorgesehen (siehe Abschnitt 9.3 der Planbegründung). Im Geltungsbereich des Bebauungsplans existiert zudem (siehe dazu bereits oben) entgegen der Einschätzung der Einwender*Innen keine „starke Überflutungsgefahr“. Die weiteren Einwendungen / Darstellungen wiederholen sich hier, weshalb dazu ebenfalls auf die oben bereits getätigten Ausführungen verwiesen wird.</p>
--	---

<p>reduziert werden könnte. Wie kann man so kontraproduktiv handeln. Die geplanten Bauvorhaben müssen eine Verbesserung der Klimaschutzmassnahmen realisieren und nicht eine Verschlechterung.</p> <p>12) Einwendung gegen die Verkleinerung des Geltungsbereiches für den Bauplan B238 (B270) Dies führt zu Lasten der Entwicklung von ökologischen relevanten Flächen, Klimaschutzmaßnahmen und einem klimagerechten Umbau und werden so regelrecht verhindert. Der Bauplan 270 und der Bauplan 238 sind ein zusammenhängendes Bauprojekt, aufgeteilt in einen westlichen B 238 und einen östlichen. Es muss wieder die ursprüngliche Blau-Grüne Stadtarchitektur im Fokus sein und die geplanten Bauvorhaben diesen nicht konträr gegenüberstehen. Teil B 270. Das Konzept Schwammstadt mit grün-blauer Infrastruktur wurde für den westlichen Teil wieder herausgenommen mit der Begründung, weil die dort geplante Wasserfläche sonst die bauliche Nutzung erheblich einschränken würde. Damit geht diese Änderung zulasten der Lebensqualität der Bürger und steht einem ökologischen und klimagerechten Stadtumbau entgegen. Die Stadt Herne hat Gelder von der Landesregierung bekommen und in der WAZ groß angekündigt eine Schwammstadt zu werden. Dies ist somit zu mindestens moralisch bedenklich und vielleicht auch eine Zweckentfremdung von Geldern. Zusätzlich wird im GEP der östlichen Rand als Lückenschluß im landesweiten Biotopsystem (LANUV) mit einem nennenswerten Baumbestand dargestellt. Dieser Bereich ist jedoch vollständig überplant worden durch den Bebauungsplan 270. Es muss wieder die ursprüngliche klimagerechte Gesamtbetrachtung in die neuen folgenden Planungen Einzug halten.</p> <p>13) Einwendung wegen nicht Berücksichtigung öffentlicher Belange nach mehr Blau-Grüner Stadtarchitektur als Zusammenfassung Dieses Bauprojekt steht nicht im Einklang mit der Erreichung der europäischen Klimaziele und Erhaltung der Artenvielfalt. Angekündigt wurde grünste Stadt im Ruhrgebiet und eine Schwammstadt zu werden. Die Realität bei diesem Bauvorhaben ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verluste an Gartenfläche und ruderaler Brachfläche 3,5 ha Waldfläche an der Schüchtermannstraße 2. Verschlechterung der Ökobilanz (8% weniger) 3. Die Versieglungsrate soll von 81% auf 89% erhöht werden das sind 4000 m3 mehr 4. Klimaampel steht schon auf rot (E) 5. Herausnahme der Wasserfläche aus dem Bauplan 238 6. Überplanung des nennenswerten Baumbestandes aus dem GEP (östlichen Rand als Lückenschluss im landesweiten Biotopsystem (LANUV) 7. Anrechnung von altem Baumbestand als neue Klimaschutzmaßnahme 8. Schaffung von mehr Parkraum und öffentlicher Verkehrsfläche <p>Es muss wieder die ursprüngliche Blau-Grüne Stadtarchitektur im Fokus sein</p>	<p>Die Einwendung wird zu Kenntnis genommen, jedoch nicht nachvollzogen. Die zeitlich und räumlich gestaffelte Entwicklung einer größeren städtebaulichen Konversionsfläche in mehreren (ggf. auch mehr als zwei) Plan- und Bauabschnitten ist nichts Unübliches. Gleiches gilt für die Änderung von Planungsinhalten und des Geltungsbereichs eines Bebauungsplans infolge der Konkretisierung einer Planung sowie fortschreitender Abwägung - insbesondere im Verhältnis zum frühen Planungsstadium zu den frühzeitigen Teilnahmeverfahren nach §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB. Inwieweit die Verkleinerung des Geltungsbereichs im vorliegenden Fall „zu Lasten der Entwicklung von ökologischen relevanten Flächen“ oder einer Verhinderung von Klimaschutzmaßnahmen führen sollte, ist völlig unverständlich. Der Geltungsbereich wurde aufgrund der notwendigerweise zeitlich vorgezogenen Entwicklung der HSPV NRW, noch nicht verfügbarer Flächen im östlichen Plangebietsteil sowie einer dort noch nicht hinreichend konkreten Planung auf den westlichen Bereich des gesamten FunkenbergQuartiers reduziert. Diese Erwägungen sind in der Planbegründung sowie den öffentlichen Beschlussvorlagen im Bauleitplanverfahren mehrfach dokumentiert. Der Bebauungsplan Nr. 270 muss für den östlichen Teil hingegen erst noch erarbeitet und beschlossen werden. Daher kann dieser Bereich auch noch nicht durch ihn „überplant“ worden sein, wie behauptet wird.</p> <p>Da in diesem Abschnitt lediglich erneut Punkte aufgeführt sind, welche bereits an verschiedenen Stellen der Einwendung thematisiert und erörtert werden, wird auch lediglich auf diese Stellen verwiesen.</p>
--	---

<p>und die geplanten Bauvorhaben diesen nicht konträr gegenüberstehen.</p> <p>14) Einwendung für die Erstellung eines Gutachtens über die Grundwasserqualität für die Baupläne 238 und 270 Die Bodenverhältnisse sind durch die massiven Altlasten sehr inhomogen und es können nicht alle Schadstoffbelastungen identifiziert werden. Durch die mögliche Eluierung von Bodenschadstoffen können diese in tiefere Bodenschichten und sogar bis ins Grundwasser gelangen. Aus diesem Grund sollen auch keine versickerungsfähigen Bodenbeläge für private Wege und Stellplätze in Betracht gezogen werden. Deshalb ist ein dauerhaftes Grundwassermonitoring für diesen Bereich angezeigt und ein Gutachten über die Grundwasserqualität zu Baubeginn zu erstellen.</p> <p>15) Einwendung für die insgesamt fehlende Gesundheitsvorsorge durch den B 238 für Herner Bürger Es fehlen weitere Gutachten zu Einschätzung von potentiellen Gesundheitsgefährdungen. Darüber hinaus werden Gesundheitsgefährdungen zugunsten des Planungsrechtes in Kauf genommen. Es wird billigend in Kauf genommen, dass durch die angestrebten Bauvorhaben die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte und Orientierungswerte regelmäßig überschritten ignoriert werden dürfen. Potentielle Gesundheitsgefährdungen entstehen dann durch: 1. Erhöhung von Verkehrslärmimmissionen und Luftschadstoffen 2. Hitzeinselbildung durch summierte und kumulierte Umweltauswirkungen 3. Erhöhte Bodenschadstoffe und Beeinträchtigung der Grundwasserqualität Es verwundert dann nicht, dass in Herne seit Jahren deutlich höhere und die höchsten Krankenstände und Krebsraten in NRW zu verzeichnen sind.</p> <p>16) Einwendung wegen Wertminderung der Wohnungen und Grundstücke Die Werte von Grundstücken, Bebauungen und Wohnungen im direkten Umfeld werden durch die geplanten Bauvorhaben sinken. Durch den zusätzlichen Lärm und Verkehr wird der Wohnwert abgesenkt. Da die Gebiete der Bauvorhaben als Mischgebiete und nicht als Wohnbauflächen ausgewiesen sind, wären die bereits jetzt angesetzten Wert zu hoch. Es ist zu erwarten, dass der jahrelange Baulärm durch die Bauvorhaben weitere Wertminderungen nach sich ziehen wird. Wie werden die Wertminderungen durch die Stadt Herne kompensiert? Wer übernimmt etwaige anfallende Kosten z.B. für Lärmschutzfenster, wenn diese Maßnahmen umgesetzt werden?</p>	<p>Entgegen der Auffassung der Einwender*Innen hat auch eine Untersuchung der Grundwasserqualität im Zuge des Planverfahrens stattgefunden. Das entsprechende Gutachten aus 2021 (vgl. Gutachten über ergänzende Boden- und Grundwasseruntersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 238 Baumstraße / Schüchtermannstraße, geotec ALBRECHT Ingenieurgesellschaft mbH, Herne 2021) gehörte zu den vom 11.07. bis 19.08.2022 ausgelegten Planunterlagen. Nach Auswertung der Untersuchungsergebnisse zum Grundwasser kommt es zu folgendem Ergebnis: „Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Grundwasser erkennbar durch anthropogene Einflüsse beeinflusst ist. Dennoch weist das Grundwasser eine Qualität auf, die dem natürlicher, unbelasteter Grundwässer sehr nahe kommt. Aus den Untersuchungsergebnissen lässt sich kein weiterer Untersuchungs- oder Handlungsbedarf ableiten.“ Was die Bodenbelastungen anbelangt, sind umfangreiche Untersuchungen angestellt und dokumentiert worden. Eine hinreichende Gefährdungsabschätzung - und darauf kommt es an - ist damit in jedem Fall und im Hinblick auf die angestrebten Nutzungen möglich, was auch durch die untere Bodenschutzbehörde als zuständiger Fachstelle bestätigt wurde.</p> <p>Da in diesem Abschnitt lediglich erneut Punkte aufgeführt sind, welche bereits an verschiedenen Stellen der Einwendung thematisiert und erörtert werden, wird auch lediglich auf diese Stellen verwiesen.</p> <p>Dass eine Wertminderung der Immobilien im Plangebietsumfeld als Folge der Flächenentwicklung eintreten wird, mag der subjektiven Befürchtung der Einwender*Innen entsprechen. Nachvollziehbare Belege oder Tatsachen für diese Annahme werden ihrerseits jedoch nicht angeführt. Sofern die Konversion einer Industriebranche - wie im vorliegenden Fall und auch unter Berücksichtigung eines zusätzlich induzierten Verkehrsaufkommens - durch höherwertige und wohnverträgliche Nutzungen vorbereitet wird und erfolgt, resultiert daraus in der Regel sogar vielmehr eine nachweisliche Steigerung der Bodenwerte. Diese fällt zwar je nach Einzelfall unterschiedlich stark aus, lässt sich jedoch anhand der historischen Bodenwertentwicklung laut BORIS.NRW belegen. Anzumerken ist, dass hierbei nicht genau differenziert werden kann, welchen Anteil die jeweilige städtebauliche</p>
---	---

	<p>Entwicklung im Umfeld auf die Bodenwertsteigerung hatte und welcher Anteil der allgemeinen Bodenwertsteigerung zuzuschreiben ist. Wesentlich ist, dass keine der vergleichsweise untersuchten Entwicklungen einen negativen Einfluss auf den Wert der Grundstücke und Immobilien hatte. Als Vergleichsfälle herangezogen wurden flächen- und nutzungsmäßig großmaßstäbliche, gemischte bis gewerbliche Entwicklungsprojekte mit einem deutliche Mehr an prognostiziertem Verkehrsaufkommen sowie das unmittelbar umliegende Umfeld, in erster Linie geprägt durch Wohn- und Mischbebauung. So erhöhten sich etwa die durchschnittlichen Bodenwerte im direkten Umfeld der großen Dortmunder Konversionsprojekte Phoenix See und Phoenix West - welche im Übrigen über viele Jahre als eine der größten Baustellen Europas galten - zwischen 2011 und 2022 je nach angrenzender Nachbarschaft von 205 auf 320 € je qm, von 240 auf 410 € je qm (wohlge-merkt in dem Bereich, der am nächsten an der neuen, sehr dichten und gemischten Nutzung des Hafens am Phoenix See liegt) und von 200 auf 490 € je qm.</p> <p>Ein weiteres Dortmunder Konversionsbeispiel, das als geeigneter Vergleich herangezogen werden kann, ist die Entwicklung am südlichen, mehrere Jahre brachliegenden Industriedafen, da der Effekt hier besonders deutlich wird. Nach einer prinzipiellen Stagnation des Bodenwertes angrenzender Bereiche zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich dieser dort mit der gleichzeitig einsetzenden Konversion erheblich von 170 auf 310 € je qm zwischen 2019 und 2022. Die Planungen für das neue Dienstleistungsquartier mit mindestens 4.100 Arbeitsplätzen begannen 2017. Auch in Herne finden sich Beispiele, wobei hier sogar unattraktivere und emittierende gewerblich-industrielle Nutzungen mit verhältnismäßig hohem Schwerlastaufkommen im Umfeld angesiedelt wurden: Zu nennen ist hier etwa die gewerbliche Entwicklung auf dem Wanit-Gelände sowie die südlich angrenzende Ansiedlung der Firma Nordfrost und weiterer Gewerbenutzungen in der Nähe des Malakowturms Anfang und Mitte der 2010er Jahre. In den unmittelbar benachbarten Wohngebieten entwickelten sich die Bodenwerte laut BORIS.NRW zwischen 2011 und 2022 von 130 auf 215 € je qm bzw. von 175 auf 280 € je qm. Die Liste an Beispielen ließe sich noch verlängern, um den Sachverhalt zu verdeutlichen. Warum sich die Lage im Fall der Entwicklung des FunkenbergQuartiers anders darstellen sollte, ist sachlich und fachlich nicht erkennbar. Wie die angeführten Beispiele zeigen, ändert auch mitunter länger andauernder Baulärm als temporäre Erscheinung daran nichts.</p> <p>Was die Befürchtung anbelangt, der Wohnwert werde durch die Entwicklung gesenkt, verhält es sich nach diesseitiger Einschätzung ähnlich. Zwar kommt es, wie hinlänglich untersucht und beschrieben, im Bereich der Grundstücke der Einwen-der*Innen prognostisch zu einem höheren Verkehrsaufkommen und damit auch zu höheren Verkehrslärmimmissionen infolge der Planumsetzung. Einerseits sind diese jedoch für sich genommen gering und vor dem Hintergrund der plankonzeptleitenden Erwägungen vertretbar, wie bereits in der Planbegründung und weiter oben beschrieben. Andererseits kann - selbst ohne Bebauungsplan - das gesamte Entwicklungsareal des FunkenbergQuartiers bereits heute insbesondere durch</p>
--	--

<p>Eine generelle Frage stellt sich in diesem Kontext, dass wenn auf den Arealen der BP 238 und BP 270 keine Wohnbebauung möglich ist, wieso sind dann Studentenwohnungen realisierbar sind? Das steht im Übrigen im völligen Widerspruch zu dem Programm zur Entwicklung von Wohnbauflächen (WEP) der Stadt Herne, sowie auch im Widerspruch zum Grünflächenentwicklungsplan (GEP) der Stadt Herne.</p> <p>17) Einwände gegen Gewerbeflächen, Dienstleistungen, Bebauung und erhöhtem Verkehrsaufkommen Eine Entzerrung im Bereich der Baupläne 270 und 238 in eine niedrige Bauweise und Neuentwicklung im unteren Teil der Bahnhofstrasse (Neue Höfe bis Bahnhof) ist durchzuführen. Leerstände und Verödungen im Bereich der unteren Herner Innenstadt sind vorrangig zu bekämpfen. Eine komplette neue Planung ist erforderlich. Diese darf nicht nur auf Profit ausgelegt sein, sondern muss primär Rücksicht auf Umwelt, Mensch und Tier nehmen.</p>	<p>verschiedenste Gewerbebetriebe nachgenutzt werden. Dabei wären im Rahmen der Vorhabenzulassung voraussichtliche Zwischenwerte i.S.d. Abschnitts 6.7 der TA Lärm aufgrund des bestehenden Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe in der vorliegend städtebaulichen Situation zu bilden. Im Ergebnis wäre auch insoweit mit einer Verkehrs- und Gewerbelärmzunahme im Umfeld zu rechnen. Aus hiesiger Sicht ist es zudem objektiv verkürzt, einen Wohnwert allein auf das Kriterium eines steigenden Verkehrsaufkommens zu reduzieren. Der Wohnwert wird durch deutlich mehr Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise auch das städtebauliche Erscheinungsbild, das Image eines Quartiers, die Nachbarschaft, Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitinfrastruktur, die Ausstattung mit öffentlichen Räumen sowie die Verkehrsanbindung. Diese Faktoren verbessern sich aller Voraussicht nach im Zuge der Flächenkonversion allesamt bei sachlicher Würdigung.</p> <p>Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Zum einen sind keine Studierendenwohnungen geplant. Zum anderen ist Wohnbebauung möglich, gewünscht und anteilig in Übereinstimmung mit dem Programm zur Entwicklung von Wohnbauflächen vorgesehen. Es wird hier auf die Erläuterungen der Planbegründung für den Bereich ohne Baugebietsfestsetzung und das festgesetzte Mischgebiet (Abschnitt 6.1.) verwiesen. Wohnbebauung soll lediglich in denjenigen Bereichen ausgeschlossen sein, die ausschließlich einer anderen Nutzung vorbehalten bleiben sollen oder wo eine Wohnnutzung durch die Kombination von erhöhtem Bodensanierungsaufwand und großer Lärmvorbelastung durch die Bahntrasse nur unter technisch sowie wirtschaftlich sehr aufwändigen Voraussetzungen in eher ungünstiger Lage möglich wäre. Inwieweit dies widersprüchlich zum städtischen Grünflächenentwicklungsprogramm sein soll, bleibt unklar.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Es liegt auf der Hand, dass eine städtebauliche Planung grundsätzlich nie alternativlos ist. Das betrifft auch ihre bauliche Dichte, die - wie in diesem Fall - regelmäßig insbesondere durch die Grundflächen- und Geschosshöhen sowie die überbaubaren Grundstücksflächen bestimmt wird. Aus welchen Gründen der Bebauungsplan 238 welche dichtebeeinflussenden Maßfestsetzungen trifft, ist hinlänglich in den Abschnitten 6.2 bis 6.4 der Planbegründung dargelegt und muss hier nicht wiederholt werden. Für den Bereich des noch zu erarbeitenden Bebauungsplans Nr. 270 existiert bislang lediglich eine Masterplanung als Grundlage für die weitere Bauleitplanung. In diesem Bereich sind daher auch durchaus noch Konkretisierungen und Änderungen zu erwarten. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass es in Herne innerhalb des Siedlungszusammenhangs nur noch sehr wenige größere, zusammenhängende und entwickelbare Flächen für Nutzungen mit größerem Flächenbedarf (wie die HSPV) gibt. Fläche ist knapp, unvermehrbar und regelmäßig Nutzungskonkurrenzen ausgesetzt. Entsprechend sorgsam und effizient ist bei der Planung mit diesen Flächen umzugehen. Können dort möglichst mehrere bauliche Nutzungen untergebracht werden, können dadurch bislang nicht vorgenutzte, ökologisch und klimatisch wertvollere Flächen außerhalb des Siedlungszusammenhangs wie etwa, Wiesen, Felder und Wälder) unangetastet bleiben. „Leerstände und Verödungen</p>
--	--

<p>Über die verkehrstechnische Analyse kommt man zu der Erkenntnis, dass die aktuell geplanten Bauvorhaben insgesamt den inneren Bereich der Stadt Herne in ein Verkehrskollaps führen. Hier gilt es die Baupläne und Vorhaben Nr. 28 „Knipping-Dorn“, Nr. 238 „Baumstraße - Schüchtermannstraße“ und Nr. 270 „FunkenbergQuartier Ost“ insgesamt zu berücksichtigen sowie die Einflüsse darauf.</p> <p>Laut Wirtschaftsflächenkonzept lässt sich erkennen, dass auch andere Stadtorte in Herne am Rhein Herne Kanal in Frage kämen die keinen Verkehrskollaps auslösen. Der Verkehr im inneren Bereich der Stadt Herne muss laut aktuellem Klimageschehen vermindert und nicht gesteigert werden.</p> <p>18) Einwände gegen Grundstückskauf und Überprüfung dessen Die Stadt erteilte der Stadtentwicklungsgesellschaft Herne (SEG) die Weisung diverse Grundstücke zu kaufen, unter anderem die Schüchtermann-Waldflächen. Wie es scheint, nicht um diese zu erhalten, sondern um diese im Rahmen des B 270 zu bebauen. Es liegt der Verdacht nahe, dass die betr. Grundstücke überteuert gekauft wurden, da der Kaufpreis. von 2,6 Mio EUR dem Wert des Grundstückes von 1,75 Mio EUR nicht entspricht. Zumal klar ist, dass im Bereich der Grundstücke ein alter Tiefbunker und Altlasten vorhanden sind. Da Herr Wixforth Geschäftsführer der SEG Herne und zugleich Leiter des Fachbereichs Stadtplanung und Bauordnung der Stadt Herne ist, muss überprüft werden, ob die Vorgänge hier den geltenden Compliance-Richtlinien entsprechen.</p> <p>19) Einwände nach Baugesetzbuch (BauGB) Nach § 2 Abs. 4 in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben werden. Die</p>	<p>im Bereich der unteren Herne Innenstadt“ sollen selbstverständlich „bekämpft“ werden, wie es die Einwender*Innen fordern. So ist in der Planbegründung auch bereits die Intention dokumentiert, die Herne Innenstadt durch die Entwicklung des FunkenbergQuartiers in Bezug auf Passantenfrequenz sowie Einzelhandels- und Gastronomienachfrage beleben zu wollen. Die Auffassung, man solle etwa die Hochschule oder andere größermaßstäbliche Nutzungen besser unmittelbar in der Innenstadt (etwa auf der Bahnhofstraße) unterbringen, wird aus verschiedenen Gründen nicht geteilt - allen voran bereits wegen deutlich zu kleiner Flächengrößen sowie fehlender Flächenverfügbarkeit. Unklar ist, warum die Einwender*Innen im Kontext des Bebauungsplans Nr. 238 von einer rein profitorientierten Planung sprechen. Weder ist die Stadt Herne hier Flächeneigentümerin oder Entwicklerin, noch steht mit dem neuen Zentralcampus der HSPV als Bildungseinrichtung eine profitorientierte Nutzung im Vordergrund der Planung.</p> <p>Wie die Einwender*Innen zu der Ansicht gelangen, dass dies nicht geschehen sei, ist nicht nachvollziehbar. Es wird auf die diesbezüglichen Untersuchungen des Verkehrsgutachtens verwiesen, welches im Übrigen vorausschauend auch noch weitere Entwicklungen im weiteren und näheren Plangebietsumfeld einbezieht.</p> <p>Wie die Einwender*Innen zu dieser Ansicht gelangen, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar und wird von ihnen auch nicht ansatzweise weiter ausgeführt, zumal der erste und bisher einzige Band des städtischen Wirtschaftsflächenkonzeptes explizit als Grundlage für die Weiterentwicklung der Gewerbe- und Industriegebiete im Bestand dient. Abgesehen von partikularen Nachverdichtungsmöglichkeiten innerhalb dieser genutzten Bestandsgebiete sind dort Neuansiedlungen - erst recht keine größeren - möglich.</p> <p>Weder ist nachvollziehbar, wie die Einwender*Innen zu diesen Erkenntnissen und Schlussfolgerungen gelangen, noch sind ist der Sachverhalt für die Bauleitplanung relevant.</p> <p>Ganz offenkundig wurden eine Umweltprüfung i.S.d § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt und ein Umweltbericht erstellt. Der Umweltbericht ist als Teil II der Planbegründung öffentlich ausgelegt worden und die Einwender*Innen beziehen sich in</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Anlage 1 zu diesem Gesetzbuch ist anzuwenden. Die Gemeinde legt dazu für jeden Bauleitplan fest, in welchen Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlungen der Belange für die Abwägung erforderlich ist. Dies wurde nicht durchgeführt. Des Weiteren müssen nach §34 BauGB Abs. 1 die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Auch dies wird nicht eingehalten.</p> <p>Anlage - Vorschläge für Maßnahmen Katalog</p> <ol style="list-style-type: none">1. Erhalt/ Schaffung von Luftleitbahnen2. Festlegung von Bebauungsgrenzen3. Erhalt und Schaffung von Frischluftflächen4. Hänge und Luftschneisen von Riegelbebauung freihalten5. Flächennutzung mit abfluss- und erosionsmindernden Maßnahmen6. Erhalt der Biodiversität7. Parkanlagen schaffen, erhalten und umgestalten8. Freiflächen erhalten und schaffen, Flächen entsiegeln9. Begrünung von Straßenzügen10. Bepflanzung urbaner Räume mit geeigneten Pflanzenarten mit Klima-Arten- Matrix (KLAM)11. Bepflanzung im Außenbereich mit geeigneten Pflanzenarten12. Maßnahmen für Feuchtbiotope13. Vermehrte Bewässerung urbaner Vegetation14. Vermehrter Einsatz von bodendeckender Vegetation; Vermeidung oder künstliche Abdeckung unbewachsener Bodenflächen15. Beschattung relevanter Flächen16. Offene Wasserflächen schaffen17. Neubau: Verkehrsflächen mit geringer Wärmeleit- und Speicherefähigkeit18. Maßnahmen auf Seiten der Wasserversorger19. Nutzung von Überschussmengen aus der örtlichen Grundwasserbewirtschaftung20. Geeignete Bepflanzung urbaner Flächen zur Verbesserung der Durchlässigkeit der oberen Bodenschicht (Durchwurzelung)21. Verbesserung / Ermöglichung der Versickerung: Flächenversickerung22. Verbesserung / Ermöglichung der Versickerung: Technische Bauwerke23. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Retentionsflächen24. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Wasserplätze25. Schaffung von Notwasserwegen26. Verhinderung von Engstellen und Abflusshindernissen27. Unterführung mit beidseitigen Entwässerungs-/Versickerungsgräben28. Dachbegrünung29. Fassadenbegrünung30. Gebäuderichtung optimieren31. Hauswandverschattung, Wärmedämmung	<p>ihrer Stellungnahme mehrfach selbst auf diesen. Dass § 34 für die Bauleitplanung nicht einschlägig ist, wurde bereits mehrfach ausgeführt. Inhaltlich wird für die vorgetragenen Punkte auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>32. Geeignete Baumaterialien verwenden 33. Verschattung des öffentlichen Raums Erhalt / Schaffung von Luftleitbahnen 34. Festlegung von Bebauungsgrenzen 35. Erhalt und Schaffung von Frischluftflächen 36. Hänge und Luftschneisen von Riegelbebauung freihalten 37. Flächennutzung mit abfluss- und erosionsmindernden Maßnahmen 38. Erhalt der Biodiversität 39. Parkanlagen schaffen, erhalten und umgestalten 40. Freiflächen erhalten und schaffen, Flächen entsiegeln 41. Begrünung von Straßenzügen 42. Bepflanzung urbaner Räume mit geeigneten Pflanzenarten mit Klima-Arten-Matrix (KLAM) 43. Bepflanzung im Außenbereich mit geeigneten Pflanzenarten 44. Maßnahmen für Feuchtbiotope 45. Vermehrte Bewässerung urbaner Vegetation 46. Vermehrter Einsatz von bodendeckender Vegetation; Vermeidung oder künstliche Abdeckung unbewachsener Bodenflächen 47. Beschattung relevanter Flächen 48. Offene Wasserflächen schaffen 49. Neubau: Verkehrsflächen mit geringer Wärmeleit- und -Speicherfähigkeit 50. Maßnahmen auf Seiten der Wasserversorger 51. Nutzung von Überschussmengen aus der örtlichen Grundwasserbewirtschaftung 52. Geeignete Bepflanzung urbaner Flächen zur Verbesserung der Durchlässigkeit der oberen Bodenschicht (Durchwurzelung) 53. Verbesserung bzw. Ermöglichung der Versickerung: Flächenversickerung 54. Verbesserung bzw. Ermöglichung der Versickerung: Technische Bauwerke 55. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Retentionsflächen 56. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Wasserplätze 57. Schaffung von Notwasserwegen 58. Verhinderung von Engstellen und Abflusshindernissen 59. Unterführung mit beidseitigen Entwässerungs-/Versickerungsgräben 60. Dachbegrünung 61. Fassadenbegrünung 62. Gebäuderichtung optimieren 63. Hauswandverschattung, Wärmedämmung 64. Geeignete Baumaterialien verwenden 65. Verschattung des öffentlichen Raums 66. Wasserrückhalt in Gebäuden 67. Rückbau versiegelter Flächen 68. Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der Sonderbauwerke 69. Maßnahmen des Objektschutzes 70. Aufruf zu wassersparendem Verhalten in Trocken- und Hitzeperioden</p>	
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>71. Integrierte Zusammenarbeit verschiedener Planungsbereiche 72. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger 73. Akteurs Beteiligung 74. Warnsystem, Maßnahmen der Informations- und Verhaltensvorsorge- schneisen von Riegelbebauung freihalten 75. Flächennutzung mit abfluss- und erosionsmindernden Maßnahmen 76. Erhalt der Biodiversität 77. Parkanlagen schaffen, erhalten und umgestalten 78. Freiflächen erhalten und schaffen, Flächen entsiegeln 79. Begrünung von Straßenzügen 80. Bepflanzung urbaner Räume mit geeigneten Pflanzenarten mit Klima- Arten-Matrix (KLAM) 81. Bepflanzung im Außenbereich mit geeigneten Pflanzenarten 82. Maßnahmen für Feuchtbiotope 83. Vermehrte Bewässerung urbaner Vegetation 84. Vermehrter Einsatz von bodendeckender Vegetation; Vermeidung oder künstliche Abdeckung unbewachsener Bodenflächen 85. Beschattung relevanter Flächen 86. Offene Wasserflächen schaffen 87. Neubau: Verkehrsflächen mit geringer Wärmeleit- und -Speicherfähigkeit 88. Maßnahmen auf Seiten der Wasserversorger 89. Nutzung von Überschussmengen aus der örtlichen Grundwasserbewirt- schaftung 90. Geeignete Bepflanzung urbaner Flächen zur Verbesserung der Durchläs- sigkeit der oberen Bodenschicht (Durchwurzelung) 91. Verbesserung / Ermöglichung der Versickerung: Flächenversickerung 92. Verbesserung / Ermöglichung der Versickerung: Technische Bauwerke 93. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Retentionsflächen 94. Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Wasserplätze 95. Schaffung von Notwasserwegen 96. Verhinderung von Engstellen und Abflusshindernissen 97. Unterführung mit beidseitigen Entwässerungs-/Versickerungsgräben 98. Wasserrückhalt in Gebäuden 99. Rückbau versiegelter Flächen 100. Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der Sonderbauwerke 101. Maßnahmen des Objektschutzes 102. Aufruf zu wassersparendem Verhalten in Trocken- und Hitzeperioden 103. Integrierte Zusammenarbeit verschiedener Planungsbereiche 104. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger 105. Akteursbeteiligung 106. Warnsystem, Maßnahmen der Informations- und Verhaltensvorsorge</p> <p><i>Hinweis: Diese Stellungnahme ist inhaltsgleich 16 mal eingegangen.</i></p>	
--	--

<p>6. wir widersprechen fristgerecht dem Bebauungsplan 238. Als direkte Anwohnerinnen sind wir unmittelbar von der geplanten Änderung betroffen und widersprechen diesem daher mit folgender Begründung:</p> <p>Durch die Zunahme der versiegelten Fläche von 81 % auf 89 % wird die Hitzegefahr deutlich erhöht. Schon jetzt sind Klima und Hitzedaten überdurchschnittlich hoch. Bei jetziger Planung ist der Hitzestress vorprogrammiert. Unnötig gefällte Bäume verringern zudem den Sauerstoffgehalt in der Luft. Bestehende Frischluftschneisen werden nach der Bebauung aufgelöst. Dieser irreversible Verlust an offenen Bodenflächen und ihrer ursprünglichen Funktion resultiert in eine gesteigerte Beeinträchtigung der Speicher und Regulierfunktion des Bodens. Die Klimakrise wird durch diese Vorhaben verschärft.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht.</p> <p>Die rechnerische Mehrversiegelung als Differenz des derzeitigen, faktischen Plangebietszustandes und dem normativen worst-case durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich aus der potentiell hinzutretenden Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen des Bereichs ohne Baugebietsfestsetzung. Diese ist aber auch ohne den Bebauungsplan derzeit schon auf Grundlage des § 34 BauGB dort zulässig. Die Möglichkeit, eine zusätzliche bauliche Flächeninanspruchnahme im Bereich dieser bislang unversiegelten Hausgartenteile zu verhindern, bestünde etwa in der Festsetzung von privaten Grünflächen oder der Herausnahme aus den überbaubaren Grundstücksflächen.</p> <p>Bestehende Baurechte sind als Ausfluss des Art. 14 GG regelmäßig mit angemessenem Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Im vorliegenden Fall wird die Verhinderung der zusätzlichen baulichen Flächeninanspruchnahme aus folgenden Gründen geringer gewichtet und daher zurückgestellt: Vor dem Hintergrund des Gleichheitsgrundsatzes und der Eigentumsgarantie sollen die bestehenden Baurechte nicht entzogen, sondern eine im Vergleich zu den Nachbargrundstücken gleichwertige Ausnutzbarkeit gesichert werden. Zudem werden mit dem Bereich ohne Baugebietsfestsetzung mit überbaubarer Grundstücksfläche in dieser innenstadtnahen Lage die Belange des § 1 Abs. 6 Nrn. 2, 4, 8 und 9 BauGB gefördert. Gleichzeitig wird über die zulässige GRZ von 0,6 sichergestellt, dass ein angemessener Freiflächenanteil je Grundstück dauerhaft gesichert und so ein aus diesseitiger Sicht guter Kompromiss erreicht wird.</p> <p>Von welchen unnötigen Baumfällungen anlässlich des Bebauungsplans Nr. 238 die Rede ist, erschließt sich nicht. Für den Fall, dass singuläre Einzelbäume auf den kleinteiligen Grundstücken entlang der Eschstraße gemeint sein sollten, ist darauf hinzuweisen, dass diese auch ohne Bebauungsplan bereits jetzt gefällt werden könnten. Mit und ohne Bebauungsplan sind die Bereiche baulich nutzbar und Baumfällungen daher unter den Maßgaben der Herner Baumschutzsatzung möglich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass durch den Planvollzug mehr Bäume als derzeit im Plangebiet vorhanden sein werden (siehe dazu Abschnitt 6.9 in der Planbegründung). Für den Fall, dass die baumbestandene Fläche ganz im Osten des FunkenbergQuartiers gemeint ist, wird diese vom Bebauungsplan nicht erfasst. Für die entgegen der Auffassung der Einwender*Innen lediglich unwesentlichen - teilweise durch den Schattenwurf der zukünftigen Gebäude und Bäume sogar positiven - mikroklimatischen Auswirkungen wird auf die Ergebnisse des Klimagutachtens sowie zusammenfassend auch Abschnitt 9.4 der Planbegründung verwiesen. Im Klimagutachten wird auch deutlich, dass im Bereich des Bebauungsplans Nr. 238 keine Frischluftschneise existiert, welche aufgelöst werden könnte.</p>
--	--

<p>Des Weiteren wurden erhöhte Schwermetallgehalte wie Blei, Chrom, Nickel, Arsen, Kupfer ... im Boden festgestellt, die bei Aushub stark ausgasen. Kontaktmöglichkeiten bestehen nicht nur im oberen Bereich, sondern auch in tiefer gelegenen Erdschichten. Für eine sensible Nutzung müssen Bereiche vollständig versiegelt und abgetragen werden. Während der Bauarbeiten ist die direkte Nachbarschaft diesen Schadstoffen ausgeliefert.</p> <p>Die Bauprojekte Funkenbergquartier (u.a. B 238) sind in dieser Form abzulehnen, weil neben der Hochschule für die Polizei auch noch weitere Bebauungen z.B. zusätzliche Wohn- und Gewerbeflächen entstehen sollen. Die Klimasituation in Herne wird sich durch noch mehr Bodenversiegelung, mehr Schadstoffe und mehr Verkehr und einer völlig unzureichenden grünen Infrastruktur in diesem Bauplan weiter verschlechtern.</p> <p>Mindestens 3300 zusätzliche Kfz Fahrten pro Tag (Dormgelände nicht mit eingerechnet) sind für die Anwohner unzumutbar. Eine Öffnung der Schüchtermannstr. ist ebenfalls ökologisch und ökonomisch nicht tragbar. Das erhöhte Verkehrsaufkommen führt zu einer ansteigenden Lärm- und Abgasbelastung, außerdem steigt die Unfallgefahr. Eine Nutzung der Straße für Ältere und Kinder ist so nicht mehr möglich. Eine Minderung der Lebensqualität für die Anwohner ist zu befürchten. Bei der Feinstaubmessung wurde jetzt zudem bereits der Jahresmittelwert von 30 ug/m3 überschritten. Dieser</p>	<p>Dass die genannten Schwermetalle „bei Aushub stark ausgasen“, ist chemisch / physikalisch nicht möglich und damit schlicht falsch. Da eine ggf. notwendige Bodensanierung mit dem Ziel einer Wohnnutzung im Verhältnis aufwendiger und teurer ist, führte unter anderem auch dieser Umstand dazu, dass in diesen Bereichen ganz überwiegend die Fläche für die Hochschulnutzung und das eingeschränkte Gewerbegebiet vorgesehen sind. Eine Wohnnutzung ist in diesen beiden Baugebieten nicht zulässig. Im Rahmen der Flächenkonversion und späteren bauaufsichtlichen Vorhabenzulassung werden etwaige erforderliche Sanierungsarbeiten unter Beteiligung und Aufsicht der Unteren Bodenschutzbehörde fachgerecht durchgeführt. Dass dabei ein Gefährdungspotenzial für die Nachbarschaft besteht, ist auch nach Abstimmung und Rücksprache mit der Unteren Bodenschutzbehörde nicht zu befürchten.</p> <p>Die von den Einwender*Innen abstrakt genannten Auswirkungen der Planung auf das Klima, den Boden, die Fläche, die verkehrsbedingten Emissionen sowie der Grünstrukturen im Plangebiet wurden im Bauleitplanverfahren hinreichend untersucht (siehe dazu die jeweils themen- bzw. schutzgutspezifischen Gutachten sowie die jeweiligen Abschnitte in Planbegründung und Umweltbericht). Dass Plan- und Bauprojekte mit einem Mehr an Bodenversiegelung, Verkehrsaufkommen und ggf. Emissionen einhergehen, ist regelmäßig der Fall. Zum einen sind die Auswirkungen der Planung jedoch nicht unverhältnismäßig oder unzumutbar. Zum anderen sollen die Auswirkungen der Planung u.a. durch die Standortwahl des Projektes - gerade auch im Hinblick auf seine Umweltauswirkungen - möglichst geringgehalten werden. Denn durch die Konversion einer weitestgehend brachliegenden und bereits versiegelten ehemaligen Industriefläche in integrierter sowie wegen der Nähe zum Herner Bahnhof verkehrsgünstiger Lage werden in der Gesamtbilanz erheblich weniger bislang nicht anthropogen überformte Fläche in Anspruch genommen und weniger Verkehrsemissionen erzeugt, als wenn ein Standort „auf der grünen Wiese“ dafür vorgesehen würde. Wie eindeutig aus der Klimauntersuchung hervorgeht, sind die klimatischen Auswirkungen des Bebauungsplans Nr. 238 trotz der innerstädtischen Lage dabei lediglich lokal begrenzt und geringfügig. Warum die „grüne Infrastruktur“ im Bebauungsplan „völlig unzureichend“ sein soll, wird nicht weiter ausgeführt und erschließt sich vor dem Hintergrund der getroffenen Begrünungsfestsetzungen im Bebauungsplan (siehe dazu Abschnitt 6.9 der Planbegründung) und insbesondere im Vergleich zur aktuell beinahe nicht vorhandenen Begrünung in weiten Teilen des Plangebiets nicht.</p> <p>Zunächst ist festzuhalten, dass „die Anwohner“ nicht von 3.300 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag betroffen sein werden. Der im Verhältnis zur Ist-Situation tägliche prognostizierte planbedingte Zusatzverkehr beläuft sich zum einen richtigerweise auf rund 2.300 Kfz-Fahrten pro Tag. Zum anderen verteilt er sich nach den Annahmen des Verkehrsgutachters zu unterschiedlichen Anteilen auf unterschiedliche Richtungen bzw. Strecken zum bzw. vom Plangebiet (siehe hierzu überblickshalber Kapitel 9.2.1 der Bebauungsplanbegründung).</p>
--	---

<p>wird sich deutlich erhöhen.</p>	<p>Im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen hatte sich zudem herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrs- und Schallgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt. Die ursprünglich prognostizierte Verkehrszunahme um rund 800 Kfz-Fahrten pro Tag im hier interessierenden Abschnitt der östlichen Schüchtermannstraße und eine damit verbundene Verkehrslärmzunahme um bis zu 3,6 dB(A) ist dadurch ebenfalls nicht mehr zu befürchten und die Einwendung insoweit hinfällig. Die nunmehr in diesem Szenario angenommene Verkehrssteigerung durch den Bebauungsplan Nr. 238 beläuft sich lediglich noch auf rund 100 Kfz-Fahrten pro Tag und ist daher absolut zu vernachlässigen. Die damit verbundene Verkehrslärmzunahme liegt aufgrund der vorhandenen Vorbelastung des städtischen Umfelds unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs und ist somit vertretbar bzw. zu vernachlässigen (vgl. dazu auch im Detail die Ergebnisse der überarbeiteten Schalluntersuchung zum Bebauungsplan).</p> <p>Warum die ursprünglich angenommene Straßenöffnung „ökologisch und ökonomisch nicht tragbar“ gewesen sein sollte, ist allerdings nach wie vor nicht nachvollziehbar und wird von den Einwender*Innen auch nicht weiter ausgeführt. Ökologisch wäre es in der Gesamtbetrachtung ein größerer Nachteil gewesen, wenn der Verkehr nicht entzerrt würde, es infolgedessen an den übrigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten zu mehr Stau und Stehzeiten im Verkehrsablauf und damit schließlich zu längeren Fahrtzeiten und länger andauernden Emissionen gekommen wäre. Ökonomisch wäre ein Rückbau der Abpollerung praktisch nicht ins Gewicht gefallen. Dass eine dadurch bedingt besondere Unfallgefahr entstanden wäre, lässt sich nicht erkennen oder ableiten, zumal dieser mit verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen angemessen begegnet werden könnte. Dass eine Nutzung der Straße für Ältere und Kinder nicht mehr möglich gewesen wäre, kann nicht nachvollzogen werden. Wäre dies der Fall, wäre bei objektiver Betrachtung vermutlich der überwiegende Anteil der Straßen im Herne Stadtgebiet für diese Personengruppen nicht mehr nutzbar, was offensichtlich nicht zutrifft.</p> <p>Welche Feinstaubmessung wo und in welchem Jahr den Jahresmittelwert von 30 µg/m³ überschritten haben soll, kann nicht nachvollzogen werden. In Herne existiert jedenfalls lediglich eine Messstation des LANUV NRW für die Überwachung der Luftqualität, und zwar auf der Recklinghauser Straße zwischen der Dorstener Straße und der A 42. Die tägliche Verkehrsstärke ist hier mit derjenigen auf dem Westring im Prognose-Planfall vergleichbar. Seit 2016 wird dort allerdings keine</p>
------------------------------------	---

<p>Eine Öffnung der Schüchtermannstr. ist ebenfalls ökologisch und ökonomisch nicht tragbar. Das erhöhte Verkehrsaufkommen führt zu einer ansteigenden Lärm- und Abgasbelastung, außerdem steigt die Unfallgefahr. Eine Nutzung der Straße für Ältere und Kinder ist so nicht mehr möglich. Eine Minderung der Lebensqualität für die Anwohner ist zu befürchten. Der Lärmpegel erhöht sich auf bis 3,6 dB(A). Eine Öffnung der Schüchtermannstr. ist somit abzulehnen.</p> <p>Es kann keine Aussage über die Erheblichkeit von Luftschadstoffemissionen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen gemacht werden. Somit ist ein zusätzliches Gutachten der Nutzungsintensität der Wirkzonen für verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen zu erstellen. Eine zusätzliche Schadstoffbelastung (Krebsrate in Herne) ist eine zusätzliche Gefahr für die Menschen, die nicht in Kauf genommen werden darf.</p>	<p>Feinstaubmessung mehr durchgeführt, weil die Grenzwerte bereits seit 2013 - bei stetig steigender Luftqualität - ohne Unterbrechung eingehalten wurden.</p> <p>Zu dieser Einwendung wird auf die bereits getätigten Ausführungen unmittelbar vorstehend verwiesen, da es sich um den gleichen Sachverhalt handelt.</p> <p>Luftqualität und Lufthygiene verbessern sich in ganz NRW seit Jahren kontinuierlich. Das Umweltministerium NRW führt für das Basisjahr 2020 zusammenfassend aus: „Die Ergebnisse der Luftqualitätsüberwachung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) zeigen eine deutliche und stetige Verbesserung der Luftqualität. Im Jahr 2020 konnten erstmals in ganz Nordrhein-Westfalen alle Luftqualitätswerte eingehalten werden. Erstmals lag damit auch der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) an allen 124 Standorten unter dem zum Schutz der menschlichen Gesundheit gültigen Grenzwert von 40 µg/m³. Auswertungen des LANUV zeigen, dass Corona-bedingte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens bezogen auf den Jahresmittelwert nur einen geringen Effekt hatten. Während 2019 noch 16 Probenahmestellen in 8 Kommunen einen Jahresmittelwert von mehr als 40 µg/m³ aufwiesen, wurde in 2020 in den Städten Dortmund, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Köln, Oberhausen und Wuppertal der NO₂-Jahresgrenzwert erstmalig eingehalten. Der Jahresmittelwert der Verkehrsmessstationen im LANUV-Messnetz sank durchschnittlich um etwa 17 % im Vergleich zum Vorjahr 2019.</p> <p>Ebenso hat sich die Belastung der Luft in Nordrhein-Westfalen bei anderen Schadstoffen im Jahr 2020 weiter verringert. Für Feinstaub (PM₁₀) wurde neben dem EU-Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m³) an allen 64 Probenahmestellen auch der Tagesmittel-Grenzwert (50 µg/m³ bei 35 zulässigen Überschreitungen) eingehalten. Für PM_{2,5} wurde der europaweit geltende Grenzwert von 25 µg/m³ erneut an allen 26 NRW-Messstationen bei abnehmendem Belastungstrend sicher eingehalten. Für Benzol (C₆H₆) und Schwefeldioxid (SO₂) wurden im Jahr 2020 in Nordrhein-Westfalen die Grenzwerte wie seit vielen Jahren deutlich unterschritten. Für Ozon (O₃) wurde der Informationsschwellenwert von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter an 9 Tagen überschritten. Überschreitungen des Alarmwerts von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter als Stundenmittelwert traten im Jahr 2020 nicht auf.</p> <p>Auch für Konzentrationen der gesundheitlich relevanten Staubinhaltsstoffe Blei (Pb), Arsen (As), Cadmium (Cd) und Nickel (Ni) in der Umgebungsluft wurden im Jahr 2020 die Grenzwerte sicher eingehalten. Insgesamt sind die Konzentrationen von Metallen im PM₁₀ in NRW als gering einzustufen. An der Messstation Bottrop-Welheim, in der Nähe einer Kokerei, wurde der Zielwert von 1 ng/m³ für den</p>
--	--

	<p>PM10-Inhaltsstoff Benzo[a]pyren (BaP), der als Leitkomponente für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) dient, nach Überschreitungen in den Vorjahren eingehalten. Dabei war eine Reduktion von 2,3 ng/m³ in 2019 auf 1,1 ng/m³ in 2020 zu verzeichnen. An den übrigen Messorten des Messnetzes (Industrie, Verkehr, Hintergrund) lagen die Werte für BaP zwischen 0,1 – 0,3 ng/m³.“ https://www.umwelt.nrw.de/umwelt/umwelt-und-gesundheit/luft/luftqualitaetsueberwachung, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Dieser Trend hat sich auch zwischenzeitlich im Jahr 2021 weiter fortgesetzt (vgl. dazu die Pressemitteilung des Umweltministeriums NRW vom 04.04.2022 unter https://www.umwelt.nrw.de/presse/detail/luftqualitaet-2021-in-nordrhein-westfalen-positive-entwicklung-setzt-sich-fort-1649082871, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Was den Anteil verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen betrifft, leisten immer umweltfreundlichere und effizientere Verbrennungsmotoren in den letzten Jahrzehnten sowie insbesondere der rasch steigende Anteil an Elektroautos in den letzten Jahren einen großen Beitrag zu jener stetig steigenden Luftqualität. Betrug der Anteil an E-Pkw und Hybrid-Pkw zum 01.01.2018 noch 0,6 % am gesamten zugelassenen Pkw-Bestand in Deutschland, hat sich dieser mit 4,7 % zum 01.01.2022 in vier Jahren in etwa verachtfacht. Dieser Trend wird sich aufgrund konzentrierter politischer Bestrebungen und Maßnahmen (vgl. dazu übersichtshalber https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896, abgerufen am 13.09.2022) auch in Zukunft und voraussichtlich noch verstärkt fortsetzen. Das indizieren auch die monatlich veröffentlichten Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes hin, denen zufolge Pkw mit Elektroantrieben einen Anteil von 28,6 % an den Neuzulassungen im August 2022 besaßen.</p> <p>Die meisten getroffenen Prognosen gehen von einem Anteil von rund 25 % der Elektroautos am gesamten Pkw-Bestand in Deutschland bis 2030 aus. Legt man diese Annahme sowie die im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan 238 ermittelten DTV-Zahlen im Plangebietsumfeld sowie die prognostizierten Zusatzverkehre zugrunde, lässt sich daraus eindeutig - trotz des steigenden Verkehrsaufkommens - eine erhebliche Abnahme verkehrsbedingter Abgasemissionen und damit auch eine bessere Luftqualität ableiten.</p> <p>Zur konkreten Einordnung der örtlichen lufthygienischen Hintergrundbelastung wird einerseits auf die Stellungnahme der unteren Immissionschutzbehörde im Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen. Andererseits können die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen auch in Analogie zur einzigen Herner Messstation des LANUV NRW für die Überwachung der Luftqualität eingeordnet und bewertet werden. Diese findet sich auf der Recklinghauser Straße zwischen der Dorstener Straße und der A 42. Seit 2016 wird dort keine Feinstaubmessung mehr durchgeführt, weil die Grenzwerte bereits seit 2013 - bei stetig steigender Luftqualität - ohne Unterbrechung eingehalten wurden. Auch die dort heute noch</p>
--	---

	<p>gemessenen NO₂ Jahresmittelwerte werden mittlerweile regelmäßig eingehalten. Die vorzufindende durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der Recklinghauser Straße entspricht laut Angaben des LANUV in etwa der DTV auf dem Westring zwischen der Autobahnauffahrt und dem Knotenpunkt mit der Cranger Straße und dem Bahnhofsplatz im relevanten Prognose-Planfall 2 der Verkehrsuntersuchung. Die meisten weiteren Parameter, die einen Einfluss auf die verkehrsbedingte lufthygienische Situation haben, sind ebenfalls vergleichbar oder sind im Falle des Westring sogar günstiger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei beiden Straßen handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen • Beide Straßen liegen mit ihren relevanten Abschnitten zwischen Autobahnen, Bundesstraßen, Bahntrassen und vielbefahrenen Kreuzungsbereichen • Recklinghauser Straße wie auch Westring besitzen vier Fahrspuren mit baulicher Trennung in der Mitte und zusätzlichen Abbiegespuren • die Verkehrsflächenbreite beträgt brutto ca. 27 (Recklinghauser Str.) bzw. 26 (Westring) Meter • zwischen den straßenzugewandten Gebäudefassaden liegen ca. 32 (Recklinghauser Str.) bzw. 36 (Westring) Meter • Beide Straßenabschnitte sind gekennzeichnet von überwiegend geschlossener, mehrgeschossiger Straßenrandbebauung • Beide Straßen verlaufen in Nord-Süd-Richtung, was für die Hauptwindrichtung relevant ist • Die Bebauung ist auf der Recklinghauser Straße zumeist 0-3 Meter vom Straßenrand entfernt, auf dem Westring variiert der Abstand von 0-10 Metern • Der Schwerlastverkehrsanteil ist auf der Recklinghauser Straße mit ca. 5,6 % rund doppelt so hoch, wie auf dem Westring. Dies ist auf die umliegenden Logistikgewerbeflächen sowie die Deponie Emscherbruch zurückzuführen. Insofern kann die Flottenzusammensetzung auf dem Westring als günstiger unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene beurteilt werden. <p>Daher ist auf dem Westring nicht von einer konkreten Gefahr einer Grenzwertüberschreitung auszugehen, auch nicht unter Berücksichtigung des potentiell hinzutretenden Verkehrs im Prognose-Planfall 2. In Anbetracht der wesentlich niedrigeren Verkehrsbelastungszahlen im übrigen Nahbereich des Plangebiets kann dort erst recht keine übermäßig hohe Belastungssituation oder gar der Gefahrenbereich befürchtet werden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die zwischenzeitlich seit der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs überarbeitete und fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung prognostisch eine Veränderung im Modal Split und damit eine grundsätzliche Reduzierung des MIV-Anteils am Verkehrsgeschehen in Herne insgesamt unterstellt. Anlass und Anknüpfungspunkt dafür ist der kürzlich zur Selbstbindung gefasste Grundsatzbeschluss der Stadt Herne, ab sofort alle erforderlichen Maßnahmen für eine Verkehrswende zugunsten einer umweltfreundlicheren Mobilität</p>
--	---

	<p>mit Nachdruck zu ergreifen. Diese so forcierte Verkehrswende soll sich zwar prognostisch auf die gesamte Stadt erstrecken, wird aber zunächst prioritär im Bereich der Herner Innenstadt bzw. im Bezirk Herne-Mitte implementiert. Denn zum einen ist hier die Handlungsnotwendigkeit aufgrund der Verkehrsvorbelastung am größten, zum anderen liegen mit dem Herner Bahnhof, der U 35, den zahlreichen Buslinien und dem Stadumbauegebiet Herne-Mitte günstige Voraussetzungen dafür vor. Infolgedessen wird ein deutlich höherer Anteil im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV und ein entsprechend geringerer Anteil als bisher im MIV erwartet. Im Detail wird auf die Erläuterungen dazu im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan und den Grundsatzbeschluss zur beschriebenen Verkehrswende verwiesen. Insoweit ist auch deswegen prognostisch von einer weiteren Reduzierung der (vorhandenen) Luftimmissionsbelastung durch Verkehr im näheren und weiteren Umfeld des Plangebiets auszugehen.</p> <p>Gleichzeitig und unabhängig vom Vorstehenden berücksichtigt der Bebauungsplan insbesondere mit der Lage des Plangebiets auch ganz konkret die Anforderungen des § 1 Abs. 5 sowie die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c), e) und g) BauGB i.V.m. dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Teilplan Ost. Nach Formulierung der allgemeinen, programmatischen Zielvorstellung für die Bauleitplanung bestimmt § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB: „Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“ Diesem Vorrang der Innenentwicklung wird hier vor allem zum Schutz bislang unverbauter Außenbereichsflächen mit ökologisch höherer Wertigkeit sowie der Ausnutzung vorhandener Infrastruktur entsprochen. Was regelmäßig „Maßnahmen der Innenentwicklung sind, definiert § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB: „[...] die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung [...]“.</p> <p>Der Luftreinhalteplan enthält in den Abschnitten 5.3.2 und 5.3.3.3 förderliche Maßnahmen und Zielvorstellungen. Der Bebauungsplan kann hierbei freilich nur solche berücksichtigen, die einen bodenrechtlichen Bezug besitzen. Hervorzuheben sind hier drei Maßnahmen, die auch der Intention des Bebauungsplans entsprechen, und bereits in der Planbegründung aufgeführt werden. Erstens soll durch die Nähe zum Herner Bahnhof ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Plangebietsnutzenden dazu motiviert werden, den ÖPNV statt den Pkw zu nutzen. Würde eine weniger integrierte Lage insbesondere für den Standort der HSPV gewählt, würde sich der Anteil wiederum zugunsten MIV verschieben. Daraus würden im Ergebnis höhere Emissionen resultieren. Nichtsdestotrotz wäre es unsachlich und abwägungsfehlerhaft zu unterstellen, dass nicht auch ein signifikanter Anteil der zukünftigen Plangebietsnutzenden dennoch mit dem Pkw an- und abreisen wird. Daher wird - zweitens - der ruhende Verkehr der HSPV als mit Abstand größtem Verkehrsaufkommensverursacher im Plangebiet an einem einzigen festgelegten Standort gebündelt, um so den Parksuchverkehr und damit auch die dadurch bedingten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Drittens sieht der Bebauungsplan eine separate Fuß- und Radwegeverbindung zum Plan-</p>
--	---

<p>Die Größe der Hochschule ist für die vorgesehene Fläche zu überdimensioniert ausgelegt worden und sorgt für eine Steigerung der Versiegelung der Bodenfläche. Dies steht im Widerspruch mit den öffentlichen Belangen, diesen Stadtbereich vor einer Hitzeinselbildung (Klimaampel steht schon auf ROT) zu schützen. Eine Hochschule im Grünen gelegen wäre im Sinne des Klimawandels.</p>	<p>gebiet vor. Durch die Attraktivierung und Stärkung der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmenden soll ebenfalls eine Reduktion des MIV-Anteils erreicht werden, was gleichfalls den Maßnahmen und Zielen des Luftreinhalteplans entspricht.</p> <p>Die Ansichten der Einwender*Innen werden zur Kenntnis genommen. Wie sie zu der Erkenntnis gelangen, „die vorgesehene Fläche sei zu überdimensioniert ausgelegt worden“, erschließt sich nicht weiter. Zur Versiegelung des Hochschulgebiets wird auf Abschnitt 6.2.1 der Planbegründung verwiesen. Die GRZ von 0,9 ist ausschließlich für das Sondergebiet Hochschule festgesetzt. Der gesetzliche Orientierungswert beträgt 0,8 und liegt damit nur marginal darunter. In allen anderen Baugebieten des Bebauungsplans entsprechen liegen die GRZen - trotz innerstädtischer Lage und industrieller Vornutzung - darunter und entsprechen den jeweiligen Orientierungswerten der BauNVO. Das geplante Sondergebiet Hochschule weist allerdings auch aktuell eine faktische GRZ von 1,0 auf, da es zu 100% durch Betonplatten, Asphalt und ein Hallengebäude versiegelt ist. Insoweit wird dieser Bereich auch bei einer GRZ von 0,9 im Vergleich zum Ist-Zustand grundsätzlich entsiegelt. Die Interpretation der Einwender*Innen, die Hochschule sorgte für eine Steigerung der Versiegelung der Bodenfläche, ist somit objektiv falsch.</p> <p>Dass sich die vielen unterschiedlichen Belange widersprechen, welche im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind (vgl. dazu § 1 Abs. 6 und 7 BauGB), liegt auf der Hand und ist regelmäßig der Fall. Aus den in der Planbegründung genannten Erwägungen wird der höheren GRZ der Vorrang vor einer niedrigeren eingeräumt. Zur Klimaampel wird hier auszugsweise zitiert: „Der Klimacheck zeigt in dieser Planungsphase der frühzeitigen Beteiligung zunächst den Umfang der Handlungsnotwendigkeit aus Sicht der Klimafolgenanpassung auf. Anpassungsmaßnahmen werden nur dann berücksichtigt, wenn sie bereits konkret benannt sind. Im vorliegenden Fall wurde noch keine Anpassungsmaßnahme in die Bewertung einbezogen. Unter Beachtung der genannten Randbedingungen wird die Ausgangssituation als „ungenügend klimangepasst“ bewertet.“ Dies sollte verdeutlichen, warum die Klimaampel in dem damaligen frühen Planungsstadium ohne festgesetzte Maßnahmen (in jedem Fall) nur auf rot (E) stehen konnte. Zudem wird einerseits darauf hingewiesen, dass die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten gegen eine Hitzeinselbildung wirken und daher planungsrechtlich geregelt werden (siehe hierzu die textlichen Festsetzungen unter Nr. 5 im Bebauungsplan). Dies entspricht auch - neben weiteren Maßnahmen, die der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen vorbehalten bleiben sollen - den Empfehlungen des Klimagutachtens zum Planverfahren sowie den Hinweisen der städtischen „Handlungskarte Klimafolgenanpassung“. Dass eine im Grünen gelegene Hochschule entgegen der Auffassung der Einwender*Innen ganz im Gegenteil nicht im Sinne des Klimaschutzes wäre, da hierfür bislang unbeanspruchte Fläche im Außenbereich inklusive völlig neuer Infrastruktur baulich in Anspruch genommen werden müsste, sollte auch durch die bereits weiter oben getätigten Ausführungen hinreichend deutlich geworden sein.</p>
---	---

<p>Mit dem geplanten acht Stockwerke hohen Parkhaus und weiteren mehrstöckigen Gebäuden auf dem Plangelände wird das Ortsbild massiv beeinträchtigt. Der gesamte Bauplan in dieser Form verstärkt zusätzlich den urbanen Hitzeinseleffekt und widersetzt sich so den Anweisungen durch das Umweltbundesamt für einen klimagerechten Umbau von Städten. Mit diesem Bauvorhaben würde die Stadt Herne eine weitere Klimaerwärmung und Beeinträchtigung des Ortsbildes billigend in Kauf nehmen.</p> <p>Der B 238 erfüllt nicht die Auflage eines nachhaltigen und klimagerechten Umbaus der Stadt. Es steht sogar eine Waldfläche an der Schüchtermann-</p>	<p>Worauf diese Einwendung gestützt ist, wird nicht deutlich. Die unterschiedlichen Erwägungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs des Sondergebiets Hochschule in dieser Form und an dieser Stelle sind in der Planbegründung hinreichend dargelegt (siehe dort die Abschnitte 5, 6.5 und 6.7). Dass eine Beeinträchtigung des Ortsbildes zu befürchten wäre, ist diesseitig nicht nachvollziehbar. Die Ausführungen zur etwaigen Beeinträchtigung bzw. Nicht-Berücksichtigung des Stadt- und Ortsbildes treffen ebenfalls nicht zu. Für eine mögliche Beeinträchtigung des Ortsbildes ist nach ständiger Rechtsprechung nur auf städtebauliche Gesichtspunkte abzustellen, nicht etwa auf eine ggf. subjektiv ungewünschte ästhetische oder baugestalterische Wirkung eines Vorhabens (vgl. grundlegend dazu bspw. BVerwG Urt. v. 11. 5. 2000 – 4 C 14/98). Zudem muss das vorhandene Ortsbild eine gewisse, aus dem Üblichen herausragende Prägung, Wertigkeit und Schutzwürdigkeit für die Allgemeinheit bezogen auf einen größeren maßstabbildenden Bereich besitzen, um in diesem Sinne überhaupt beeinträchtigt werden zu können. Eine gewisse Einheitlichkeit oder Gleichartigkeit der Bestandsbebauung reicht nicht dafür nicht aus, welche im Übrigen in der Umgebung des Plangebiets auch nicht im Ansatz erkennbar ist. Die Bebauung im und um das Plangebiet ist - wie bereits in Abschnitt 3.2 der Planbegründung beschrieben - unter beinahe allen städtebaulichen Gesichtspunkten als ausgesprochen heterogen und diffus zu beurteilen. Was die Geschossigkeit betrifft, finden sich Gebäude zwischen einem und acht Geschossen. Zwar ist es richtig, dass sich die Geschossigkeit im nördlichen Plangebietsteil und unmittelbar daran angrenzend zwischen einem und dreieinhalb Geschossen bewegt. Der Bebauungsplan reagiert darauf jedoch bewusst und angemessen, indem er hier zunächst maximal drei zulässige Geschosse im Bereich ohne Baugebietsfestsetzung und daran anknüpfend drei bis vier zulässige Geschosse im Mischgebiet festsetzt. Die Erwägungen dafür sind im Abschnitt 6.2.2 der Planbegründung transparent und ausführlich dargelegt. Das Parkhaus befindet sich im rückwärtigen Bereich des Plangebiets, hinter den zukünftigen Lehr- und Verwaltungsgebäuden sowie neben einer großvolumigen Lager- und Logistikhalle und grenzt an die ca. 70 Meter breite Bahntrasse an. Inwieweit in dieser Konstellation eine Beeinträchtigung oder Nicht-Berücksichtigung des Stadt- und Ortsbildes anzunehmen sein sollte, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Dass aus dem Bebauungsplan Nr. 238 bzw. seiner Umsetzung ganz entgegen der Auffassung der Einwender*Innen keine „massive“ Verstärkung eines Hitzeinseleffektes resultiert, wurde insbesondere durch das Klimagutachten im Planverfahren ermittelt und bewertet. Die wesentlichen Ergebnisse sind auch in Abschnitt 9.4 der Planbegründung zusammenfassend dargestellt und beinhalten im Wesentlichen, dass sich das Vorhaben weder mikro- noch mesoklimatisch nennenswert auswirkt. Teilweise kommt es sogar zu kühleren Oberflächen- und Lufttemperaturen infolge der Schatten der neuen Gebäude, wozu auch der Schatten des Parkhauses zählt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind für den Bebauungsplan Nr. 238 aber nicht weiter relevant. Welche „Auflage eines nachhaltigen und klimage-</p>
---	--

<p>straße mit 3,5 ha zu Disposition, um mehr Baufläche für eine Mischung aus Wohnen Dienstleistung und Gewerbenutzung zu erhalten. Die geplanten Bauvorhaben müssen eine Verbesserung der Klimaschutzmassnahmen realisieren und nicht eine Verschlechterung.</p> <p>Die Werte von Grundstücken, Bebauungen und Wohnungen im direkten Umfeld werden durch die geplanten Bauvorhaben sinken. Durch den zusätzlichen Lärm und Verkehr wird der Wohnwert abgesenkt. Es ist zu erwarten, dass der jahrelange Baulärm durch die Bauvorhaben weitere Wertminderungen nach sich ziehen wird.</p>	<p>rechten Umbaus der Stadt“ hier gemeint sein soll, wird nicht deutlich. Die angesprochene Waldfläche an der Schüchtermannstraße liegt weit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und besitzt eine Größe von 1,2 statt 3,5 ha, wie von den Einwender*Innen fälschlicherweise behauptet.</p> <p>Dass eine Wertminderung der Immobilien im Plangebietsumfeld als Folge der Flächenentwicklung eintreten wird, mag der subjektiven Befürchtung der Einwender*Innen entsprechen. Nachvollziehbare Belege oder Tatsachen für diese Annahme werden ihrerseits jedoch nicht angeführt. Sofern die Konversion einer Industriebranche - wie im vorliegenden Fall und auch unter Berücksichtigung eines zusätzlich induzierten Verkehrsaufkommens - durch höherwertige und wohnverträgliche Nutzungen vorbereitet wird und erfolgt, resultiert daraus in der Regel sogar vielmehr eine nachweisliche Steigerung der Bodenwerte. Diese fällt zwar je nach Einzelfall unterschiedlich stark aus, lässt sich jedoch anhand der historischen Bodenwertentwicklung laut BORIS.NRW belegen. Anzumerken ist, dass hierbei nicht genau differenziert werden kann, welchen Anteil die jeweilige städtebauliche Entwicklung im Umfeld auf die Bodenwertsteigerung hatte und welcher Anteil der allgemeinen Bodenwertsteigerung zuzuschreiben ist. Wesentlich ist, dass keine der vergleichsweise untersuchten Entwicklungen einen negativen Einfluss auf den Wert der Grundstücke und Immobilien hatte. Als Vergleichsfälle herangezogen wurden flächen- und nutzungsmäßig großmaßstäbliche, gemischte bis gewerbliche Entwicklungsprojekte mit einem deutliche Mehr an prognostiziertem Verkehrsaufkommen sowie das unmittelbar umliegende Umfeld, in erster Linie geprägt durch Wohn- und Mischbebauung. So erhöhten sich etwa die durchschnittlichen Bodenwerte im direkten Umfeld der großen Dortmunder Konversionsprojekte Phoenix See und Phoenix West - welche im Übrigen über viele Jahre als eine der größten Baustellen Europas galten - zwischen 2011 und 2022 je nach angrenzender Nachbarschaft von 205 auf 320 € je qm, von 240 auf 410 € je qm (wohlge-merkt in dem Bereich, der am nächsten an der neuen, sehr dichten und gemischten Nutzung des Hafens am Phoenix See liegt) und von 200 auf 490 € je qm.</p> <p>Ein weiteres Dortmunder Konversionsbeispiel, das als geeigneter Vergleich herangezogen werden kann, ist die Entwicklung am südlichen, mehrere Jahre brachliegenden Industriedafen, da der Effekt hier besonders deutlich wird. Nach einer prinzipiellen Stagnation des Bodenwertes angrenzender Bereiche zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich dieser dort mit der gleichzeitig einsetzenden Konversion erheblich von 170 auf 310 € je qm zwischen 2019 und 2022. Die Planungen für das neue Dienstleistungsquartier mit mindestens 4.100 Arbeitsplätzen begannen 2017. Auch in Herne finden sich Beispiele, wobei hier sogar unattraktivere und emittierende gewerblich-industrielle Nutzungen mit verhältnismäßig hohem Schwerlastaufkommen im Umfeld angesiedelt wurden: Zu nennen ist hier etwa die gewerbliche Entwicklung auf dem Wanit-Gelände sowie die südlich angrenzende Ansiedlung der Firma Nordfrost und weiterer Gewerbenutzungen in der Nähe des Malakowturms Anfang und Mitte der 2010er Jahre. In den unmittelbar benachbarten Wohngebieten entwickelten sich die Bodenwerte laut BORIS.NRW zwischen</p>
--	--

<p>Dieses Bauprojekt steht nicht im Einklang mit der Erreichung der europäischen Klimaziele und Erhaltung der Artenvielfalt. Wo ist die angekündigte grünste Stadt im Ruhrgebiet?</p> <p>Wir fordern Sie auf den Bebauungsplan noch einmal zu überprüfen und zu ändern.</p>	<p>2011 und 2022 von 130 auf 215 € je qm bzw. von 175 auf 280 € je qm. Die Liste an Beispielen ließe sich noch verlängern, um den Sachverhalt zu verdeutlichen. Warum sich die Lage im Fall der Entwicklung des FunkenbergQuartiers anders darstellen sollte, ist sachlich und fachlich nicht erkennbar. Wie die angeführten Beispiele zeigen, ändert auch mitunter länger andauernder Baulärm als temporäre Erscheinung daran nichts.</p> <p>Was die Befürchtung anbelangt, der Wohnwert werde durch die Entwicklung gesenkt, verhält es sich nach diesseitiger Einschätzung ähnlich. Zwar kommt es, wie hinlänglich untersucht und beschrieben, im Bereich der Grundstücke der Einwohner*Innen prognostisch zu einem höheren Verkehrsaufkommen und damit auch zu höheren Verkehrslärmimmissionen infolge der Planumsetzung. Einerseits sind diese jedoch für sich genommen gering und vor dem Hintergrund der plankonzeptleitenden Erwägungen vertretbar, wie bereits in der Planbegründung und weiter oben beschrieben. Andererseits kann - selbst ohne Bebauungsplan - das gesamte Entwicklungsareal des FunkenbergQuartiers bereits heute insbesondere durch verschiedenste Gewerbebetriebe nachgenutzt werden. Dabei wären im Rahmen der Vorhabenzulassung voraussichtliche Zwischenwerte i.S.d. Abschnitts 6.7 der TA Lärm aufgrund des bestehenden Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe in der vorliegend städtebaulichen Situation zu bilden. Im Ergebnis wäre auch insoweit mit einer Verkehrs- und Gewerbelärmzunahme im Umfeld zu rechnen. Aus hiesiger Sicht ist es zudem objektiv verkürzt, einen Wohnwert allein auf das Kriterium eines steigenden Verkehrsaufkommens zu reduzieren. Der Wohnwert wird durch deutlich mehr Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise auch das städtebauliche Erscheinungsbild, das Image eines Quartiers, die Nachbarschaft, Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitinfrastruktur, die Ausstattung mit öffentlichen Räumen sowie die Verkehrsanbindung. Diese Faktoren verbessern sich aller Voraussicht nach im Zuge der Flächenkonversion allesamt bei sachlicher Würdigung.</p> <p>Die Ansichten werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>7. Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit</p> <p>Aufgrund der mehrfachen Überlagerung unterschiedlicher Schallquellen (Straßen, Eisenbahnstrecken; Gewerbebetrieb und der Mischgebiete) besteht im B-Plangebiet und seiner Umgebung bereits eine erhebliche Vorbelastung der hier wohnenden Menschen durch Umgebungslärm. Die zum B-Plan im Auftrag der Stadt Herne erstellte 'Schalltechnische Untersuchung' beschreibt das Problem zusammenfassend wie folgt (S. 48):</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Die wörtliche Wiedergabe der wesentlichen Ergebnisse der zwischenzeitlich fortgeschriebenen schalltechnischen Untersuchung zum Stand der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs aus 2022 wird registriert.</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<ul style="list-style-type: none">• „An fast allen Gebäuden entlang der untersuchten Straßen sind die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) bereits im Analysefall überschritten. Am Haus Westring 200 wurden die höchsten Beurteilungspegel mit maximal 72/65 dB(A) tags/nachts errechnet.• Durch die allgemeine Verkehrsentwicklung im Prognose-Nullfall steigt der Beurteilungspegel maximal um 0,5 dB(A) tags/nachts. Der höchste Beurteilungspegel liegt weiterhin bei maximal 72/65 dB(A) tags/nachts am Haus Westring 200.• Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Planung im Prognose-Planfall 2 steigt der Beurteilungspegel im Verlauf der meisten Straßen nur marginal um maximal 0,5 dB(A) tags und um 0,6 dB(A) nachts. Aufgrund der geringeren Vorbelastung auf den Straßen Viktoriastraße und Schüchtermannstraße als auf den Hauptverkehrsstraßen steigen die Beurteilungspegel dort um bis zu 3,6 dB(A) tags/nachts. Entlang der Eschstraße und Roonstraße sinken die Beurteilungspegel teilweise um bis zu 0,3/0,2 dB(A) tags/nachts. Dies ist die Folge von Verkehrsverlagerungen. Im Prognose-Planfall 2 liegen die Beurteilungspegel maximal bei 73/65 dB(A) tags/nachts.• Die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) tags/nachts ist an den Gebäuden entlang der Straßen Westring und Bismarckstraße in allen drei Situationen überschritten.• Städtebauliche Missstände sind teilweise vorhanden, da die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts im Prognose-Planfall 2 insbesondere im Nachtzeitraum an wenigen Stellen im Untersuchungsbereich überschritten wird. Immerhin wird die Grenze von 75/65 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum nicht überschritten.• Minderungsmaßnahmen entlang der L 551 sind erforderlich. Über die Art ist noch abzuwägen.“ <p>In der Begründung zum Bebauungsplan 'Schüchtermannstraße' konzipiert die Stadt Herne ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen an übermäßig betroffenen Gebäuden und keine aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Quellen der Lärmbelastung zur allgemeinen Lärminderung. Die minimalen passiven Maßnahmen durch baulichen Schallschutz reichen nur aus, um die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung knapp zu unterschreiten. Die schalltechnische Untersuchung konstatiert hierzu: „Insgesamt ist festzustellen, dass der Bebauungsplan aus schalltechnischer Sicht realisierbar ist.“</p> <p>Aus städtebaulicher Sicht behandelt die Begründung zum B-Plan die erforderliche Lärmvorsorge unzureichend. Der B-Plan sollte besser zum Anlass</p>	<p>Die Einwender*Innen scheinen das schalltechnische Konzept des Bebauungsplans sowie auch die getroffenen Schutzmaßnahmen im Einzelnen nicht hinreichend zu durchdringen. Zunächst trifft es nicht zu, dass „ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen an übermäßig betroffenen Gebäuden“ vorgesehen werden. So reagiert die Planung bereits bewusst mit ihrer räumlichen Nutzungsverteilung im Plangebiet und Nutzungsausschlüssen in einzelnen Baugebieten auf die südliche Bahntrasse als größte Immissionsquelle (siehe dazu Abschnitt 6.7 der Planbegründung). Zudem wirken die zukünftigen Gebäude dort schallabschirmend für die dahinterliegenden Grundstücke und Gebäude, zu denen auch die Nachbarschaft zählt. Zurzeit existiert diese Abschirmungswirkung (abgesehen von der Bauruine auf dem Grundstück Baumstraße 24) nicht. Auch die Auffassung der</p>
---	--

<p>genommen werden, eine allgemeine Verkehrsberuhigung in dem betroffenen Stadtviertel zu initiieren und zumindest keine Verschlechterung der Lärmbelastung für die betroffenen Bürger zu verursachen.</p> <p>Es sollte ein Konzept zur Verkehrsberuhigung im gesamten B-Plangebiet sowie der externen Haupt-Zuwegungen erstellt werden, damit sich die Lärm-betroffenheit und Verkehrssicherheit für die Anwohner nicht verschlechtert (s. a. Kap. zur Kumulierung).</p>	<p>Einwender*Innen, die „minimalen passiven Maßnahmen“ reichten lediglich aus, „die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung knapp zu unterschreiten“, ist unzutreffend und lässt mangelnde Sachkenntnis vermuten. Für dieses Ziel müssten im Großteil des Plangebiets mit Ausnahme einiger Gebietsrandbereiche gar keine Maßnahmen festgesetzt werden. Die Festsetzungen werden überwiegend vielmehr zugunsten der Lärmimmissionsvorsorge für Wohnen, Arbeiten und die Bildungseinrichtung getroffen.</p> <p>Inhaltlich knüpfen sie größtenteils an die DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Ausgabe Januar 2018, an. Bereits in der Einleitung der DIN wird ausgeführt, dass es ihr dabei jeweils um einen Schallpegel geht, „der nicht gesundheitsgefährdend ist <i>und</i> [eigene Hervorhebung] bei dem zufriedenstellende Nachtruhe-, Freizeit- und Arbeitsbedingungen sichergestellt sind“ (ebd.). Zugunsten der Lärmvorsorge für Wohnnutzung zur Nachtzeit durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen sowie zum Schutz der Außenwohnbereich tagsüber gehen die Festsetzungen sogar deutlich über das in vielen Regelwerken geforderte Maß hinaus. Auch dies ist in Abschnitt 6.7 der Planbegründung hinlänglich dargelegt und erläutert. Diese Maßnahmen betreffen im Übrigen auch nicht nur „übermäßig betroffene Gebäude“, wie fälschlich behauptet wird. Grundsätzlich erfassen die Festsetzung alle Bereiche des Plangebiets für den worst-case, welcher regelmäßig heranzuziehen ist. Schließlich wurden auch aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht gezogen, sachgerecht geprüft und abgewogen (siehe dazu Abschnitt 6.7 der Planbegründung). Daher können die vorgebrachten Einwände diesseits nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Inwieweit der Bebauungsplan „eine allgemeine Verkehrsberuhigung in dem betroffenen Stadtviertel initiieren“ können und wie ein „Konzept zur Verkehrsberuhigung im gesamten B-Plangebiet“ aussehen sollte, ist nicht klar und wird von den Einwender*Innen auch nicht ansatzweise substantiiert weiter ausgeführt. Erstens sollte klar sein, dass prinzipiell jede bauliche Nutzung - und sei es nur ein einziges Einfamilienhaus - grundsätzlich mehr Verkehr im Verhältnis zum jetzigen, weitestgehend brachliegenden Zustand des Plangebiets induziert. Daher kann es immer nur um die abwägende Würdigung der potentiellen Verkehrsauswirkungen im Widerstreit mit gegenläufigen Belangen und die bauleitplanerische Minderung (ggf. Minimierung) dieser Auswirkungen gehen. Dies versucht der Bebauungsplan zusammengefasst mit mehreren Maßnahmen. Erstens soll mit der integrierten, bahnhofsnahe Standortwahl ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Quartiersnutzer*Innen dazu motiviert werden, das sehr gute ÖPNV-Angebot zu nutzen. So sollen möglichst viele Kfz-Fahrten vermieden werden, was an weniger integrierten Standorten nicht der Fall wäre. Zweitens soll über die öffentliche Erschließung des Plangebiets von mehreren Seiten der MIV möglichst verteilt werden. Würde der Verkehr nicht entzerrt, käme es infolgedessen an den übrigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten zu mehr Stau und Stehzeiten im Verkehrsablauf und damit schließlich zu längeren Fahrtzeiten und länger andauernden Emissionen. Drittens wird der ruhende Verkehr der HSPV als mit Abstand größtem</p>
---	--

<p>Der Neuverkehr aus der Nutzung der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen (HSPV) innerhalb des SO-Gebietes von 2.232 Studierenden-Pkw soll in einem bis zu 8-geschossig zu errichtenden Parkhaus untergebracht werden. Dies ist von der städtebaulichen Konzeption schwer nachzuvollziehen und trägt zur Überprägung des</p>	<p>Verkehrsaufkommensverursacher im Plangebiet an einem einzigen festgelegten Standort gebündelt, um so den Parksuchverkehr und damit auch die dadurch bedingten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Viertens sieht der Bebauungsplan eine separate Fuß- und Radwegeverbindung zum Plangebiet vor. Durch die Attraktivierung und Stärkung der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmenden soll ebenfalls eine Reduktion des MIV-Anteils erreicht werden.</p> <p>Im Kontext dieser Einwendung ist auch darauf hinzuweisen, dass der Bebauungsplan mangels bodenrechtlichem Bezug keine (verkehrs-)ordnungsrechtlichen, verhaltensbezogenen oder organisatorischen Regelungen treffen kann. Davon scheinen die Einwender*Innen jedoch auszugehen. Nichtsdestotrotz können Maßnahmen aus diesen Fach- und Rechtsbereichen flankierend in Betracht gezogen werden, dann jedoch nachgelagert in den einzelnen Genehmigungsverfahren und Maßnahmenplanungen. Dazu zählt bspw. auch die Lärmaktionsplanung. Was die lärmtechnisch kritischen Werte angeht, finden sich diese - aufgrund der erheblichen Vorbelastung im Analysefall und Prognose-Nullfall gleichermaßen wie im Prognose-Planfall - im Bereich des Westrings zwischen der Autobahnauffahrt zu A 42 und dem Bahnhofplatz / Cranger Straße sowie im Bereich des Bahnhofplatzes bis zum Kreisverkehrsknotenpunkt mit der Bahnhofstraße. Die Stadt Herne hat die Lärmsituation in der Vergangenheit bereits erkannt und 2018 als Aktionsbereiche 14 und 15 in den „Lärmaktionsplan für die Stadt Herne“ aufgenommen. Die Aktionsbereiche enthalten jeweils konkrete Beschreibungen und zu prüfende Lärminderungsmaßnahmen. Im Bereich der Bismarckstraße wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt. Im Jahr 2022 hat die Verwaltung die zugrundeliegende Lärmkartierung aktualisiert (sog. „4. Runde“), worauf aufbauend nun auch die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben werden soll. Die zu prüfenden Maßnahmen führen bereits jeweils einzeln für sich betrachtet in der Regel zu einer Lärmimmissionsminderung um mehrere Dezibel (vgl. Kapitel 8.1 des LAP). Die planbedingte Zunahme hingegen beträgt im Bereich der genannten Streckenabschnitte in der Regel höchstens 0,2 dB(A) und am Kreisverkehr Bahnhofplatz wegen des Knotenpunktzuschlags ausnahmsweise bis zu 0,4 dB(A). Damit liegen diese Werte sehr deutlich unterhalb der menschlichen Wahrnehmbarkeitsschwelle. Am bisher planunabhängig höchsten belasteten Immissionsort (Bereich Westring 200 und angrenzende Gebäude) ist infolge der geplanten Umbaumaßnahme des Knotenpunktes Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz zudem eine Abrückung des Kfz-Verkehrs auf diesem Abschnitt des Westrings zugunsten einer Radverkehrsanlage zu erwarten. Dadurch sinkt der Beurteilungspegel hier im Ergebnis sogar um Werte zwischen 1,0 und 2,2 dB(A) auf 69/61 dB(A) tags/nachts.</p> <p>Aus welchen verschiedenen Erwägungen der ruhende Verkehr der HSPV an dieser Stelle und in dieser Form gebündelt untergebracht werden soll, ist an so vielen Stellen der Planbegründung erläutert worden, dass an dieser Stelle darauf verzichtet wird. Für eine mögliche Beeinträchtigung des Stadt- bzw. Ortsbildes ist nach ständiger Rechtsprechung nur auf städtebauliche Gesichtspunkte abzustel-</p>
---	--

<p>gesamten angrenzenden Gebäudebestandes bei. Auswirkungen auf das Stadtbild hätten berücksichtigt werden müssen.</p> <p>Bei einer fußläufigen Nähe der HSPV zum Bahnhof Herne < 1 km sollte es einem Großteil der Auszubildenden auch zuzumuten sein, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Die für das Parkhaus vorgesehene Fläche könnte z.B. besser als grüner Park mit Bäumen zum Schattenspenden und zur Luftverbesserung genutzt werden.</p> <p>Schutzgut Wasser</p> <p>Zur Entwässerung des B-Plangebietes enthält die Begründung lediglich die Angabe: „Die Abwasserbeseitigung wird für die neu hinzutretende Bebauung im Trennsystem erfolgen.“ Auch der Umweltbericht enthält nur allgemeingültige, keine spezifischen Hinweise zum Umgang mit Starkregen (z.B. Entsie-</p>	<p>len, nicht etwa auf eine ggf. subjektiv ungewünschte ästhetische oder baugestalterische Wirkung eines Vorhabens (vgl. grundlegend dazu bspw. BVerwG Urt. v. 11. 5. 2000 – 4 C 14/98). Zudem muss das vorhandene Ortsbild eine gewisse, aus dem Üblichen herausragende Prägung, Wertigkeit und Schutzwürdigkeit für die Allgemeinheit bezogen auf einen größeren maßstabbildenden Bereich besitzen, um in diesem Sinne überhaupt beeinträchtigt werden zu können. Eine gewisse Einheitlichkeit oder Gleichartigkeit der Bestandsbebauung reicht nicht dafür nicht aus, welche im Übrigen in der Umgebung des Plangebiets auch nicht im Ansatz erkennbar ist.</p> <p>Die Bebauung im und um das Plangebiet ist - wie bereits in Abschnitt 3.2 der Planbegründung beschrieben - unter beinahe allen städtebaulichen Gesichtspunkten als ausgesprochen heterogen und diffus zu beurteilen. Was die Geschossigkeit betrifft, finden sich Gebäude zwischen einem und acht Geschossen. Zwar ist es richtig, dass sich die Geschossigkeit insbesondere im nördlichen Plangebietsteil und unmittelbar daran angrenzend zwischen einem und dreieinhalb Geschossen bewegt. Der Bebauungsplan reagiert darauf jedoch bewusst und angemessen, indem er hier zunächst maximal drei zulässige Geschosse im Bereich ohne Baugebietsfestsetzung und daran anknüpfend drei bis vier zulässige Geschosse im Mischgebiet festsetzt. Die Erwägungen dafür sind im Abschnitt 6.2.2 der Planbegründung transparent und ausführlich dargelegt. Das Parkhaus befindet sich im rückwärtigen Bereich des Plangebiets, hinter den zukünftigen Lehr- und Verwaltungsgebäuden sowie neben einer großvolumigen Lager- und Logistikhalle und der Bauruine Baumstraße 24 und grenzt an die ca. 70 Meter breite Bahntrasse an. Inwieweit in dieser Konstellation eine Beeinträchtigung, Nicht-Berücksichtigung oder Überprägung des Stadt- und Ortsbildes anzunehmen sein sollte, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt, die fußläufige Entfernung zum Herner Bahnhof beträgt sogar nur rund 300-350 Meter. Unter anderem daher wurde in Abstimmung mit dem Verkehrsgutachter auch angenommen, dass ein erheblicher Anteil der Auszubildenden bzw. Studierenden mit dem ÖPNV an- und abreisen wird. Dass eine Fläche städtebaulich auch immer alternativ genutzt werden kann, wie die Einwender*Innen hier vorschlagen, liegt auf der Hand. An dieser Stelle soll jedoch aus den hinreichend in der Planbegründung dokumentierten Gründen der ruhende Verkehr der HSPV gebündelt untergebracht werden. Die Fläche müsste dafür auch unabhängig von den Geschossen eines Parkhauses in Anspruch genommen werden. Im Übrigen spendet auch ein Parkhaus erheblichen Schatten mit den damit verbundenen kühlenden Effekten, wie auch aus den Ergebnissen der Klimasimulation zum Bebauungsplan hervorgeht.</p> <p>Vollständig zitiert lautet die Passage in der Begründung „Die Abwasserbeseitigung wird für die neu hinzutretende Bebauung im Trennsystem erfolgen. Unter den neuen öffentlichen Verkehrsflächen wird hierfür ein ausreichend dimensionierter Stauraum angelegt, in den gedrosselt eingeleitet und von dort aus weiter in den</p>
--	---

<p>gelung und Begründung). Fachlich angemessen wäre ein gesondertes Gutachten zur Siedlungswasserwirtschaft unter Berücksichtigung des Klimawandels, das Bemessungsgrundlagen für voraussichtlich anfallendes Niederschlagswasser auch bei Extremsituationen schafft und Hinweise zur schadlosen Behandlung / Rückhaltung / Versickerung des Niederschlagswassers gibt. Ein Entwässerungs-/Rückhaltekonzept liegt dem Umweltbericht zum Zeitpunkt der Fertigstellung nicht vor, die Auswirkungen einschließlich der Auswirkungen auf Unterlieger können somit nicht bewertet werden.</p> <p>Auswirkungen auf das Schutzgut Klima / Luft</p> <p>Die Bewertung der Luftschadstoffsituation nimmt Bezug auf den grobskaligen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet aus 2011. Der Luftreinhalteplan und die zugrundeliegenden Belastungskarten aus 2009 sind älter als 10 Jahre. Eine aktuelle Einordnung der Hintergrundbelastung wurde nicht vorgenommen. Im Umweltbericht Kap. 5.6, Seite 65 wird kein Bezug zu den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens und der Zunahme des Verkehrs genommen. Ein eigenständiges Luftschadstoffgutachten bzw. eine aktuelle Abschätzung der lufthygienischen Situation liegt nicht vor (s. hierzu auch die Aussagen zum Kap. 12 Kumulierung). Die im Umweltbericht getroffene Bewertungsaussagen, dass „keine erhebliche Belastung der Luft mit Schadstoffen zu erwarten ist“ kann so nicht nachvollzogen werden.</p>	<p>Ostbach unterhalb der Baumstraße abgeführt wird“ (ebd. S. 47). Es stellt sich die Frage, warum dies zu beanstanden ist. Auf der Ebene der Bauleitplanung genügt es mit Blick auf die Entwässerung regelmäßig, dass diese möglich ist und kein Vollzugshindernis darstellt. Dies ist hier in Übereinstimmung mit den Aussagen der Stadtentwässerung Herne als zuständigem Entsorgungsträger der Fall. Überflutungsnachweise nach DIN 1986-100 sind im Rahmen der Bauleitplanung jedenfalls nicht unmittelbar relevant, sondern erst bei der Vor- und Ausführungsplanung der öffentlichen Flächen sowie der nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht möglich und notwendig.</p> <p>Auch wenn aufgrund der Flächennutzungskonkurrenzen sowie der mangelnden Versickerungsfähigkeit des Bodens keine oberflächennahen Retentions- und Versickerungsflächen geplant sind, berücksichtigt der Bebauungsplan dennoch abflussmindernde Maßnahmen. Jedenfalls im Mischgebiet, im SO Hochschule und im GEE werden die bislang fast vollständig versiegelten Flächen teils entsiegelt. Rückhaltung und Verdunstung werden über die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten aufgegriffen und planungsrechtlich umgesetzt (siehe hierzu die textlichen Festsetzungen unter Nr. 5 im Bebauungsplan). Zudem werden entsprechende Maßnahmen auch auf den zukünftig neuen öffentlichen Verkehrsflächen im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt, auch wenn sie zugunsten der Flexibilität nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind.</p> <p>Eine aktuelle Einordnung der Hintergrundbelastung wurde vorgenommen. Wörtlich heißt es in der Stellungnahme der unteren Immissionsschutzbehörde zur frühzeitigen Beteiligung: „Als wesentliche Emissionsquellen im Planbereich kommen Gebäudeheizungen und der Kfz-Verkehr in Betracht. Eine industrielle/gewerbliche Nutzung ist nicht mehr gegeben. Kleingewerbliche Nutzungen sind allerdings nicht auszuschließen. Ein verkehrlicher Hotspot ist im Planbereich selbst oder im umgebenden Bereich nicht bekannt. Messwerte über die Immissionsbelastung im Planbereich liegen nicht vor, von einer besonderen Belastungssituation ist nicht auszugehen. Grundsätzlich ist eine ballungsraumtypische Luftbelastung anzunehmen, wie sie von den LANUV Messstationen für den städtischen Hintergrund repräsentiert werden.“ Die Untere Immissionsschutzbehörde besitzt hier als fachlich zuständige Stelle eine Einschätzungsprerogative. In Herne existiert eine Messstation des LANUV NRW für die Überwachung der Luftqualität, und zwar auf der Recklinghauser Straße zwischen der Dorstener Straße und der A 42. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ist hier mit derjenigen auf dem Westring im Prognose-Planfall vergleichbar. Seit 2016 wird dort allerdings keine Feinstaubmessung mehr durchgeführt, weil die Grenzwerte bereits seit 2013 - bei stetig steigender Luftqualität - ohne Unterbrechung eingehalten wurden. Auch die dort noch gemessenen NO₂ Werte werden mittlerweile regelmäßig eingehalten. Daher ist im Nahbereich des Plangebiets nicht von einer übermäßig hohen Belastungssituation oder gar der Gefahr einer Grenzwertüberschreitung auszugehen, auch nicht unter Berücksichtigung des potentiell hinzutretenden Verkehrs. Luftqualität</p>
---	---

	<p>und Lufthygiene verbessern sich in ganz NRW seit Jahren kontinuierlich. Das Umweltministerium NRW führt für das Basisjahr 2020 zusammenfassend aus:</p> <p>„Die Ergebnisse der Luftqualitätsüberwachung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) zeigen eine deutliche und stetige Verbesserung der Luftqualität. Im Jahr 2020 konnten erstmals in ganz Nordrhein-Westfalen alle Luftqualitätswerte eingehalten werden. Erstmals lag damit auch der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) an allen 124 Standorten unter dem zum Schutz der menschlichen Gesundheit gültigen Grenzwert von 40 µg/m³. Auswertungen des LANUV zeigen, dass Corona-bedingte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens bezogen auf den Jahresmittelwert nur einen geringen Effekt hatten. Während 2019 noch 16 Probenahmestellen in 8 Kommunen einen Jahresmittelwert von mehr als 40 µg/m³ aufwiesen, wurde in 2020 in den Städten Dortmund, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Köln, Oberhausen und Wuppertal der NO₂-Jahresgrenzwert erstmalig eingehalten. Der Jahresmittelwert der Verkehrs-Messstationen im LANUV-Messnetz sank durchschnittlich um etwa 17 % im Vergleich zum Vorjahr 2019.</p> <p>Ebenso hat sich die Belastung der Luft in Nordrhein-Westfalen bei anderen Schadstoffen im Jahr 2020 weiter verringert. Für Feinstaub (PM₁₀) wurde neben dem EU-Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m³) an allen 64 Probenahmestellen auch der Tagesmittel-Grenzwert (50 µg/m³ bei 35 zulässigen Überschreitungen) eingehalten. Für PM_{2,5} wurde der europaweit geltende Grenzwert von 25 µg/m³ erneut an allen 26 NRW-Messstationen bei abnehmendem Belastungstrend sicher eingehalten. Für Benzol (C₆H₆) und Schwefeldioxid (SO₂) wurden im Jahr 2020 in Nordrhein-Westfalen die Grenzwerte wie seit vielen Jahren deutlich unterschritten. Für Ozon (O₃) wurde der Informationsschwellenwert von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter an 9 Tagen überschritten. Überschreitungen des Alarmwerts von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter als Stundenmittelwert traten im Jahr 2020 nicht auf.</p> <p>Auch für Konzentrationen der gesundheitlich relevanten Staubinhaltsstoffe Blei (Pb), Arsen (As), Kadmium (Cd) und Nickel (Ni) in der Umgebungsluft wurden im Jahr 2020 die Grenzwerte sicher eingehalten. Insgesamt sind die Konzentrationen von Metallen im PM₁₀ in NRW als gering einzustufen. An der Messstation Bottrop-Welheim, in der Nähe einer Kokerei, wurde der Zielwert von 1 ng/m³ für den PM₁₀-Inhaltsstoff Benzo[a]pyren (BaP), der als Leitkomponente für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) dient, nach Überschreitungen in den Vorjahren eingehalten. Dabei war eine Reduktion von 2,3 ng/m³ in 2019 auf 1,1 ng/m³ in 2020 zu verzeichnen. An den übrigen Messorten des Messnetzes (Industrie, Verkehr, Hintergrund) lagen die Werte für BaP zwischen 0,1 – 0,3 ng/m³.“ (https://www.umwelt.nrw.de/umwelt/umwelt-und-gesundheit/luft/luftqualitaetsueberwachung, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Dieser Trend hat sich auch zwischenzeitlich im Jahr 2021 weiter fortgesetzt (vgl. dazu die Pressemitteilung des Umweltministeriums NRW vom 04.04.2022 unter</p>
--	--

	<p>https://www.umwelt.nrw.de/presse/detail/luftqualitaet-2021-in-nordrhein-westfalen-positive-entwicklung-setzt-sich-fort-1649082871, abgerufen am 13.09.2022).</p> <p>Was den Anteil verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen betrifft, leisten immer umweltfreundlichere und effizientere Verbrennungsmotoren in den letzten Jahrzehnten sowie insbesondere der rasch steigende Anteil an Elektroautos in den letzten Jahren einen großen Beitrag zu jener stetig steigenden Luftqualität. Betrug der Anteil an E-Pkw und Hybrid-Pkw zum 01.01.2018 noch 0,6 % am gesamten zugelassenen Pkw-Bestand in Deutschland, hat sich dieser mit 4,7 % zum 01.01.2022 in vier Jahren in etwa verachtfacht. Dieser Trend wird sich aufgrund konzentrierter politischer Bestrebungen und Maßnahmen (vgl. dazu übersichtshalber https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896, abgerufen am 13.09.2022) auch in Zukunft und voraussichtlich noch verstärkt fortsetzen. Das indizieren auch die monatlich veröffentlichten Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes hin, denen zufolge Pkw mit Elektroantrieben einen Anteil von 28,6 % an den Neuzulassungen im August 2022 besaßen.</p> <p>Die meisten getroffenen Prognosen gehen von einem Anteil von rund 25 % der Elektroautos am gesamten Pkw-Bestand in Deutschland bis 2030 aus. Legt man diese Annahme sowie die im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan 238 ermittelten DTV-Zahlen im Plangebietsumfeld sowie die prognostizierten Zusatzverkehre zugrunde, lässt sich daraus eindeutig - trotz des steigenden Verkehrsaufkommens - eine erhebliche Abnahme verkehrsbedingter Abgasemissionen und damit auch eine bessere Luftqualität ableiten.</p> <p>Zur konkreten Einordnung der örtlichen lufthygienischen Hintergrundbelastung wird zudem nicht nur auf die oben zitierte Stellungnahme der unteren Immissionschutzbehörde im Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB verwiesen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen können auch in Analogie zur einzigen Herner Messstation des LANUV NRW für die Überwachung der Luftqualität eingeordnet und bewertet werden. Diese findet sich auf der Recklinghauser Straße zwischen der Dorstener Straße und der A 42. Seit 2016 wird dort keine Feinstaubmessung mehr durchgeführt, weil die Grenzwerte bereits seit 2013 - bei stetig steigender Luftqualität - ohne Unterbrechung eingehalten wurden. Auch die dort heute noch gemessenen NO₂ Jahresmittelwerte werden mittlerweile regelmäßig eingehalten. Die vorzufindende durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der Recklinghauser Straße entspricht laut Angaben des LANUV in etwa der DTV auf dem Westring zwischen der Autobahnauffahrt und dem Knotenpunkt mit der Cranger Straße und dem Bahnhofplatz im relevanten Prognose-Planfall 2 der Verkehrsuntersuchung. Die meisten weiteren Parameter, die einen Einfluss auf die verkehrsbedingte lufthygienische Situation haben, sind ebenfalls vergleichbar oder sind im Falle des Westring sogar günstiger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei beiden Straßen handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Beide Straßen liegen mit ihren relevanten Abschnitten zwischen Autobahnen, Bundesstraßen, Bahntrassen und vielbefahrenen Kreuzungsbereichen • Recklinghauser Straße wie auch Westring besitzen vier Fahrspuren mit baulicher Trennung in der Mitte und zusätzlichen Abbiegespuren • die Verkehrsflächenbreite beträgt brutto ca. 27 (Recklinghauser Str.) bzw. 26 (Westring) Meter • zwischen den straßenzugewandten Gebäudefassaden liegen ca. 32 (Recklinghauser Str.) bzw. 36 (Westring) Meter • Beide Straßenabschnitte sind gekennzeichnet von überwiegend geschlossener, mehrgeschossiger Straßenrandbebauung • Beide Straßen verlaufen in Nord-Süd-Richtung, was für die Hauptwindrichtung relevant ist • Die Bebauung ist auf der Recklinghauser Straße zumeist 0-3 Meter vom Straßenrand entfernt, auf dem Westring variiert der Abstand von 0-10 Metern • Der Schwerlastverkehrsanteil ist auf der Recklinghauser Straße mit ca. 5,6 % rund doppelt so hoch, wie auf dem Westring. Dies ist auf die umliegenden Logistikgewerbeflächen sowie die Deponie Emscherbruch zurückzuführen. Insofern kann die Flottenzusammensetzung auf dem Westring als günstiger unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene beurteilt werden. <p>Daher ist auf dem Westring nicht von einer konkreten Gefahr einer Grenzwertüberschreitung auszugehen, auch nicht unter Berücksichtigung des potentiell hinzutretenden Verkehrs im Prognose-Planfall 2. In Anbetracht der wesentlich niedrigeren Verkehrsbelastungszahlen im übrigen Nahbereich des Plangebiets kann dort erst recht keine übermäßig hohe Belastungssituation oder gar der Gefahrbereich befürchtet werden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die zwischenzeitlich seit der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs überarbeitete und fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung prognostisch eine Veränderung im Modal Split und damit eine grundsätzliche Reduzierung des MIV-Anteils am Verkehrsgeschehen in Herne insgesamt unterstellt. Anlass und Anknüpfungspunkt dafür ist der kürzlich zur Selbstbindung gefasste Grundsatzbeschluss der Stadt Herne, ab sofort alle erforderlichen Maßnahmen für eine Verkehrswende zugunsten einer umweltfreundlicheren Mobilität mit Nachdruck zu ergreifen. Diese so forcierte Verkehrswende soll sich zwar prognostisch auf die gesamte Stadt erstrecken, wird aber zunächst prioritär im Bereich der Herner Innenstadt bzw. im Bezirk Herne-Mitte implementiert. Denn zum einen ist hier die Handlungsnotwendigkeit aufgrund der Verkehrsvorbelastung am größten, zum anderen liegen mit dem Herner Bahnhof, der U 35, den zahlreichen Buslinien und dem Stadtumbaugebiet Herne-Mitte günstige Voraussetzung dafür vor. Infolgedessen wird ein deutlich höherer Anteil im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV und ein entsprechend geringerer Anteil als bisher im MIV erwartet. Im Detail wird auf die Erläuterungen dazu im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan und den Grundsatzbeschluss zur beschriebenen Verkehrswende</p>
--	--

<p>Die im Umweltbericht vorgenommene Betrachtung der stadtklimatischen Klimatope und Funktionen im Zusammenhang mit Kaltluftentstehung und -abfluss sowie Hitzebelastung ist defizitär. Auswirkungen des B-Plans auf das Klima sowie Hinweise auf verstärkte Nutzung regenerativer Energien im B-Plangebiet oder Minderung des Verbrauchs fossiler Energieträger z.B. beim Kfz-Verkehr und die Notwendigkeit der Klimaanpassung werden nicht thematisiert.</p> <p>Der Umweltbericht berücksichtigt nicht die Vorgaben des 'Gesetzes zur Neufassung des Klimaschutzes in NRW'. Die gesetzliche Grundlage ist nicht behandelt. Das Land NRW verpflichtet aber auch die Kommunen das Klimaschutzgesetz zu beachten und entsprechende Klimaschutz- / -anpassungsmaßnahmen durchzuführen und im B-Plan festzusetzen. Das Land NRW hat sich mit dem 2021 aufgestellten 'Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzes in NRW' selbst zu überaus ehrgeizigen Maßnahmen für Klimaschutz und Klima-Anpassung verpflichtet. Bis zum Jahr 2030 soll die Landesverwaltung bilanziell Klimaneutral sein. Diese Zielsetzung findet sich im B-Plan auch für das Sondergebiet Hochschule nicht wieder. Vorgaben zu verpflichtenden Festsetzungen zum Einsatz von Erneuerbarer Energien fehlen ebenfalls.</p> <p>Im B-Plan sind über die Beschreibung der Bestandssituation im Kapitel 4.2.6.4 Klimaanpassung hinsichtlich der Bewältigung der Klimafolgen in den Handlungsfeldern Niederschläge und Temperatur keine Prognoseaussagen und Bewertungen getroffen worden. Die Bewertung beschränkt sich auf die Wiedergabe der Szenarien aus dem Klimagutachten.</p>	<p>verwiesen. Insoweit ist auch deswegen prognostisch von einer weiteren Reduzierung der (vorhandenen) Luftimmissionsbelastung durch Verkehr im näheren und weiteren Umfeld des Plangebiets auszugehen.</p> <p>Diese Auffassung wird nicht geteilt. Auswirkungen auf das Klima wurden durch ein gesondertes Gutachten ermittelt und beschrieben. Auf diese Ergebnisse bezieht sich auch der Umweltbericht im entsprechenden Abschnitt. Dass - und wenn ja, welche - darüber hinausgehenden Ermittlungen und Beschreibungen abgesehen von planunabhängigen, allgemeinen Trends erforderlich sein sollte, wird nicht klar. In diesem Kontext wird auch auf § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB hingewiesen: „Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann (ebd.).“ Insoweit sind an den Umweltbericht keine überzogenen Anforderungen oder ein möglichst hoher Detaillierungsgrad zu stellen, wenn sich ein solcher Detaillierungsgrad nicht unter Auslegung der genannten Norm aufdrängt (vgl. dazu auch Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 2 Rn. 229 ff.).</p> <p>Inwieweit sich aus dem Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes NRW unmittelbare Anforderungen an den Umweltbericht oder gar den Inhalt des Bebauungsplans ergeben sollen, wie suggeriert wird, kann nicht nachvollzogen werden. Die Anforderungen an den Umweltbericht werden bundesrechtlich und abschließend durch das Baugesetzbuch geregelt. Welche „entsprechenden Klimaschutz- / -anpassungsmaßnahmen durchzuführen und im B-Plan festzusetzen“ sein sollten, wird weder anhand der Einwendung, nach anhand des Klimaschutzgesetzes deutlich. Zudem wäre eine solche landesrechtliche Regelung vor dem Hintergrund der bundesrechtlichen Regelung in § 1 Abs. 7 BauGB kaum vorstellbar, da dies eine verfassungsrechtlich unzulässige Vorwegbindung der Abwägung des kommunalen Satzungsgebers und der gemeindlichen Planungshoheit bedeuten würde. Insoweit lautet § 5 Abs. 2 Satz 1 des Klimaschutzgesetzes NRW auch richtigerweise: „Die Gemeinden und Gemeindeverbände sowie die Hochschulen in Trägerschaft des Landes erfüllen die Vorbildfunktion nach Absatz 1 in eigener Verantwortung“ (ebd.) Für die Hochschule finden sich bereits alle vermutlich gemeinten und konkretisierten Zielsetzungen inklusive Anforderungen an die regenerative Energienutzung in den verbindlichen Vorgaben zum kompetitiven Vergabeverfahren zum neuen Zentralcampus der HSPV wieder, weshalb es aus diesseitiger Sicht und angesichts des Gebots der planerischen Zurückhaltung keiner weiteren Regelung im Bebauungsplan bedarf.</p> <p>Es ist nicht klar, warum dies zu beanstanden sein sollte. Die Ergebnisse des Klimagutachtens sind für sich bereits hinreichende bewertete Prognosen.</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Im Kapitel 11 werden mit Bezug zu den Aussagen im Kap. 5.6 ff keine Auswirkungen auf den Klimawandel bzw. nur mit „geringer Erheblichkeit gesehen (s. Kap. 5-6.2, S 65). Diese Aussage wird unverständlicher Weise getroffen, obwohl die GRZ und damit der Versiegelungsgrad im „Sondergebiet Hochschule“: 0,9, in dem Gewerbegebiet: 0,8 und in den beiden Mischgebieten M1, M2: 0.6 beträgt. Der B-Plan nutzt zudem den rechtlich zulässigen Rahmen der Baunutzungsverordnung (§ 19 Abs. 3) mit einer 50 % Überschreitungsmöglichkeit voll aus. Hinzukommt die Versiegelung durch die Verkehrsfläche mit rund 1,7 ha.</p> <p>Dachbegrünungen sind gemäß Nr. 6, Abs. 4: Pflanzgebote Nr. 4) für “Flachdächer von Gebäuden und Garagen vorgesehen mit der Einschränkung, dass soweit technische Anlagen oder Bauteile auf den Dächern, Dachflächenfenster oder sonstige zwingende Gründe dem nicht entgegenstehen“. Festsetzungen zur Niederschlagswasserentwässerung fehlen ebenfalls.</p> <p>Mit Bezug zu den Vorgaben der Anlage 1 zum BauGB Abs. 2 (2) gg und dem „Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzes in NRW“ hätten Aussagen zu den Auswirkungen des B-Plans auf das Klima und der Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels erfolgen müssen. Die vorgenommene Bewertung der Versiegelung, der Niederschlagsentwässerung, der Temperaturerhöhung sowie des Grünflächenanteils mit den jeweiligen verbindlichen Festsetzungen sind mit Bezug zu den erforderlichen Klimaanpassungsmaßnahmen unzureichend (s. hierzu auch die Aussagen zum Kap. Kumulierung).</p> <p>Kumulierung mit den Auswirkungen andere Plangebiete</p> <p>Mit Bezug zu den Vorgaben der Anlage 1 zum BauGB Abs. 2 (2) ff hätte der Umweltbericht Aussagen zu der „Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete mit</p>	<p>Die Einschätzung der geringen Erheblichkeit des Bebauungsplans auf den Klimawandel resultiert einerseits aus den unauffälligen Ergebnissen des Klimagutachtens. Die rechnerische Mehrversiegelung als Differenz des derzeitigen, faktischen Plangebietszustandes und dem normativen worst-case durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich andererseits aus der potentiell hinzutretenden Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen des Bereichs ohne Baugebietsfestsetzung. Diese ist aber auch ohne den Bebauungsplan derzeit schon auf Grundlage des § 34 BauGB dort zulässig. In den übrigen Baugebieten ist im faktischen Status Quo sogar eine höhere Bodenversiegelung vorzufinden, als sie im Rahmen der genannten GRZen zulässig ist. Dies lässt sich unschwer anhand der Biotoptypenkartierung zum Umweltbericht ableiten. Insoweit hat der Bebauungsplan auch unter diesem aufgeführten Gesichtspunkt keine erheblichen Auswirkungen. Der Sachverhalt zu den Verkehrsflächen wird nicht zutreffend beschrieben und bewertet. 8.638 qm der 15.451 qm Verkehrsfläche, die der Bebauungsplan als solche festsetzt, gehören bereits im Bestand zur Baum-, Esch- und Schüchtermannstraße. Der Bebauungsplan sichert diese lediglich. Die verbleibenden 6.813 qm (das entspricht rund 11 % des Plangebiets) setzt der Bebauungsplan zwar als neue öffentliche Verkehrsfläche fest. Dabei handelt es sich allerdings um solche Flächen, die bereits heute vollständig versiegelt sind und zudem in großen Teilen seit vielen Jahren als private Erschließungsflächen dienen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nicht klar, warum dies zu beanstanden sein sollte.</p> <p>Diese Aussagen wurden getroffen. Es wird auf die Abschnitte 4.2.5, 4.2.6, 5.5, 5.6, 10.2 sowie 11 des Umweltberichts verwiesen. Warum und in welcher Hinsicht die vorgenommenen Bewertungen unzureichend sein sollen, ist nicht ersichtlich und wird auch nicht weiter ausgeführt.</p> <p>Diese Aussagen sind in Kapitel 12 des Umweltberichts enthalten. Detailliert sind sie im Übrigen auch in Verkehrsgutachten, im Klimagutachten und im Schallgutachten enthalten - soweit möglich und sachlich geboten, sogar nicht nur für das „gesamte FunkenbergQuartier“, sondern auch noch darüber hinaus unter Einbe-</p>
---	--

<p>spezieller Umweltrelevanz oder auf die Nutzung von natürlichen Ressourcen“ treffen müssen. Der Umweltbericht zum B-Plan 238 hätte daher aus Kumulationsgründen die Auswirkungen des gesamten „FunkenbergQuartiers“ betrachtet müssen. Dieses vor allen hinsichtlich der Umweltauswirkungen: Lärm, Luftschadstoffe und Klimafolgen. Eine Umweltprüfung des „FunkenbergQuartiers“ im Rahmen des RFNP ist nicht erfolgt.</p> <p>Die geplante Nutzung im „FunkenbergQuartier“ lässt sich nicht aus dem RFNP entwickeln, so stellt allein die Verkehrserschließung und gemäß Verkehrsgutachten prognostizierte Zunahme eine wesentliche Änderung gemäß der 16 BImSchV da und erfordert daher eine Änderung des FNP mit Umweltprüfung. Hier sind auch weitere Vorhaben im räumlichen Umfeld des „FunkenbergQuartiers“ wie u.a. die Wiedernutzung des Knipping-Dorn-Geländes einzubeziehen. Dies trifft mittelbar auch auf den Artenschutzbeitrag dazu, der die Aufrechterhaltung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und Betroffenheit der Lokalpopulationen unter Einbeziehung des B-Plans 270 hätte treffen müssen. Im B-Plan 238 und 270 ist nachvollziehbar darzustellen, warum die Eulenvögel nicht gemäß Methodenstandards untersucht worden sind.</p>	<p>ziehung weiterer Bauprojekte und Planungen. Redaktionell werden diese nun noch einmal im Umweltbericht überblickshalber dargestellt. Was daneben oder darüber hinaus noch an Kumulation betrachtet werden müsste, erschließt sich diesseits nicht. Eine eigene Umweltprüfung des „FunkenbergQuartiers“ im Rahmen des RFNP ist nicht erforderlich und auch nicht erforderlich gewesen.</p> <p>Entgegen der Auffassung der Einwender*Innen ist der Bebauungsplan Nr. 238 aus den Darstellungen des RFNP entwickelt. Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Ein Bebauungsplan gilt als entwickelt, wenn er die Darstellungen des Flächennutzungsplans konkreter ausgestaltet bzw. verdeutlicht. Das beinhaltet insbesondere auch die Möglichkeit einer abweichenden Konkretisierung. Maßgeblich ist dabei, dass der Flächennutzungsplan seine Bedeutung als gemeindliches Steuerungsinstrument der städtebaulichen Entwicklung behält.</p> <p>Die Stadt Herne hat ihren Flächennutzungsplan gemeinsam mit den Städten Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen als Regionalen Flächennutzungsplan aufgestellt, der gleichzeitig die Funktion des vorbereitenden Bauleitplans und des Regionalplans übernimmt. Gemäß gesetzlicher Vorgabe wurde der Plan im Maßstab 1:50,000 aufgestellt. Der Plan arbeitet darum mit einer Regel-Darstellungsschwelle von 5 ha. Kleinere Nutzungen werden benachbarten Nutzungen zugeordnet, mit benachbarten Nutzungen zusammengefasst oder auf benachbarte Nutzungen aufgeteilt.</p> <p>Der RFNP stellt das Plangebiet des Bebauungsplans 238 als Bestandteil einer darüber hinaus gehenden Gemischten Baufläche (M) dar, die regionalplanerisch gleichzeitig als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt wird. Die im Bebauungsplan 238 festgesetzten Baugebiete (Mischgebiet, Gewerbegebiet, Sondergebiet Hochschule) sowie der Bereich ohne Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung liegen sämtlich unterhalb der Darstellungsschwelle des RFNP. Sie lassen sich in der Maßstäblichkeit des RFNP sinnvollerweise als Gemischte Baufläche zusammenfassen. Funktion und Wertigkeit der Gemischten Baufläche, aus der der Plan entwickelt wird, sind insofern zweifellos gewahrt, Der Bebauungsplan ist aus den Darstellungen des RFNP - im Bereich des Mischgebiets als Konkretisierung, im Bereich von Gewerbe- und Sondergebiet als abweichende Konkretisierung - entwickelt. Einer Änderung des RFNP bedarf es daher nicht. Wie und warum die Einwender*Innen einen kausalen Bezug zwischen Planung und Neubau einer wenige hundert Meter langen Gemeindestraße sowie einer Prüfung nach der 16. BImSchV einerseits und einer infolgedessen erforderlichen Änderung des RFNP andererseits herleiten wollen, bleibt schleierhaft. Es kann sich dabei nur um eine rechtliche Fehlinterpretation handeln.</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>8. 1. Einwendung gegen die Aufteilung des Bauplans 238 in die Bebauungspläne B238 und B270</p> <p>Mit der von Ihnen vorgenommenen Teilung werden Klimaschutzmaßnahmen komplett ausgehebelt. Jeder weiß, dass der Klimawandel uns und kommende Generationen vor großen Herausforderungen stellt und, um weiterhin in Zukunft ein halbwegs menschenwürdiges Leben führen zu können, Klimaschutzmaßnahmen absolute Priorität haben als auch umgehend umgesetzt werden müssen.</p> <p>Mit der Teilung des ursprünglichen Bauplans 238 von 14 ha, nunmehr aufgeteilt in einen westlichen Bauplan B238 von 8 ha und einen östlichen Bauplan B270 von 6ha, umgehen Sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die bei einer Bebauung von mehr als 12 ha zwingend erforderlich wäre; hier sicherlich auch noch eine verfahrensrechtliche Prüfung angebracht zu sein scheint. Mit dieser Vorgehensweise versuchen Sie den jetzt schon für viele Menschen teilweise schwer zu ertragenden Klimawandel zu beschleunigen, da die neuen Bebauungspläne B238 und B270 eine komplette Bebauung vorsehen, und Klimaschutzmaßnahmen völlig außer Acht gelassen werden. Es sind die expliziten Auswirkungen auf den Klimawandel für die Baupläne B238 und B270 in einem Bericht zusammenzufassen, da diese in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen.</p> <p>Bitte erklären Sie, warum der Bauplan B238 in einen Bauplan B238 und B270 aufgeteilt worden ist und wieso der Klimaschutz in Ihrer Planung nahezu völlig unbeachtet bleibt. Ihr Plan ist daher komplett abzulehnen, da sich mit diesem Plan die Klimasituation in Herne weiter verschlechtert, Sie noch mehr Bodenversiegelung, noch mehr Schadstoffe, noch mehr Verkehr sowie eine völlig unzureichende grüne Infrastruktur billigend in Kauf nehmen.</p> <p>2. Einwendungen wegen ungenügender Berücksichtigung des Klimafolgeanpassungskonzepts der Stadt Herne</p> <p>Klimaschutz gehört zum festen Bestandteil der Kommunalpolitik in NRW. Im August 2019 erschien der Bericht des Klimafolgeanpassungskonzepts für die Stadt Herne und man konnte folglich davon ausgehen, dieses Klimafolgeanpassungskonzept bei dem Umfang des Funkenberg Quartier Projekts entsprechende Berücksichtigung findet. Leider jedoch sind keine Anpassungs-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht.</p> <p>Die Einwendung wird zu Kenntnis genommen, jedoch nicht nachvollzogen. Die zeitlich und räumlich gestaffelte Entwicklung einer größeren städtebaulichen Konversionsfläche in mehreren (ggf. auch mehr als zwei) Plan- und Bauabschnitten ist nichts Unübliches. Inwieweit die Verkleinerung des Geltungsbereichs bzw. die abschnittsweise Entwicklung im vorliegenden Fall dazu führen sollte, dass „Klimaschutzmaßnahmen komplett ausgehebelt“ werden, ist völlig unverständlich.</p> <p>Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird dabei nicht umgangen und kann zudem auch schlicht nicht umgangen werden. Umweltverträglichkeitsprüfungen sind lediglich im Rahmen der Planung und Zulassung bestimmter Einzelvorhaben erforderlich. Für die Bauleitplanung ist hingegen im Regelfall eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen, was im vorliegenden Fall auch erfolgt und durch den Umweltbericht dokumentiert ist. Wird im Anschluss an den Bebauungsplan Nr. 238 der Bebauungsplan Nr. 270 aufgestellt, ist für diesen ebenfalls eine Umweltprüfung durchzuführen. Der Vorwurf der Einwender*Innen, dass „Klimaschutzmaßnahmen völlig außer Acht gelassen werden“, ist offensichtlich unzutreffend (siehe dazu Abschnitt 6.9 der Planbegründung). Ebenfalls unzutreffend sind die Auffassungen, es werde versucht, „den Klimawandel zu beschleunigen“, und es hätte keine Untersuchung der klimatischen Auswirkungen stattgefunden. Vielmehr wurde ein eigenes Klimagutachten für den Fall des angenommenen Planvollzugs erstellt, welches auch Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen gewesen ist. Für die - ganz entgegen der Annahme der Einwender*Innen - unauffälligen bzw. unwesentlichen mikro- wie mesoklimatischen Auswirkungen der Planung wird auf das Gutachten selbst sowie überblickshalber Abschnitt 9.4 der Planbegründung verwiesen.</p> <p>Der Geltungsbereich wurde aufgrund der notwendigerweise zeitlich vorgezogenen Entwicklung der HSPV NRW, noch nicht verfügbarer Flächen im östlichen Plangebietsteil sowie einer dort noch nicht hinreichend konkreten Planung auf den westlichen Bereich des gesamten FunkenbergQuartiers reduziert. Diese Erwägungen sind in der Planbegründung sowie den öffentlichen Beschlussvorlagen im Bauleitplanverfahren zum Bebauungsplan Nr. 238 und auch im Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 270 mehrfach dokumentiert.</p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass die Einwender*Innen offenbar Klimaschutz einerseits und Klimafolgeanpassung andererseits sach- und fachwidrig vermischen. Zwar gibt es Schnittmengen beider Disziplinen, jedoch verfolgen beide grundsätzlich unterschiedliche Ansätze und Interessen. Klimaschutz möchte den Klimawandel verlangsamen, idealerweise verhindern. Klimafolgeanpassung erkennt den</p>
--	---

<p>maßnahmen vorgesehen. Warum wird die Versiegelungsrate von 81% auf 89% erhöht, wo doch maximal nur 85% erlaubt sind. Warum sind keine mikroskalige Klimasimulationen vorgenommen worden? Augenscheinlich scheint es auch in der Planung keinen Handlungsbedarf gegen enormen Hitzestress zu geben. Die von der Stadt entwickelte Klimaampel für Bauvorhaben, weist bzgl. des Funkenberg Quartiers eine rote Fläche aus; das heißt, klimaverträglich geplante Gebäude zu errichten als höchst kritisch bis unmöglich einzustufen sind, soll nunmehr zusätzlich mit einer Fachhochschule, achtstöckiges Parkhaus, sechsgeschossige Wohngebäude sowie Bildungs-, Forschungs- und Entwicklungsstandorte „zugepflastert“ werden. Dieses führt automatisch zu einer weiteren Verschlechterung der Klimasituation durch noch mehr Versiegelung, mehr Schadstoffe, mehr Verkehr und einer völlig unzureichenden grünen Infrastruktur. Ein Katalog von konkreten und verbindlichen Klimaanpassungsmaßnahmen mit einer Bewertung für die jeweilige Relevanz auf die unterschiedliche Größenordnung innerhalb der Stadtarchitektur für den Bauplan B238 ist zu erstellen und notwendig.</p> <p>Die Klimaampel der Stadt Herne steht für diesen Bereich auf Rot (E). Nur bei der frühzeitigen Beteiligung von Klimaanpassungsmaßnahmen durch die Klimaampel Klimakatastrophen eingeschränkt werden. Wird diese Einwendung nicht hinreichend und gemäß des Steckbriefes berücksichtigt, so ist die Klimaampel hier kein ernstzunehmendes Werkzeug. Hinsichtlich des immer akuter werdenden Klimaproblems ist die Vorgehensweise der Stadt Herne völlig inakzeptabel und unter den hier aufgeführten Einwänden kann der von der Stadt „berücksichtigte“ Klimaschutz nur als „voll ungenügend“ bewertet werde; folglich ist dieses Vorhaben in dieser Form unbedingt abzulehnen.</p>	<p>fortschreitenden Klimawandel als prinzipiell unausweichlich an und zielt daher auf eine günstige Anpassung von Umwelt und Mensch an die damit verbundenen Auswirkungen ab. Dabei treten in Bezug auf konkrete Maßnahmen regelmäßig auch Widersprüche zwischen diesen beiden Belangen auf. Plakative Beispiele für diese Konflikte sind etwa die Verschattung von Gebäuden oder Klimaanlagen. Aus Sicht des Klimaschutzes ist die gegenseitige Verschattung von Gebäuden ungünstig, da daraus ein höherer Wärmeenergiebedarf zur kalten Jahreszeit resultiert. Die Klimafolgenanpassung würde diese Verschattung jedoch begrüßen, da sich Gebäude und umliegende Freiflächen dadurch in der warmen Jahreszeit weniger aufheizen und Hitzebelastungen reduzieren. Klimaanlagen reduzieren zwar ebenfalls die Hitzebelastung für Menschen, sorgen aber auch für einen höheren Energie- und Ressourcenverbrauch. Bei verständiger Würdigung leistet allein die Standortwahl für ein städtebauliches Entwicklungsprojekt wie dieses in der Gesamtbilanz einen erheblichen Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutzes im Städtebau, indem Brachflächenkonversion in integrierter Lage forciert wird. Nach Formulierung der allgemeinen, programmatischen Zielvorstellung für die Bauleitplanung bestimmt der Gesetzgeber nämlich in § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB: „Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“ Diesem Vorrang der Innenentwicklung wird hier vor allem zum Schutz bislang unverbauter Außenbereichsflächen mit ökologisch höherer Wertigkeit sowie der Ausnutzung vorhandener Infrastruktur entsprochen. Durch die Nähe zum Herner Bahnhof soll des Weiteren ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Plangebietsnutzenden dazu motiviert werden, den ÖPNV statt den Pkw zu nutzen. Würde eine weniger integrierte Lage insbesondere für den Standort der HSPV gewählt, würde sich der Anteil wiederum zugunsten MIV verschieben. Daraus würden im Ergebnis höhere (Treibhausgas-)Emissionen resultieren, was sich wiederum klimaschädlicher auswirken würde.</p> <p>Die Übrigen Auffassungen in diesem Abschnitt sind unzutreffend. Die Hinweise des Klimafolgenanpassungskonzeptes wurden selbstverständlich berücksichtigt. Die Einwander*Innen scheinen die Berücksichtigung von Belangen mit der strikten bzw. möglichst vollumfänglichen Beachtung oder Befolgung von Belangen zu verwechseln. Dies wäre zweifelsfrei unzulässig. Welche Belange im Rahmen der Bauleitplanung (insbesondere) zu berücksichtigen sind, regelt § 1 Abs. 6 i.V.m. § 1 Abs. 7 BauGB. Die Belange von Klimaschutz und Klimafolgenanpassung sind dabei „lediglich“ zwei von sehr vielen unterschiedlichen zu berücksichtigenden Belangen, welchen praktisch niemals allen gleichzeitig gleichermaßen vollumfänglich entsprochen werden kann. Entgegen der Aussage „Leider jedoch sind keine Anpassungsmaßnahmen vorgesehen“, enthält der Bebauungsplan Nr. 238 Festsetzungen zur Dachbegrünung, für Baumpflanzungen und für Stellplatzbegrünung. Nicht festgesetzt, aber trotzdem realisiert werden weitere klimaschützende und klimafolgenanpassende Maßnahmen im Zuge der nachgelagerten Ausführungsplanungen für die öffentlichen Verkehrsflächen (bspw. helle Oberflächenbeläge und weitere Baumpflanzungen) sowie des Zentralcampus der HSPV (bspw. Wasserhaltung in Zisternen), da diese durch die Auslobung des Vergabeverfahrens zur</p>
--	--

<p>3. Einwendung wegen völlig unzureichenden Klimaschutzmaßnahmen, Verschlechterung der Klimabilanz und der Artenvielfalt.</p> <p>Der B238 erfüllt nicht die Auflage eines nachhaltigen und klimagerechten Umbaus der Stadt. Eine Waldfläche von 3,5 ha an der Schüchtermannstraße steht zur Disposition, um mehr Baufläche für eine Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbenutzung zu erhalten. Hier liegt klar ein Widerspruch vor: Die Rodung eines Waldstückes, während 91 Bäume im Bauplan als Klimaschutzmaßnahme benannt werden und noch alter Baumbestand mit angerechnet werden müsste.</p> <p>25% der Fläche werden als Verkehrsfläche zu Verfügung gestellt, ausgestattet mit einem hellen weniger aufheizenden Belag als Klimaschutzmaßnahme, der aber nur einen kleinen Teil der Abwärme von Autos und höherer Verkehrsimmissionen kompensieren wird. Weitere Klimaschutzmaßnahmen sind Beschattungen. Für 75% der Dächer sind vorgesehen, die mit Photovoltaik oder einer Dachbegrünung auszustatten sowie hellen Fassaden, ohne die jeweilige Relevanz für dieses Vorhaben bewertet zu haben.</p> <p>So fehlt es z.B. an Niederschlagszwischenspeichern und Retentionsflächen besonders im zentralen Bereich. Weiterhin fehlen effektivere Klimaschutzmaßnahmen hinsichtlich des Erhalts/Schaffung von Luftschneisen, Festle-</p>	<p>HSPV vom Land NRW verbindlich vorgegeben sind. Wie die Einwender*Innen zu der pauschalen Auffassung gelangen, dass „maximal 85% Versiegelungsrate erlaubt“ seien, ist vollständig unklar. Dass keine mikroskalige Klimasimulation erarbeitet worden sei, ist ebenfalls falsch. Diese war auch Bestandteil der öffentlich ausgelegten Planunterlagen. Die „Klimaampel“ der Stadt Herne kann entgegen der Behauptung der Einwender*Innen keine „rote Fläche ausweisen“, weil sie lediglich die Klimaangepasstheit einer bestimmten Planung bewertet. Zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligungsrunden konnte diese Klimaampel mangels formulierter Festsetzungen und Maßnahmen auch nur auf „rot“ stehen. Soweit in diesem Kontext die „Handlungskarte Klimafolgenanpassung“ gemeint sein soll, ist klarzustellen, dass nahezu der gesamte Bereich des Plangebiets richtigerweise als Zone 2 („gelb“) dargestellt ist.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Welche „Auflage eines nachhaltigen und klimagerechten Stadtumbaus“ hier gemeint sein soll, wird nicht deutlich. Die angesprochene Waldfläche an der Schüchtermannstraße liegt im Übrigen weit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und besitzt eine Größe von 1,2 statt 3,5 ha, wie von den Einwender*Innen fälschlicherweise behauptet. Insofern kann auch kein Widerspruch mit den Baumpflanzungen gesehen werden, welche der Bebauungsplan festsetzt. Dies gilt auch für den Fall, dass die Waldfläche zugunsten einer anderen Flächennutzung in Zukunft ggf. entfallen sollte. Außerdem verfolgen die Festsetzungen zu den Baumpflanzungen - neben den Belangen von Klimaschutz und Klimaanpassung - vor allem auch das Ziel, einen gewissen Mindest-Durchgrünungsgrad im gesamten Stadtquartier bei möglichst gleicher Lastenverteilung für die einzelnen Grundstückseigentümer*Innen zu erreichen. Dies ist auch in Abschnitt 6.9 der Planbegründung dargelegt. Um dieses Ziel zu erreichen, sind selbstverständlich auch Bestandsbäume geeignet.</p> <p>Der Sachverhalt wird von den Einwender*Innen nicht zutreffend beschrieben und bewertet. 8.638 qm der 15.451 qm Verkehrsfläche, die der Bebauungsplan als solche festsetzt, gehören bereits im Bestand zur Baum-, Esch- und Schüchtermannstraße. Der Bebauungsplan sichert diese lediglich. Die verbleibenden 6.813 qm (das entspricht rund 11 % des Plangebiets) setzt der Bebauungsplan zwar als neue öffentliche Verkehrsfläche fest. Dabei handelt es sich allerdings um solche Flächen, die bereits heute vollständig versiegelt sind und zudem in großen Teilen seit vielen Jahren als private Erschließungsflächen dienen.</p> <p>An diesen Zwischenspeichern fehlt es nicht. Unter den neuen öffentlichen Verkehrsflächen wird in Abstimmung mit der Stadtentwässerungsgesellschaft ein ausreichend dimensionierter Stauraumkanal vorgesehen (siehe Abschnitt 9.3 der</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>gung von Bebauungsgrenzen, mehr Frischluftflächen, Erhaltung bestehender Freiflächen sowie Entsiegelung von Flächen.</p> <p>Obwohl, wie bereits schon erwähnt, die Klimaampel bereits auf Rot(E) steht, sollen nochmals 4000 m³ mehr versiegelt werden und folglich auch die Artenvielfalt weiter reduziert werden. Wie kann man nur solche Bauvorhaben wie den B238 am Klima vorbeiplanen? Geplante Bauvorhaben müssen eine Verbesserung der Klimaschutzmassnahmen realisieren und nicht eine Verschlechterung herbeiführen.</p> <p>4. Einwendungen wegen Nichtberücksichtigung öffentlicher Belange nach mehr Blau-Grüner Stadtarchitektur.</p> <p>In den bisher hier aufgeführten Einwendungen muss noch einmal auf die völlig unzulängliche Planung des B238, bezogen auf Blau-Grüner Stadtarchitektur, zusammenfassend hingewiesen werden, warum der B238 in der Form abzulehnen ist. Dieses Bauprojekt steht nicht im Einklang mit der Erreichung europäischer Klimaziele sowie Erhaltung der Artenvielfalt. Bereits 2018 wurde von den damals und heute verantwortlichen Politikern der Stadt Herne voller Stolz verkündigt und in den Medien veröffentlicht, Herne in eine „Schwammstadt“ umzugestalten sowie die grünste Stadt im Ruhrgebiet werden zu wollen. Die Realität bei diesem Bauvorhaben ist jedoch folgende:</p>	<p>Planbegründung). Zu den nun bereits vielfach vorgebrachten Anmerkungen zu den Klimaschutz- bzw. Klimafolgenanpassungsmaßnahmen siehe bereits die oben getätigten Ausführungen. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass es nach den Ergebnissen der Klimasimulation - selbst im derzeitigen, weitestgehend unbebauten Zustand großer Teile des Plangebiets - keine Frischluftschneisen, Luftleitbahnen oder Ähnliches gibt.</p> <p>Die rechnerische Mehrversiegelung als Differenz des derzeitigen, faktischen Plangebietszustandes und dem normativen worst-case durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich aus der potentiell hinzutretenden Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen des Bereichs ohne Baugebietsfestsetzung. Diese ist aber auch ohne den Bebauungsplan derzeit schon auf Grundlage des § 34 BauGB dort zulässig. Die Möglichkeit, eine zusätzliche bauliche Flächeninanspruchnahme im Bereich dieser bislang unversiegelten Hausgartenteile zu verhindern, bestünde etwa in der Festsetzung von privaten Grünflächen oder der Herausnahme aus den überbaubaren Grundstücksflächen.</p> <p>Bestehende Baurechte sind als Ausfluss des Art. 14 GG regelmäßig mit angemessenem Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Im vorliegenden Fall wird die Verhinderung der zusätzlichen baulichen Flächeninanspruchnahme aus folgenden Gründen geringer gewichtet und daher zurückgestellt: Vor dem Hintergrund des Gleichheitsgrundsatzes und der Eigentumsgarantie sollen die bestehenden Baurechte nicht entzogen, sondern eine im Vergleich zu den Nachbargrundstücken gleichwertige Ausnutzbarkeit gesichert werden. Zudem werden mit dem Bereich ohne Baugebietsfestsetzung mit überbaubarer Grundstücksfläche in dieser innenstadtnahen Lage die Belange des § 1 Abs. 6 Nrn. 2, 4, 8 und 9 BauGB gefördert. Gleichzeitig wird über die zulässige GRZ von 0,6 sichergestellt, dass ein angemessener Freiflächenanteil je Grundstück dauerhaft gesichert und so ein aus diesseitiger Sicht guter Kompromiss erreicht wird. Woraus die Einwender*Innen eine Reduzierung der Artenvielfalt infolgedessen ableiten wollen, ist nicht ersichtlich und wird auch nicht weiter ausgeführt.</p> <p>Die abermals aufgeführten Punkte werden abermals zur Kenntnis genommen, jedoch nicht erneut erörtert.</p>
--	--

<p>a) Verluste an Gartenfläche und ruderaler Brachfläche 3,5 ha Waldfläche an der Schüchtermannstraße, b) Verschlechterung der Ökobilanz (8% weniger), c) Versiegelungsrate soll von 81% auf 89% erhöht werden → 4000 m³ mehr, d) Klimaampel steht schon auf Rot (E), e) Herausnahme der Wasserfläche aus dem Bauplan B238, f) Überplanung des nennenswerten Baumbestandes aus dem GEP, g) Anrechnung von altem Baumbestand als neue Klimaschutzmaßnahme, h) Schaffung von noch mehr Parkraum und öffentlicher Verkehrsfläche. Unbedingt muss hier wieder die ursprünglich Blau-Grüne Stadtarchitektur im Fokus sein und die geplanten Bauvorhaben dieser nicht konträr gegenüberstehen.</p> <p>5. Einwendungen wegen katastrophaler Gesundheitsgefährdung durch Bebauung des B 238 Funkenberg Quartier für Herner Bürger.</p> <p>Nach § 34 BauGB müssen die Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, was aber wegen der teilweise sehr hohen Altlasten besonders gesundheitsschädlicher Schadstoffe im Boden des B238 infrage zu stellen ist. Im vorgesehenen Baugebiet befinden sich Bereiche mit deutlich höheren PAK Gehalten, erhöhte Mineralölkohlenwasserstoffe, erhöhtes Arsen, Blei, Chrom, Cadmium, Kupfer und Nickelwerte. Siehe dazu die Seite geotec. Albrecht S. 37/55, wo für gewisse Bereiche Gefährdungen für eine Wohnnutzung nicht ausgeschlossen werden können. Kontaktmöglichkeiten bestehen nicht nur im oberen Bereich, sondern auch in tiefer gelegenen Erdschichten von mehr als zwei Metern. Für eine gesundheitsunschädliche Nutzung müssen Bereiche vollständig entsiegelt und abgetragen werden. Während der Bauarbeiten wäre die direkte Nachbarschaft diesen Schadstoffen hilflos ausgeliefert.</p> <p>Eine weitere schlimme Gesundheitsgefährdung ist der Lärm nicht nur während der Bauphase, die sich wohlmöglich über Jahre hinziehen könnte, sondern aber auch durch das dann stark erhöhte Verkehrsaufkommen. Eine Erhöhung des Lärmpegels für die direkten Anwohner sowie der Anwohner der Esch-, Schüchtermann-, Kremer- und Viktoriastraße wird von den Verantwortlichen der Planung billigend in Kauf genommen. So ist z. B. die Öffnung des aktuell gesperrten Durchgangs auf der Schüchtermannstraße für den Autoverkehr geplant, um das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen in den Griff zu kriegen. Der Lärmpegel erhöht sich auf bis zu 3,6 db (A). Es kommt zu einer Überschreitung des Orientierungswertes nach DIN 18005. Sogar zu Nachtzeiten wird der Lärmpegel für die direkten Anlieger über-</p>	<p>§ 34 BauGB ist für die Bauleitplanung nicht einschlägig. Dass die Planung wegen der vorhandenen Bodenverunreinigungen nicht umsetzbar wäre oder im Fall ihrer Umsetzung zu Gesundheitsschäden führen würde, lässt sich aus keinem Gutachten ableiten. Dass für eine Wohnnutzung im vormals industriell genutzten Bereich Gefährdungen - im derzeitigen Zustand der Fläche, also ohne Sanierung - nicht ausgeschlossen werden können, trifft zu. Da eine ggf. notwendige Bodensanierung mit dem Ziel einer Wohnnutzung im Verhältnis aufwendiger und teurer ist, führte unter anderem auch dieser Umstand dazu, dass in diesen Bereichen ganz überwiegend die Fläche für die Hochschulnutzung und das eingeschränkte Gewerbegebiet vorgesehen sind. Eine Wohnnutzung ist in diesen beiden Baugebieten nicht zulässig. Im Rahmen der Flächenkonversion und späteren bauaufsichtlichen Vorhabenzulassung werden etwaige erforderliche Sanierungsarbeiten unter Beteiligung und Aufsicht der Unteren Bodenschutzbehörde durchgeführt. Dass dabei ein Gefährdungspotenzial für die Nachbarschaft besteht, ist auch nach Abstimmung und Rücksprache mit der Unteren Bodenschutzbehörde nicht zu befürchten.</p> <p>§ 34 BauGB ist erneut nicht einschlägig. Zudem vermischen die Einwender*Innen hier zwei getrennt zu haltende Sachverhalte. Vorab wird darauf hingewiesen, dass diese auch bereits hinlänglich in der Planbegründung (Abschnitte 6.7 sowie 9.2) und in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan beschrieben und bewertet werden.</p> <p>Erstens: Was die lärmtechnisch kritischen Werte angeht, finden sich diese - aufgrund der erheblichen Vorbelastung im Analysefall und Prognose-Nullfall gleichermaßen wie im Prognose-Planfall - im Bereich des Weststrings zwischen der Autobahnauffahrt zu A 42 und dem Bahnhofplatz / Cranger Straße sowie im Bereich des Bahnhofplatzes bis zum Kreisverkehrsknotenpunkt mit der Bahnhofstraße.</p>
---	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>schritten, was gutachterlich dargestellt ist. Der Beurteilungspegel liegt über dem Grenzwert einer potenziellen Gesundheitsgefährdung und wird in Abwägung planungsbedingter Verkehrslärmimmissionen für die Bewohner ebenfalls billigend in Kauf genommen (Seite 53/54 von 1021). Dies ist ein klarer Verstoß nach § 34 BauGB, wo die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben müssen und eine Öffnung deshalb abzulehnen ist. Zudem gibt es einen Lärmaktionsplan der Stadt Herne, der aufgestellt wurde, um die Lärmbelastigung im Stadtgebiet zu reduzieren. Nicht nur die bzgl. ihrer Planung dadurch stark reduzierte Lebensqualität, sondern vor allem die nicht zu übersehende starke Gesundheitsgefährdung der hier betroffenen Bürger billigend in Kauf zu nehmen, ist an Zynismus kaum zu überbieten. Das ist schlicht grobe Körperverletzung und möglicherweise bedarf diese Vorgehensweise einer gerichtlichen Überprüfung. Da in dem B238 der Stadt Herne keine Rücksicht auf Mensch und Umwelt genommen wird, ist dieser B238 nicht akzeptabel und nicht annehmbar.</p>	<p>Die Stadt Herne hat die Lärmsituation in der Vergangenheit bereits erkannt und 2018 als Aktionsbereiche 14 und 15 in den „Lärmaktionsplan für die Stadt Herne“ aufgenommen. Die Aktionsbereiche enthalten jeweils konkrete Beschreibungen und zu prüfende Lärminderungsmaßnahmen. Im Bereich der Bismarckstraße wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt. Im Jahr 2022 hat die Verwaltung die zugrundeliegende Lärmkartierung aktualisiert (sog. „4. Runde“), worauf aufbauend nun auch die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben werden soll. Die zu prüfenden Maßnahmen führen bereits jeweils einzeln für sich betrachtet in der Regel zu einer Lärmimmissionsminderung um mehrere Dezibel (vgl. Kapitel 8.1 des LAP). Die planbedingte Zunahme hingegen beträgt im Bereich der genannten Streckenabschnitte in der Regel höchstens 0,2 dB(A) und am Kreisverkehr Bahnhofsplatz wegen des Knotenpunktzuschlags ausnahmsweise bis zu 0,4 dB(A). Damit liegen diese Werte sehr deutlich unterhalb der menschlichen Wahrnehmbarkeitsschwelle. Am bisher planunabhängig höchsten belasteten Immissionsort (Bereich Westring 200 und angrenzende Gebäude) ist infolge der geplanten Umbaumaßnahme des Knotenpunktes Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz zudem eine Abrückung des Kfz-Verkehrs auf diesem Abschnitt des Westrings zugunsten einer Radverkehrsanlage zu erwarten. Dadurch sinkt der Beurteilungspegel hier im Ergebnis sogar um Werte zwischen 1,0 und 2,2 dB(A) auf 69/61 dB(A) tags/nachts.</p> <p>Zweitens: Es ist richtig, dass zum Zeitpunkt der ersten öffentlichen Auslegung 2022 im östlichen Bereich der Schüchtermann- und auf der Viktoriastraße (wie damals gutachterlich beschrieben) im worst case mit einer verkehrsbedingten Zunahme der Lärmimmissionen um bis zu 3,6 dB(A) zu rechnen gewesen wäre. Diese Zunahme resultierte aus dem Umstand, dass bislang wegen baulicher Abpollerung nicht möglicher Durchgangsverkehr auf diesem Streckenabschnitt im Falle der Planrealisierung angenommen wurde. In mehreren Abstimmungen mit der städtischen Verkehrsplanung sowie dem beauftragten Gutachterbüro wurde hierfür ein verkehrsplanerisch hohes Erfordernis gesehen, um die zusätzlichen Verkehre möglichst entzerren bzw. verteilen zu können. Aber auch in diesem Fall hätten die zu erwartenden Immissionswerte immer noch - abgesehen von einer sehr partikularen Ausnahme - unter den Orientierungswerten von Mischgebieten gelegen.</p> <p>Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen Werten annimmt, können daher in der Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden. Zudem besitzen alle Gebäude entlang der betroffenen Straßenabschnitte eine schallabgewandte Seite, auf welcher ohne weitere Berechnungen und auch bei offener Bebauung pauschal 5 dB(A) abgezogen werden können. Viele Grundstücke in diesem konkreten Bereich besitzen zudem straßenseitig errichtete Garagen(zeilen), welche jeweils zusätzlich schallabschirmend für sie wirken (so etwa die Grundstücke Viktoriastraße 2-8, Augustastraße 30, die Haus-</p>
---	---

<p>6. Einwände gegen Gewerbeflächen, Dienstleistungen, Wohnbebauung und erhöhtem Verkehrsaufkommen.</p> <p>Eine Entzerrung im Bereich der Baupläne B238 und B270 in eine niedrigere Bauweise und Neuentwicklung im unteren Teil der Bahnhofstraße (Neue Höfe bis Bahnhof) ist eher und besser durchzuführen. Leerstände und Verdichtungen im Bereich der unteren Herner Innenstadt sind vorrangig zu bekämpfen. Eine komplette neue Planung ist erforderlich. Dabei sollte nicht nur der Profit angesagt sein, sondern muss primär Rücksicht auf Umwelt, Mensch und Tier genommen werden.</p>	<p>gruppen Schüchtermannstraße 101-115, 131-141 und 161-165, Kremerstraße 12-18, Schüchtermannstraße 3a sowie Kremerstraße 2).</p> <p>Einzig im dritten Obergeschoss des Gebäudes Schüchtermannstraße 2c wäre straßenseitig zur Nachtzeit ein Immissionswert von (aufgerundet) 51 dB(A) prognostiziert gewesen. Die planbedingte Zunahme hätte jedoch weniger als 1 dB(A) betragen, wäre somit nicht wahrnehmbar gewesen und läge zudem auch absolut betrachtet weit entfernt von einem unzumutbaren Pegel. Gerade die Eigentümer*Innen und Bewohner*Innen dieses und der beiden westlich angrenzenden Mehrfamilienhäuser, welche selbst erst vor wenigen Jahren errichtet und bezogen worden sind, müssten jedoch auch bereits zu jenem Zeitpunkt realistischerweise in Betracht gezogen haben, dass die unmittelbar angrenzende, innerstädtische Brachfläche nicht ewig eine solche bleiben wird, sondern früher oder später zur Entwicklung mit entsprechenden Auswirkungen ansteht. Der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan in diesem Bereich war zu diesem Zeitpunkt jedenfalls bereits gefasst und bekanntgemacht worden.</p> <p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrs- und Schallgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt. Die prognostizierte Verkehrslärmzunahme um bis zu 3,6 dB(A) ist dadurch ebenfalls nicht mehr zu befürchten und die Einwirkung insoweit hinfällig. Die verbleibenden Verkehrslärmzunahmen liegen aufgrund der vorhandenen Vorbelastung des städtischen Umfelds allesamt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs und sind somit vertretbar (vgl. dazu auch im Detail die Ergebnisse der überarbeiteten Schalluntersuchung zum Bebauungsplan).</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Es liegt auf der Hand, dass eine städtebauliche Planung grundsätzlich nie alternativlos ist. Das betrifft auch ihre bauliche Dichte, die - wie in diesem Fall - regelmäßig insbesondere durch die Grundflächen- und Geschosshöhen sowie die überbaubaren Grundstücksflächen bestimmt wird. Aus welchen Gründen der Bebauungsplan 238 welche dichtebeeinflussenden Maßfestsetzungen trifft, ist hinlänglich in den Abschnitten 6.2 bis 6.4 der Planbegründung dargelegt und muss hier nicht wiederholt werden. Für den Bereich des noch zu erarbeitenden Bebauungsplans Nr. 270 existiert bislang lediglich eine Masterplanung als Grundlage für die weitere Bauleitplanung. In diesem Bereich sind daher auch durchaus noch Konkretisierungen und Änderun-</p>
---	---

<p>Über die verkehrstechnische Analyse ist jetzt schon erkennbar, dass die aktuell geplanten Bauvorhaben insgesamt den inneren Bereich der Stadt Herne in einen Verkehrskollaps führen werden. Schließlich ist neben dem B238, Baumstrasse"-Schüchtermannstraße", der B28 „Knipping-Dorn“ und B270 „FunkenbergQuartier Ost“ zur selben Zeit zur Bebauung vorgesehen. Wenn man bedenkt, dass der Umbau des Autobahnkreuz Herne noch einige Zeit in Anspruch nimmt, ist das gesundheits-, verkehrs-, klima- und umwelt-technisch eine Katastrophe sowie unverantwortlich; den geplanten Tunnel dabei noch nicht mitberücksichtigt.</p> <p>Laut Wirtschaftsflächenkonzept ist erkennbar, dass auch andere Standorte in Herne am Rhein-Herne-Kanal in Frage kämen, die keinen Verkehrskollaps auslösen würden. Der Straßenverkehr im Stadtzentrum muss aufgrund der sich dramatisch zuspitzenden Klimakatastrophe stark vermindert und nicht drastisch erhöht werden.</p> <p>7. Einwendungen wegen Wertminderung von Wohnungen und Grundstücken.</p>	<p>gen zu erwarten. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass es in Herne innerhalb des Siedlungszusammenhangs nur noch sehr wenige größere, zusammenhängende und entwickelbare Flächen für Nutzungen mit größerem Flächenbedarf (wie die HSPV) gibt. Fläche ist knapp, unvermehrbar und regelmäßig Nutzungskonkurrenzen ausgesetzt. Entsprechend sorgsam und effizient ist bei der Planung mit diesen Flächen umzugehen. Können dort möglichst mehrere bauliche Nutzungen untergebracht werden, können dadurch bislang nicht vorgenutzte, ökologisch und klimatisch wertvollere Flächen außerhalb des Siedlungszusammenhangs wie etwa, Wiesen, Felder und Wälder) unangetastet bleiben. „Leerstände und Verödungen im Bereich der unteren Herner Innenstadt“ sollen selbstverständlich „bekämpft“ werden, wie es die Einwender*Innen fordern. So ist in der Planbegründung auch bereits die Intention dokumentiert, die Herner Innenstadt durch die Entwicklung des FunkenbergQuartiers in Bezug auf Passantenfrequenz sowie Einzelhandels- und Gastronomienachfrage beleben zu wollen. Die Auffassung, man solle etwa die Hochschule oder andere größermaßstäbliche Nutzungen besser unmittelbar in der Innenstadt (etwa auf der Bahnhofstraße) unterbringen, wird aus verschiedenen Gründen nicht geteilt - allen voran bereits wegen deutlich zu kleiner Flächengrößen sowie fehlender Flächenverfügbarkeit. Unklar ist, warum die Einwender*Innen im Kontext des Bebauungsplans Nr. 238 von einer rein profitorientierten Planung sprechen. Weder ist die Stadt Herne hier Flächeneigentümerin oder Entwicklerin, noch steht mit dem neuen Zentralcampus der HSPV als Bildungseinrichtung eine profitorientierte Nutzung im Vordergrund der Planung.</p> <p>Wie die Einwender*Innen zu dieser Ansicht gelangen, ist nicht nachvollziehbar. An unterschiedlichsten Stellen der Beschlussvorlagen und der Planbegründung wird erläutert, dass Planung, Entwicklung und dadurch auch Bau des westlichen und östlichen FunkenbergQuartiers (Bebauungspläne Nr. 238 und 270) zeitlich gestaffelt erfolgen sollen. Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 28 wird zwar seit Oktober 2020 aufgestellt, wurde allerdings bislang nicht öffentlich ausgelegt. Über den Durchführungsvertrag zu diesem Bebauungsplan ließen sich zudem etwa Durchführungszeitraum und Baustelleneinrichtung verbindlich regeln.</p> <p>Wie die Einwender*Innen zu dieser Ansicht gelangen, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar und wird von ihnen auch nicht ansatzweise weiter ausgeführt, zumal der erste und bisher einzige Band des städtischen Wirtschaftsflächenkonzeptes explizit als Grundlage für die Weiterentwicklung der Gewerbe- und Industriegebiete im Bestand dient. Abgesehen von partikularen Nachverdichtungsmöglichkeiten innerhalb dieser genutzten Bestandsgebiete sind dort Neuansiedlungen - erst recht keine größeren - möglich.</p>
--	---

<p>Die Werte von Grundstücken werden durch Bebauungen von Wohnungen sowie die Errichtung neuer Gewerbeflächen im direkten Umfeld sinken. Auch wird durch zusätzlichen Lärm und Verkehr der Wohnwert rapide abgesenkt. Da die Gebiete der Bauvorhaben als Mischgebiete und nicht als Wohnbauflächen ausgewiesen sind, wären die bereits jetzt angesetzten Werte zu hoch. Es ist zu erwarten, dass der jahrelange Baulärm bzgl. der Bauvorhaben weitere Wertminderungen nach sich ziehen werden. In welcher Höhe werden für die dann von der Stadt verursachten Wertminderungen, Entschädigungen geleistet? Wer übernimmt etwaige anfallende Kosten z.B. für Lärmschutzfenster, falls diese Maßnahmen umgesetzt werden sollten?</p>	<p>Dass eine Wertminderung der Immobilien im Plangebietsumfeld als Folge der Flächenentwicklung eintreten wird, mag der subjektiven Befürchtung der Einwohner*Innen entsprechen. Nachvollziehbare Belege oder Tatsachen für diese Annahme werden ihrerseits jedoch nicht angeführt. Sofern die Konversion einer Industriebrache - wie im vorliegenden Fall und auch unter Berücksichtigung eines zusätzlich induzierten Verkehrsaufkommens - durch höherwertige und wohnverträgliche Nutzungen vorbereitet wird und erfolgt, resultiert daraus in der Regel sogar vielmehr eine nachweisliche Steigerung der Bodenwerte. Diese fällt zwar je nach Einzelfall unterschiedlich stark aus, lässt sich jedoch anhand der historischen Bodenwertentwicklung laut BORIS.NRW belegen. Anzumerken ist, dass hierbei nicht genau differenziert werden kann, welchen Anteil die jeweilige städtebauliche Entwicklung im Umfeld auf die Bodenwertsteigerung hatte und welcher Anteil der allgemeinen Bodenwertsteigerung zuzuschreiben ist. Wesentlich ist, dass keine der vergleichsweise untersuchten Entwicklungen einen negativen Einfluss auf den Wert der Grundstücke und Immobilien hatte. Als Vergleichsfälle herangezogen wurden flächen- und nutzungsmäßig großmaßstäbliche, gemischte bis gewerbliche Entwicklungsprojekte mit einem deutliche Mehr an prognostiziertem Verkehrsaufkommen sowie das unmittelbar umliegende Umfeld, in erster Linie geprägt durch Wohn- und Mischbebauung. So erhöhten sich etwa die durchschnittlichen Bodenwerte im direkten Umfeld der großen Dortmunder Konversionsprojekte Phoenix See und Phoenix West - welche im Übrigen über viele Jahre als eine der größten Baustellen Europas galten - zwischen 2011 und 2022 je nach angrenzender Nachbarschaft von 205 auf 320 € je qm, von 240 auf 410 € je qm (wohlgemerkt in dem Bereich, der am nächsten an der neuen, sehr dichten und gemischten Nutzung des Hafens am Phoenix See liegt) und von 200 auf 490 € je qm.</p> <p>Ein weiteres Dortmunder Konversionsbeispiel, das als geeigneter Vergleich herangezogen werden kann, ist die Entwicklung am südlichen, mehrere Jahre brachliegenden Industriedafen, da der Effekt hier besonders deutlich wird. Nach einer prinzipiellen Stagnation des Bodenwertes angrenzender Bereiche zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich dieser dort mit der gleichzeitig einsetzenden Konversion erheblich von 170 auf 310 € je qm zwischen 2019 und 2022. Die Planungen für das neue Dienstleistungsquartier mit mindestens 4.100 Arbeitsplätzen begannen 2017. Auch in Herne finden sich Beispiele, wobei hier sogar unattraktivere und emittierende gewerblich-industrielle Nutzungen mit verhältnismäßig hohem Schwerlastaufkommen im Umfeld angesiedelt wurden: Zu nennen ist hier etwa die gewerbliche Entwicklung auf dem Wanit-Gelände sowie die südlich angrenzende Ansiedlung der Firma Nordfrost und weiterer Gewerbenutzungen in der Nähe des Malakowturms Anfang und Mitte der 2010er Jahre. In den unmittelbar benachbarten Wohngebieten entwickelten sich die Bodenwerte laut BORIS.NRW zwischen 2011 und 2022 von 130 auf 215 € je qm bzw. von 175 auf 280 € je qm. Die Liste an Beispielen ließe sich noch verlängern, um den Sachverhalt zu verdeutlichen. Warum sich die Lage im Fall der Entwicklung des FunkenbergQuartiers anders darstellen sollte, ist sachlich und fachlich nicht erkennbar. Wie die angeführten Beispiele zeigen, ändert auch mitunter länger andauernder Baulärm als temporäre</p>
---	---

<p>Eine generelle Frage stellt sich in diesem Kontext, dass, wenn auf den Arealen der B238 und B270 keine Wohnbebauung möglich ist, wieso dann Studentenwohnungen realisierbar? Das steht im völligen Widerspruch zu dem Programm zur Entwicklung von Wohnbauflächen (WEP) der Stadt Herne, sowie auch im Widerspruch zum Grünflächenentwicklungsplan (GEP) der Stadt Herne.</p> <p>8. Einwände gegen Grundstückskauf und Überprüfung dessen</p> <p>Die Stadt Herne erteilte der Stadtentwicklungsgesellschaft Herne (SEG) die Weisung diverse Grundstücke zu kaufen, unter anderem die Schüchtermann - Wald-flächen. Allen Anschein nach, nicht um diese zu erhalten, sondern um diese im Rahmen des B270 bebauen zu können. Es liegt der Verdacht nahe, dass die betreffenden Grundstücke übersteuert gekauft wurden, da der Kaufpreis von 2,6 Millionen Euro dem Wert des Grundstückes von 1,75 Millionen Euro nicht entspricht; zumal klar ist, dass im Bereich der Grundstücke ein alter Tiefbunker sowie Altlasten vorhanden sind. Da Herr Wixforth Geschäfts-</p>	<p>Erscheinung daran nichts.</p> <p>Was die Befürchtung anbelangt, der Wohnwert werde durch die Entwicklung gesenkt, verhält es sich nach diesseitiger Einschätzung ähnlich. Zwar kommt es, wie hinlänglich untersucht und beschrieben, im Bereich der Grundstücke der Einwender*Innen prognostisch zu einem höheren Verkehrsaufkommen und damit auch zu höheren Verkehrslärmimmissionen infolge der Planumsetzung. Einerseits sind diese jedoch für sich genommen gering und vor dem Hintergrund der plankonzeptleitenden Erwägungen vertretbar, wie bereits in der Planbegründung und weiter oben beschrieben. Andererseits kann - selbst ohne Bebauungsplan - das gesamte Entwicklungsareal des FunkenbergQuartiers bereits heute insbesondere durch verschiedenste Gewerbebetriebe nachgenutzt werden. Dabei wären im Rahmen der Vorhabenzulassung voraussichtliche Zwischenwerte i.S.d. Abschnitts 6.7 der TA Lärm aufgrund des bestehenden Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe in der vorliegend städtebaulichen Situation zu bilden. Im Ergebnis wäre auch insoweit mit einer Verkehrs- und Gewerbelärmzunahme im Umfeld zu rechnen. Aus hiesiger Sicht ist es zudem objektiv verkürzt, einen Wohnwert allein auf das Kriterium eines steigenden Verkehrsaufkommens zu reduzieren. Der Wohnwert wird durch deutlich mehr Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise auch das städtebauliche Erscheinungsbild, das Image eines Quartiers, die Nachbarschaft, Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitinfrastruktur, die Ausstattung mit öffentlichen Räumen sowie die Verkehrsanbindung. Diese Faktoren verbessern sich aller Voraussicht nach im Zuge der Flächenkonversion allesamt bei sachlicher Würdigung.</p> <p>Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Zum einen sind keine Studentenwohnungen geplant. Zum anderen ist Wohnbebauung möglich, gewünscht und anteilig in Übereinstimmung mit dem Programm zur Entwicklung von Wohnbauflächen vorgesehen. Es wird hier auf die Erläuterungen der Planbegründung für den Bereich ohne Baugebietsfestsetzung und das festgesetzte Mischgebiet (Abschnitt 6.1) verwiesen. Wohnbebauung soll lediglich in denjenigen Bereichen ausgeschlossen sein, die ausschließlich einer anderen Nutzung vorbehalten bleiben sollen oder wo eine Wohnnutzung durch die Kombination von erhöhtem Bodensanierungsaufwand und großer Lärmvorbelastung durch die Bahntrasse nur unter technisch sowie wirtschaftlich sehr aufwändigen Voraussetzungen in eher ungünstiger Lage möglich wäre. Inwieweit dies widersprüchlich zum städtischen Grünflächenentwicklungsprogramm sein soll, bleibt unklar.</p> <p>Weder ist nachvollziehbar, wie die Einwender*Innen zu diesen Erkenntnissen und Schlussfolgerungen gelangen, noch sind ist der Sachverhalt für die Bauleitplanung relevant.</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>fürher der SEG Herne und zugleich Leiter des Fachbereichs Stadtplanung und Bauordnung der Stadt Herne ist, muss überprüft werden, ob die Vorgänge hier den geltenden Compliance- Richtlinien entsprechen.</p> <p>9. Einwendungen zum Umweltbericht des B238 wegen unzureichender Beachtung, der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Umweltschutzrichtlinien.</p> <p>Hinsichtlich des Umweltberichts für den B238 verweisen wir auf die Stellungnahme und Einwände der von der Bürgerinitiative Funkenberg Quartier beauftragten Firma Bosch & Partner GmbH, vertreten durch Herrn Müller-Pfannenstiel, mit der Bitte, uns Ihre Antwort hinsichtlich Änderungs- und Verbesserungsvorschläge Ihrerseits in Kopie zukommen zu lassen. (siehe Anlage Gutachterliche Stellungnahme zum Umweltbericht durch die Firma Bosch & Partner GmbH vom 01.08.2022 im Auftrag der Bürgerinitiative „Funkenberg Quartier“)</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9. a) Einwendung wegen zu umfangreichen Bebauungen</p> <p>Die Bebauungspläne und Projekte zur Entstehung des Funkenbergquartiers (u.a. B 238) sind in dieser Form abzulehnen, weil neben der Hochschule für die Polizei auch noch weitere Bebauungen z.B. zusätzliche Wohn- und Gewerbeflächen entstehen sollen. Die Klimasituation in Herne wird sich dadurch weiter verschlechtern, durch noch mehr Bodenversiegelung, mehr Schadstoffe und mehr Verkehr. Nach Baugesetz § 34 Absatz 3 Satz 3 ist dies unter Würdigung nachbarlicher Interessen und mit den öffentlichen Belangen für mehr Grün und mehr Klimaschutz nicht vereinbar.</p> <p>b) Einwendung da im Umweltbericht das Schutzgut Boden u. Fläche nicht hinreichend berücksichtigt wird</p> <p>Die Versiegelungsrate soll von 81% auf 89% erhöht werden. Das bedeutet, dass 4000 m² mehr versiegelt werden sollen. Das widerspricht der Aussage, dass Herne eine „Schwammstadt“ wird und Entsiegelung gefordert wird. Dieser irreversible Verlust an offenen Bodenflächen und ihrer ursprünglichen Funktion resultiert in einer gesteigerten Beeinträchtigung der Speicher- und Regulierfunktion des Bodens. Die Klimakrise wird durch diese Vorhaben verschärft. Vorhaben mit dem Resultat erhöhter Versiegelungsraten sind</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Warum die Bauleitplanung aus dem Grund abzulehnen sein soll, „weil neben der Hochschule für Polizei auch noch weitere Bebauung z.B. zusätzliche Wohn und Gewerbeflächen entstehen sollen“, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr entspricht dies der grundsätzlichen stadtentwicklungspolitischen Vorstellung der Stadt Herne, welche sich in der Darstellung einer großen zusammenhängenden gemischten Baufläche im Regionalen Flächennutzungsplan sowie in den kommunalpolitischen Beschlüssen während dieses Bauleitplanverfahrens mehrfach widerspiegelt. Dass hinzutretende bauliche Nutzungen im Verhältnis zum faktischen Status Quo regelmäßig auch etwa mit mehr Versiegelung und Verkehr einhergehen, liegt auf der Hand. Die diesbezüglichen Auswirkungen wurden im Verfahren umfangreich prognostisch ermittelt, beschrieben, bewertet und abwägend gewürdigt. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass eine bauliche Nachnutzung des Plangebiets auch ohne Bebauungsplan grundsätzlich jederzeit möglich wäre, da es sich derzeit um eine faktische Innenbereichsfläche i.S.d § 34 BauGB handelt (siehe dazu auch die Abschnitt 2.2 und 8.4 der Planbegründung). Der Verweis auf § 34 Absatz 3 Satz 3 BauGB läuft leer, weil die Norm hier im Kontext der Bauleitplanung nicht einschlägig ist. Fernab davon kann der Standpunkt auch inhaltlich nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Im Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB). Die daraus resultierenden Ergebnisse sind dann im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Zu dem hier vorgetragenen Einwand wird auf Abschnitt 6.2.1 der Planbegründung verwiesen. Die rechnerische Mehrversiegelung als Differenz des derzeitigen, faktischen Plangebietszustandes und dem normativen worst-case durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich</p>

<p>daher abzulehnen.</p> <p>c) Einwendung dagegen, dass zusätzliche Gesundheitsgefährdungen durch Lärm bewusst in Kauf genommen werden</p> <p>Eine Erhöhung des Lärmpegels für die direkten Anwohner insbesondere auch der Anwohner der Schüchtermann-, Kremer- und der Viktoriastraße wird durch die Planungen billigend in Kauf genommen. So ist z. B. die Öffnung des aktuell gesperrten Durchganges Schüchtermannstr. / Viktoriastr. wegen des zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens geplant. Der Lärmpegel erhöht sich dadurch laut Gutachten um bis zu 3,6 dB(A). Es kommt zu einer Überschreitung des Orientierungswertes nach DIN 18005. Der Lärmpegel für die direkten Anwohner wird sogar zu Nachtzeiten überschritten, was gutachterlich dargestellt ist. Der Beurteilungspegel liegt über dem Grenzwert einer potentiellen Gesundheitsgefährdung und wird in Abwä-</p>	<p>aus der potentiell hinzutretenden Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen des Bereichs ohne Baugebietsfestsetzung. Diese ist aber auch ohne den Bebauungsplan derzeit schon auf Grundlage des § 34 BauGB dort zulässig. Die Möglichkeit, eine zusätzliche bauliche Flächeninanspruchnahme im Bereich dieser bislang unversiegelten Hausgartenteile zu verhindern, bestünde etwa in der Festsetzung von privaten Grünflächen oder der Herausnahme aus den überbaubaren Grundstücksflächen.</p> <p>Bestehende Baurechte sind als Ausfluss des Art. 14 GG regelmäßig mit angemessenem Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Im vorliegenden Fall wird die Verhinderung der zusätzlichen baulichen Flächeninanspruchnahme aus folgenden Gründen geringer gewichtet und daher zurückgestellt: Vor dem Hintergrund des Gleichheitsgrundsatzes und der Eigentumsgarantie sollen die bestehenden Baurechte nicht entzogen, sondern eine im Vergleich zu den Nachbargrundstücken gleichwertige Ausnutzbarkeit gesichert werden. Zudem werden mit dem Bereich ohne Baugebietsfestsetzung mit überbaubarer Grundstücksfläche in dieser innenstadtnahen Lage die Belange des § 1 Abs. 6 Nrn. 2, 4, 8 und 9 BauGB gefördert. Gleichzeitig wird über die zulässige GRZ von 0,6 sichergestellt, dass ein angemessener Freiflächenanteil je Grundstück dauerhaft gesichert und so ein aus diesseitiger Sicht guter Kompromiss erreicht wird.</p> <p>Im Übrigen ist die anscheinend ausschließliche Auffassung der Einwender*Innen, was unter einer „Schwammstadt“ zu verstehen sei, fachlich unzutreffend. Neben den - auch hier im Plangebiet verbleibenden - Freiflächen, beinhaltet das Konzept der Schwammstadt Rückhaltung, Abkopplung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser. Abkopplung ist hier bei den zu erwartenden Niederschlagsmengen, der begrenzten Flächenverfügbarkeit und mangels eines Gewässers in der näheren Umgebung nicht realistisch realisierbar. Eine Versickerung über den Boden mangels ausreichender Versickerungsfähigkeit im Plangebiet nicht oder nur mit technisch erhöhtem Aufwand möglich. Rückhaltung, Verdunstung und damit auch Bausteine des Schwammstadtprinzips werden jedoch über die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten aufgegriffen und planungsrechtlich umgesetzt (siehe hierzu die textlichen Festsetzungen unter Nr. 5 im Bebauungsplan).</p> <p>§ 34 BauGB ist erneut nicht einschlägig. Zudem vermischen die Einwender*Innen hier zwei getrennt zu haltende Sachverhalte. Vorab wird darauf hingewiesen, dass diese auch bereits hinlänglich in der Planbegründung (Abschnitte 6.7 sowie 9.2) und in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan beschrieben und bewertet werden.</p> <p>Erstens: Was die lärmtechnisch kritischen Werte angeht, finden sich diese - aufgrund der erheblichen Vorbelastung im Analysefall und Prognose-Nullfall gleichermaßen wie im Prognose-Planfall - im Bereich des Weststrings zwischen der Autohofauffahrt zu A 42 und dem Bahnhofplatz / Cranger Straße sowie im Bereich</p>
---	---

<p>gung planungsbedingter Verkehrslärmimmissionen für die Bewohner billigend in Kauf genommen. (Seite 53/54 von 1021). Somit ist dies ein Verstoß nach § 34 BauGB, wo die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben müssen. Eine Öffnung des gesperrten Durchganges Schüchtermannstr. / Viktoriastr. ist daher abzulehnen.</p>	<p>des Bahnhofplatzes bis zum Kreisverkehrsknotenpunkt mit der Bahnhofstraße. Die Stadt Herne hat die Lärmsituation in der Vergangenheit bereits erkannt und 2018 als Aktionsbereiche 14 und 15 in den „Lärmaktionsplan für die Stadt Herne“ aufgenommen. Die Aktionsbereiche enthalten jeweils konkrete Beschreibungen und zu prüfende Lärminderungsmaßnahmen. Im Bereich der Bismarckstraße wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt. Im Jahr 2022 hat die Verwaltung die zugrundeliegende Lärmkartierung aktualisiert (sog. „4. Runde“), worauf aufbauend nun auch die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben werden soll. Die zu prüfenden Maßnahmen führen bereits jeweils einzeln für sich betrachtet in der Regel zu einer Lärmimmissionsminderung um mehrere Dezibel (vgl. Kapitel 8.1 des LAP). Die planbedingte Zunahme hingegen beträgt im Bereich der genannten Streckenabschnitte in der Regel höchstens 0,2 dB(A) und am Kreisverkehr Bahnhofplatz wegen des Knotenpunktzuschlags ausnahmsweise bis zu 0,4 dB(A). Damit liegen diese Werte sehr deutlich unterhalb der menschlichen Wahrnehmbarkeitsschwelle. Am bisher planunabhängig höchsten belasteten Immissionsort (Bereich Westring 200 und angrenzende Gebäude) ist infolge der geplanten Umbaumaßnahme des Knotenpunktes Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz zudem eine Abrückung des Kfz-Verkehrs auf diesem Abschnitt des Westrings zugunsten einer Radverkehrsanlage zu erwarten. Dadurch sinkt der Beurteilungspegel hier im Ergebnis sogar um Werte zwischen 1,0 und 2,2 dB(A) auf 69/61 dB(A) tags/nachts.</p> <p>Zweitens: Es ist richtig, dass zum Zeitpunkt der ersten öffentlichen Auslegung 2022 im östlichen Bereich der Schüchtermann- und auf der Viktoriastraße (wie damals gutachterlich beschrieben) im worst case mit einer verkehrsbedingten Zunahme der Lärmimmissionen um bis zu 3,6 dB(A) zu rechnen gewesen wäre. Diese Zunahme resultierte aus dem Umstand, dass bislang wegen baulicher Abpollerung nicht möglicher Durchgangsverkehr auf diesem Streckenabschnitt im Falle der Planrealisierung angenommen wurde. In mehreren Abstimmungen mit der städtischen Verkehrsplanung sowie dem beauftragten Gutachterbüro wurde hierfür ein verkehrsplanerisch hohes Erfordernis gesehen, um die zusätzlichen Verkehre möglichst entzerren bzw. verteilen zu können. Aber auch in diesem Fall hätten die zu erwartenden Immissionswerte immer noch - abgesehen von einer sehr partikularen Ausnahme - unter den Orientierungswerten von Mischgebieten gelegen.</p> <p>Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen Werten annimmt, können daher in der Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden. Zudem besitzen alle Gebäude entlang der betroffenen Straßenabschnitte eine schallabgewandte Seite, auf welcher ohne weitere Berechnungen und auch bei offener Bebauung pauschal 5 dB(A) abgezogen werden können. Viele Grundstücke in diesem konkreten Bereich besitzen zudem straßenseitig errichtete Garagen(zeilen), welche jeweils zusätzlich schallabschirmend für sie</p>
---	---

<p>Des Weiteren gibt es einen Lärmaktionsplan, der aufgestellt wurde um die Lärmbelastung im Stadtgebiet zu reduzieren und die Bürger vor Straßenverkehrslärm zu schützen. Der Bereich an der Schüchtermannstraße weist heute zu vielen Tageszeiten das Potential eines ruhigen Gebietes gemäß Kapitel 8.4.4 des Lärmaktionsplans auf. In dem Bebauungsplan Nr. 238 werden die Bedürfnisse der Anwohner an eine ruhige Umgebung und an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht angemessen berücksichtigt.</p>	<p>wirken (so etwa die Grundstücke Viktoriastraße 2-8, Augustastraße 30, die Hausgruppen Schüchtermannstraße 101-115, 131-141 und 161-165, Kremerstraße 12-18, Schüchtermannstraße 3a sowie Kremerstraße 2).</p> <p>Einzig im dritten Obergeschoss des Gebäudes Schüchtermannstraße 2c wäre straßenseitig zur Nachtzeit ein Immissionswert von (aufgerundet) 51 dB(A) prognostiziert gewesen. Die planbedingte Zunahme hätte jedoch weniger als 1 dB(A) betragen, wäre somit nicht wahrnehmbar gewesen und läge zudem auch absolut betrachtet weit entfernt von einem unzumutbaren Pegel. Gerade die Eigentümer*Innen und Bewohner*Innen dieses und der beiden westlich angrenzenden Mehrfamilienhäuser, welche selbst erst vor wenigen Jahren errichtet und bezogen worden sind, müssten jedoch auch bereits zu jenem Zeitpunkt realistischerweise in Betracht gezogen haben, dass die unmittelbar angrenzende, innerstädtische Brachfläche nicht ewig eine solche bleiben wird, sondern früher oder später zur Entwicklung mit entsprechenden Auswirkungen ansteht. Der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan in diesem Bereich war zu diesem Zeitpunkt jedenfalls bereits gefasst und bekanntgemacht worden.</p> <p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrs- und Schallgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt. Die prognostizierte Verkehrslärmzunahme um bis zu 3,6 dB(A) ist dadurch ebenfalls nicht mehr zu befürchten und die Einwendung insoweit hinfällig. Die verbleibenden Verkehrslärmzunahmen liegen aufgrund der vorhandenen Vorbelastung des städtischen Umfelds allesamt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs und sind somit vertretbar (vgl. dazu auch im Detail die Ergebnisse der überarbeiteten Schalluntersuchung zum Bebauungsplan).</p> <p>Wie vorstehend bereits ausgeführt, werden die Anwohnerinteressen sehr wohl berücksichtigt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass ihren Interessen vollumfänglich gefolgt werden müsste. Gesunde Wohnverhältnisse bleiben, wie ebenfalls bereits erläutert, in der thematisierten Nachbarschaft des Plangebiets zweifelsfrei gewahrt. Wie die Einwender*Innen zu der Auffassung gelangen, die Schüchtermannstraße weise das Potential eines ruhigen Gebiets i.S.d. Kapitel 8.4.4 des Lärmaktionsplans auf, ist rätselhaft. Unter Berücksichtigung der dort und insbesondere in den vorstehenden Kapiteln 8.4.1 sowie 8.4.2 zu entnehmenden Kriterien kommt die Schüchtermannstraße schlicht unter keinem Gesichtspunkt in</p>
---	---

<p>d) Einwendung wegen Nichtberücksichtigung öffentlicher Belange nach mehr Blau-Grüner Stadtarchitektur als Zusammenfassung</p> <p>Dieses Bauprojekt steht nicht im Einklang mit der Erreichung der europäischen Klimaziele und Erhaltung der Artenvielfalt. Angekündigt wurde, grüne Stadt im Ruhrgebiet sein zu wollen und eine Schwammstadt zu werden. Die Realität bei diesem Bauvorhaben ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verluste an Gartenfläche und ruderaler Brachfläche 3,5 ha Waldfläche an der Schüchtermannstraße 2. Verschlechterung der Ökobilanz (8% weniger) 3. Die Versieglungsrate soll von 81% auf 89% erhöht werden das sind 4000 m² mehr 4. Die Klimaampel steht schon auf rot (E) 	<p>Frage.</p> <p>Um welche „Zusammenfassung“ es sich in diesem Abschnitt der Stellungnahme handeln soll, ist nicht nachvollziehbar. Die Hinweise werden jedoch zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hierzu siehe bereits die Ausführungen zu Punkt b) der Einwendung. Die Waldfläche an der Schüchtermannstraße besitzt eine Größe von ca. 1,2 ha und liegt abgesehen davon weit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 238.</p> <p>Offenbar zielt dieser Punkt auf die Ergebnisse der Eingriffsbilanzierung im Umweltbericht. Diese schließt mit der Ausführung, dass „die Umsetzung der Planung [...] somit zu einem Rückgang der ökologischen Wertigkeit innerhalb des betrachteten Raumes um 2.550 Wertpunkte (ca. 7,7%) [führt]“. Bilanziert wurden hier der Summenwert der aktuellen faktischen Flächennutzungen einerseits sowie der Summenwert der im „worst case“ nach Bebauungsplan zulässigen Flächennutzungen. Wie der Eingriffsbilanzierung i.V.m. den Anlagenkarten 01 und 02 zum Umweltbericht entnommen werden kann, ist dieser Rückgang der ökologischen Flächenwertigkeit prinzipiell ausschließlich auf die Eingriffe durch die potentiell hinzutretende Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen der kleinteiligen privaten Grundstücke entlang der Eschstraße zurück zu führen, welche zum Bereich ohne Baugebietsfestsetzung gehören. Eben diese Bebauung ist dort jedoch auch unabhängig vom Bebauungsplan Nr. 238 bereits heute auf Grundlage des § 34 BauGB zulässig. Es existieren hier mehrere Vorbilder (Eschstraße Nrn. 36a, 38a, 48a, 50a und 50b). Der Bebauungsplan bereitet also keine weitergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft vor, als bereits heute möglich sind. Entsprechend ist daher § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB einschlägig: „Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.“ (ebd.) Letzteres trifft hier zu. Dennoch reagiert der Bebauungsplan mit seinen Begrünungsfestsetzungen (siehe Abschnitt 6.9 der Planbegründung) auch anteilig kompensierend und abwägend zugunsten von Natur und Landschaft auf diesen Umstand. Begründung (Abschnitte 3.6b, 8.4) und Umweltbericht (Abschnitt 14.1) verdeutlichen diesen Sachverhalt bereits.</p> <p>Hierzu siehe bereits die Ausführungen zu Punkt b) der Einwendung.</p> <p>Zur Klimaampel wird hier auszugsweise zitiert: „Der Klimacheck zeigt in dieser Planungsphase der frühzeitigen Beteiligung zunächst den Umfang der Handlungsnotwendigkeit aus Sicht der Klimafolgenanpassung auf. Anpassungsmaßnahmen werden nur dann berücksichtigt, wenn sie bereits konkret benannt sind.“</p>
--	---

<p>5. Herausnahme der Wasserfläche aus dem Bauplan B238</p> <p>6. Überplanung des nennenswerten Baumbestandes aus dem GEP (östlichen Rand als Lückenschluss im landesweiten Biotopsystem (LANUV)</p> <p>7. Anrechnung von altem Baumbestand als neue Klimaschutzmaßnahme</p> <p>8. Schaffung von mehr Parkraum und öffentlicher Verkehrsfläche</p> <p>Es muss wieder die ursprüngliche Blau-Grüne Stadtarchitektur im Fokus sein und die geplanten Bauvorhaben dürfen dieser nicht konträr gegenüberstehen.</p> <p>e) Einwendung wegen Wertminderung der Wohnungen, Häuser und Grundstücke</p> <p>Die Werte von Grundstücken, Bebauungen und Wohnungen im direkten Umfeld werden durch die geplanten Bauvorhaben sinken. Durch den zusätzlichen Lärm und Verkehr wird der Wohnwert abgesenkt. Es ist zu erwarten, dass der jahrelange Baulärm durch die Bauvorhaben weitere Wertminderungen nach sich ziehen wird. Wie werden die Wertminderungen durch die Stadt</p>	<p>Im vorliegenden Fall wurde noch keine Anpassungsmaßnahme in die Bewertung einbezogen. Unter Beachtung der genannten Randbedingungen wird die Ausgangssituation als „ungenügend klimangepasst“ bewertet.“ Dies sollte verdeutlichen, warum die Klimaampel in dem damaligen frühen Planungsstadium ohne festgesetzte Maßnahmen (in jedem Fall) nur auf rot (E) stehen konnte.</p> <p>Diese war in allerersten Skizzen der Masterplanung zum FunkenbergQuartier enthalten. Die Idee der offenen Wasserhaltung und damit verbundenen Abkoppelung der Niederschlagsentwässerung wird auch nach wie vor als wesentlicher Baustein der Quartiersentwicklung verfolgt, nur nicht mehr im hier interessierenden westlichen Gebietsteil, in welchem ohnehin nur ein sehr untergeordneter Anteil der Wasserflächen vorgesehen war. Im Zuge der Planungskonkretisierung wurde deutlich, dass die offene Wasserhaltung hier wegen des Flächenbedarfs und der räumlichen Anforderung der Hochschulnutzung nicht mehr im notwendigen Maß umgesetzt werden konnte.</p> <p>Die Waldfläche an der Schüchtermannstraße liegt weit außerhalb des Geltungsreichs des Bebauungsplans Nr. 238 (siehe bereits Punkt Nr. 1.)</p> <p>Die Festsetzungen zu den Baumpflanzungen verfolgt - neben den Belangen von Klimaschutz und Klimaanpassung - vor allem auch das Ziel, einen gewissen Mindest-Durchgrünungsgrad im gesamten Stadtquartier bei möglichst gleicher Lastenverteilung für die einzelnen Grundstückseigentümer*Innen zu erreichen. Dies ist auch in Abschnitt 6.9 der Planbegründung dargelegt. Um dieses Ziel zu erreichen, sind selbstverständlich auch Bestandsbäume geeignet.</p> <p>Die verschiedenen Belange des Verkehrs zählen regelmäßig zu denjenigen, welche im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Zudem stellt die gesicherte Erschließung in jedem Fall eine notwendige Zulassungsvoraussetzung für Vorhaben i.S.d. § 29 BauGB und damit für den Planvollzug dar.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dass eine Wertminderung der Immobilien im Plangebietsumfeld als Folge der Flächenentwicklung eintreten wird, mag der subjektiven Befürchtung der Einwender*Innen entsprechen. Nachvollziehbare Belege oder Tatsachen für diese Annahme werden ihrerseits jedoch nicht angeführt. Sofern die Konversion einer Industriebranche - wie im vorliegenden Fall und auch unter Berücksichtigung eines</p>
---	--

<p>Herne kompensiert? Es kann nicht akzeptiert werden, dass durch die Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 238 die Werte der anliegenden Wohnungen, Häuser und Grundstücke sinken.</p>	<p>zusätzlich induzierten Verkehrsaufkommens - durch höherwertige und wohnverträgliche Nutzungen vorbereitet wird und erfolgt, resultiert daraus in der Regel sogar vielmehr eine nachweisliche Steigerung der Bodenwerte. Diese fällt zwar je nach Einzelfall unterschiedlich stark aus, lässt sich jedoch anhand der historischen Bodenwertentwicklung laut BORIS.NRW belegen. Anzumerken ist, dass hierbei nicht genau differenziert werden kann, welchen Anteil die jeweilige städtebauliche Entwicklung im Umfeld auf die Bodenwertsteigerung hatte und welcher Anteil der allgemeinen Bodenwertsteigerung zuzuschreiben ist. Wesentlich ist, dass keine der vergleichsweise untersuchten Entwicklungen einen negativen Einfluss auf den Wert der Grundstücke und Immobilien hatte. Als Vergleichsfälle herangezogen wurden flächen- und nutzungsmäßig großmaßstäbliche, gemischte bis gewerbliche Entwicklungsprojekte mit einem deutliche Mehr an prognostiziertem Verkehrsaufkommen sowie das unmittelbar umliegende Umfeld, in erster Linie geprägt durch Wohn- und Mischbebauung. So erhöhten sich etwa die durchschnittlichen Bodenwerte im direkten Umfeld der großen Dortmunder Konversionsprojekte Phoenix See und Phoenix West - welche im Übrigen über viele Jahre als eine der größten Baustellen Europas galten - zwischen 2011 und 2022 je nach angrenzender Nachbarschaft von 205 auf 320 € je qm, von 240 auf 410 € je qm (wohlge- merkt in dem Bereich, der am nächsten an der neuen, sehr dichten und gemisch- ten Nutzung des Hafens am Phoenix See liegt) und von 200 auf 490 € je qm.</p> <p>Ein weiteres Dortmunder Konversionsbeispiel, das als geeigneter Vergleich her- angezogen werden kann, ist die Entwicklung am südlichen, mehrere Jahre brach- liegenden Industriedafen, da der Effekt hier besonders deutlich wird. Nach einer prinzipiellen Stagnation des Bodenwertes angrenzender Bereiche zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich dieser dort mit der gleichzeitig einsetzenden Konversion erheblich von 170 auf 310 € je qm zwischen 2019 und 2022. Die Planungen für das neue Dienstleistungsquartier mit mindestens 4.100 Arbeitsplätzen begannen 2017. Auch in Herne finden sich Beispiele, wobei hier sogar unattraktivere und emittierende gewerblich-industrielle Nutzungen mit verhältnismäßig hohem Schwerlastaufkommen im Umfeld angesiedelt wurden: Zu nennen ist hier etwa die gewerbliche Entwicklung auf dem Wanit-Gelände sowie die südlich angrenzende Ansiedlung der Firma Nordfrost und weiterer Gewerbenutzungen in der Nähe des Malakowturms Anfang und Mitte der 2010er Jahre. In den unmittelbar benachbar- ten Wohngebieten entwickelten sich die Bodenwerte laut BORIS.NRW zwischen 2011 und 2022 von 130 auf 215 € je qm bzw. von 175 auf 280 € je qm. Die Liste an Beispielen ließe sich noch verlängern, um den Sachverhalt zu verdeutlichen. Warum sich die Lage im Fall der Entwicklung des FunkenbergQuartiers anders darstellen sollte, ist sachlich und fachlich nicht erkennbar. Wie die angeführten Beispiele zeigen, ändert auch mitunter länger andauernder Baulärm als temporäre Erscheinung daran nichts.</p> <p>Was die Befürchtung anbelangt, der Wohnwert werde durch die Entwicklung ge- senkt, verhält es sich nach diesseitiger Einschätzung ähnlich. Zwar kommt es, wie hinlänglich untersucht und beschrieben, im Bereich der Grundstücke der Einwen-</p>
--	---

<p>f) Einwendung wegen fehlender Transparenz in Bezug auf Zusammengehörigkeit und Abhängigkeiten von Bebauungsplänen</p> <p>Das Funkenbergquartier kann nur entstehen, wenn die Bebauungspläne Nr. 238 und 270 insgesamt und im jeweiligen Kontext zueinander betrachtet werden. Die jeweiligen Betrachtungen sind hier lückenhaft und nicht ausreichend. Eine Gesamtbetrachtung auch in Bezug auf die Einflüsse auf Umwelt und Anwohner würde für die hier nötige Transparenz für den Bürger sorgen.</p> <p>Abschließend erhalten Sie eine Liste mit Vorschlägen, die in einem Maßnahmenkatalog für das Funkenbergquartier BP Nr. 238 und 270 berücksichtigt werden sollten:</p> <p>Erhalt des Schüchtermannwäldchens. Dabei muss dieser Bereich nicht unbedingt für Menschen betretbar oder zugänglich gemacht werden.</p> <p>Erhalt der Bäume an der Schüchtermannstraße, da sie Sicht- und Lärmschutz sowie lebendigen Schatten für den Menschen und Lebensraum für viele Tiere bieten. Der Gesamtwert für Mensch und Tier kann von der emp-</p>	<p>der*Innen prognostisch zu einem höheren Verkehrsaufkommen und damit auch zu höheren Verkehrslärmimmissionen infolge der Planumsetzung. Einerseits sind diese jedoch für sich genommen gering und vor dem Hintergrund der plankonzeptleitenden Erwägungen vertretbar, wie bereits in der Planbegründung und weiter oben beschrieben. Andererseits kann - selbst ohne Bebauungsplan - das gesamte Entwicklungsareal des FunkenbergQuartiers bereits heute insbesondere durch verschiedenste Gewerbebetriebe nachgenutzt werden. Dabei wären im Rahmen der Vorhabenzulassung voraussichtliche Zwischenwerte i.S.d. Abschnitts 6.7 der TA Lärm aufgrund des bestehenden Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe in der vorliegend städtebaulichen Situation zu bilden. Im Ergebnis wäre auch insoweit mit einer Verkehrs- und Gewerbelärmzunahme im Umfeld zu rechnen. Aus hiesiger Sicht ist es zudem objektiv verkürzt, einen Wohnwert allein auf das Kriterium eines steigenden Verkehrsaufkommens zu reduzieren. Der Wohnwert wird durch deutlich mehr Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise auch das städtebauliche Erscheinungsbild, das Image eines Quartiers, die Nachbarschaft, Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitinfrastruktur, die Ausstattung mit öffentlichen Räumen sowie die Verkehrsanbindung. Diese Faktoren verbessern sich aller Voraussicht nach im Zuge der Flächenkonversion allesamt bei sachlicher Würdigung.</p> <p>Der vorgetragene Standpunkt wird nicht geteilt. Von Intransparenz kann nicht ernsthaft ausgegangen werden, wenn die gesamte Masterplanung zum FunkenbergQuartier explizit Teil der Planbegründung (siehe dort die Abschnitte 1.2 und 5), der öffentlichen Beschlussvorlagen im Bauleitplanverfahren sowie Gegenstand der kumulativen Betrachtungen im Klimagutachten, Verkehrsgutachten, Schallgutachten und Umweltbericht ist. Unzutreffend ist auch die Annahme der Einwendender*Innen, die beiden Entwicklungsabschnitte bzw. Bebauungspläne Nr. 238 und 270 besäßen eine (rechtliche oder faktisch zwingende) Abhängigkeit. Beide wären für sich genommen auch isoliert realisierbar. Die umweltbezogenen Einflüsse wurden jedoch soweit wie möglich und vorausschauend im Rahmen der genannten Gutachten auch kumulativ unter Zugrundelegung realistischer Annahmen sowie des vorläufigen Standes der Masterplanung FunkenbergQuartier betrachtet. Ein Entwurf des Bebauungsplans Nr. 270 hingegen existiert noch nicht und kann insoweit auch nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Die Waldfläche an der Schüchtermannstraße liegt weit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 238.</p> <p>Die genannten Bäume stehen ebenfalls außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 238.</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>fohlenen Ersatzpflanzung mit Bäumchen deren Stammumfang 25cm beträgt, niemals aufgewogen werden.</p> <p>Erhalt / Schaffung von Luftleitbahnen</p> <p>Erhalt- und Schaffung von Frischluftflächen</p> <p>Flächennutzung mit abfluss- und erosionsmindernden Maßnahmen</p> <p>Erhalt der Biodiversität. Wenn beispielsweise von 24 gezählten Vogelarten nur eine als planungsrelevant weiter betrachtet wird und damit der Lebensraum und die Rückzugsmöglichkeiten für die „unrelevanten Arten“ durch Abholzungen und Baumaßnahmen zerstört wird, wird es wohl nicht mehr lange dauern bis viele der jetzt noch vorhandenen Arten auf den Listen bedrohter Arten auftauchen.</p> <p>Parkanlagen schaffen, erhalten und umgestalten</p> <p>Freiflächen erhalten und schaffen, Flächen entsiegeln</p> <p>Bepflanzung urbaner Räume mit geeigneten Pflanzenarten mit Klima-Arten-Matrix (KLAM)</p> <p>Bepflanzung im Außenbereich mit geeigneten Pflanzenarten</p> <p>Maßnahmen für Feuchtbiotope</p> <p>Vermehrte Bewässerung urbaner Vegetation unter anderem mit vor Ort zurückgehaltenem Niederschlagswasser</p> <p>Beschattung relevanter Flächen</p> <p>Offene Wasserflächen schaffen</p>	<p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplans existieren keine Luftleitbahnen - selbst im derzeit weitestgehend unbebauten Zustand, wie aus der mesoklimatischen Simulation deutlich hervorgeht. Die Trasse der Deutschen Bahn verläuft als Luftleitbahn im Plangebietsumfeld in Ost-West-Richtung.</p> <p>Im Plangebiet existieren auch keine Frischluftflächen.</p> <p>Diese sind durch die Festsetzungen der Dachbegrünungen, der Baumpflanzungen, der Stellplatzbegrünungen sowie durch partiell zu erwartenden Flächenentsiegelungen vorgesehen. Erosionen sind nicht zu befürchten.</p> <p>Welche Vogelarten als planungsrelevant zu betrachten sind, liegt nicht im Ermessen der Stadt Herne. Artenschutzrelevante Maßnahmen trifft der Bebauungsplan zudem (siehe dazu die Abschnitte 6.8 und 8.4 der Planbegründung). Im Übrigen gelten die Vorschriften des allgemeinen und besonderen Artenschutzes i.S.d. BNatSchG auch stets unmittelbar und unabhängig vom Bebauungsplan.</p> <p>In der Flächenkonkurrenz zu den anderen Nutzungen wird die Schaffung einer Parkanlage zurückgestellt. Vorhandene Parkanlagen existieren im Plangebiet nicht.</p> <p>Partiell erfolgt dies. Im Übrigen siehe hierzu bereits die Ausführungen zu Punkt b) der Einwendung.</p> <p>Dies ist vorgesehen.</p> <p>Dies ist vorgesehen, soweit damit der Außenbereich in Bezug Grundstücke mit Gebäuden gemeint ist. Planungsrechtlichen Außenbereich gibt es im Plangebiet weder aktuell noch zukünftig.</p> <p>Dies ist im vorliegenden Fall nicht relevant.</p> <p>Als verhaltensbezogene Maßnahme ist dies durch die Bauleitplanung nicht regelungsfähig.</p> <p>Dies erfolgt zukünftig durch die Baumpflanzungen und insbesondere durch den Schattenwurf der Gebäude. Siehe dazu auch die Resultate des Klimagutachtens.</p> <p>Siehe hierzu bereits die Ausführungen zu Punkt d) der Einwendung.</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Neubau: Verkehrsflächen mit geringer Wärmeleit- und Speicherfähigkeit sowie „Flüsterasphalt“</p> <p>Maßnahmen auf Seiten der Wasserversorger</p> <p>Nutzung von Überschussmengen aus der örtlichen Grundwasserbewirtschaftung</p> <p>Geeignete Bepflanzung urbaner Flächen zur Verbesserung der Durchlässigkeit der oberen Bodenschicht (Durchwurzelung)</p> <p>Schaffung von Niederschlagszwischen Speichern: Retentionsflächen und Wasserplätze</p> <p>Rückbau versiegelter Flächen</p>	<p>Dies wird angestrebt, ist allerdings der nachgelagerten Ausführungsplanung vorbehalten.</p> <p>Als sektorale, fachspezifische Maßnahme ist dies durch die Bauleitplanung nicht regelungsfähig.</p> <p>Als verhaltensbezogene Maßnahme ist dies durch die Bauleitplanung nicht regelungsfähig.</p> <p>Dies ist vorgesehen.</p> <p>Siehe hierzu bereits die Ausführungen zu Punkt d) der Einwendung.</p> <p>Partiell erfolgt dies. Im Übrigen siehe hierzu bereits die Ausführungen zu Punkt b) der Einwendung.</p>
<p>10. hiermit widersprechen wir fristgerecht und schriftlich dem Bebauungsplan 238. Als direkte Anwohner sind wir unmittelbar von den geplanten Änderungen betroffen und fordern Sie hiermit auf, den Bebauungsplan zu ändern. Wir begründen unseren Einspruch sowie die Aufforderung zur Änderung des Bebauungsplans wie folgt:</p> <p>Auf Grund des zu erwarteten Verkehrsaufkommens, haben wir insbesondere Einwände gegen das Öffnen der Schüchtermannstraße für Durchgangsverkehr. Die daraus resultierenden Immission- und Lärmbelastungen stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen dieser Maßnahme. Zudem haben sich in den letzten Jahren insbesondere Familien mit Kindern in der Siedlung niedergelassen, wodurch ein hohes Gefährdungspotential der Kinder durch das erhöhte Verkehrsaufkommen ohne Gegenmaßnahme entstehen würde. Unsere Anregung wäre daher, insbesondere die Verkehrsführung so zu gestalten, dass keine Zufahrt über die Schüchtermannstraße erfolgt und diese als Konsequenz eine Sackgasse und Anliegerstraße bleiben kann.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einwender*Innen entgegen ihrer Aussage weder direkte Anwohner, noch unmittelbar von der Planung betroffen sind. Ihr Grundstück weist einen Abstand von ca. 180 Metern zum äußersten Rand des Plangebiets und ca. 30 Meter zum Rand der nächstgelegenen Straße auf, über welche Zu- und Abgangsverkehr zum bzw. vom Plangebiet zu erwarten sind. Im ersten Fall befinden sich mehrere Grundstücke mit aufstehenden Gebäuden, im zweiten Fall ein Grundstück mit aufstehendem Gebäude dazwischen.</p> <p>Es wird vorab darauf hingewiesen, dass die Entfernung der Poller keinen normativen Regelungsinhalt, sondern lediglich die Annahme einer gegebenenfalls erforderlichen Maßnahme zur Folgenbewältigung des Planvollzugs darstellt.</p> <p>Die Stadt Herne besitzt in Anbetracht der Herausforderungen, ausreichend neuen Wohnraum zu schaffen, zukunftsfähige Arbeitsplätze zu bieten sowie die Innenstadt mit ihren zentralen Funktionen zu stärken, ein sehr großes Interesse an der Entwicklung der hier in Rede stehenden innerstädtischen Brachfläche. Dass sich dabei die - für Herne in absehbarer Zukunft wohl einmalige - Chance bietet, Hochschulstadt zu werden und sich somit auch regional als Bildungsstandort zu profilieren, unterstreicht das herausragende Interesse an dieser Konversion noch einmal. Um die ausreichende Erschließung des Plangebiets und seiner zukünftigen Nutzungen zu gewährleisten, war es zunächst nach einer ersten fachlichen Einschätzung sowohl der städtischen Verkehrsplanung als auch der extern beauftragten Verkehrsplaner nicht darstellbar und somit nicht vertretbar, das Gebiet lediglich von Westen an das äußere Verkehrsnetz anzubinden. Dies würde hier selbst unter Berücksichtigung etwaiger Umbau- und Anpassungsmaßnahmen voraussichtlich</p>

	<p>zu dessen Überlastung führen. Vielmehr wurde und wird es als geboten angesehen, den hinzutretenden Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen im umliegenden Netz zu verteilen und zu entzerren. Ausgangspunkte sind die beiden Anschlussstellen Nr. 22 und 23 der A 42. Zum mittlerweile überholten Gutachten- und Planungsstand war für dieses Ziel auch die (erneute) Öffnung der Schüchtermannstraße im Übergang zur Viktoriastraße erforderlich.</p> <p>Dass der voraussichtlich hinzutretende Verkehr sowie die damit verbundenen zusätzlichen Lärmimmissionen in der konkreten Situation unzumutbar gewesen wären und damit außer Verhältnis gestanden hätten, mag der subjektiven Auffassung der Einwender*Innen entsprechen, trifft objektiv jedoch nicht zu. Beide Auswirkungen wurden ausführlich untersucht und gewürdigt. Demnach hätte sich die durch den Bebauungsplan Nr. 238 bedingte prognostizierte Verkehrszunahme auf den hier interessierenden Abschnitten der Schüchtermannstraße auf rund 800 Kfz-Fahrten innerhalb von 24 Stunden belaufen. Für den Prognose-Planfall 2, welcher die Projekte FunkenbergQuartier Ost und Knipping-Dorn mit umfasst, kämen noch einmal 300 Kfz-Fahrten am Tag hinzu. Zwar ist dies im Verhältnis zur Ausgangssituation, wie gutachterlich dargestellt wurde, eine erhebliche Steigerung. Absolut betrachtet liegt die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke damit allerdings in einem eindeutig vertretbaren Bereich.</p> <p>Denn der relevante Straßenabschnitt Schüchtermann- / Viktoriastraße kann nach seinen Merkmalen am ehesten als Sammelstraße i.S.d. RAS 06 charakterisiert werden, für welche nach der Richtlinie - je nach konkreten Umständen und Ausbauzustand - Verkehrsmengen zwischen 400 und 800 Kfz pro Stunde veranschlagt werden. Im Bereich der Viktoriastraße beträgt der Regelquerschnitt ca. 13,0 - 14,0 Meter, wovon beiderseitig jeweils 2-3 Meter auf einen Gehweg entfallen. Selbst im schmalsten Abschnitt des Verlaufs Schüchtermann- bzw. Viktoriastraße (Höhe Schüchtermannstraße zwischen Nr. 7 und 15) beträgt der aktuelle Querschnitt rund 9 Meter, wovon lediglich 1,6 Meter auf den Gehweg an der Nordseite der Straße entfallen. Für die Fahrbahnen verbleiben somit verhältnismäßig üppige 7,4 Meter. Zudem könnte der Straßenquerschnitt im Bedarfsfall auf eine Breite von rund 14 Metern erweitert werden, wie es auch im Bereich der Grundstücke Schüchtermannstraße 2a bis 2c der Fall ist. Die dafür erforderlichen Flächen befinden sich hier auf der gesamten ggf. erforderlichen Strecke südlich des derzeitigen Straßenkörpers im Eigentum der Stadt Herne, ohne dass dort Gebäude aufstehen oder in Drittgrundstücke eingegriffen werden müsste.</p> <p>Die derzeit ausgesprochen geringe tägliche Verkehrsstärke auf dem Straßenabschnitt ist hingegen nicht den verkehrs- oder siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, sondern vielmehr lediglich dem Umstand geschuldet, dass wegen der vorhandenen Abpollerung kein Durchgangsverkehr zwischen Schüchtermann- und Viktoriastraße stattfinden kann. Damit handelt es sich faktisch um eine langgezogene Sackgasse. Das verkehrsplanerische Bedürfnis, den Zu- und Abgangsverkehr des Plangebiets zu entzerren und zu verteilen, damit die Erschließung sicher</p>
--	---

	<p>zu stellen und auch damit verbundene Lasten ebenfalls zu verteilen, wiegt in diesem Fall auch grundsätzlich schwerer als das Interesse der Einwender*Innen an der Beibehaltung des im Übrigen erst seit einiger Zeit derart bestehenden Zustandes.</p> <p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt.</p> <p>Dass im Falle der hypothetischen Straßenöffnung konkret eine nennenswert erhöhte oder besondere Unfallgefahr für Kinder, eingeschränkte Menschen oder andere Personengruppen einhergehen oder entstehen würde, lässt sich nicht erkennen oder ableiten, zumal dieser mit verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen angemessen begegnet werden könnte. Wäre dies rein infolge der Verkehrssteigerung der Fall, wäre bei objektiver Betrachtung vermutlich der ganz überwiegende Anteil der Straßen im gesamten Herner Stadtgebiet für die exemplarisch genannten Personengruppen nur schlecht oder nicht mehr nutzbar, was offensichtlich nicht zutrifft. In diesem Kontext wird darauf hingewiesen, dass im betreffenden Abschnitt der Schüchtermann- und Viktoriastraße auch im Falle der ursprünglich angenommenen Öffnung nach wie vor eine (eindeutig) geringe durchschnittliche Verkehrsstärke, auch im Verhältnis zum näheren städtischen Umfeld, zu erwarten gewesen wäre. Dem Einwand kann daher zwar nicht gefolgt werden. Er hat sich aber insoweit erledigt, als dass eine Öffnung der Schüchtermannstraße aus den o.g. Gründen prognostisch nun nicht mehr angenommen werden muss und daher auch nicht weiterverfolgt wird.</p> <p>Auch die erhöhten Verkehrslärmimmissionen hätten nicht zu einem unververtretbaren oder unzumutbaren Ergebnis geführt. Denn auch, wenn es auf dem betroffenen Streckenabschnitt stellenweise, wie gutachterlich ermittelt, zu einer Erhöhung um bis zu 3,6 dB(A) und damit stellenweise zu einer erstmaligen Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 gekommen wäre, so hätten die zu erwartenden Immissionswerte im Bereich des Einwender*Innengrundstücks tags wie nachts immer noch unter den Orientierungswerten von Mischgebieten gelegen. Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen (aus isoliert lärmtechnischer Sicht wünschenswerten Orientierungs)Werten annimmt, könnten daher in der Regel keine städte-</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Auf Grund der aktuellen – und vor allem auch der in Zukunft erwarteten – Klimasituation plädieren wir für den Erhalt des Baumbestandes sowie des Grüngürtels entlang der Schüchtermannstraße. Es ist – auch für zukünftige Generationen – unverantwortlich, dass in der heutigen Zeit noch im größeren Maße Grünflächen zerstört werden und einer Bebauung weichen sollen. Es liegen genügend Grundstücke brach, welche keinen gewachsenen Baumbestand aufweisen. Diese Grünflächen werden dringender denn je benötigt, um eine Aufheizung der Stadt zu minimieren, im Falle von Starkregen einen Puffer darzustellen und als CO₂-Speicher sowie Frischluft Garant zu fungieren. Daher fordern wir auf, den Grüngürtel zu erhalten.</p>	<p>baulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden.</p> <p>Hinsichtlich der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen kann in Anbetracht des prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrs auf der Schüchtermannstraße und auch auf den umliegenden Straßen bereits die Nähe zu einschlägigen Schadstoffgrenzwerten ohne Weiteres ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Hinweise und Ansichten werden zur Kenntnis genommen, jedenfalls an dieser Stelle allerdings nicht weiter inhaltlich diskutiert. Die thematisierten Grünstrukturen befinden sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 238.</p>
<p>11. Der geplante Tunnel bzw. Unterführung wird keine Entlastung der Feinstäube PM₁₀, PM₅, PM_{2,5} PM_{1,5} und schon gar keine Nanopartikel verringern. Der Lärm wird nur kurzzeitig im Tunnel verringert, taucht aber an der Erdoberfläche an der Ampel, spätestens im Normalverkehr wieder auf. Viele Jahre der Umbaumaßnahme würden ein zusätzliches Chaos, im Verkehr LKW, und den vielen Umbaumaßnahmen, bringen. Mömax-Shamrockbebauung, Zahnklinik, Dorngelände würden sogar mit dem FunkenbergQuartier (B-Plan 238) eine massive Überlastung in der gesamten Region Herne-Mitte darstellen.</p> <p>Wir wollen weniger Autos, Feinstäube, Lärm. So ist es nicht nachvollziehbar, mehr Autoverkehr nach Herne zu locken. Ein völlig falsches Signal und ökologisch ein Desaster.</p> <p>Die Schüler des Westring, Berufsschule, wie auch Realschule Strünkede würden in diesem Horrorszenario völlig untergehen. Solch ein Fußgängertunnel wird kaum Abhilfe schaffen, wie die meisten U Bahn Tunnel zeigen. Ich glaube nicht, dass das Planungsamt der Stadt Herne das qualitativ und gut umsetzen kann. Dieses Megaprojekt ist mit B-Plan 238 abzulehnen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, in Teilen wird ihr gefolgt. Von der Tunnellösung als Umbaumaßnahme zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der äußeren Erschließung im Bereich Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz wurde nach hinlänglicher Prüfung wieder Abstand genommen und ein milderes geeignetes Mittel gefunden (siehe dazu die überarbeitete und ergänzte Verkehrsuntersuchung). Funktionierende und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und damit auch für die Schüler*Innen zwischen ZOB / Bahnhof und der gegenüberliegenden Seite des Westrings wurden dabei selbstverständlich berücksichtigt. Durch die alternative Umbaulösung verringert sich der Kosten-, Material- und Eingriffsaufwand ebenso wie die Zeit der Planungs- und Bauphase. Gleichzeitig kann die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes Herne-Mitte aufrecht erhalten werden. Dies wurde insbesondere auch nicht nur über Berechnungen, sondern zudem eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation für einen verhältnismäßig großen Umgriff umfassend nachgewiesen.</p> <p>Es sollte klar sein, dass prinzipiell jede bauliche Nutzung - und sei es nur ein einziges Einfamilienhaus - grundsätzlich mehr Verkehr im Verhältnis zum jetzigen, weitestgehend brachliegenden Zustand des Plangebiets induziert. Daher kann es immer nur um die abwägende Würdigung der potentiellen Verkehrsauswirkungen im Widerstreit mit gegenläufigen Belangen und die bauleitplanerische Minderung (ggf. Minimierung) dieser Auswirkungen gehen. Dies versucht der Bebauungsplan zusammengefasst mit mehreren Maßnahmen. Erstens soll mit der integrierten, bahnhofsnahe Standortwahl ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Quartiersnutzer*Innen dazu motiviert werden, das sehr gute ÖPNV-Angebot zu nutzen. So sollen möglichst viele Kfz-Fahrten vermieden werden, was an weniger integrierten Standorten nicht der Fall wäre. Zweitens soll über die öffentliche Erschließung des Plangebiets von mehreren Seiten der MIV möglichst verteilt werden.</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

		<p>Würde der Verkehr nicht entzerrt, käme es infolgedessen an den übrigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten zu mehr Stau und Stehzeiten im Verkehrsablauf und damit schließlich zu längeren Fahrtzeiten und länger andauernden Emissionen. Drittens wird der ruhende Verkehr der HSPV als mit Abstand größtem Verkehrsaufkommensverursacher im Plangebiet an einem einzigen festgelegten Standort gebündelt, um so den Parksuchverkehr und damit auch die dadurch bedingten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Viertens sieht der Bebauungsplan eine separate Fuß- und Radwegeverbindung zum Plangebiet vor. Durch die Attraktivierung und Stärkung der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmenden soll ebenfalls eine Reduktion des MIV-Anteils erreicht werden.</p>
<p>12.</p>	<p>Meine Frau und ich sowie unsere Tochter widersprechen hiermit fristgerecht dem Bauplan B238 der Stadt Herne. Wir haben Angst um unsere Gesundheit, durch erhöhtes Verkehrsaufkommen steigt die Luftverschmutzung und der Lärmpegel. Bei Durchführung der geplanten Bauarbeiten besteht höchste Gefahr für einen Herzinfarkt. Wir sind der Meinung hierfür ein gesondertes Gutachten zu erstellen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Im Bereich des Grundstücks der Einwender*Innen ist zwar mit einer planbedingten Erhöhung des Verkehrsaufkommens und damit einhergehend auch vermehrten verkehrsbedingten Immissionen zu rechnen, diese bewegen sich jedoch in einem objektiv vertretbaren und keinesfalls gesundheitsgefährdenden Rahmen. Dass bei Bauarbeiten als zeitlich begrenztem und ordnungsrechtlich geregeltem bzw. zu regelnden Ereignis „höchste Gefahr für einen Herzinfarkt“ für die umliegende Nachbarschaft bestehen soll, kann nicht nachvollzogen werden und mag allenfalls der subjektiven Befürchtung der Einwender*Innen entsprechen. Gesonderte Gutachten für einen solchen Fall sind regelmäßig nicht erforderlich und darüber hinaus diesseitig nicht bekannt.</p>
<p>13.</p>	<p>Hiermit widerspreche ich fristgerecht Ihrem Bebauungsplan 238 (bzw. auch dem folgenden BP 270). Ich bin direkte Anwohnerin und durch diesen Bebauungsplan wird sich mein Leben gesundheitlich und finanziell drastisch verschlechtern! Folgende Auswirkungen wird es für mich privat haben:</p> <p>Klimaverschlechterung (Hitze! - keine Abkühlung mehr in der Nacht, kein Wärmeschutz mehr durch hohe Bäume und Luftverschmutzung durch Autoverkehr von 8 auf 240 Autos pro Tag)</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einwender*In entgegen der getätigten Aussage weder direkte Anwohner*In, noch unmittelbar von der Planung betroffen ist. Das Grundstück weist einen Abstand von ca. 100 Metern zum äußersten Rand des Plangebiets und ca. 12 Meter zum Rand der nächstgelegenen Straße auf, über welche Zu- und Abgangsverkehr zum bzw. vom Plangebiet zu erwarten sind. Im ersten Fall befinden sich mehrere Grundstücke mit aufstehenden Gebäuden, im zweiten Fall eine Fläche mit einer Gemeinschaftsgaragezeile dazwischen, die das Grundstück zu einem großen Teil zu dieser Straße abschirmt.</p> <p>Dass sich die Planung unter den Gesichtspunkten von Temperatur, Belüftung und Bioklima auf das Umfeld des Plangebiets und damit auch auf das Grundstück der Einwender*In praktisch nicht auswirkt, geht eindeutig aus dem Klimagutachten zum Bebauungsplan hervor. Insoweit kann die Auffassung auch unter Würdigung der weiter aufgeführten Aspekte sachlich nicht nachvollzogen werden. Hinsichtlich der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen kann in Anbetracht des prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrs auf der Schüchtermannstraße und auch auf den umliegenden Straßen bereits die Nähe zu einschlägigen Schadstoffgrenzwerten ausgeschlossen werden. Welche Bäume im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 238 unter Berücksichtigung der Entfernung zum Grundstück der Einwender*In auch nur annäherungsweise Schatten spenden oder sich mikrokli-</p>

<p>Verkehrslärm!</p>	<p>matisch auswirken sollten, ist völlig unklar.</p> <p>Der planbedingte Anstieg des Verkehrslärms bewegt sich im Bereich des Grundstücks der Einwender*In in einem vertretbaren und für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren Rahmen. Zum Vergleich: Für den Immissionspunkt Nr. 14 der schalltechnischen Untersuchung wird im Fall der Planrealisierung eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der straßenzugewandten Seite zwischen 0,2 und 0,3 dB(A) prognostiziert, je nach Geschoss des Gebäudes. Allerdings befindet sich dieses Gebäude rund siebenmal näher an der relevanten Straße und wird im Gegensatz zu demjenigen der Einwender*In auch nicht durch eine Gemeinschaftsgaragenzeile jedenfalls teilweise abgeschirmt. Auch was die absolute Verkehrslärmbelastung betrifft, führt diese nicht zu einem unverträglichen oder unzumutbaren Ergebnis. Denn diese liegen im Bereich des Einwender*Innengrundstücks deutlich unterhalb der Orientierungswerte von Mischgebieten. Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen Werten annimmt, können daher in der Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden.</p>
<p>Senkung des Grundstücks- und Immobilienwertes</p>	<p>Dass eine Wertminderung der Immobilien im Plangebietsumfeld als Folge der Flächenentwicklung eintreten wird, mag der subjektiven Befürchtung der Einwender*In entsprechen. Nachvollziehbare Belege oder Tatsachen für diese Annahme werden ihrerseits jedoch nicht angeführt. Sofern die Konversion einer Industriebrache - wie im vorliegenden Fall und auch unter Berücksichtigung eines zusätzlich induzierten Verkehrsaufkommens - durch höherwertige und wohnverträgliche Nutzungen vorbereitet wird und erfolgt, resultiert daraus in der Regel sogar vielmehr eine nachweisliche Steigerung der Bodenwerte. Diese fällt zwar je nach Einzelfall unterschiedlich stark aus, lässt sich jedoch anhand der historischen Bodenwertentwicklung laut BORIS.NRW belegen. Anzumerken ist, dass hierbei nicht genau differenziert werden kann, welchen Anteil die jeweilige städtebauliche Entwicklung im Umfeld auf die Bodenwertsteigerung hatte und welcher Anteil der allgemeinen Bodenwertsteigerung zuzuschreiben ist. Wesentlich ist, dass keine der vergleichsweise untersuchten Entwicklungen einen negativen Einfluss auf den Wert der Grundstücke und Immobilien hatte. Als Vergleichsfälle herangezogen wurden flächen- und nutzungsmäßig großmaßstäbliche, gemischte bis gewerbliche Entwicklungsprojekte mit einem deutliche Mehr an prognostiziertem Verkehrsaufkommen sowie das unmittelbar umliegende Umfeld, in erster Linie geprägt durch Wohn- und Mischbebauung. So erhöhten sich etwa die durchschnittlichen Bodenwerte im direkten Umfeld der großen Dortmunder Konversionsprojekte Phoenix See und Phoenix West - welche im Übrigen über viele Jahre als eine der größten Baustellen Europas galten - zwischen 2011 und 2022 je nach angrenzender Nachbarschaft von 205 auf 320 € je qm, von 240 auf 410 € je qm (wohlge-merkt in dem Bereich, der am nächsten an der neuen, sehr dichten und gemischten Nutzung des Hafens am Phoenix See liegt) und von 200 auf 490 € je qm.</p>

<p>Meine Epilepsie verstärkt sich aufgrund des Schlafmangels (Verkehrslärm, da Gaststätten und Fitnessstudio auch abends geöffnet sind und somit der Lärm auch nach Feierabend besteht). Unsere Fenster sind leider sehr geräuschkundurchlässig und ich habe einen leichten Schlaf. Schlaftabletten kann ich aufgrund meiner Epilepsie nicht nehmen. Auch das Tragen von Ohrstöpseln ist mir gesundheitlich nicht möglich. Auch ein Fensteraustausch wird nichts bewirken, da die Bauweise (Hochlochziegel, Dämmwolle und Klinker) keine Geräusche mindert!</p> <p>Extreme psychische Belastung, da keine Privatsphäre mehr (hohe Bürotürme stehen dann direkt gegenüber - ich möchte nicht in jedem Fenster Vorhänge anbringen - ich möchte hinausschauen können)</p> <p>Folgende Auswirkungen wird es allgemein auf das Wohngebiet und die Herne Bevölkerung haben: Wenn die bestehenden Bäume gefällt werden (Kli-</p>	<p>Ein weiteres Dortmunder Konversionsbeispiel, das als geeigneter Vergleich herangezogen werden kann, ist die Entwicklung am südlichen, mehrere Jahre brachliegenden Industriedeich, da der Effekt hier besonders deutlich wird. Nach einer prinzipiellen Stagnation des Bodenwertes angrenzender Bereiche zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich dieser dort mit der gleichzeitig einsetzenden Konversion erheblich von 170 auf 310 € je qm zwischen 2019 und 2022. Die Planungen für das neue Dienstleistungsquartier mit mindestens 4.100 Arbeitsplätzen begannen 2017. Auch in Herne finden sich Beispiele, wobei hier sogar unattraktivere und emittierende gewerblich-industrielle Nutzungen mit verhältnismäßig hohem Schwerlastaufkommen im Umfeld angesiedelt wurden: Zu nennen ist hier etwa die gewerbliche Entwicklung auf dem Wanit-Gelände sowie die südlich angrenzende Ansiedlung der Firma Nordfrost und weiterer Gewerbenutzungen in der Nähe des Malakowturms Anfang und Mitte der 2010er Jahre. In den unmittelbar benachbarten Wohngebieten entwickelten sich die Bodenwerte laut BORIS.NRW zwischen 2011 und 2022 von 130 auf 215 € je qm bzw. von 175 auf 280 € je qm. Die Liste an Beispielen ließe sich noch verlängern, um den Sachverhalt zu verdeutlichen. Warum sich die Lage im Fall der Entwicklung des FunkenbergQuartiers anders darstellen sollte, ist sachlich und fachlich nicht erkennbar. Wie die angeführten Beispiele zeigen, ändert auch mitunter länger andauernder Baulärm als temporäre Erscheinung daran nichts.</p> <p>Auch wenn dieser individuellen, subjektiven Darstellung der Situation Glauben und Verständnis entgegengebracht wird: Bei der Berücksichtigung der Belange der von einem Bebauungsplan betroffenen Nachbarn in Bezug auf Lärm- und sonstige Einwirkungen ist auf das Empfinden eines Durchschnittsmenschen abzustellen und nicht darauf, was subjektiv als Störung empfunden wird; besondere Empfindlichkeiten, gesundheitliche Indispositionen oder andere persönliche Eigenheiten haben außer Betracht zu bleiben (vgl. BVerwG Beschl. v. 5.10.2005 – 4 BN 39.05). Was der Nachbarschaft an Immissionen zugemutet werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabs zu bestimmen, der an das Empfinden eines Durchschnittsmenschen anknüpft (vgl. dazu die ständige Rechtsprechung des BVerwG, etwa Beschl. v. 5.3.1984 – 4 B 20.84 oder auch Urt. v. 29.1.1991 – 4 C 51.89). Diese Grundsätze können auch in Bezug auf die Abwägungsbeachtlichkeit dieser Belange nicht außer Acht bleiben.</p> <p>Dass diese Befürchtung bereits allein aufgrund der Distanz zwischen Plangebiet und Grundstück der Einwender*in offensichtlich nicht zutreffen kann, sollte anhand der vorherigen Ausführungen bereits deutlich geworden sein. Zudem ist unklar, welche „hohen Bürotürme“ gemeint sein sollen, selbst unter Berücksichtigung der weiteren Masterplanung für das östliche FunkenbergQuartier, welche jedoch nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung ist.</p> <p>Der vorgetragene Sachverhalt bezieht sich mutmaßlich auf das erweiterte Szenario 2 der Klimauntersuchung, also falls auch der östliche Teil der Masterplanung</p>
---	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>magutachten Abb. 2.4), werden viele Tiere verschwinden. Die Bäume bieten mit den dichten Blättern und den hohen Baumkronen Schallschutz, Luftreinigung (Sauerstoff), und vor allem Hitzeschutz vor der Sonne (Kaltluftzone). Gemäß dem Klimagutachten Anlage 3.5 Abb. 2.4 (S.12/45) und Abb. 2.10 (S.13/45) geht die Kaltluftbildung auf 0 zurück.</p> <p>Die in Ihrem Bebauungsplan genannten Neupflanzungen werden sicherlich dünn und klein sein und erst in 30/40 Jahren eine halbwegs dichte Baumkrone haben - sicherlich werden diese niemals von oben bis unten Blätter, sondern nur eine Baumkrone in 10 oder 15 Metern haben! Tiere brauchen unbedingt hohe und dichte Bäume. Ihre „klimaangepasste“ Bebauung hat nur Auswirkung auf das Funkenbergquartier, nicht auf die Schüchtermannstraße.</p> <p>Wenn im Sinne des BP 238/270 weiter verfahren wird, wird nach und nach der gesamte alte Baumbestand in Herne vernichtet. Die Bäume und das Biotop in dem „Schüchtermannwäldchen“ müssen erhalten bleiben!</p> <p>Des Weiteren möchte ich gegen die Öffnung der Schüchtermannstraße und Viktoriastraße sprechen. Es wird unzumutbar für uns, wenn die Tagesanzahl der Fahrzeuge von ca. 8 auf 240 steigt. Hiermit sinkt unsere Lebensqualität auf 0. Die Straßen sind nicht breit genug, um einen fließenden Verkehr zu realisieren. Aufgrund der parkenden Fahrzeuge (von Anwohnern) müssen die durchfahrenden Fahrzeuge (u.a. auch Lieferwagen und LKW's) immer wieder bremsen und anfahren. Es wird ein Verkehrschaos geben und die Feinstaubbelastung wird drastisch ansteigen! Eine Verbreiterung der Straßen ist aufgrund der Wohnbebauung nicht möglich. Die Zufahrt zum FQ sollte somit nur über die Funkenbergstrasse und die Eschstrasse führen. Auch wenn das Gebiet als Mischgebiet ausgewiesen ist, bedeutet es nicht, dass es plötzlich eine vielbefahrene Strasse werden darf.</p>	<p>FunkenbergQuartier mit Stand von April 2022 umgesetzt würde. Dies ist jedoch im Rahmen dieser Bauleitplanung für den westlichen Gebietsteil unerheblich, weshalb hier nicht weiter auf die vorgetragenen Punkte eingegangen wird.</p> <p>Die Hinweise und subjektiven Ansichten werden zur Kenntnis genommen. Auf welcher fachlichen Grundlage sie beruhen sollen, kann nicht nachvollzogen werden. Zum einen ist es üblich und unvermeidlich, dass neue Baumpflanzungen im Rahmen einer Flächenentwicklung zunächst kleiner sind als ältere Bestandsbäume. Dies kann jedoch schlechterdings kein Argument dafür sein, keine neuen Bäume anzupflanzen. Denn auch kleinere Bäume (oder auch Hecken, Sträucher und sogar Zierpflanzen) bieten nachweislich Lebensräume für ganz unterschiedliche Tierarten mit ganz unterschiedlichen Lebensraumansprüchen, wie etwa Vögel und Insekten. Zum anderen soll - wie ausführlich in der Planbegründung dargestellt - neben dem artenschutzbezogenen Aspekt auch ein gewisser Durchgrünungsgrad des neuen Quartiers aus ökologischen und stadtgestalterischen Gründen erreicht werden. Dafür sind Baumpflanzungen unabhängig von ihrer Größe selbstverständlich geeignet.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stadt Herne besitzt in Anbetracht der Herausforderungen, ausreichend neuen Wohnraum zu schaffen, zukunftsfähige Arbeitsplätze zu bieten sowie die Innenstadt mit ihren zentralen Funktionen zu stärken, ein sehr großes Interesse an der Entwicklung der hier in Rede stehenden innerstädtischen Brachfläche. Dass sich dabei die - für Herne in absehbarer Zukunft wohl einmalige - Chance bietet, Hochschulstadt zu werden und sich somit auch regional als Bildungsstandort zu profilieren, unterstreicht das herausragende Interesse an dieser Konversion noch einmal. Um die ausreichende Erschließung des Plangebiets und seiner zukünftigen Nutzungen zu gewährleisten, war es zunächst nach einer ersten fachlichen Einschätzung sowohl der städtischen Verkehrsplanung als auch der extern beauftragten Verkehrsplaner nicht darstellbar und somit nicht vertretbar, das Gebiet lediglich von Westen an das äußere Verkehrsnetz anzubinden. Dies würde hier selbst unter Berücksichtigung etwaiger Umbau- und Anpassungsmaßnahmen voraussichtlich zu dessen Überlastung führen. Vielmehr wurde und wird es als geboten angesehen, den hinzutretenden Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen im umliegenden Netz zu verteilen und zu entzerren. Ausgangspunkte sind die beiden Anschlussstellen Nr. 22 und 23 der A 42. Zum mittlerweile überholten Gutachten- und Planungsstand war für dieses Ziel auch die (erneute) Öffnung der Schüchtermannstraße im Übergang zur Viktoriastraße erforderlich.</p>
---	--

	<p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt bzw. seitens der Stadt nicht weiter verfolgt. Der Einwand hat sich insoweit also nunmehr erübrigt.</p> <p>Dass der voraussichtlich hinzutretende Verkehr sowie die damit verbundenen zusätzlichen Lärmimmissionen in der konkreten Situation unzumutbar gewesen wären und damit außer Verhältnis gestanden hätten, mag der subjektiven Auffassung der Einwender*Innen entsprechen, trifft objektiv allerdings bereits selbst auf Grundlage des überholten Standes des Verkehrs- sowie Schallgutachtens nicht zu. Beide Auswirkungen wurden ausführlich untersucht und gewürdigt. Demnach hätte sich die durch den Bebauungsplan Nr. 238 bedingte prognostizierte Verkehrszunahme auf den hier interessierenden Abschnitten der Schüchtermannstraße auf rund 800 Kfz-Fahrten innerhalb von 24 Stunden belaufen. Zwar ist dies im Verhältnis zur Ausgangssituation, wie gutachterlich dargestellt wurde, eine erhebliche Steigerung. Absolut betrachtet liegt die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke damit allerdings in einem eindeutig vertretbaren Bereich.</p> <p>Die Straße kann nach ihren Merkmalen am ehesten als Sammelstraße i.S.d. RAS 06 charakterisiert werden, für welche nach der Richtlinie - je nach konkreten Umständen und Ausbauzustand - Verkehrsmengen zwischen 400 und 800 Kfz pro Stunde veranschlagt werden. Die derzeit ausgesprochen geringe tägliche Verkehrsstärke auf dem Straßenabschnitt ist nicht den verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen, sondern vielmehr lediglich dem Umstand geschuldet, dass wegen der vorhandenen Abpollerung kein Durchgangsverkehr stattfinden kann. Damit handelt es sich faktisch um eine langgezogene Sackgasse. Das verkehrsplanerische Bedürfnis, den Zu- und Abgangsverkehr des Plangebiets zu entzerren und zu verteilen, damit die Erschließung sicher zu stellen und damit verbundene Lasten ebenfalls zu verteilen, schlägt in diesem Fall mit hohem Gewicht zu Buche.</p> <p>In diesem Kontext wird darauf hingewiesen, dass im betreffenden Abschnitt der Schüchtermann- und Viktoriastraße auch im Falle der Planrealisierung nach wie vor die (eindeutig) geringste durchschnittliche Verkehrsstärke im gesamten umliegenden städtischen Umfeld zu erwarten gewesen wäre. Selbst im schmalsten Abschnitt des Verlaufs Schüchtermann- bzw. Viktoriastraße (Höhe Schüchtermannstraße zwischen Nr. 7 und 15) beträgt der aktuelle Querschnitt rund 9 Meter, wovon lediglich 1,6 Meter auf den Gehweg an der Nordseite der Straße entfallen.</p>
--	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>In unserer gesamten Wohnzeit (seit 2011) haben wir den Speditionsverkehr (bis 23 Uhr abends und morgens ab 4 Uhr) und den Lärm vieler verschiedener Firmen (Autowerkstatt bis abends) hinnehmen müssen. Der Wert unserer Immobilie wird um einen ca. 5 bis 6-stelligen Betrag sinken.</p>	<p>Für die Fahrbahnen verbleiben somit verhältnismäßig üppige 7,4 Meter. Zudem könnte der Straßenquerschnitt im Bedarfsfall auf eine Breite von rund 14 Metern erweitert werden, wie es auch im Bereich der Grundstücke Schüchtermannstraße 2a bis 2c der Fall ist. Die dafür erforderlichen Flächen befinden sich hier auf der gesamten ggf. erforderlichen Strecke südlich des derzeitigen Straßenkörpers im Eigentum der Stadt Herne, ohne dass dort Gebäude aufstehen oder in Drittgrundstücke eingegriffen werden müsste. Falls derzeit parkende Fahrzeuge im Straßenraum den Verkehrsfluss tatsächlich erheblich beeinträchtigen sollten, so kann dem üblicherweise erfolgreich mit verkehrsordnungsrechtlichen Mitteln begegnet werden. Hinsichtlich der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen kann in Anbetracht auch des ursprünglich gutachterlich prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrs auf der Schüchtermannstraße und auch auf den umliegenden Straßen bereits die Nähe zu einschlägigen Schadstoffgrenzwerten eindeutig ausgeschlossen werden.</p> <p>Durch die angestrebte Flächenkonversion werden sich der Gewerbelärm und der Speditionsverkehr im Umfeld prognostisch reduzieren bzw. sogar ganz erübrigen. Diese bestehende Gemengelagensituation zu mindern, ist ausweislich der Planbegründung im Übrigen auch ein Belang, der mit der Bauleitplanung verfolgt wird. Wie die Einwander*In zu der Einschätzung gelangt, dass ihre „Immobilie um einen ca. 5 bis 6-stelligen Betrag sinken wird“, ist nicht nachvollziehbar und wird auch nicht ansatzweise weiter substantiiert ausgeführt. Dass und aus welchen Gründen diese Einschätzung nicht geteilt wird, wurde zuvor bereits ausführlich dargestellt.</p>
<p>14. Mit diesem Schreiben widersprechen wir fristgerecht den Bebauungsplänen mit der Nummer 238 Baumstraße / Schüchtermannstraße. Wir sind direkte Anwohner und unmittelbar von der geplanten Änderung betroffen und werden im Folgenden die Gründe für unseren Einwand aufzuführen.</p> <p>Die neue Verkehrserschließung hat zur Folge, dass man ein höheres Verkehrsaufkommen und damit resultierend eine erhöhte Emissionsbelastung vorliegen hat. Eine solche Erschließung des Verkehrs hat weder einen ökologischen noch einen ökonomischen Nutzen. Die Stadt Herne hat rund um den Westring, der Funkenbergstraße und Baumstraße mit deutlich mehr als 3300 Kfz zu rechnen, was die Straßenführung nicht leisten kann. Staus, Straßenlärm und wiederum höhere Abgase sind für die Bewohner nicht zumutbar. Das Verkehrsgutachten muss in dieser Hinsicht neu beurteilt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht.</p> <p>Zunächst ist klarzustellen, dass nicht aus der neuen Verkehrserschließung ein höheres Verkehrsaufkommen und damit verbundene Emissionen resultieren, sondern aus den neu hinzutretenden baulichen Nutzungen im Plangebiet. Für diese ist eine (jedenfalls in Teilen) neue öffentliche Verkehrserschließung jedoch Zulässigkeits- und Realisierungsvoraussetzung. Insoweit kann der neuen Erschließung ihr Nutzen nicht abgesprochen werden. Es sollte klar sein, dass prinzipiell jede bauliche Nutzung - und sei es nur ein einziges Einfamilienhaus - grundsätzlich mehr Verkehr im Verhältnis zum jetzigen, weitestgehend brachliegenden Zustand des Plangebiets induziert. Daher kann es immer nur um die abwägende Würdigung der potentiellen Verkehrsauswirkungen im Widerstreit mit gegenläufigen Belangen und die bauleitplanerische Minderung (ggf. Minimierung) dieser Auswirkungen gehen. Dies versucht der Bebauungsplan zusammengefasst mit mehreren Maßnahmen. Erstens soll mit der integrierten, bahnhofsnahe Standortwahl ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Quartiersnutzer*Innen dazu motiviert werden, das sehr gute ÖPNV-Angebot zu nutzen. So sollen möglichst viele Kfz-Fahrten vermieden werden, was an weniger integrierten Standorten nicht</p>

<p>Die Lärmbelastung wird durch den ständig langanhaltenden Baulärm an der Eschstraße, Baumstraße und der Schüchtermannstraße negativ begünstigt. Die bisherigen Belastungen durch Lärm, die durch verschiedene Faktoren wie z.B. die Bahntrasse entstehen, liegen bereits jetzt im Grenzbereich. Eine deutliche Erhöhung um mindestens 3,6 Dezibel wird zu Lasten der Bewohner in Kauf genommen. So führt erhöhter Lärm zu Gesundheitsschäden, die psychische und physische Störungen impliziert.</p>	<p>der Fall wäre. Hier wird auch ein ökologischer bzw. klimatischer Nutzen in der Gesamtschau deutlich. Zweitens soll über die öffentliche Erschließung des Plangebiets von mehreren Seiten der MIV möglichst verteilt werden. Würde der Verkehr nicht entzerrt, käme es infolgedessen an den übrigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten zu mehr Stau und Stehzeiten im Verkehrsablauf und damit schließlich zu längeren Fahrtzeiten und länger andauernden Emissionen. Drittens wird der ruhende Verkehr der HSPV als mit Abstand größtem Verkehrsaufkommensverursacher im Plangebiet an einem einzigen festgelegten Standort gebündelt, um so den Parksuchverkehr und damit auch die dadurch bedingten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Viertens sieht der Bebauungsplan eine separate Fuß- und Radwegeverbindung zum Plangebiet vor. Durch die Attraktivierung und Stärkung der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmenden soll ebenfalls eine Reduktion des MIV-Anteils erreicht werden.</p> <p>Unklar ist desweiteren, warum und auf welcher Grundlage die Annahmen und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, welche fachlich umfassend wie rational hergeleitet und dargestellt sind, von den Einwender*Innen in Frage gestellt werden. Dies wird sachlich nicht ansatzweise weiter ausgeführt, sondern schlicht behauptet. Gleiches gilt für den Nachweis der Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung.</p> <p>Bei Baulärm handelt es sich um ein unvermeidbares und zeitlich limitiertes Ereignis. Einrichtung und Durchführung der Bauarbeiten werden ordnungsrechtlich geregelt und müssen den Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm entsprechen. Wird dem Genüge getan, sind regelmäßig keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu befürchten. Etwaigen Verstößen gegen die AVV Baulärm ist im Übrigen ordnungsrechtlich zu begegnen.</p> <p>Es trifft zu, dass das Umfeld des Plangebiets und insbesondere das Plangebiet selbst in seinem südlichen Bereich erheblich durch den Verkehrslärm der angrenzenden Bahntrasse vorbelastet sind. Der Bebauungsplan selbst reagiert auf diesen Umstand mit einem Bündel an Maßnahmen und Erwägungen, wie der Planbegründung bereits ausführlich entnommen werden kann. Die Grundstücke der Anwohner, zu denen auch das der Einwender*Innen zählt, liegen jedoch in einem Bereich, in welchem die Verkehrslärmimmissionsbelastung (deutlich) entfernt von einem „Grenzbereich“ ist, wie fälschlicherweise behauptet wird. Dies gilt sowohl für die derzeitige Ausgangssituation wie auch für die Prognose der Planrealisierung. „Psychische und physische Störungen“ sind also gerade nicht zu befürchten.</p> <p>Der planbedingte Anstieg des Verkehrslärms bewegt sich im Bereich des Grundstücks der Einwender*In in einem vertretbaren und für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren Rahmen. Zum Vergleich: Für den Immissionspunkt Nr. 14 der schalltechnischen Untersuchung wird im Fall der Planrealisierung eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der straßenzugewandten Seite zwischen 0,2 und 0,3 dB(A) prognostiziert, je nach Geschoss des Gebäudes. Allerdings</p>
--	--

<p>Auch wird durch das erhöhte Verkehrsaufkommen eine Verschärfung der Parkplatzsituation herbeigeführt, für die Grünflächen unter keinen Umständen weichen dürfen. Damit ist vor allem der Grünstreifen entlang der Schüchtermannstraße bis hin zur Viktoriastraße gemeint. Der Erhalt des Grünstreifens ist zwingend für einen Sicht- und Lärmschutz erforderlich. Der Lebensraum der Kreuzkröte ist genau in dieser Grünfläche verankert, die als Biotopverbindung erhalten werden muss.</p> <p>Die Bebauungspläne 238 müssen mit dem Bebauungsplan 270 gemeinsam betrachtet werden, da sie unmittelbar miteinander verbunden sind. Durch die Aufteilung der beiden Bebauungspläne sind taktische Hilfsmittel genutzt worden, um eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu umgehen.</p> <p>Diese beiden Bebauungspläne haben zur Folge, dass nicht nur die Straßen-</p>	<p>befindet sich das Gebäude der Einwender*Innen rund 14 Meter weiter entfernt von dem nächstgelegenen relevanten Straßenabschnitt, wobei auf diesem sogar noch eine leicht geringere Verkehrsstärke prognostiziert wird. Insoweit sind hier auch deutlich geringere Pegelanstiege zu erwarten. Auch was die absolute Verkehrslärmbelastung betrifft, führen diese nicht zu einem unververtretbaren oder unzumutbaren Ergebnis. Denn diese liegen im Bereich des Einwender*Innengrundstücks deutlich unterhalb der Orientierungswerte von Mischgebieten. Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen Werten annimmt, können daher in der Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden.</p> <p>Es ist nicht ersichtlich, dass Grünflächen im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 238 für einen erhöhten Parkraumbedarf weichen müssen bzw. welche dies überhaupt sein sollten. Der genannte Grünstreifen befindet sich außerhalb seines Geltungsbereichs. Über seinen Erhalt oder Nicht-Erhalt wird erst im Zuge der Planungskonkretisierungen für den östlichen Teil des FunkenbergQuartiers bzw. des Bebauungsplans Nr. 270 abzuwägen sein. Dass dieser Grünstreifen „zwingend für einen Sicht- und Lärmschutz erforderlich“ wäre, trifft sachlich wie rechtlich im Übrigen schlicht nicht zu. Ebenfalls trifft sachlich nicht zu, dass dieser Bereich Lebensraum der Kreuzkröte ist. Lebensraum der Kreuzkröten sind offene, unbewachsene Schotterflächen, die sich in der Sonne stark aufheizen und nach Regenfällen stellenweise flächig Wasser halten können, wie aus der Artenschutzprüfung eindeutig hervorgeht. Entsprechend erstreckt sich der nachgewesene Lebensraum der Kreuzkröte auch auf die Gleisstrasse und den alten Rangierbahnhof südlich davon und gerade eben nicht auf die genannte oder irgendeine andere bewachsene Grün- oder gar Waldfläche.</p> <p>Was die kumulativen verkehrlichen, schalltechnischen sowie klimatischen Auswirkungen betrifft, wurde dies vorsorglich getan. Nichts anderes geht aus den jeweiligen Gutachten hervor. Nichtsdestotrotz ist die zeitlich und räumlich gestaffelte Entwicklung einer größeren städtebaulichen Konversionsfläche in mehreren (ggf. auch mehr als zwei) Plan- und Bauabschnitten nichts Unübliches. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird dabei ganz entgegen der Interpretation der Einwender*Innen nicht umgangen und kann zudem auch schlicht nicht umgangen werden. Umweltverträglichkeitsprüfungen sind lediglich im Rahmen der Planung und Zulassung bestimmter Einzelvorhaben erforderlich. Für die Bauleitplanung ist hingegen im Regelfall eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen, was im vorliegenden Fall auch erfolgt und durch den Umweltbericht dokumentiert ist. Wie seitens der Einwender*In die gegenteilige Erkenntnis erlangt werden konnte, erschließt sich nicht. Wird im Anschluss an den Bebauungsplan Nr. 238 der Bebauungsplan Nr. 270 aufgestellt, ist für diesen ebenfalls eine Umweltprüfung durchzuführen.</p> <p>Die Stadt Herne besitzt in Anbetracht der Herausforderungen, ausreichend neuen</p>
--	---

<p>führung von der Schüchtermannstraße zur Viktoriastraße geöffnet werden soll, welches hier zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt und somit die Unfallgefahr mit den hier lebenden Kleinkindern und Älteren erhöht.</p>	<p>Wohnraum zu schaffen, zukunftsfähige Arbeitsplätze zu bieten sowie die Innenstadt mit ihren zentralen Funktionen zu stärken, ein sehr großes Interesse an der Entwicklung der hier in Rede stehenden innerstädtischen Brachfläche. Dass sich dabei die - für Herne in absehbarer Zukunft wohl einmalige - Chance bietet, Hochschulstadt zu werden und sich somit auch regional als Bildungsstandort zu profilieren, unterstreicht das herausragende Interesse an dieser Konversion noch einmal. Um die ausreichende Erschließung des Plangebiets und seiner zukünftigen Nutzungen zu gewährleisten, war es zunächst nach einer ersten fachlichen Einschätzung sowohl der städtischen Verkehrsplanung als auch der extern beauftragten Verkehrsplaner nicht darstellbar und somit nicht vertretbar, das Gebiet lediglich von Westen an das äußere Verkehrsnetz anzubinden. Dies würde hier selbst unter Berücksichtigung etwaiger Umbau- und Anpassungsmaßnahmen voraussichtlich zu dessen Überlastung führen. Vielmehr wurde und wird es als geboten angesehen, den hinzutretenden Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen im umliegenden Netz zu verteilen und zu entzerren. Ausgangspunkte sind die beiden Anschlussstellen Nr. 22 und 23 der A 42. Zum mittlerweile überholten Gutachten- und Planungsstand war für dieses Ziel auch die (erneute) Öffnung der Schüchtermannstraße im Übergang zur Viktoriastraße erforderlich.</p> <p>Dass der voraussichtlich hinzutretende Verkehr in der konkreten Situation unzumutbar gewesen wäre und damit außer Verhältnis gestanden hätte, mag der subjektiven Auffassung der Einwender*Innen entsprechen, trifft objektiv jedoch nicht zu. Dies wurde ausführlich untersucht und gewürdigt. Demnach hätte sich die durch den Bebauungsplan Nr. 238 bedingte prognostizierte Verkehrszunahme auf den hier interessierenden Abschnitten der Schüchtermannstraße auf rund 800 Kzf-Fahrten innerhalb von 24 Stunden belaufen. Für den Prognose-Planfall 2, welcher die Projekte FunkenbergQuartier Ost und Knipping-Dorn mit umfasst, kämen noch einmal 300 Kzf-Fahrten am Tag hinzu. Zwar ist dies im Verhältnis zur Ausgangssituation, wie gutachterlich dargestellt wurde, eine erhebliche Steigerung. Absolut betrachtet liegt die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke damit allerdings in einem eindeutig vertretbaren Bereich.</p> <p>Denn der relevante Straßenabschnitt Schüchtermann- / Viktoriastraße kann nach seinen Merkmalen am ehesten als Sammelstraße i.S.d. RSt 06 charakterisiert werden, für welche nach der Richtlinie - je nach konkreten Umständen und Ausbauzustand - Verkehrsmengen zwischen 400 und 800 Kzf pro Stunde veranschlagt werden. Im Bereich der Viktoriastraße beträgt der Regelquerschnitt ca. 13,0 - 14,0 Meter, wovon beiderseitig jeweils 2-3 Meter auf einen Gehweg entfallen. Selbst im schmalsten Abschnitt des Verlaufs Schüchtermann- bzw. Viktoriastraße (Höhe Schüchtermannstraße zwischen Nr. 7 und 15) beträgt der aktuelle Querschnitt rund 9 Meter, wovon lediglich 1,6 Meter auf den Gehweg an der Nordseite der Straße entfallen. Für die Fahrbahnen verbleiben somit verhältnismäßig üppige 7,4 Meter. Zudem könnte der Straßenquerschnitt im Bedarfsfall auf eine Breite von rund 14 Metern erweitert werden, wie es auch im Bereich der Grundstücke Schüchtermannstraße 2a bis 2c der Fall ist. Die dafür erforderlichen Flä-</p>
--	--

	<p>chen befinden sich hier auf der gesamten ggf. erforderlichen Strecke südlich des derzeitigen Straßenkörpers im Eigentum der Stadt Herne, ohne dass dort Gebäude aufstehen oder in Drittgrundstücke eingegriffen werden müsste.</p> <p>Die derzeit ausgesprochen geringe tägliche Verkehrsstärke auf dem Straßenabschnitt ist hingegen nicht den verkehrs- oder siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, sondern vielmehr lediglich dem Umstand geschuldet, dass wegen der vorhandenen Abpollerung kein Durchgangsverkehr zwischen Schüchtermann- und Viktoriastraße stattfinden kann. Damit handelt es sich faktisch um eine langgezogene Sackgasse. Das verkehrsplanerische Bedürfnis, den Zu- und Abgangsverkehr des Plangebiets zu entzerren und zu verteilen, damit die Erschließung sicher zu stellen und auch damit verbundene Lasten ebenfalls zu verteilen, wiegt in diesem Fall auch grundsätzlich schwerer als das Interesse der Einwender*Innen an der Beibehaltung des im Übrigen erst seit einiger Zeit derart bestehenden Zustandes.</p> <p>Jedoch hat sich im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die erneute Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten gutachterlichen Einschätzungen, bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nachzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt.</p> <p>Dass mit der Straßenöffnung eine nennenswert erhöhte oder besondere Unfallgefahr für Kinder, eingeschränkte Menschen oder andere Personengruppen einhergehen oder entstehen würde, lässt sich nicht erkennen oder ableiten, zumal dieser mit verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen angemessen begegnet werden könnte. Wäre dies rein infolge der Verkehrssteigerung der Fall, wäre bei objektiver Betrachtung vermutlich der ganz überwiegende Anteil der Straßen im gesamten Herner Stadtgebiet für die exemplarisch genannten Personengruppen nur schlecht oder nicht mehr nutzbar, was offensichtlich nicht zutrifft. In diesem Kontext wird darauf hingewiesen, dass im betreffenden Abschnitt der Schüchtermann- und Viktoriastraße auch im Falle der ursprünglich angenommenen Öffnung der Schüchtermannstraße nach wie vor eine (eindeutig) geringe durchschnittliche Verkehrsstärke, auch im Verhältnis zum näheren städtischen Umfeld, zu erwarten gewesen wäre. Dem Einwand kann daher zwar nicht gefolgt werden. Er hat sich aber insoweit erledigt, als dass eine Öffnung der Schüchtermannstraße aus den o.g. Gründen prognostisch nun nicht mehr angenommen werden muss und daher auch nicht weiterverfolgt wird.</p>
--	---

<p>Zudem gibt es auch Planungen über eine Busanbindung auf der Schüchtermannstraße, die diese Situation unnötig weiter verschärft, da der Herner Busbahnhof fußläufig in 5 Minuten zu erreichen ist.</p> <p>Die genannten Punkte führen letztendlich auch zu einer Wertminderung unseres Eigentums. Der Grundstückswert würde durch das erhöhte Verkehrsaufkommen gemindert, da es sich nicht mehr um eine ruhige, verkehrsarme und kinderfreundliche Lage handelt.</p>	<p>Woher diese Information stammt, kann nicht nachvollzogen werden. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde in gegenseitiger Abstimmung eine schriftliche Absichtserklärung der HCR, dem kommunalen Nahverkehrsdienstleister in der Stadt Herne eingebracht, das Plangebiet zukünftig von zwei Buslinien (Linien 303 und 351) andienen zu lassen, welche es in ihrem Linienvorlauf bereits heute tangieren. Ob die Haltestellen in oder am Plangebiet liegen werden oder über welche Straße die Linien verlaufen könnten, ist neben weiteren Details wie etwa der Taktung noch völlig offen, im Rahmen des Bebauungsplans nicht regelungsfähig und der zuständigen Fachplanung vorbehalten.</p> <p>Dass eine Wertminderung der Immobilien im Plangebietsumfeld als Folge der Flächenentwicklung eintreten wird, mag der subjektiven Befürchtung der Einwender*Innen entsprechen. Nachvollziehbare Belege oder Tatsachen für diese Annahme werden ihrerseits jedoch nicht angeführt. Sofern die Konversion einer Industriebrache - wie im vorliegenden Fall und auch unter Berücksichtigung eines zusätzlich induzierten Verkehrsaufkommens - durch höherwertige und wohnverträgliche Nutzungen vorbereitet wird und erfolgt, resultiert daraus in der Regel sogar vielmehr eine nachweisliche Steigerung der Bodenwerte. Diese fällt zwar je nach Einzelfall unterschiedlich stark aus, lässt sich jedoch anhand der historischen Bodenwertentwicklung laut BORIS.NRW belegen. Anzumerken ist, dass hierbei nicht genau differenziert werden kann, welchen Anteil die jeweilige städtebauliche Entwicklung im Umfeld auf die Bodenwertsteigerung hatte und welcher Anteil der allgemeinen Bodenwertsteigerung zuzuschreiben ist. Wesentlich ist, dass keine der vergleichsweise untersuchten Entwicklungen einen negativen Einfluss auf den Wert der Grundstücke und Immobilien hatte. Als Vergleichsfälle herangezogen wurden flächen- und nutzungsmäßig großmaßstäbliche, gemischte bis gewerbliche Entwicklungsprojekte mit einem deutliche Mehr an prognostiziertem Verkehrsaufkommen sowie das unmittelbar umliegende Umfeld, in erster Linie geprägt durch Wohn- und Mischbebauung. So erhöhten sich etwa die durchschnittlichen Bodenwerte im direkten Umfeld der großen Dortmunder Konversionsprojekte Phoenix See und Phoenix West - welche im Übrigen über viele Jahre als eine der größten Baustellen Europas galten - zwischen 2011 und 2022 je nach angrenzender Nachbarschaft von 205 auf 320 € je qm, von 240 auf 410 € je qm (wohlge- merkt in dem Bereich, der am nächsten an der neuen, sehr dichten und gemischten Nutzung des Hafens am Phoenix See liegt) und von 200 auf 490 € je qm.</p> <p>Ein weiteres Dortmunder Konversionsbeispiel, das als geeigneter Vergleich herangezogen werden kann, ist die Entwicklung am südlichen, mehrere Jahre brachliegenden Industriefafen, da der Effekt hier besonders deutlich wird. Nach einer prinzipiellen Stagnation des Bodenwertes angrenzender Bereiche zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich dieser dort mit der gleichzeitig einsetzenden Konversion erheblich von 170 auf 310 € je qm zwischen 2019 und 2022. Die Planungen für das neue Dienstleistungsquartier mit mindestens 4.100 Arbeitsplätzen begannen 2017. Auch in Herne finden sich Beispiele, wobei hier sogar unattraktivere und emittierende gewerblich-industrielle Nutzungen mit verhältnismäßig hohem</p>
---	--

<p>Die Frischluftschneisen gehen durch das Bauvorhaben verloren und die erhöhte Versiegelung führt zur Beeinträchtigung beim Versickern des Wassers. Die Schwere von gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch den jahrelangen Baulärm, Baustaub, das massiv erhöhte und unnötige Verkehrsaufkommen mit all seinen Folgen bei Emissionen und Lärmbelästigung ist nur zu erahnen, die Schäden am Menschen und der Natur werden aber ohne Zweifel immens sein.</p>	<p>Schwerlastaufkommen im Umfeld angesiedelt wurden: Zu nennen ist hier etwa die gewerbliche Entwicklung auf dem Wanit-Gelände sowie die südlich angrenzende Ansiedlung der Firma Nordfrost und weiterer Gewerbenutzungen in der Nähe des Malakowturms Anfang und Mitte der 2010er Jahre. In den unmittelbar benachbarten Wohngebieten entwickelten sich die Bodenwerte laut BORIS.NRW zwischen 2011 und 2022 von 130 auf 215 € je qm bzw. von 175 auf 280 € je qm. Die Liste an Beispielen ließe sich noch verlängern, um den Sachverhalt zu verdeutlichen. Warum sich die Lage im Fall der Entwicklung des FunkenbergQuartiers anders darstellen sollte, ist sachlich und fachlich nicht erkennbar. Wie die angeführten Beispiele zeigen, ändert auch mitunter länger andauernder Baulärm als temporäre Erscheinung daran nichts.</p> <p>Was die Befürchtung anbelangt, der Wohnwert werde durch die Entwicklung gesenkt, verhält es sich nach diesseitiger Einschätzung ähnlich. Zwar kommt es, wie hinlänglich untersucht und beschrieben, im Bereich der Grundstücke der Einwender*Innen prognostisch zu einem höheren Verkehrsaufkommen und damit auch zu höheren Verkehrslärmimmissionen infolge der Planumsetzung. Einerseits sind diese jedoch für sich genommen gering und vor dem Hintergrund der plankonzeptleitenden Erwägungen vertretbar, wie bereits in der Planbegründung und weiter oben beschrieben. Andererseits kann - selbst ohne Bebauungsplan - das gesamte Entwicklungsareal des FunkenbergQuartiers bereits heute insbesondere durch verschiedenste Gewerbebetriebe nachgenutzt werden. Dabei wären im Rahmen der Vorhabenzulassung voraussichtliche Zwischenwerte i.S.d. Abschnitts 6.7 der TA Lärm aufgrund des bestehenden Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe in der vorliegend städtebaulichen Situation zu bilden. Im Ergebnis wäre auch insoweit mit einer Verkehrs- und Gewerbelärmzunahme im Umfeld zu rechnen. Aus hiesiger Sicht ist es zudem objektiv verkürzt, einen Wohnwert allein auf das Kriterium eines steigenden Verkehrsaufkommens zu reduzieren. Der Wohnwert wird durch deutlich mehr Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise auch das städtebauliche Erscheinungsbild, das Image eines Quartiers, die Nachbarschaft, Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitinfrastruktur, die Ausstattung mit öffentlichen Räumen sowie die Verkehrsanbindung. Diese Faktoren verbessern sich aller Voraussicht nach im Zuge der Flächenkonversion allesamt bei sachlicher Würdigung.</p> <p>Frischluftschneisen existieren im gesamten Masterplangebiet nicht. Ganz im östlichen Masterplangebiet liegt eine baumbestandene Fläche, die für die Kaltluftbildung und Kaltluftzufuhr erheblich ist. Diese Fläche liegt jedoch weit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 238 und ist daher im Rahmen dieser Bauleitplanung nicht weiter relevant. Warum die Einwender*Innen behaupten, „die erhöhte Versiegelung [führe] zur Beeinträchtigung beim Versickern des Wassers“, ist sachlich nicht nachvollziehbar. Zum einen werden die brachliegenden, industriell vorgezogenen und zur Entwicklung anstehenden Teile des Plangebiets nicht stärker versiegelt, als dies bisher bereits der Fall ist oder auch ohne Bebauungsplan zulässig wäre. Zum anderen geht aus den Bodenuntersuchungen, welche zusammen mit den Planunterlagen öffentlich ausgelegt wurden, eindeutig hervor,</p>
--	--

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

		dass der Boden nur unzureichende Voraussetzungen für eine Versickerung des anfallenden Regenwassers aufweist. Zu den weiteren Schlagworten und Ansichten wird auf die bereits zuvor getätigten Ausführungen verwiesen.
--	--	--

IV. Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurde im Zeitraum vom 11.07.2022 bis zum 19.08.2022 Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des ersten Beteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB gegeben. Dabei gingen die folgenden abwägungsrelevanten Eingaben ein, die wie folgt abgewogen werden:

<p>1. LWL - Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe</p> <p>Gegen die Planung bestehen aus Sicht der Archäologischen Denkmalpflege keine grundsätzlichen Bedenken. Aufgrund der Neufassung des Denkmalschutzgesetzes, die am 01.06.2022 in Kraft getreten ist, bitten wir den Hinweis „8.1 Bodendenkmalfunde“ in der Begründung sowie den im Bebauungsplan genannten Punkt „Bodendenkmalfunde“ wie folgt zu ändern:</p> <p>Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus Erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761 - 93750; Fax: 02761 - 937520), unverzüglich anzuzeigen. Das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Obere Denkmalbehörde die Entdeckungsstätte vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Die Obere Denkmalbehörde kann die Frist verlängern, wenn die sachgerechte Untersuchung oder die Bergung des Bodendenkmals dies erfordern und dies für die Betroffenen zumutbar ist (§ 16 Abs. 2 Denkmalschutzgesetz NW). Gegenüber der Eigentümerin oder dem Eigentümer sowie den sonstigen Nutzungsberechtigten eines Grundstücks, auf dem Bodendenkmäler entdeckt werden, kann angeordnet werden, dass die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung des Bodendenkmals sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung weiterer auf dem Grundstück vorhandener Bodendenkmäler zu dulden sind (§ 16 Abs. 4 Denkmalschutzgesetz NW).</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, der Hinweis wurde an beiden Stellen der Planunterlagen geändert.</p>
<p>2. Stadtentwässerung Herne - SEH</p> <p>- Gem. § 44 Abs. 1 Landeswassergesetz NRW i.V.m. § 55 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz unter Berücksichtigung des so genannten Trennerlasses (Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und</p>	<p>Die Stellungnahme und die einzelnen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die wasserrechtliche Anforderung resultiert bereits aus unmittelbar geltendem Recht. Eine ortsnahe Versickerung oder Verrieselung des Niederschlagswassers ist – jedenfalls in einem nennenswerten Umfang – aufgrund der intendierten ho-</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Verbraucherschutz – IV-9 031 001 2104- v. 26.05.2004) ist das Niederschlagswasser grundsätzlich ortsnah zu versickern, zu verrieseln, direkt in ein Gewässer einzuleiten oder mittels Trennkanalisation einem Gewässer zuzuführen.</p> <p>- Regen- und Schmutzwasser sollen getrennt voneinander in die neu geplanten RW- und SW-Kanälen im Bereich der öffentlichen Erschließungsstraße eingeleitet werden. Die Anschlusspunkte sind mit der SEH abzustimmen.</p> <p>- Die Vorflut befindet sich in der Baumstraße (Ostbach, EG). Gegebenenfalls sind Auflagen der EG zu beachten.</p> <p>- Die maximale Einleitmenge für Niederschlagswasser in das städtische Kanalnetz wird auf 10 l/(s*ha), bezogen auf die Fläche AE,k, begrenzt (Vorgabe der SEH). Die Emschergenossenschaft (EG) ist zwingend mit einzubeziehen. Die EG stellt den Vorfluter und kann die Vorgabe der SEH verschärfen. Schmutzwasser kann ungedrosselt in die Anlagen der SEH eingeleitet werden.</p> <p>- Maßnahmen zur dezentralen Niederschlagswasserbehandlung sind in Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung durch die privaten Nutzer zu berücksichtigen (Verkehrsbelastung, Schadstoffbelastung, etc.). Siehe dazu o.g. Trennerlass. Das Merkblatt DWA-A 102 Teil 4 ist ebenfalls zu berücksichtigen</p> <p>- Empfohlen werden u.a. Gründächer und offene Muldensysteme, sodass positive Auswirkungen bzgl. der Wasserhaushaltsbilanz bzw. der Reduzierung von Hitzeinseln geschaffen werden. Weiterhin sollte die Möglichkeit der Regenwasserversickerung auf privaten Flächen geprüft werden.</p>	<p>hen baulichen Ausnutzbarkeit weiter Teile des innerstädtischen Plangebiets, der geologischen Bodenverhältnisse sowie der vereinzelt bestätigten, über die Fläche verteilten Bodenbelastungen nicht möglich. Es ist daher in Abstimmung mit der SEH geplant, einen ausreichend dimensionierten unterirdischen Stauraum unter den neu herzustellenden öffentlichen Verkehrsflächen vorzusehen, der das Niederschlagswasser getrennt vom Schmutzwasser aufnehmen und rückhalten kann. Genügend Verkehrsflächen stehen dafür nach Umfang und Lage zur Verfügung. Von dort wird das Niederschlagswasser schließlich gedrosselt in den verrohrten Ostbach unter der Baumstraße am westlichen Plangebietsrand eingeleitet und abgeführt. Die Entwässerung der bereits bebauten Grundstücke an der Eschstraße erfolgt nach wie vor in die dortige Kanalisation.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, inhaltlich bleibt dies jedoch der Ausführungsplanung sowie den nachgelagerten Genehmigungsverfahren vorbehalten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Inhaltlich ist er in den jeweils nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht für die konkreten Bauvorhaben abzarbeiten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Eine Festsetzung zur verpflichtenden Herstellung von Flachdächern mit Dachbegrünung wird für nahezu alle Baugebiete in den Bebauungsplan aufgenommen. Lediglich der historisch gewachsene und bereits baulich genutzte Teil des Plangebiets an der Eschstraße (Bereich ohne Baugebietsfestsetzung) ist aus Gründen des Ortsbildes und der Baufreiheit davon ausgenommen, falls hier ein neues Gebäude nicht mit Flachdach errichtet werden sollte. Andernfalls greift die festgesetzte Dachbegrünung auch dort. Regenwasserversickerungsmulden können ohne Weiteres im Rahmen der Ausführungsplanungen für die öffentlichen Verkehrsflächen integriert werden, diese bieten ausreichend Platz dafür, insbesondere die Haupteinschließung als Verlängerung der Funkenbergstraße mit einer Regelbreite von 18,5 Metern. Zu den ungünstigen Voraussetzungen für eine Versickerung des Regenwassers auf den privaten Baugrundstücken vor Ort siehe hingegen bereits die Ausführungen oben.</p>
---	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>- Falls vorhandene private Anschlusskanäle des Grundstücks genutzt werden sollen, sind diese einer Zustands- und Funktionsprüfung zu unterziehen.</p> <p>- Es ist ein Überflutungsnachweis gem. DIN 1986-100 zu führen (bei abflusswirksamen Flächen > 800m²).</p> <p>- Der SEH liegt bislang keine Entwässerungsplanung vor. Diese ist im Vorfeld des Bauantragsverfahrens mit der SEH abzustimmen. Hierzu fügen wir Ihnen das Merkblatt mit den Vorgaben und Hinweisen der SEH bei</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Überflutungsnachweise nach DIN 1986-100 sind erst im Rahmen der Vor- und Ausführungsplanungen der öffentlichen Flächen sowie im Rahmen der nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht möglich und notwendig, für den Bebauungsplan besteht kein weiterer Regelungsbedarf.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Inhaltlich ist er in den jeweils nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht für die konkreten Bauvorhaben abzarbeiten.</p>
<p>3. Emschergenossenschaft</p> <p>gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplans bestehen unsererseits keine Bedenken. Die folgenden Hinweise sollten jedoch beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich der Planung verläuft der verrohrte Ostbach. Dies ist zu berücksichtigen. • Eventuelle Einleitungen etc. sind mit unserem Hause abzustimmen und ggf. vertraglich zu regeln. • Entsprechend des Bebauungsplans sollen zukünftig die Niederschlagswasserabflüsse in den Mischwasserkanal Ostbach eingeleitet werden. Der Bestandskanal weist im Ist-Zustand bereits eine hydraulische Überlastung auf. Gerade bei Niederschlagsereignissen mit Wiederkehrzeiten von $T_n = 30$ Jahren können Überflutungen im Stadtgebiet, vor allem in Unterführungen, nicht vermieden werden. Durch den Klimawandel werden zukünftig Starkniederschlagsereignisse zunehmen. Aufgrund der dichten Bebauung und der starken Versiegelung des Herner Stadtgebiets sind die Gefahren für die Bevölkerung besonders groß. <p>Vor dem Hintergrund kann von dem Grundstück nur eine minimale Niederschlagswassermenge in den Mischwasserkanal Ostbach übernommen werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die Dächer als Gründach mit Extensivbegrünung ab 10 cm Aufbaudicke zu wählen. Eine Festsetzung zur verpflichtenden Herstellung von Flachdächern mit Dachbegrünung wird für nahezu alle Baugebiete von der Stadt Herne mit in den Bebauungsplan Nr. 238 aufgenommen.</p> <p>Zulässige Einleitwassermengen berechnen sich zu 5 l/(s x ha) bezogen auf die undurchlässige Fläche des B-Plan Gebiets. Die Dimensionierung der Rückhalteanlage (DWA-A 117) muss auf eine Wiederkehrzeit von $T_n = 30$</p>	<p>Die Stellungnahme und die einzelnen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt, der Ostbach ist zudem Teil des Entwässerungskonzeptes.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Abstimmungen erfolgen nach Bedarf fortlaufend.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Überflutungsnachweise nach DIN 1986-100 sind erst im Rahmen der Vor- und Ausführungsplanungen der öffentlichen Flächen sowie im Rahmen der nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht</p>

	<p>Jahre ausgelegt werden. Zusätzlich ist die Überflutungsprüfung gem. DIN 1986-T100 für Grundstücke > 800 m² zu führen und der Emschergenossenschaft vorzulegen.</p>	<p>möglich und notwendig, für den Bebauungsplan besteht kein weiterer unmittelbarer Regelungsbedarf.</p>
<p>4.</p>	<p>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - BUND</p> <p>Im RFNP ist das Plangebiet als gemischte Baufläche ausgewiesen und nicht als Sonderbaufläche 4 (Sondergebiet Hochschule, Bildung, Forschung). Der vorliegende Bebauungsplan entwickelt sich daher nicht aus dem RFNP wie es das Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB vorsieht. Dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf hätte daher ein Änderungsverfahren des RFNP vorausgehen müssen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht.</p> <p>Entgegen der Auffassung der Einwender*Innen ist der Bebauungsplan Nr. 238 aus den Darstellungen des RFNP entwickelt. Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Ein Bebauungsplan gilt als entwickelt, wenn er die Darstellungen des Flächennutzungsplans konkreter ausgestaltet bzw. verdeutlicht. Das beinhaltet insbesondere auch die Möglichkeit einer abweichenden Konkretisierung. Maßgeblich ist dabei, dass der Flächennutzungsplan seine Bedeutung als gemeindliches Steuerungsinstrument der städtebaulichen Entwicklung behält.</p> <p>Die Stadt Herne hat ihren Flächennutzungsplan gemeinsam mit den Städten Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen als Regionalen Flächennutzungsplan aufgestellt, der gleichzeitig die Funktion des vorbereitenden Bauleitplans und des Regionalplans übernimmt. Gemäß gesetzlicher Vorgabe wurde der Plan im Maßstab 1:50,000 aufgestellt. Der Plan arbeitet darum mit einer Regel-Darstellungsschwelle von 5 ha. Kleinere Nutzungen werden benachbarten Nutzungen zugeordnet, mit benachbarten Nutzungen zusammengefasst oder auf benachbarte Nutzungen aufgeteilt.</p> <p>Der RFNP stellt das Plangebiet des Bebauungsplans 238 als Bestandteil einer darüber hinaus gehenden Gemischten Baufläche (M) dar, die regionalplanerisch gleichzeitig als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt wird. Die im Bebauungsplan 238 festgesetzten Baugebiete (Mischgebiet, Gewerbegebiet, Sondergebiet Hochschule) sowie der Bereich ohne Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung liegen sämtlich unterhalb der Darstellungsschwelle des RFNP. Sie lassen sich in der Maßstäblichkeit des RFNP sinnvollerweise als Gemischte Baufläche zusammenfassen. Funktion und Wertigkeit der Gemischten Baufläche, aus der der Plan entwickelt wird, sind insofern zweifellos gewahrt. Der Bebauungsplan ist aus den Darstellungen des RFNP - im Bereich des Mischgebiets als Konkretisierung, im Bereich von Gewerbe- und Sondergebiet als abweichende Konkretisierung - entwickelt.</p> <p>Das Entwicklungsgebot steht auch bereits deshalb schon nicht entgegen, weil innerhalb des Sondergebietes ein Hochschulvorhaben zulässig sein soll, das auch in einem Kerngebiet i.S.d. BauNVO zulässig wäre, welches ohne weiteres aus der gemischten Baufläche entwickelt werden kann. Auch das festgesetzte Gewerbegebiet kann hier aus der Darstellung der gemischten Baufläche entwickelt werden,</p>

<p>Wir begrüßen grundsätzlich die Reaktivierung der Industrie- und Gewerbebrachen im Plangebiet. Aber Art und vor allem Ausmaß der angestrebten Nachnutzung sind abzulehnen, da die dringenden Erfordernisse von Klimaschutz, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz und Schutz der Biodiversität nicht ausreichend beachtet werden.</p> <p>Statt die Flächenversiegelung in allen Bereichen zu verringern, um mehr Grünstrukturen realisieren zu können und so Hitzebelastungen zu reduzieren, werden hier Grundflächenzahlen festgesetzt, die in keinem Fall unter den Orientierungswerten nach § 17 BauNVO liegen und im Falle des Sondergebietes Hochschule sogar über den Orientierungswert von 0,8 hinausgeht. Eine mögliche Bebauung dieser Fläche von 90 % ist mit Klimaanpassung im Innenstadtbereich unvereinbar. Die auf Seite 24 des Begründungsentwurfes aufgeführten Motive für die derart hohen GRZen sind nicht nachvollziehbar. Wir regen eine deutliche Reduzierung der GRZ für das eingeschränkte Gewerbegebiet und das Sondergebiet an und eine entsprechende Änderung der Masterplanung „Funkenbergquartier“.</p>	<p>da im Gewerbegebiet nur solche Gewerbebetriebe als zulässig festgesetzt sind, die im Sinne des mischgebietstypischen Störgrades das Wohnen nicht wesentlich stören. Ein Verstoß gegen das Entwicklungsgebot liegt daher nicht vor. Einer Änderung des RFNP bedarf es daher nicht.</p> <p>Die Ansichten werden zur Kenntnis genommen, jedoch nicht geteilt.</p> <p>Die Wiedergabe der festgesetzten Grundflächenzahlen ist korrekt, die weitere Kritik unter Berücksichtigung der Planungsziele sowie der konkreten örtlichen Gegebenheiten jedoch nicht ausreichend differenzierend und somit auch nicht ganz zutreffend. Anhand der Luftbilder, der Ortsbegehungen und überblickshalber der Anlagenkarte 01 „Bestand/Biototypen“ zum Umweltbericht wird deutlich, dass das gesamte Plangebiet im Bereich des Mischgebiets, des Gewerbegebiets und insbesondere im Bereich des Sondergebietes Hochschule bis auf wenige kleinflächige Ausnahmen aufgrund seiner industriellen Vornutzung prinzipiell vollständig versiegelt ist. Die festgesetzten Grundflächenzahlen von 0,6, 0,8 und 0,9 sorgen in diesen Bereichen sogar in der Bilanz für eine Flächenentsiegelung im Verhältnis zum derzeitigen Zustand. Zudem dürfen dort nur Gebäude mit extensiv begrünten Flachdächern errichtet werden. Weiterhin sind in allen Baugebieten nennenswert Neupflanzungen von Bäumen vorgesehen. Weitere Begrünungsmaßnahmen werden im Zuge der Ausführungsplanungen der öffentlichen Flächen berücksichtigt. Die Klimauntersuchung zum Bebauungsplan zeigt zudem, dass der virtuell umgesetzte Bebauungsplan keine nennenswerten negativen klimatischen Auswirkungen im Plangebiet selbst oder dessen Umfeld hervorruft. Warum die festgesetzten Grundflächenzahlen also in dieser Konstellation „mit Klimaanpassung im Innenstadtbereich unvereinbar“ sein soll, kann nicht nachvollzogen werden. Vor dem Hintergrund der in der Planbegründung (siehe hier die Abschnitte 6.2 bis 6.4) dokumentierten Erwägungen und der zentralen, innerstädtischen Lage des Plangebiets wird so aus diesseitiger Sicht vielmehr ein guter Kompromiss zwischen Klimaanpassung einerseits und der gewünschten urbanen Dichte andererseits erreicht.</p> <p>Die im Umweltbericht beschriebene rechnerische Mehrversiegelung als Differenz des derzeitigen, faktischen Plangebietszustandes und dem normativen worst-case durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich beinahe ausschließlich aus der potentiell hinzutretenden Bebauung in den rückwärtigen Gartenbereichen und sonstigen möglichen Nachverdichtung des Bereichs ohne Baugebietsfestsetzung entlang der Eschstraße. Diese ist aber auch ohne den Bebauungsplan derzeit schon auf Grundlage des § 34 BauGB dort zulässig. Die Möglichkeit, eine zusätzliche bauliche Flächeninanspruchnahme im Bereich dieser bislang unversiegelten Hausgartenteile zu verhindern, bestünde etwa in der Festsetzung von</p>
---	---

<p>Das Baugesetzbuch sieht in seiner Anlage 1 explizit vor, dass der Umweltbericht auch Auswirkungen benachbarter Plangebiete berücksichtigen muss. Eine Bebauung des östlichen Funkenbergquartiers wird folgen (siehe Masterplan). Auch für das benachbarte ehemalige Knipping-Dorn-Gelände ist Bebauung vorgesehen. Dies wird im vorliegenden Umweltbericht nur unzureichend überprüft. Für alle Schutzgüter werden lapidar kumulative Wirkungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen, aber weitere Prüfungen auf das nachgeordnete B-Planverfahren geschoben. Der vorliegende Umweltbericht ist hier fehlerhaft. Gerade für die Schutzgüter Fläche, Klima und biologische Vielfalt hätten die kumulativen Wirkungen genauer betrachtet werden müssen.</p>	<p>privaten Grünflächen oder der Herausnahme aus den überbaubaren Grundstücksflächen.</p> <p>Bestehende Baurechte sind als Ausfluss des Art. 14 GG regelmäßig mit angemessenem Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Im vorliegenden Fall wird die Verhinderung der zusätzlichen baulichen Flächeninanspruchnahme aus folgenden Gründen geringer gewichtet und daher zurückgestellt: Vor dem Hintergrund des Gleichheitsgrundsatzes und der Eigentumsgarantie sollen die bestehenden Baurechte nicht entzogen, sondern eine im Vergleich zu den Nachbargrundstücken gleichwertige Ausnutzbarkeit gesichert werden. Dass dadurch unvermeidbare Zustände aus der Perspektive anderer Belange oder städtebauliche Missstände geschaffen würden, ist nicht erkennbar. Zudem werden mit den Nachverdichtungsmöglichkeiten in dieser innenstadtnahen Lage die Belange des § 1 Abs. 6 Nrn. 2, 4, 8 und 9 BauGB gefördert. Gleichzeitig wird über die zulässige GRZ von 0,6 sichergestellt, dass ein angemessener Freiflächenanteil je Grundstück dauerhaft gesichert und so ein aus diesseitiger Sicht guter Kompromiss erreicht wird. Ohne die Festsetzung der GRZ in diesem Bereich wäre auch hier noch ein wesentlich höherer Versiegelungsgrad zulässig, da bereits fast vollständig versiegelte Grundstücke in der näheren Umgebung eine Vorbildwirkung hierfür entfalten.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Warum in diesem Punkt beanstandet wird, kann allerdings nicht nachvollzogen werden. Aussagen zur Kumulation mit den benachbarten Plangebietern sind in Kapitel 12 des Umweltberichts enthalten. Detailliert - jedenfalls soweit wie zum jeweiligen derzeitigen Planungsstand überhaupt prognostisch möglich - sind sie im Übrigen auch in Verkehrsgutachten, im Klimagutachten und im Schallgutachten enthalten. Redaktionell werden diese nun noch einmal im Umweltbericht überblickshalber dargestellt. Soweit geboten, gilt dies nicht nur für das gesamte Funkenbergquartier und das Knipping-Dorn-Gelände, sondern auch noch darüber hinaus für weitere Bauprojekte und Planungen im Umfeld.</p> <p>Was daneben oder darüber hinaus noch an Kumulation betrachtet werden müsste, erschließt sich diesseits nicht. Es wird auf § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB hingewiesen: „Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann (ebd.).“ Insoweit sind an den Umweltbericht keine überzogenen Anforderungen oder ein möglichst hoher Detaillierungsgrad (hier: an die kumulierten Auswirkungen) zu stellen, wenn sich ein solcher Detaillierungsgrad nicht unter Auslegung der genannten Norm aufdrängt (vgl. dazu weiterführend etwa Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 2 Rn. 229 ff.). Weder für den östlichen Teil des Funkenbergquartiers, noch für das Knipping-Dorn-Gelände existieren derzeit Bebauungsplanentwürfe, erst recht haben noch keine Offenlagen in den beiden Verfahren stattgefunden. Insoweit sind detaillierte, prognostisch einigermaßen belastbare Aussagen schwie-</p>
--	--

<p>Beim Gesundheitsschutz, hier beim Schutz der Anwohner vor Lärm, wird eine Zunahme der Lärmbelastung abwägend in Kauf genommen. Da aber die schalltechnische Untersuchung bereits im Analysefall eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) fast überall im Untersuchungsgebiet zeigt, müsste das Ziel der Planer eigentlich lauten, die Belastung der Anwohner nicht zu vergrößern.</p>	<p>rig, sie können jederzeit wieder überholt sein. Insoweit ist es angemessen, dass sich auch der Umweltbericht in diesem Punkt nach Inhalt und Detaillierungsgrad zurückhält. Wird hingegen der Umweltbericht etwa für den Bereich des östlichen FunkenbergQuartiers (Bebauungsplan Nr. 270) erarbeitet, kann dieser seinerseits die kumulativen Wirkungen mit dem Bebauungsplan Nr. 238 deutlich konkreter beschreiben. Ggf. liegen in dessen Bereich dann sogar schon Bauanträge oder genehmigte Vorhaben vor, die einen noch höheren Grad an Konkretisierung ermöglichen würden.</p> <p>Die Ansicht kann nicht geteilt werden. Würde man dieser Argumentation folgen, wären offensichtlich die allermeisten Teile des gesamten besiedelten Herner Stadtgebiets einer weiteren Entwicklung, Nachverdichtung oder Umnutzung aufgrund der bereits im Bestand anzutreffenden Überschreitung der Orientierungswerte versperrt (siehe dazu überblickshalber Kapitel 2 des Lärmaktionsplans für die Stadt Herne von 2018 und auch die aktualisierte 4. Runde der Lärmkartierung von Ende 2022). Dies kann keine Grundlage städtebaulicher und stadtentwicklungspolitischer Entwicklung und Ordnung sein. Lärmschutz sowohl innerhalb eines Plangebiets als auch in der angrenzenden Nachbarschaft stellt daher aus guten Gründen zunächst „lediglich“ einen von zahlreichen Belangen dar, die in der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Die diesbezüglichen Grundsätze der ständigen Rechtsprechung des BVerwG (hier: Urteil vom 22. 3. 2007 - 4 CN 2/06, Rn. 14 f.) lauten:</p> <p>„Zwar hat eine Gemeinde [...] die Lärmbelastung durch vorhandene und überdies (wie vorliegend) teilweise nicht zugleich der Erschließung des Gebiets dienende Verkehrswege als gewichtigen Belang in ihre Abwägung (§ 1 VII BauGB) einzustellen. Im Rahmen ihrer Abwägung, insbesondere bei der Neuplanung von Wohngebieten, hat sie auch die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu berücksichtigen, wonach bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden (vgl. BVerwGE 108, 248 [253] = NVwZ 1999, 1222, und BVerwG, Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 16 S. 7, 11). Die Durchsetzung dieses Trennungsgrundsatzes stößt allerdings auf Grenzen, vor denen auch der Gesetzgeber nicht die Augen verschließt. So soll nach § 1a II 1 BauGB mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden, wobei in diesem Zusammenhang unter anderem die Nachverdichtung sowie andere Maßnahmen zur Innenentwicklung besonders hervorgehoben werden. In dicht besiedelten Gebieten wie im Stadtgebiet der Ag. wird es häufig nicht möglich sein, allein durch die Wahrung von Abständen zu vorhandenen Straßen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete zu vermeiden. Gerade in diesen Gebieten kann jedoch ein berechtigtes Interesse bestehen, neue Baugebiete auszuweisen, um eine Abwanderung der Bevölkerung in ländliche Gebiete zu verhindern. Auch kann ein gewichtiges städtebauliches Interesse daran bestehen, einen vorhandenen Ortsteil zu erweitern und damit dessen Infrastruktur (ÖPNV, soziale Einrichtungen etc.) mit zu nutzen. Auch das Gebot, die Anforderungen kostensparenden</p>
--	--

	<p>Bauens zu berücksichtigen (§ 1 VI Nr. 2 BauGB), sowie das legitime Interesse einer Gemeinde, die Grundstücke zu verwerten, die sie in einem im Flächennutzungsplan für Wohnnutzung vorgesehenen Bereich erworben hat, um sie Bauinteressenten zu Eigentum zu überlassen (vgl. hierzu auch § 4 des WohnraumförderungsG), können zu berücksichtigen sein. Wenn in derartigen Fällen das Einhalten größerer Abstände ausscheidet, ist durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen (vgl. hierzu auch § 9 I Nr. 24 BauGB) dafür zu sorgen, dass keine ungesunden Wohnverhältnisse entstehen. Welche Lärmbelastung einem Wohngebiet unterhalb der Grenze zu Gesundheitsgefahren zugemutet werden darf, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls; die Orientierungswerte der DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ können - wie das OVG zutreffend dargelegt hat (UA S. 22) - zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebiets im Rahmen einer gerechten Abwägung lediglich als Orientierungshilfe herangezogen werden (BVerwG, Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 50 = NVwZ 1991, 881= BRS 50 Nr. 25).“</p> <p>Es sollte klar sein, dass prinzipiell jede bauliche Nutzung - und sei es nur ein einziges Einfamilienhaus - grundsätzlich prognostisch mehr Verkehr und damit verbundene Emissionen im Verhältnis zum jetzigen, weitestgehend brachliegenden Zustand des Plangebiets induziert. Daher kann es immer nur um die abwägende Würdigung der potentiellen Verkehrsauswirkungen im Widerstreit mit gegenläufigen Belangen und die bauleitplanerische Minderung (ggf. Minimierung) dieser Auswirkungen gehen. Dies versucht der Bebauungsplan zusammengefasst mit mehreren Maßnahmen. Erstens soll mit der integrierten, bahnhofsnahe Standortwahl ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Quartiersnutzer*Innen dazu motiviert werden, das sehr gute ÖPNV-Angebot zu nutzen. So sollen möglichst viele Kfz-Fahrten vermieden werden, was an weniger integrierten Standorten nicht der Fall wäre. Zweitens soll über die öffentliche Erschließung des Plangebiets von mehreren Seiten der MIV möglichst verteilt werden. Würde der Verkehr nicht entzerrt, käme es infolgedessen an den übrigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten zu mehr Stau und Stehzeiten im Verkehrsablauf und damit schließlich zu längeren Fahrtzeiten und länger andauernden Emissionen. Drittens wird der ruhende Verkehr der HSPV als mit Abstand größtem Verkehrsaufkommensverursacher im Plangebiet an einem einzigen festgelegten Standort gebündelt, um so den Parksuchverkehr und damit auch die dadurch bedingten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Viertens sieht der Bebauungsplan eine separate Fuß- und Radwegeverbindung zum Plangebiet vor. Durch die Attraktivierung und Stärkung der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmenden soll ebenfalls eine Reduktion des MIV-Anteils erreicht werden.</p> <p>Zudem ist die Situation in Bezug auf die Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 hier differenziert zu betrachten. Was die lärmtechnisch kritischen Werte angeht, finden sich diese - aufgrund der erheblichen Vorbelastung im Analysefall und Prognose-Nullfall gleichermaßen wie im Prognose-Planfall - im Bereich des Westrings zwischen der Autobahnauffahrt zu A 42 und dem Bahnhofs-</p>
--	--

	<p>platz / Cranger Straße sowie im Bereich des Bahnhofplatzes bis zum Kreisverkehrsknotenpunkt mit der Bahnhofstraße. „Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird vom BVerwG und vom BGH bei Gebieten, die - auch - zum Wohnen bestimmt sind, mit 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts markiert (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. 10. 1998 - BverwG 11 A 3.98 - BVerwGE 107, 350; BGH, Urteil vom 25. 3. 1993 - III ZR 60/91 - BGHZ 122, 76)“ (BVerwG, Beschluss vom 22.12.2004 - 4 B 75/04). Um diesen Lärmwertebereich geht es hier.</p> <p>Die Stadt Herne hat die Lärmsituation dort in der Vergangenheit bereits erkannt und 2018 als Aktionsbereiche 14 und 15 in den „Lärmaktionsplan für die Stadt Herne“ aufgenommen. Die Aktionsbereiche enthalten jeweils konkrete Beschreibungen und zu prüfende Lärminderungsmaßnahmen. Im Bereich der Bismarckstraße wurden bereits Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt. Im Jahr 2022 hat die Verwaltung die zugrunde liegende Lärmkartierung aktualisiert, seither (2023) wird darauf aufbauend auch die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben. Die zu prüfenden Maßnahmen führen bereits jeweils einzeln für sich betrachtet in der Regel zu einer Lärmimmissionsminderung um mehrere Dezibel (vgl. Kapitel 8.1 des LAP). Die planbedingte Zunahme hingegen beträgt im Bereich der genannten Streckenabschnitte in der Regel höchstens 0,2 dB(A) und am Kreisverkehr Bahnhofplatz wegen des Knotenpunktzuschlags ausnahmsweise bis zu 0,4 dB(A). Damit liegen diese Werte sehr deutlich unterhalb der menschlichen Wahrnehmbarkeitsschwelle. Am bisher planunabhängig höchsten belasteten Immissionsort (Bereich Westring 200 und angrenzende Gebäude) ist infolge der geplanten Umbaumaßnahme des Knotenpunktes Westring / Cranger Straße / Bahnhofplatz zudem eine Abrückung des Kfz-Verkehrs auf diesem Abschnitt des Westrings zugunsten einer Radverkehrsanlage zu erwarten. Dadurch sinkt der Beurteilungspegel hier im Ergebnis sogar um Werte zwischen 1,0 und 2,2 dB(A) auf 69/61 dB(A) tags/nachts. Unter diesen Vorzeichen, den herausgehoben wichtigen Zielen der hier verfolgten Bauleitplanung sowie auch unter Berücksichtigung der konkreten baulich-räumlichen Verhältnisse in diesen Abschnitten, welche im Planverfahren detailliert untersucht wurden (siehe dazu im Detail die Planbegründung), wird diese planbedingte Verkehrslärmzunahme (noch) abwägend gerechtfertigt und vertreten. Das OVG Münster formuliert in diesem Zusammenhang zur abstrakten Orientierung: „Dabei mag eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhung des planbedingten Verkehrslärms in einem besonders lärmvorbelasteten innerstädtischen Bereich unter Abwägungsgesichtspunkten im Regelfall ohne hinzutretende besondere Umstände auch in dem besagten lärmkritischen Bereich von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) mit entsprechend gewichtiger städtebaulicher Begründung eher hingenommen werden können. Die Wahrnehmbarkeitsschwelle beginnt bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB(A)“ (OVG Münster, Beschluss vom 10.02.2015 - 2 B 1323/14.NE).</p> <p>Im näheren Umfeld des Plangebiets, insbesondere im Bereich der Esch-, Schüchtermann-, Kremer- und Viktoriastraße, liegen die Verkehrslärmimmissionen teils</p>
--	--

<p>Mit dem Bau eines achtgeschossigen Parkhauses spricht man dagegen eine regelrechte Einladung an die künftigen Studenten aus, den Hochschulstandort mit dem eigenen Auto anzufahren. Die Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung ist eine dezentrale Einrichtung. Selbst, wenn jetzt mit dem Neubau in Herne die Standorte Gelsenkirchen, Dortmund und Hagen zusammengefasst werden, ist eine Anreise mit dem ÖPNV zumutbar. Zumal der Standort Herne sich in fußläufiger Entfernung zur U-Bahn und zum Bahnhof befindet. Statt den Individualverkehr zu fördern, sollte schon im Vorfeld alles getan werden, um die ÖPNV-Verbindung für die Studenten attraktiv und klimagerecht zu gestalten: z.B. „Shuttle-Zug“ vom Hauptbahnhof Wanne-Eickel, Gespräche mit dem Innenministerium NRW über besonders günstige ÖPNV-Tickets für die Studenten. Die im Bebauungsplan vorgesehene Einrichtung eines achtgeschossigen Parkhauses lehnen wir daher ab. Wir regen vielmehr an, zusammen mit der Landesregierung ein klimagerechtes Verkehrskonzept zu entwickeln, um die Studenten vom Umstieg auf den ÖPNV zu überzeugen.</p>	<p>sogar unterhalb der Orientierungswerte von Allgemeinen Wohngebieten, was auf die Abpollerung im Übergangsbereich Schüchtermannstraße / Viktoriastraße zurück zu führen ist. Im Übrigen liegen die Immissionswerte jedenfalls sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall im Bereich der Orientierungswerte für Mischgebiete. Die planbedingten Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen betragen hier ebenfalls lediglich zwischen 0,1 und 0,5 dB(A) und sind daher nicht wahrnehmbar für das menschliche Ohr. Da in Mischgebieten eine Wohnnutzung qua Gesetz allgemein zulässig ist (vgl. § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 BauNVO) und folglich der Gesetzgeber selbst die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei diesen Werten annimmt, können daher in der Regel keine städtebaulichen Missstände oder unzumutbaren Verhältnisse unterstellt werden (so auch OVG Münster, Beschluss vom 10.02.2015 - 2 B 1323/14.NE). Zudem besitzen alle Gebäude entlang der betroffenen Straßenabschnitte eine schallabgewandte Seite, auf welcher ohne weitere Berechnungen und auch bei offener Bebauung pauschal 5 dB(A) abgezogen werden können. Viele Grundstücke in diesem konkreten Bereich besitzen zudem straßenseitig errichtete Garagen(zeilen), welche jeweils zusätzlich schallabschirmend für sie wirken (so etwa die Grundstücke Viktoriastraße 2-8, Augustastraße 30, die Hausgruppen Schüchtermannstraße 101-115, 131-141 und 161-165, Kremerstraße 12-18, Schüchtermannstraße 3a sowie Kremerstraße 2).</p> <p>Die Intention hinter diesem Einwand kann nachvollzogen werden, die einzelnen Erwägungen ebenfalls. Dennoch sind die Belange von Verkehr und Mobilität einschließlich des ruhenden Verkehrs angemessen und sachgerecht zu berücksichtigen (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB). Gleiches gilt für die unterschiedlichen Nachbarbelange. Unabhängig davon, dass bereits die Ausschreibung zum Vergabeverfahren des neuen Zentralcampus der HSPV NRW gewisse Vorgaben zum Umfang des ruhenden Verkehrs enthält, kann selbst bei einem sehr guten ÖPNV-Angebot in fußläufiger Entfernung wie im vorliegenden Fall regelmäßig nicht davon ausgegangen werden, dass alle oder beinahe alle zukünftigen Nutzer*Innen des neuen Quartiers dieses Angebot auch nutzen. Ein bestimmtes Verhalten lässt sich dahingehend nicht verbindlich regeln, erst recht nicht mit den Mitteln der Bauleitplanung. Dies gilt umso mehr, wenn man den Einzugsbereich des neuen Zentralcampus der HSPV berücksichtigt und neben der reinen Distanz auch von eher peripheren Wohnorten der Studierenden ausgehen muss, an denen ggf. kein komplementäres ÖPNV-Angebot vorhanden ist.</p> <p>Würde man den Zulässigkeitsumfang des ruhenden Verkehrs etwa im Bereich des Sondergebiets Hochschule nun aus den Erwägungen der Einwender*Innen heraus erheblich einschränken, die Studierenden und Mitarbeitenden der Hochschule kämen aber dennoch mit dem Pkw dorthin und fänden kein ausreichenden Abstellmöglichkeiten, würde dies zu höherem und längerem Parksuchverkehr im Plangebiet und dessen Umfeld und damit auch zu einer weiteren Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch Immissionen sowie einer weiteren Beeinträchtigung der Verkehrssituation im Umfeld führen. Beides soll durch die Bündelung des ruhenden Verkehrs in angemessenem Umfang vermieden werden. Dass dies aller Vo-</p>
---	---

<p>Es wird angeregt, in der Planung einen klima- und umweltgerechten Umgang mit dem Thema Regenwasser, insbesondere Starkregereignisse, im Sinne des bekannten „Schwammstadtprinzips“ stärker zu berücksichtigen. Auch die Themen Dach- und Fassadenbegrünung sollten mehr berücksichtigt werden. Die Fassadenbegrünung sollte sich jedoch nicht auf die althergebrachte Methode (Ranker) beschränken, sondern gebäudeintegrierte Pflanzflächen im Sinne des „vertical gardenings“ vorsehen, da durch derartige Maßnahmen die hohe Bebauungsdichte klimatechnisch abgemildert werden kann.</p>	<p>raussicht nach in Form eines mehrgeschossigen Parkhauses erfolgen wird, geschieht insbesondere deswegen, um möglichst viel Fläche im Plangebiet anderen, höherwertigen und weniger störenden Nutzungen vorhalten zu können. Diese Erwägungen hinreichend in der Planbegründung dokumentiert.</p> <p>Gleichzeitig bedeutet dies nicht, dass nicht auch ein möglichst großer Anteil der Studierenden und Mitarbeitenden das sehr gute ÖPNV-Angebot in dieser zentralen, integrierten Lage nutzen soll und dies nicht auch erwartet und gefördert würde. Die Verkehrsuntersuchung nimmt bereits einen hohen Anteil an ÖPNV-Nutzenden an. Zudem wurde im Zuge des Bauleitplanverfahrens in gegenseitiger Abstimmung eine schriftliche Absichtserklärung der HCR, dem kommunalen Nahverkehrsdienstleister in der Stadt Herne, mit Datum vom 17.03.2021 eingebracht, das Plangebiet zukünftig von zwei Buslinien (Linien 303 und 351) andienen zu lassen, welche es in ihrem Linienverlauf bereits heute tangieren. Ob die Haltestellen in oder am Plangebiet liegen werden, ist neben weiteren Details wie etwa der Taktung im Rahmen des Bebauungsplans nicht regelungsfähig und der Fachplanung vorbehalten. Die Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen des Bebauungsplans ermöglichen den Linienbusverkehr innerhalb des Plangebiets aber in jedem Fall.</p> <p>Neben den - auch hier im Plangebiet verbleibenden - Freiflächen, beinhaltet das Konzept der Schwammstadt Rückhaltung, Abkopplung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser. Abkopplung ist hier bei den zu erwartenden Niederschlagsmengen, der begrenzten Flächenverfügbarkeit und mangels eines Gewässers in der näheren Umgebung nicht realistisch realisierbar. Eine Versickerung über den Boden ist mangels ausreichender Versickerungsfähigkeit im Plangebiet nicht oder nur mit technisch erhöhtem Aufwand möglich. Rückhaltung, Verdunstung und damit auch Bausteine des Schwammstadtprinzips werden jedoch über die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten aufgegriffen und planungsrechtlich umgesetzt. Eigenständige, öffentliche Rückhalteflächen o.Ä. sind aufgrund der Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungen in diesem zentralen, innerstädtischen Bereich jedoch nicht vorgesehen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass im Plangebiet kein größeres flächiges Risiko im Falle von Starkregereignissen besteht und daher auch kein besonderer bauleitplanerischer Handlungsbedarf gesehen wird.</p>
<p>5. Entsorgung Herne</p> <p>Aus dem Lageplan geht nicht hervor, wo sich alle Standplätze für die Abfallbehälter befinden.</p> <p>Müll darf nach den geltenden Arbeitsschutzvorschriften gemäß § 16 DGUV Vorschrift 43 „Müllbeseitigung“ nur abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt, die Hinweise werden jeweils zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die DGUV Information 214-033 werden bei der Straßenplanung soweit wie erforderlich berücksichtigt. In den Punkten der detaillierten Ausgestaltung bleibt dies der nachgelagerten Vor- und Ausführungsplanung der einzelnen Erschließungsan-</p>

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>erforderlich ist. Sackgassen müssen am Ende über eine geeignete Wendeanlage verfügen. Der Minstdurchmesser der Wendeanlage soll mindestens 23 m betragen.</p> <p>Sollten Grundstücke mit dem Müllfahrzeug nicht erreichbar sein, müssen die Abfallbehälter gemäß § 12 Absatz 5 der Abfallsatzung für die Stadt Herne vom Anschlusspflichtigen an eine von der Anstalt zu bestimmenden Stelle gebracht werden.</p> <p>Der Standplatz der Abfallbehälter ist ausreichend zu dimensionieren (Restabfall-, Bioabfall-, Papier- und Wertstofftonne). Der geplante Müllbehälterstandplatz ist auf dem Grundstück zu errichten. Ist dieser weiter als 10 m vom Haltepunkt des Entsorgungsfahrzeuges entfernt, wird der Standplatz nicht von den Entsorgungsfahrzeugen direkt angefahren.</p> <p>Der Standplatz der Abfallbehälter muss ebenerdig angelegt werden. Der dorthin führende Transportweg muss sich in verkehrssicherem Zustand befinden, frei von Hindernissen und ausreichend beleuchtet sein und darf keine Stufen, Kanten oder größere Unebenheiten aufweisen.</p> <p>Die Standfläche und der Transportweg sind zu befestigen. Beim Einsatz von 80 – 240 l Behältern ist eine Fläche von 75 x 80 cm pro Behälter und bei Behältern von 660 – 1.100 l von 1,50 m x 1,75 m pro Behälter vorzuhalten. Der befestigte und stufenlose Transportweg muss bei 80 – 240 l Behältern min. 1,20 m und bei 660 – 1.100 l Behältern 1,50 m breit sein. In geschlossenen Räumen oder bei überdachten Sammelstandplätzen soll die lichte Deckenhöhe mindestens 2 m betragen. Gebäudedurchgänge und Türen zu den Abstellplätzen müssen min. 2 m hoch und so breit sein, dass ein gefahrloser Transport der Behälter möglich ist. Außerdem ist eine durchgehende Breite von 1,50 m zu gewährleisten.</p> <p>Der Hol- und Bringdienst wird nur für den Rest- und Biomüll von Entsorgung Herne durchgeführt. Bei Entfernungen über 10 m bis 30 m sowie über 30 m bis 50 m ist eine Zusatzgebühr zu zahlen, sofern die Restmüllbehälter bzw. Biomüllbehälter von Entsorgung Herne transportiert werden sollen. Dieser Zusatz-Transportservice kann bei Entsorgung Herne schriftlich beantragt werden. Bei Entfernungen über 50 m ist/sind der/die Behälter vom Grundstückseigentümer selbst zur Entleerung bereitzustellen und zurückzuholen.</p> <p>Sollte dieser Zusatzservice für die Restabfall- und Bioabfallbehälter nicht in Anspruch genommen werden, sind die Abfallbehälter daher am Abfuhrtag durch eine vom Grundstückseigentümer oder Abfallbesitzer zu beauftragende Person bis 7.00 Uhr am Bürgersteig/Haltepunkt des Sammelfahrzeuges an der öffentlichen Straße bereit- und nach der Leerung zurückzustellen.</p>	<p>lagen vorbehalten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Detailfragen wie etwaige private Standplätze für Abfallbehälter bleiben im Rahmen des Bauleitplanverfahrens regelmäßig offen, da sie für die Vollzugsfähigkeit der städtebaulichen Planung unerheblich und in den Baugebieten allgemein zulässig sind. Sie können problemlos im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren geklärt werden. Die weiteren Hinweise zu den Abfallbehältern und den Mengenberechnungen werden zur Kenntnis genommen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Hinweise zum Angebotsbebauungsplan auf der einen Seite und einem etwaigen konkreten Vorhaben auf der anderen Seite nicht zu vermischen sind. Für ein oder mehrere konkrete Vorhaben lassen sich alle weiteren Anforderungen und Berechnungen problemlos und üblicherweise in den nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht regeln.</p> <p>Die weiteren (bau)ordnungsrechtlichen Hinweise zur Abfallbeseitigung und Gebührenregelung werden zur Kenntnis genommen, ohne dass sie einen Einfluss auf die Planung hätten. Die einzelnen Anforderungen und Modalitäten der Abfallentsorgung lassen sich problemlos und üblicherweise in den nachgelagerten Verfahren der Bauaufsicht regeln und klären.</p>
---	---

Anlage 4 – Stellungnahmen und Abwägungsvorschlag der Verwaltung

<p>Für die Papiertonne und die Wertstofftonne wird kein Transportservice angeboten. Diese Behälter sind am Leerungstag an der Gehwegkante zur Fahrbahn bereitzustellen und nach erfolgter Leerung zurückzustellen.</p> <p>Ich bitte um Beachtung, dass bei der Planung der neuen Straße die DGUV Information 214-033 (Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen), ausgegeben vom DGUV und der BG-Verkehr beachtet werden. Da diese Vorgaben für Entsorgung Herne verbindlich sind. Fahrbahnen müssen als Anliegerstraßen ohne Begegnungsverkehr bei geradem Straßenverlauf eine Breite von mindestens 3,55 m aufweisen. Bei Anliegerstraßen mit Begegnungsverkehr müssen Fahrbahnen eine Breite von 4,75 m aufweisen. Ein Zurücksetzen der Müllfahrzeuge ist nicht erlaubt.</p> <p>Die Straße muss so gestaltet werden, dass in Kurvenbereichen oder bei Ein- und Ausfahrten, die Schleppkurven der eingesetzten Abfallsammelfahrzeuge berücksichtigt werden. Dabei bitte ich auch zu beachten, dass unsere Müllfahrzeuge eine Länge von 12 m und ein zulässiges Gesamtgewicht von 27000 Kg aufweisen.</p> <p>Des Weiteren bitte ich zu beachten, dass die Straßen eine lichte Durchfahrts Höhe von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsabstand aufweisen. Dächer, Äste von Bäumen, Straßenlaternen usw. dürfen nicht in das Lichttraumprofil ragen, da bei einer Kollision die Gefahr besteht, dass sicherheitstechnisch wichtige Bauelemente am Abfallsammelfahrzeug beschädigt werden.</p> <p>Insbesondere an den beiden öffentlichen Straßen, die im Süden an dem Fuß- und Radweg enden, ist die Errichtung einer ausreichend dimensionierten Wendeanlage zwingend erforderlich, ansonsten können die beiden Straßen nicht durch Entsorgungsfahrzeuge von Entsorgung Herne befahren werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Planung der öffentlichen Verkehrsflächen entspricht diesen Anforderungen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die einzelnen Aspekte werden üblicherweise im Rahmen der Vor- und Ausführungsplanung der jeweiligen Verkehrsflächen berücksichtigt.</p> <p>Was das östliche Ende des Fuß- und Radwegs betrifft, so ist hier eine Wendemöglichkeit diskutiert und eingeplant worden, welche nach RSt 06 (vgl. dort S. 65, Abb. 57) auch für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug geeignet ist. Im Fall der des westlichen Endes des Fuß- und Radwegs kann die Anregung nicht nachvollzogen werden, da der Bebauungsplan hier lediglich bestandssichernde Verkehrsflächenfestsetzungen für die Baum- bzw. Fabrikstraße im Bereich des Brückenbauwerks trifft. Diese Situation besteht offensichtlich schon sehr lange, ohne dass Umbau- oder Anpassungsbedarf angezeigt wurde.</p>
<p>6. Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH - HCR</p> <p>Nachfolgend aufgeführte Empfehlungen/Hinweise sprechen wir im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung des Plangebietes aus:</p> <p>1. Der ZOB Herne Bf hat seine Obergrenze an Fahrzeugkapazitäten, insbe-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht. Die Stellungnahme bezieht sich allerdings auch lediglich auf Punkte, die keinen normativen Regelungsgehalt des Bebauungsplans darstellen (können).</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die derzeitige Betriebskapazität ist</p>

<p>sondere in Spitzenstunden, inzwischen nahezu erreicht. Mögliche zusätzliche Platzkapazitäten/Halteplätze für den Fall eines in Zukunft erweiterten ÖPNV-Angebotes – Stichwort: Verkehrswende - stehen durch die angedachte verkehrliche Erschließung der Straße „Bahnhofsplatz“ nicht mehr zur Verfügung.</p> <p>2. Der angedachte Ersatz des Kreisverkehrs zwischen „Bahnhofsplatz“ und Funkenbergstraße durch eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage wird die Flexibilität der Anbindung des ZOB im Hinblick auf Fahrzeugein- und -ausfahrten erheblich einschränken und zu zeitlichen Verlusten für den ÖPNV führen.</p> <p>3. Für die Bauphase der angedachten verkehrlichen Anbindung des Planungsgebietes erwarten wir über einen langen Zeitraum erhebliche Einschränkungen in der Bedienung dieses zentralen Punktes im Stadtgebiet. Dies wird zu erheblichen negativen Auswirkungen für unser Bedienungsangebot und die Qualität unserer Dienstleistung für die betroffenen Nutzer des ÖPNV führen. Der Bereich Herne-Mitte kann zudem für unsere Kunden über die zur Verfügung stehenden Wegealternativen nicht adäquat angebunden werden.</p> <p>4. Wir bieten gerne an, gemeinsam mit dem Aufgabenträger Stadt Herne eine optimierte ÖPNV-Anbindung des Planungsbereiches zu erarbeiten, um weitere Alternativen für den MIV anzubieten. In diesem Kontext stehen wir ebenfalls für die Mobilitätsberatung „zukünftiger Verkehrsteilnehmer“ aus dem Planungsgebiet zur Verfügung.</p> <p>5. Wir regen an in Gespräche mit der Verwaltung der dort geplanten Polizeihochschule NRW einzutreten, um über einen ggf. verlegten morgendlichen Beginn eine Entlastung der verkehrlichen Spitzenstunde zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr zu erreichen. Eine solche Maßnahme zur Entlastung dieses Zeitfensters hätte aus unserer Sicht ganz erhebliche positive Auswirkungen auf die verkehrliche Abwicklung an den relevanten Knotenpunkten.</p>	<p>vor dem Hintergrund der geplanten Umbaumaßnahmen mit keinen erheblichen Einschränkungen für den Busverkehr zu rechnen. Dies geht aus der zwischenzeitlich beigebrachten mikroskopischen Verkehrsflusssimulation hervor, in welcher auch ZOB und Busverkehr betrachtet wurden. Entgegen der vorgetragenen Auffassung bestehen jedoch auch darüber hinaus noch gewisse Erweiterungskapazitäten für den ZOB Herne Bf. Denn im Zuge der weiteren verkehrsgutachterlichen Untersuchungen und iterativen Berechnung zu verschiedenen Um- und Ausbauvarianten der Verkehrsführung um den ZOB herum hatte sich im weiteren Bauleitplanverfahren herausgestellt, dass hier auch eine weniger umfangreiche und aufwendige Umbaumaßnahme die verkehrliche Leistungsfähigkeit sicherstellen kann. Diese ermöglicht auch zukünftige potentielle Erweiterungen des ZOB. Für die Details der nunmehr von der Stadt Herne avisierten Umbaulösung wird auf die fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan verwiesen.</p> <p>Diese Befürchtung ist grundsätzlich begründet. Der Umbau der Kreuzungssituation vom Kreisverkehr zu einem lichtsignalgeregelten Knotenpunkt könnte allerdings im Zuge der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung wieder entfallen. Der Einwand erübrigt sich insoweit.</p> <p>Auch diese Befürchtung ist grundsätzlich begründet, allerdings lassen sich die erforderlichen Bauarbeiten und die ggf. damit verbundenen Einschränkungen temporär nicht vermeiden. Da die im Zuge der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung gefundene alternative Umbaulösung im Umfeld des ZOB, insbesondere im Bereich zwischen dem Knotenpunkt Westring / Cranger Straße / Bahnhofsplatz sowie dem Knotenpunkt Bahnhofsplatz / Bahnhofstraße / Funkenbergstraße, jedoch mit wesentlich weniger Aufwand und Umfang einhergeht, werden auch die voraussichtlichen temporären Betriebseinschränkungen des ZOB infolge der Umbauarbeiten milder und kürzer ausfallen. Im Zweifelsfall sind diese jedoch bei aller zeitlichen und organisatorischen Optimierung nicht zu vermeiden und hinzunehmen.</p> <p>Das Angebot wird gerne angenommen.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, die Einschätzung wird fachlich geteilt. Sobald der verbindliche Zuschlag für Planung, Bau und Betrieb des neuen Zentralcampus der HSPV NRW erfolgt ist, können entsprechende Gespräche initiiert und etwaige Möglichkeiten diskutiert werden.</p>
--	---

<p>7. Deutsche Bahn AG</p> <p>die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme. Folgende Punkte bitten wir zu berücksichtigen, bzw. mit aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Kein Anspruch auf Schutz vor Immissionen aus dem Bahnbetrieb; Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen entstehen Immissionen. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen. · Zwischen der Stecke 2650 Köln M/Deutz – Hamm (Westf) und dem Plangebiet liegen noch Reste der Gleisanschlüsse, des Industriestammgleises. Sofern von Seiten der Stadt Interesse an einem Anschluss des Gebietes an das Netz der DB besteht, bitten wir um Kontaktaufnahme mit der Infrastrukturentwicklung der DB Netz AG, HansasträÙe 15, 47058 Duisburg. · Bei konkreten Bauvorhaben zur Bahntrasse ist die DB Netz AG zu beteiligen. Die Bauanträge (Baubeschreibung, maßstabsgetreue / prüfbare Pläne, Querschnitte, etc.) sind der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Region West, Kompetenzteam Baurecht einzureichen. · Hierzu weisen wir bereits jetzt darauf hin, dass auch auf benachbarten Fremdfächen mit Kabeln und Leitungen der DB Kommunikationstechnik GmbH (DB KT) zu rechnen ist. <p>Eine diesbezügliche Kabel- und Leitungsermittlung im Grenzbereich bzw. im Geltungsbereich wurde im Rahmen der Prüfung nicht durchgeführt. Falls dies gewünscht wird, ist diese ca. 6 Wochen vor einem Baubeginn bei der DB AG, DB Immobilien über folgende Mailadresse DBSImm-KLN-Baurecht@deutschebahn.com zu beantragen. Da trotz aller Sorgfalt der Prüfung keine Gewährleistung für die Vollständigkeit der Benennung aller Kabel und Leitungen der DB AG übernommen werden kann, gilt; Sollten innerhalb der Arbeiten Rohren oder Kabeln aufgefunden werden, so sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und die Störstelle der DB Netz AG AVE.NL.WEST@deutschebahn.com zu informieren.</p>	<p>Die Stellungnahme und die einzelnen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die Einschätzung geteilt. Die Bahnverkehrsbedingten Immissionen - hier Lärm und Erschütterungen - wurden im Planverfahren umfänglich ermittelt und gewürdigt. Erschütterungen spielen demnach keine einschränkende Rolle für die Flächenkonversion. Für den bauleitplanerischen Umgang mit den Lärmimmissionen wird auf die ausführlichen Erläuterungen des Abschnitts 6.7 der Planbegründung verwiesen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Während des Planverfahrens hatte die Stadt Herne bereits Kontakt zur DB Netz AG aufgenommen, um diese Flächen ankaufen zu können. Diese Möglichkeit wurde verneint. Für einen eigenständigen Netzanschluss des Gebiets werden weder die räumlichen und zeitlichen Prämissen als günstig bewertet, noch ein sich aufdrängendes Erfordernis gesehen. Der Bahnhof Herne mit seiner hohen Taktfrequenz aus unterschiedlichen Richtungen befindet sich fußläufig in ca. 250 Metern Entfernung.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

<p>8. Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Essen</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Gegen die Erteilung einer Genehmigung zu dem o. g. Vorhaben habe ich keine Bedenken, sofern Bahnanlagen dadurch nicht beeinträchtigt werden. Im Übrigen ist sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird.</p> <p>Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, wird die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG / DB Energie GmbH als Trägerin öffentlicher Belange empfohlen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung resultieren daraus nicht.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die DB Netz AG wurde bereits entsprechend in den Verfahren nach § 4 Abs 1 und 2 BauGB beteiligt.</p>
---	---

Anlage 1 (Stadt Herne: FB 51/4 – Umwelt und Stadtplanung - Klima- und Immissionsschutz, Abfallwirtschaft)

Ergebnis Bewertung Klimafolgenanpassung (Klimacheck)

Planvorhaben: B-Plan Nr. 238 Baumstraße/Schüchtermannstraße

Verfahrensschritt: § 4 (1) BauGB Frühzeitige Beteiligung

Vorhaben

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 14 ha. Es wird derzeit im Wesentlichen durch Lager- und Logistikbetriebe gewerblich genutzt oder liegt brach.

Die Stadt Herne verfolgt in diesem Bereich die Entwicklung eines innerstädtischen Hochschul-, Forschungs- und Entwicklungsstandortes inklusive ergänzender Dienstleistungs- und Wohnnutzungen (Label „FunkenbergQuartier“). Dabei werden auch die Erschließung des Plangebiets und die öffentlichen Grün- und Freiräume neu konzipiert. Entlang der Bahngleise soll eine attraktive, durchgängige Radwegeverbindung vom Herner Bahnhof über das Plangebiet hinweg weiter Richtung Nordosten geschaffen werden.



Abb.1: Planbereich



Abb. 2: Handlungskarte Klimafolgenanpassung

Notwendigkeit Klimafolgenanpassung

Die Handlungskarte Klimafolgenanpassung weist für den Planbereich mehrere Handlungszonen aus. Der Planbereich liegt zum überwiegenden Teil in der Handlungszone 2 (gelb). Für die im Bereich an der Eschstraße bestehende Wohnbebauung ist wegen der höheren Betroffenheit die Zone 1 (rot) ausgewiesen. Der östliche Teil des Planbereichs liegt in der Handlungszone 4 (grün).

Zielsetzung der Klimafolgenanpassung im Planbereich wird vordringlich sein, möglichen Hitzestress für die geplante Nutzung vorzubeugen. Eine mäßige bis stellenweise hohe Starkregengefährdung ist im Plangebiet kleinräumig an verschiedenen Punkten gegeben.

Die Größe des Planbereichs erfüllt das Kriterium für die Notwendigkeit einer mikroskaligen Klimasimulation (> 0,5 ha). Die städtebauliche Entwicklung im Raum bietet u. U. die Möglichkeit, eine klimatische Gunstwirkung über den Planbereich hinaus auch für den benachbarten Innenstadtbereich (Wärmeinsel) zu erreichen. Aus diesem Grund wird empfohlen, die mikroskalige Klimasimulation zu einem möglichst frühen Planungsstand durchzuführen, um den Vergleich zwischen Ist-Zustand und Planungsalternativen mit verschiedenen Anpassungsmaßnahmen zu verdeutlichen. Darüber hinaus wird angeraten zur Bestimmung der lokalen Windsysteme (Bedeutung für die Belüftungsverhältnisse), zusätzlich zur mikroskaligen Klimasimulation eine Kaltluftsimulation z. B. mit KLAM_21 vorzunehmen.

Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung

Vordringlich besteht im Planbereich Handlungsbedarf gegen Hitzestress. Welche Anpassungsmaßnahmen im Einzelnen vorzusehen sind, sollte das Ergebnis der durchzuführenden mikroskaligen Klimasimulation sein.

KlimaanpassungsAmpel

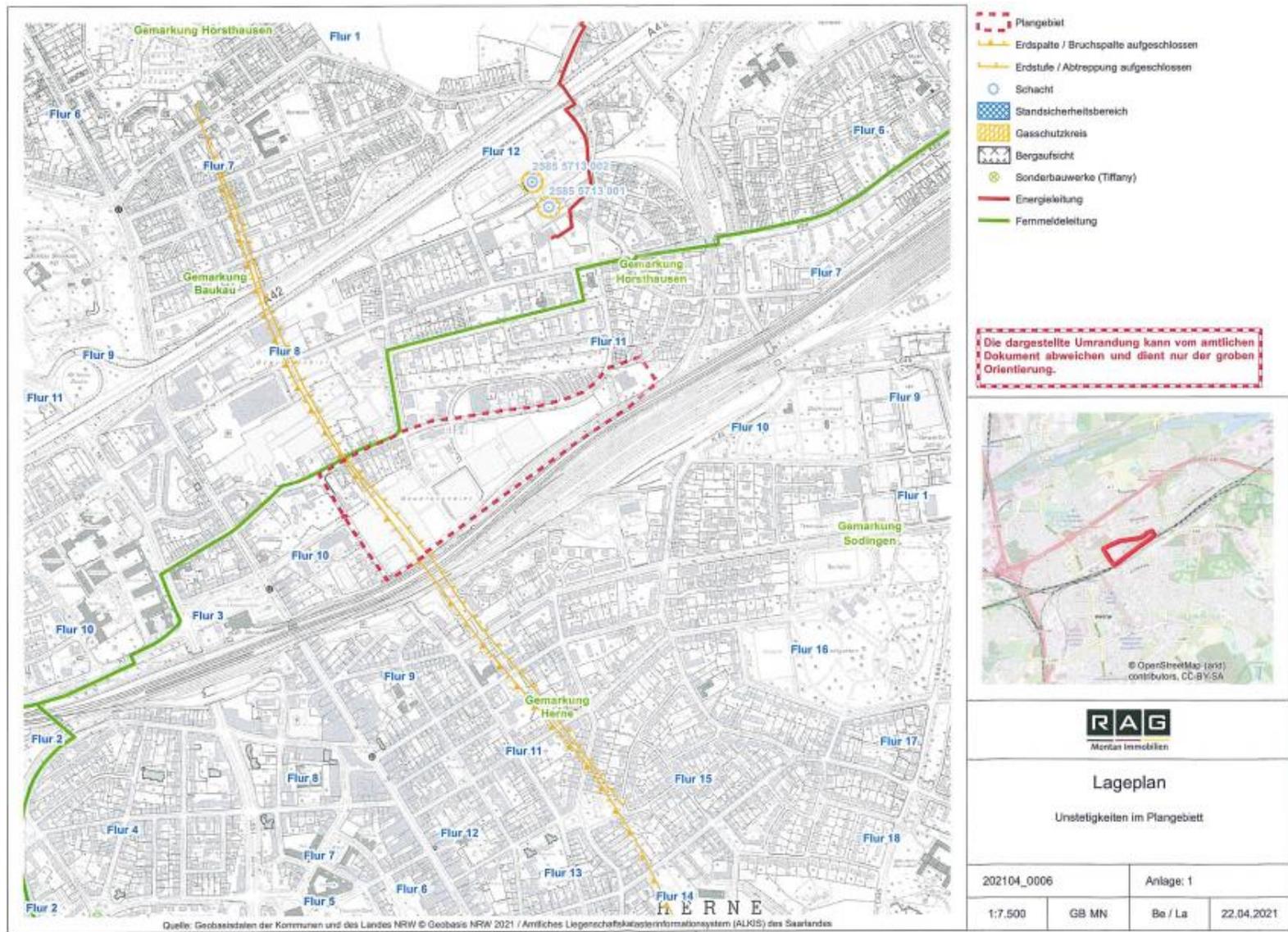
Der Klimacheck zeigt in dieser Planungsphase der frühzeitigen Beteiligung zunächst den Umfang der Handlungsnotwendigkeit aus Sicht der Klimafolgenanpassung auf. Anpassungsmaßnahmen werden nur dann berücksichtigt, wenn sie bereits konkret benannt sind. Im vorliegenden Fall wurde noch keine Anpassungsmaßnahme in die Bewertung einbezogen. Unter Beachtung der genannten Randbedingungen wird die Ausgangssituation als „ungenügend klimangepasst“ bewertet.



Anlage 2 (Stadt Herne: FB 55 – Stadtgrün)



Anlage 4 (RAG Aktiengesellschaft)



Anlage 5 (Telefónica Germany)



Anlage 6 (Entsorgung Herne)

