



# **Bebauungsplan Nr. 97 „Karlsforster Straße“**

## **ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG**

### Inhalt

|   |    |
|---|----|
| 1. Anlass, Ziele und Inhalte der Planung .....  | 2  |
| 2. Verfahrensablauf .....   | 3  |
| 3. Berücksichtigung der Umweltbelange .....   | 3  |
| 4. Berücksichtigung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung.....   | 4  |
| 4.1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1.....   | 4  |
| 4.2. Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 .....  | 6  |
| 4.3. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 .....   | 10 |
| 4.4. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange<br>Unterrichtung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB . | 15 |
| 5. Berücksichtigung anderweitiger Planungsmöglichkeiten .....   | 19 |

## 1. Anlass, Ziele und Inhalte der Planung

Im Kaarster Norden befindet sich nördlich der Karlsforster Straße eine der derzeit letzten größeren zusammenhängenden Potentialflächen für eine Siedlungserweiterung in der Stadt Kaarst. Um den aktuellen Bedarf an Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsschichten zu decken, ist die Entwicklung dieses Bereiches zu einem attraktiven Wohnstandort mit Eigenheimstrukturen und Angeboten im Geschosswohnungsbau geplant. Die Fläche soll zugleich durch eine attraktive Ortsrandgestaltung besondere Qualitätsmerkmale der wohnungsnahen Erholung aufweisen. Das begründete Wohnbauflächenerfordernis an diesem Standort rechtfertigt die Inanspruchnahme heutiger landwirtschaftlicher Flächen; die Fläche ist bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Kaarst als Wohnbaufläche verankert. Durch Verkleinerung der ursprünglichen Planungsflächen im westlichen Bereich an der Alten Landwehr können hofnahe Ackerflächen weiterhin verbleiben.

Zur Sicherstellung einer qualitativvollen Planung wurde seitens der Stadt Kaarst ein Struktur- und Rahmenkonzept entwickelt, das im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes mit mehreren eingeladenen Stadtplanungsbüros weiter qualifiziert wurde. Die Ergebnisse des Wettbewerbs stellen die wesentliche städtebauliche Grundlage für die weitere Entwicklung des Plangebietes dar.

Mit der Entwicklung des Plangebietes sind insbesondere folgende Planungsziele verbunden:

- Entwicklung eines Wohngebietes mit rund 130 Wohneinheiten in Form von Mehrfamilienhäusern und Eigenheimen als Einfamilien- und Doppelhäuser
- Schaffung von Angeboten im öffentlich geförderten Wohnungsbau
- Berücksichtigung von Sonderwohnformen (Mehrgenerationenwohnen)
- Anbindung der verkehrlichen Erschließung an die Karlsforster Straße und Heinrich-Lübke-Straße
- Gestaltung eines neuen Ortsrandes, der sich durch eine besondere landschaftliche Gestaltung und Angebote für eine wohnungsnaher Erholung auszeichnet
- Verknüpfung des neuen Quartiers mit dem Siedlungs- und Landschaftsraum durch ein vielfältiges Wegenetz

Zur Umsetzung der Ziele war die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Der Bebauungsplan wurde hierbei im Regelverfahren mit Umweltbericht aufgestellt.

Der Bebauungsplan enthält wesentlich Festsetzungen zu folgenden Planinhalten: Primäres städtebauliches Ziel des Bebauungsplanes ist die Ausweisung neuer Wohnbauflächen. Entsprechend dieser vorgesehenen Nutzung wird das Wohngebiet insgesamt als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Darüber hinaus erfolgen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzungen sowie zur Bauweise. Dabei werden entsprechende Festsetzungen insbesondere zu den überbaubaren Grundstücksflächen, zur Geschossigkeit bzw. Gebäudehöhe und zur Anzahl der Wohneinheiten getroffen. Die bauliche Entwicklung des neuen Quartiers soll resultierend aus den getroffenen Festsetzungen und in Anlehnung an das städtebauliche Konzept weitgehend abgestuft erfolgen. Höhere Geschossigkeiten im Osten des Plangebietes sollen dabei ein Bindeglied zwischen der dominanten Geschossbebauung im Bestand und der ortstypischen Eigenheimbebauung bilden. Die getroffenen Festsetzungen ermöglichen im Südwesten des Plangebietes vornehmlich die Entwicklung von Einfamilien- und Doppelhäusern und im Nordosten ebenso Mehrfamilienhäuser. Durch ein weitgefächertes Angebot an Wohnraum können unterschiedliche Bewohnergruppen von der guten Wohnlage am Ortsrand profitieren. Trotz der Orientierung an der städtebaulichen Planung, lassen die getroffenen Festsetzungen im Detail Spielräume für die spätere bauliche Umsetzung zu.

Ebenso erfolgen Regelungen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs und zur Erschließung. Ergänzend zur festgesetzten öffentlichen Ringerschließung sind ergänzende Fußwegeverbindungen in west-östlicher Richtung vorgesehen.

Im nördlichen und östlichen Randbereich des Plangebietes werden ebenso öffentliche Grünflächen mit integrierten Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt, die durch geplante Wegeverbindungen Siedlung und Freiraum miteinander verknüpfen.

Zudem wurden alle planerischen Erfordernisse, die sich aus den gutachterlichen Betrachtungen, insbesondere zum Schall, ergaben, durch geeignete Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen.

## **2. Verfahrensablauf**

Der Stadtentwicklungs-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Kaarst hat am 21.03.2017 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 97 „Karlsforster Straße“ gefasst. Dieser wurde am 29.03.2017 ortsüblich bekannt gemacht.

Am 23.08.2016 hat der Stadtentwicklungs-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Kaarst den Beschluss gefasst die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und die vorgezogene Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 19.09.2016 bis einschließlich 30.09.2016 statt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 19.09.2016 über die frühzeitige Beteiligung unterrichtet und gemäß § 4 Abs. 1 BauGB gebeten, sich ebenfalls bis zum 30.09.2016 zu äußern.

Über das Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und vorgezogenen Behördenbeteiligung wurde der Stadtentwicklungs-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Kaarst mit den eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungstabelle bereits am 22.11.2016 informiert. Der Rat hat in der Sitzung am 22.11.2016 das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden beraten und ist den Beschlussvorschlägen aus der Abwägungstabelle gefolgt.

Der Stadtentwicklungs-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Kaarst hat am 21.03.2017 die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB für den Bebauungsplan Nr. 97 „Karlsforster Straße“ beschlossen.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 06.04.2017 bis einschließlich 11.05.2017. Die Öffentlichkeit wurde durch ortsübliche Bekanntmachung am 29.03.2017 über die Offenlage informiert.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 30.03.2017 nach § 4 Abs. 2 BauGB parallel zur Offenlage beteiligt und um Stellungnahme innerhalb eines Monats gebeten.

Über das Ergebnis der Offenlage und der zweiten Behördenbeteiligung wurde der Stadtentwicklungs-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Kaarst mit den eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungstabelle am 27.09.2017 informiert. Der Rat hat in der Sitzung am 28.08.2017 das Ergebnis der Offenlage und der Behörden beraten und ist den Beschlussvorschlägen aus der Abwägungstabelle gefolgt.

Durch Beschluss des Rates vom 28.09.2017 der Stadt Kaarst ist der Bebauungsplan Nr. 97 „Karlsforster Straße“ als Satzung beschlossen worden.

## **3. Berücksichtigung der Umweltbelange**

Im Umweltbericht als Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan wurden die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen dieser Planung i. S. d. § 2 Abs. 4 BauGB dargestellt und bewertet und wie folgt zusammengefasst:

Die Stadt Kaarst plant als Konkretisierung der Flächennutzungsplanung die Ausweisung eines neuen Allgemeinen Wohngebietes im Norden der Stadt, hierzu wird eine derzeit landwirtschaftlich genutzte Fläche in Anspruch genommen.

Bei der Planung sind Vorbelastungen des Schutzgutes Mensch zu beachten, da die nördlich verlaufende Autobahn 52 als lineare Schallquelle Auswirkungen auf die geplante Wohnnutzung hat.

Mit dem geplanten Baugebiet entstehen ca. 22 Wohneinheiten in Einfamilien-/Doppelhaushälften, 88 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern und 14-18 Wohneinheiten im Mehrgenerationenwohnen.

Gleichzeitig wird durch Ausweisung Öffentlicher Grünflächen der Übergang zur Landschaft durch Anlage Öffentlicher Grünflächen aktiv gestaltet; die sich eng mit der Siedlung verzahnen und die Erholungseignung des nördlich angrenzenden Raums stärken.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Natur und Landschaft können durch die Anlage der Grünfläche in Verbindung mit der geplanten Anlage einer artenreichen Mähwiese im Übergang zur angrenzenden Hofstelle vollständig im Gebiet kompensiert werden.

Auswirkungen auf planungsrelevante Arten können durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen gemindert werden, so dass mit der Umsetzung des Vorhabens Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG nicht zu erwarten sind.

Die Möglichkeit einer dezentralen Versickerung des Niederschlagswassers minimiert die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt. Einzig die Inanspruchnahme natürlich gewachsener, besonders schutzwürdiger Böden ist als erhebliche negative Auswirkung des Vorhabens unvermeidlich.

Da ansonsten keine nennenswerten nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, bleibt die Notwendigkeit eines späteren Monitorings auf die bauaufsichtliche Begleitung und Prüfung der Umsetzung der Festsetzungen zur Bebauung, zum Erhalt und der Ergänzung der Vegetation sowie der Beachtung der Schutzzeiten beschränkt.

## **4. Berücksichtigung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

### **4.1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 wurden nachstehend aufgeführte Stellungnahmen von privater Seite abgegeben:

1. Stellungnahme v. 26.06.2016
2. Stellungnahme v. 02.09.2016

Zu 1. Mehr als 500 Bürger hatten sich für den Erhalt des Grüngürtels „an der Alten Landwehr“ per Unterschrift ausgesprochen. Die Unterschriften lagen der Stadtverwaltung für den städtebaulichen Wettbewerb vor. Die Stadt Kaarst hatte die Kaarster Bürger am 16. März ins Rathaus eingeladen um die Entwürfe von 4 Planungsbüros, in einer außerordentlich gut vorbereiteten Präsentation vorzustellen. Hier hatten die Kaarster Bürger die Möglichkeit ihr Urteil, weitere Ideen, Vorschläge und Anregungen schriftlich zu jedem Plan zu formulieren. Diese Anregungen wurden von der Stadt ausgewertet und bei der Planauswahl durch die Fachjury berücksichtigt. Es gab einen 1. Preis und zwei dritte Plätze. Die Technische Beigeordnete Frau Sigrid Burkhardt stellte am 31. März 2016 den Siegerplan in der NGZ vor. Dieser Plan des Essener Rhein Ruhr Büros wird auch von einem großen Teil der Bevölkerung im Kaarster Norden und Westen favorisiert, da der Grüngürtel entlang „An der Alten Landwehr“ erhalten bleibt. Die städtebauliche Konzeption ist übersichtlich, die Verkehrswege sind überzeugend flächenschonend eingeplant. Die Grünfläche steht weiterhin den Kaarstern als Naherholungsgebiet zur Verfügung. Aus dem

Entwurf können sich drei neue Nachbarschaften entwickeln. In dem Siegerplan überzeugen die Grünanlagen (Portale) sowohl in Nord-Süd Richtung „An der Alten Landwehr“, als auch Ost-West Richtung der Verlängerung Heinrich-Lübke-Straße in den Freiraum. Durch die vorgesehene Baumpflanzung um das Baugebiet ergibt sich auch ein natürlicher Lärmschutz zur Autobahn A52.

Eine Liste mit 217 Unterschriften Kaarster Bürger wurde dieser Stellungnahme beigelegt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 2. Mit Stellungnahme vom 02.09.2016 werden folgende Einwände zur Planung vorgebracht: Die Hauptverkehrslast Richtung BAB52 und BAB 57 wird die Karlsforster Straße tragen müssen. Nur wenige Fahrzeuge werden über die Neuhofstraße fahren. Die Karlsforster Straße ist nicht in der Lage bei 130 neuen WE ca. 200 Fahrzeuge in die Spitzenzeiten morgens und abends zu verkraften. Am Übergang Karlsforster Straße / Gimesstraße befindet sich ein Isthmus, es wird sich die Frage gestellt, wie dort der Verkehrsfluss funktionieren soll. Auch eine Ampelschaltung würde dies nicht gewährleisten. Bereits jetzt bilden sich zu morgendlichen Spitzenzeiten lange Schlangen mit einer Wartezeit von bis zu 10 Minuten. Hinzu kommt die Situation in der Wilhelm-Raabe-Straße. Dort finden die Bewohner, PflegerInnen und Angehörige des Vinzenzhauses eine unzumutbare Situation vor. Die zusätzliche Überplanung des B-Planes „Alte Pastorat“ entlang der Gimesstraße wird eine Tiefgarage auf die Wilhelm-Raabe-Str. münden lassen, was eine zusätzliche Verkehrsbelastung bedeutet, die ebenfalls auf die Karlsforster Str. abgeleitet wird. Auch Eltern, die ihre Kinder zum Benediktus-Kindergarten bringen, kommen in der Regel von der Gimesstraße über die Karlsforster Straße und lassen dort die Kinder ein- und aussteigen / bringen diese zum Gebäude. m Artikel der NGZ vom 25.08.2016 wird auf das Problem, seitens der Technischen Beigeordneten, hingewiesen, es werden aber keine Aussagen zu alternativen Verkehrsführungen gemacht, weder von Entwickler, noch vom Planungsausschuss oder die Technischen Beigeordneten. Ein solches Bauvorhaben, welches die Planung darstellt, erfordert ein in allen Aspekten tragbares Konzept und nicht nur eine reine Bebauung, sondern auch die Führung der zu erwartenden Verkehrsströme. Wenn eine nähere Untersuchung andere Fakten schafft, kann das Planungskonzept nicht so bleiben.

In der Abwägung wird darauf hingewiesen, dass im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs ein Verkehrsgutachten zur Anbindung des Plangebietes an das bestehende Verkehrsnetz erarbeitet wurde. Danach wird ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.100 Kfz/Tag und ca. 110 Kfz/h bei einer angenommenen Bebauung von bspw.150 WE erwartet. An der Karlsforster Straße wird der neue Verkehr gebündelt und kann Richtung Zentrum oder Autobahn über den Knoten Karlsforster Straße / Gimesstraße (L154) oder Friedensstraße (L44) / Gimesstraße abgewickelt werden.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden die Auswirkungen der entstehenden Neuverkehre auf das umliegende Straßennetz untersucht. Dabei wurden an den zwei Knotenpunkten Karlsforster Straße / Gimesstraße / Kaiser-Karl-Straße und Gimesstraße / Friedensstraße Leistungsfähigkeitsberechnungen sowohl für den Istzustand als auch für die Prognose durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass am nicht signalisierten Knotenpunkt Karlsforster Straße / Gimesstraße / Kaiser-Karl-Straße sowohl unter Berücksichtigung der heutigen Verkehrsbelastung als auch bei der prognostizierten Verkehrsbelastung eine mangelhafte Verkehrsqualität vorliegt. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens erhöht sich zwar die maximale Wartezeit, die Qualität des Verkehrsablaufs bleibt jedoch unverändert. Zudem ist zu erkennen, dass bereits heutzutage am Knotenpunkt in der Spitzenstunde kein leistungsfähiger Verkehrsablauf vorliegt.

Am signalisierten Knotenpunkt Gimesstraße / Friedensstraße stellt sich unter den heutigen und auch unter den prognostizierten Verkehrsbelastungen eine ausreichende Verkehrsqualität ein. Damit ist davon auszugehen, dass durch die Ansiedlung von Wohnbebauung im Bebauungsplangebiet „Karlsforster Straße“ zwar Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im umliegenden Straßennetz hervorgerufen werden, diese jedoch die Verkehrsqualitätsstufe des Verkehrsablaufs im Vergleich zum Istzustand nicht verändern.

Eine Überlastung der Knotenpunkte ist gemäß der anzuwendenden Regelwerke nicht zu erwarten.

Im Rahmen des weiteren Bebauungsplan-Verfahrens sind die verkehrsgutachterlichen Aussagen im Hinblick auf die dem Entwurf zugrundeliegenden neuen Einwohnerzahlen zu überprüfen und mögliche Maßnahmen zur Veränderung der Knotenpunktbelastungen zu bewerten.

#### **4.2. Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB**

Im Rahmen der Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sind die nachstehend aufgeführten Stellungnahmen eingegangen:

1. AIR LIQUIDE GmbH v. 19.09.2016
2. Amprion GmbH v. 21.09.2016
3. Rhein-Kreis-Neuss: Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung v. 06.10.2016
4. Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 65, Bergbau und Energie v. 27.09.2016
5. Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 22 Kampfmittelbeseitigungsdienst v. 28.09.2016
6. Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 53, Immissionsschutz v. 27.09.2016
7. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I v. 21.09.2016
8. E-Plus Mobilfunk GmbH, Richtfunk v. 26.10.2016
9. Erftverband v. 27.09.2016
10. Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen Landesbetrieb v. 28.09.2016
11. Kreiswerke Grevenbroich v. 12.10.2016
12. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahn niederlassung Krefeld v. 23.09.2016
13. Landesbetrieb Wald und Holz v. 27.09.2016
14. LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland v. 26.10.2016
15. Stadtwerke Neuss GmbH, Verkehrsbetriebe v. 19.09.2016
16. Vodafone D2 GmbH NL West v. 26.09.2016
17. Westnetz GmbH, Region Ruhr-Niederrhein v. 27.09.2016
18. Westnetz GmbH, DRW-S-L Leitungen v. 27.09.2016

Zu 1. Es wird angemerkt, dass keine Sauerstoff-, Stickstoff- Fernleitungen der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH von der Baumaßnahme sind betroffen sind.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 2. Im Planbereich der Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen des Unternehmens. Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor. Es wird davon ausgegangen, dass die weiteren für Versorgungsleitungen zuständigen Unternehmen beteiligt worden sind.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die weiteren Versorgungsträger sind im Verfahren beteiligt worden.

Zu 3. Wasserwirtschaft: Zum damaligen Zeitpunkt ist keine abschließende Stellungnahme möglich gewesen.

Bodenschutz und Altlasten: Es liegen keine Bedenken vor. Es wird der Hinweis auf Überschreitungen der Vorsorgewerte nach BBodSchV für die Stoffe Cadmium, Chrom, Kupfer, Nickel, Zink gegeben. Daher ist anfallender Bodenaushub vorrangig auf der betroffenen Fläche und im Umfeld zu verwerten, oder in eine Erddeponie zu verbringen. Andernfalls ist § 12 BBodSchV zu beachten. Bei Auffälligkeiten im Rahmen von Erdbauarbeiten ist die Untere Bodenschutzbehörde unverzüglich zu informieren.

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und es wurde in Abstimmung mit dem Rhein-Kreis-Neuss ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Immissionsschutz: Durch den Abstand zur Hofanlage nördlich des Plangebiets nach überschlägiger Berechnung erhebliche Belästigungen ausgeschlossen sind. Die Abstände des Bestands zur Hofanlage werden durch die neue Bebauung nicht überschritten, es handelt sich also nicht um heranrückende Wohnbebauung. Geruchsintensive Nutzungen wurden nicht vorgefunden. Da die ca. 700 m nördlich gelegenen Windenergieanlagen des Windparks Kaarst auf ein näher gelegenes, reines Wohngebiet ausgelegt wurden, können die Immissionswerte für das geplante WA-Gebiet nicht überschritten werden. Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht wird zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass aus der vorliegenden Planung keine Konflikte oder Abwehrrechte erzeugt werden. Bezüglich des verkehrsbezogenen Immissionsschutzes werden die schalltechnische Untersuchung und das Konzept zum Lärmschutz abgewartet.

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und ein entsprechendes Gutachten erstellt und mit dem Rhein-Kreis-Neuss abgestimmt.

Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz: Besondere Konflikte aus natur- oder artenschutzrechtlicher Sicht sind nicht zu erwarten. Zur abschließenden Stellungnahme wird die Vorlage entsprechender Untersuchungen und des landschaftspflegerischen Begleitplans abgewartet. Bedenken bestehen gegen die großflächige Anpflanzung von Eichen, da es in den letzten Jahren zu einer Ausbreitung des Eichenprozessionsspinners in der Gegend gekommen ist. An den öffentlichen Plätzen könnten so jährliche Bekämpfungsmaßnahmen erforderlich werden. Es wird empfohlen, eine andere Baumart zur Gestaltung der Baumreihen auszuwählen.

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wurden ein Artenschutzgutachten und ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag erstellt und mit dem Rhein-Kreis-Neuss abgestimmt. Auch der Hinweis zur Pflanzenauswahl wurde im weiteren Verfahren geprüft.

Zu 4. Die Planmaßnahme befindet sich außerhalb verliehener Bergwerksfelder und auch außerhalb erloschener Bergwerksfelder. Im Bereich ist kein Abbau von Mineralien dokumentiert. Mit bergbaurechtlichen Einwirkungen ist nicht zu rechnen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 5. Es wird darauf hingewiesen, dass die Auswertung des Plangebiets in Bezug auf Kampfmittelverdachtsflächen, einen Blindgängerverdachtspunkt (Nr.1064), im südlichen Bereich des Plangebiets, auf dem Flurstück 369 ergab. Dieser mögliche Bombenblindgänger sollte überprüft werden. Eine darüber hinausgehende Untersuchung auf Kampfmittel ist nicht erforderlich.

Der Anregung wird gefolgt. Eine entsprechende Überprüfung wird vor Beginn der Erschließungsmaßnahme durch das Ordnungsamt der Stadt Kaarst rechtzeitig vor Baubeginn veranlasst.

Zu 6. Hinsichtlich der Belange des Verkehrs (Dez. 25) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange des Luftverkehrs (Dez. 26) bestehen grundsätzlich keine luftrechtlichen Bedenken. Das Plangebiet befindet sich jedoch im Bauschutzbereich um den Flughafen Düsseldorf (Sektor 05L). Die luftrechtlich zulassungs-/genehmigungspflichtigen Höhen beginnen bei 136,00m ü. NN. Weiterhin befindet sich das Plangebiet in einer Schutzzone für zivile Luftfahrt-Navigationsanlagen (§ 18a LuftVG). Die Errichtung von Bauwerken (ab einer Höhe von 10m über Grund) und allen Bauhilfsanlagen (Baukrane, Betonpumpen etc.) ist nach entsprechender Anzeige nur mit der positiven Entscheidung

des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung zulässig (materielles Bauverbot). Weiterhin sind im Plangebiet Belästigungen durch Fluglärm nicht auszuschließen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. In direkter Nachbarschaft sind Gebäude mit deutlich höheren Gebäudehöhen vorhanden. Im Plangebiet werden ebenfalls zum Teil Gebäude mit einer Höhe von über 10,00 m über Grund entstehen. Die Planungen werden mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt.

Hinsichtlich der Belange der ländlichen Entwicklung und Bodenordnung (Dez. 33) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange der Denkmalangelegenheiten (Dez. 35.4) bestehen keine Bedenken. Es wird empfohlen den LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland – und den LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland – zu beteiligen.

Den Anregungen wird gefolgt. Die Fachämter des LVR sind beteiligt worden. Seitens des LVR - Amt für Bodendenkmalpflege wurde eine Stellungnahme abgegeben.

Hinsichtlich der Belange des Landschafts- und Naturschutzes (Dez. 51) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange der Abfallwirtschaft (Dez. 52) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes (Dez.53) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange des Gewässerschutzes (Dez.54) bestehen keine Bedenken.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 7. Die Bundeswehr ist nicht berührt und nicht betroffen, soweit bauliche Anlagen, einschließlich untergeordneter Gebäudeteile, eine Höhe von 30m über Grund nicht überschreiten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gebäudehöhen über 30 m über Grund werden im Plangebiet nicht errichtet.

Zu 8. Die E-Plus Mobilfunk GmbH äußert keine Bedenken. Der Bebauungsplan weist einen mehr als ausreichenden Abstand zu Richtfunktrassen der E-Plus Mobilfunk GmbH auf.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 9. Der Erftverband äußert keine Bedenken. Abwassertechnische Leitungen, Messstellen und Anlagen des Erftverbandes sind durch die Planung nicht betroffen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 10. Die Gemarkung Kaarst ist der Erbebenzone 1 und der geologischen Untergrundklasse T zuzuordnen. Auf die DIN-Norm 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten“ wird hingewiesen. Die Baugrundeigenschaften, sowie die Niederschlagswasserversickerungseignung der Böden sind objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten. Der Schutz des Mutterbodens ist zu beachten. Um die Bodenschädigung im Arbeitsbereich zu minimieren wird eine bodenkundliche Baubegleitung empfohlen. Die zur Regenwasserversickerung vorgesehenen Flächen im nördlichen und westlichen Plangebiet dürfen nicht als Lagerflächen genutzt, oder mit schwerem Gerät befahren werden, da die Gefahr der Bodenverdichtung innerhalb dieser vorgesehenen Kompensationsflächen besteht.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. In den Bebauungsplan werden entsprechende Hinweise zur Erdbebenzone, den geologischen Verhältnissen und zum Schutz des



Oberbodens aufgenommen, soweit sich dieser nicht bereits aus den gesetzlichen Vorgaben ergibt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein entsprechendes Bodengutachten erstellt.

Zu 11. Die Kreiswerke Grevenbroich äußern keine Bedenken. Im Bereich der Maßnahme sind Versorgungs- und Hausanschlussleitungen vorhanden zu denen Mindestabstände einzuhalten sind. Im Bereich sind Baumaßnahmen der Kreiswerke geplant, eine Koordination der Maßnahmen wird empfohlen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 12. Nach dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahnniederlassung Krefeld bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 13. Nach dem Landesbetrieb Wald und Holz liegen ebenso keine Bedenken vor.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 14. Der LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland äußert, dass davon auszugehen ist, dass sich im Plangebiet bedeutende Bodendenkmalsubstanz erhalten hat. Im Rahmen der Umweltprüfung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf archäologisches Kulturgut zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Darüber hinaus sind die Belange des Denkmalschutzes bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen. Zuerst ist eine Ermittlung und Konkretisierung der archäologischen Situation für die Umweltprüfung erforderlich: „Wegen der hohen Wahrscheinlichkeit der Erhaltung vermuteter Bodendenkmäler einer römischen Besiedlung ist eine qualifizierte Prospektion anzuregen. Nach dem Vorliegen der Ergebnisse kann das weitere Vorgehen abgestimmt werden.“

Der Anregung wird gefolgt. In Abstimmung mit dem LVR wird durch eine archäologische Fachfirma eine qualifizierte Prospektion durchgeführt. Die Ergebnisse werden dann mit dem LVR abgestimmt.

Zu 15. Seitens der Stadtwerke Neuss GmbH, Verkehrsbetriebe liegen keine Bedenken vor.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 16. Seitens der Vodafone D2 GmbH NL West liegen ebenso keine Bedenken vor. Im Planbereich befinden sich keine Glasfaserleitungen und Kabelschutzrohre der Vodafone GmbH.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 17. Zur Sicherstellung der Stromversorgung müssen im Zuge der Tiefbauarbeiten drei Erdkabel à 200 Meter im Neubaugebiet an der Karlsforster Str. verlegt werden. Vor Beginn der Tiefbauarbeiten ist die Westnetz GmbH zu benachrichtigen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 18. Die Westnetz GmbH DRW-S-L Leitungen äußert keine Bedenken, es befinden sich weder 110kv-Hochspannungsleitungen der Westnetz GmbH im Planbereich, noch sind solche geplant.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

### 4.3. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Im Rahmen der Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 wurden nachstehend aufgeführte Stellungnahmen von privater Seite abgegeben:

1. Stellungnahme v. 24.04.2017
2. Stellungnahme v. 02.05.2017
3. Stellungnahme v. 06.05.2017
4. Stellungnahme v. 07.05.2017
5. Stellungnahme v. 09.05.2017
6. Stellungnahme v. 11.05.2017

Zu 1. Zunächst wird bemängelt, dass zu einem von der Stadt Kaarst in Aussicht gestellten Gespräch nicht eingeladen wurde. Dies sei sehr befremdlich. Es werden folgende Einwände zur Planung vorgebracht:

- Die Bewertung der Verkehrssituation an der Kreuzung Karlsforster Str./Giemesstraße/Kaiser-Karl-Straße im Verkehrsgutachten als „mangelhaft“ ist richtig. Die einmalige Erhebung des Verkehrsaufkommens ist jedoch für das tatsächliche Verkehrsaufkommen nicht repräsentativ.
- Es fallen an besagter Kreuzung wesentlich längere Wartezeiten als die im Gutachten genannten 50 Sekunden an, nämlich bis zu 10 Minuten.
- Im Gutachten fehlen Angaben zur Länge der Staus vor der Kreuzung. Diese reichen oftmals bis zum Hölderlinweg oder bis zur Goethestraße.
- Das Gutachten enthält keine Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssituation. Die Feststellung, dass erheblich mehr Verkehr zu erwarten ist, ist ohne weitere Überlegungen bedeutungslos.
- Der Schluss, dass es zu keiner Verschlechterung der Situation kommt, die bereits als mangelhaft bewertet wird, mutet zynisch an.

Es wird eine konstruktive Lösung des Verkehrsproblems erwartet und nicht eine reine Feststellung eines mangelhaften Zustandes.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Mit Beginn des städtebaulichen Wettbewerbes wurde bereits eine verkehrliche Untersuchung erstellt, die es zur Aufgabe hatte, die Auswirkungen der Neuverkehre, die durch die geplante Wohnnutzung entstehen, auf den Verkehrsablauf abzuschätzen und die Leistungsfähigkeiten der benachbarten Knotenpunkte zu untersuchen. Durch die Neuverkehre werden Rückstauungen prognostiziert, die vor allem an der Karlsforster Straße im Bereich der Einmündung zur L154 auftreten könnten.

Im Rahmen der erweiterten Betrachtung wurde geprüft, ob der Knotenpunkte L154 / Karlsforster Straße mit Umbau zu einem LSA-Knotenpunkt leistungsfähig ist und zu welchen Optimierung diese führt. Die durch die Verkehrsverlagerungen auftretenden Auswirkungen am Knotenpunkt der Friedensstraße mit der L154 wurden ebenfalls betrachtet.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Verlagerung des linksabbiegenden Verkehrs (aus Süden kommend) an den südlichen Knotenpunkt L154/L44 und der Einbindung des Knotenpunktes L 154 / Karlsforster Straße mit einer Lichtsignalanlage eine Verbesserung der Verkehrsqualität für die Einbiegenden auf die L154 erzielt wird. Dies geht mit einer Verschlechterung des Verkehrsflusses für die Geradeausfahrer einher und ist noch mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.

Gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) entspricht die Verkehrszählung den üblichen Verfahren zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens. Demnach kann die Zählung als Bemessungsgrundlage zur Berechnung der Leistungsfähigkeit herangezogen werden.

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen basieren auf den Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [HBS 2001, 2009]. Diese Berechnungsverfahren ermöglichen neben der Bestimmung der Leistungsfähigkeit auch eine Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes auf Grundlage, die anhand der mittleren Wartezeiten (W) der Verkehrsteilnehmer am Knotenpunkt bemessen wird.

Entsprechend dem HBS wird als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt ohne LSA die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugst-

röme angesehen. Bei Knotenpunkten ohne LSA ist es aufgrund der straßenverkehrsrechtlich festgelegten Rangfolge der Verkehrsströme nicht möglich, durch Qualitätsniveau für einzelne Verkehrsströme durch Steuerungsmaßnahmen zu beeinflussen.

Im Gegensatz zu der Wartezeit kann die Länge des Staus, der sich in den untergeordneten Zufahrten durch die wartepflichtigen Fahrzeuge bildet, nicht generell als Qualitätskriterium herangezogen werden.

Die Qualität eines nicht lichtsignalisierten Knotenpunktes berechnet sich daher nach der mittleren Wartezeit und nicht nach der Rückstaulänge.

In einem Gespräch am 20.01.2017 wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW (Strassen NRW) über die Optimierung des Knotenpunktes L 154 / Karlsforster Straße gesprochen. Es wurde die generelle Zustimmung eingeholt, am Knotenpunkt eine LSA einzurichten, die dann mit in die Grüne Welle der L 154 zu integrieren sei. Zudem wurde über eine weitere Lösung, der Verkehrslenkung gesprochen, die die Verkehre über den LSA-gesteuerten Knotenpunkt an der L 44 / L 154 führen würde. Auch hierzu wurden keine Bedenken von Straßen NRW vorgetragen.

Durch die Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt L 154 / Karlsforster Straße wird gewährleistet, dass die Verkehre in gesteuerten Abständen in den fließenden Verkehr der L 154 einfahren können, wodurch sich die mittlere Wartezeit verkürzt und nicht mehr den starken Streuungen ausgesetzt ist. Der fließende Verkehr der L 154 wird hierbei nur geringfügig beeinträchtigt, so dass diese zu vertreten sind.

Zu 2. Die Stellungnahme bezieht sich auf die Verkehrssituation im Umfeld des Plangebiets und fußt auf dem nachbarschaftlichen Treffen vom 25.04.2017. Es werden folgende Anregungen zur Verbesserung der Verkehrssituation vorgebracht:

- Eine zusätzliche Erschließung des Plangebiets über den Jungfernweg und damit eine zusätzliche Ein- und Ausfahrt auf die Gimesstraße würde die Verkehrssituation verbessern, zumal der Jungfernweg breit ausgebaut und nur einseitig bebaut ist. Animositäten wie die „Störung der Totenruhe“ auf dem angrenzenden Friedhof sind nicht stichhaltig, da direkt nördlich des Friedhofs auch die Autobahn verläuft. Es ist undenkbar, dass über die Ausfahrt der Karlsforster Str. auf die Gimesstr. der gesamte zusätzliche Verkehr abgeleitet wird.
- Auf der Karlsforster Straße sollten die Blumenkübel entfernt werden und ein Parkverbot eingerichtet werden, damit Radfahrer und Fußgänger nicht mehr durch parkenden Verkehr behindert werden und der Verkehrsfluss verbessert wird.

Auf die Verkehrsproblematik wurde, von Seiten der Bürgerschaft, im gesamten Planungsprozess deutlich hingewiesen. Die Erstellung eines Verkehrsgutachtens ohne Berücksichtigung der nachbarlichen Belange wird als nicht zielführend angesehen. Abschließend wird mit Nachdruck gefordert, dass vor Baubeginn eine Lösung gefunden wird, um auch den Baustellenverkehr nicht nur über die Karlsforster Str. organisieren zu können.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Die verkehrliche Untersuchung zur Auswirkungen der Neuverkehre, auf den Verkehrsablauf haben ergeben, dass der Knotenpunkt L 154 / Karlsforster Straße bereits heute eine mangelhafte Qualitätsstufe aufweist. D.h. es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Die Kapazitätsgrenze wird erreicht.

Eine Anbindung des Wohngebietes an den Jungfernweg würde zu keiner Verbesserung an dem bestehenden Knotenpunkt der L154 / Karlsforster Straße führen. Zudem würden sich die Wartezeiten am Knotenpunkt L 154 / Jungfernweg verschlechtern. Eine Optimierung der Verkehrsqualität kann für die Anwohner der Karlsforster Straße durch die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt L 154 / Karlsforster Straße geschaffen werden. Eine finale Abstimmung ist mit dem Straßenbaulastträger noch zu führen.

Zudem wird der aus Süden kommende Linksabbieger bereits am Knotenpunkt L 154 / L 44 abgeleitet. Zur weiteren Optimierung wird im Zufahrtbereich der Karlsforster Straße / L 154 ein Halteverbot eingerichtet. Eine Anbindung des Neubaugebietes an den Jungfernweg wird als nicht zielführend angesehen und daher nicht zur Umsetzung kommen.

Der Fußgängerverkehr wird gesondert über einen Gehweg geführt und wird daher nicht von den parkenden Fahrzeugen behindert.

Mit Beschluss vom 23.03.1993 des Stadtrates der Stadt Kaarst wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zur flächendeckenden Einführung von insgesamt 31 Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet von Kaarst umzusetzen. Die Pflanzkübel sind dabei flankierender Bestandteil der Tempo-30-Zonen-Regelung. Neben der Beschilderung der Zonen und der durchgängigen Rechts-vor-Links-Regelung, wurden die Pflanzkübel aufgestellt, um das „Zonenbewusstsein“ der Autofahrer zu erhöhen. Darüber hinaus dienen sie zusätzlich der Verkehrsberuhigung, insbesondere in Bereichen sensibler Zonen, wie Kindergärten, Schulen und Spielplätzen. Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass mit Einführung der Tempo-30-Zonen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert wurde. Zudem erhöhen die Pflanzkübel die Verkehrssicherheit, da weniger Gefahrenmomente durch einen langsameren und gleichmäßigen Verkehrsfluss erreicht werden.

Mit einer Entfernung eines Pflanzkübels erreicht man, dass die positiven Effekte ins Gegenteil umschlagen und die negativen Aspekte deutlich hervortreten. Das Einbiegen in eine Tempo-30-Zone wird z. B. mit einer viel schnelleren Geschwindigkeit erfolgen, so dass die Verkehrssicherheit querender Fußgänger herabgesetzt wird. Zusätzlich kann es zu Schleichverkehren kommen, da das Befahren der Straßen schneller und bequemer wird. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass das Problem der Straßenreinigung dadurch gelöst wird, da an den Standorten, an denen vorher mal ein Pflanzkübel stand, demnächst ein Kfz parken kann. Da dieses aber nicht dauerhaft dort abgestellt wird, wird die Verkehrssicherheit deutlich herabgesetzt.

Eine Entfernung der Pflanzkübel wird aufgrund der Verkehrssicherheit nicht erfolgen. Durch das langsame Geschwindigkeitsniveau kann der Radfahrer sicher auf der Fahrbahn geführt werden. Eine große Beeinträchtigung durch die Pflanzkübel wird nicht erkannt. Der Baustellenverkehr hat das Recht, das öffentliche Straßennetz zu nutzen. Eine Einschränkung der Nutzung kann nur vorgenommen werden, wenn überbreite oder überlange Fahrzeuge den Straßenraum nutzen möchten und eine Sondererlaubnis beantragen müssen. Grundsätzlich ist Baustellenverkehr hinzunehmen, da er nur vorübergehend entsteht und bei Bautätigkeit nicht zu vermeiden ist.

Zu 3. Es wird ein Antrag auf die Erhöhung der erlaubten Bauhöhen bei den Einfamilienhäusern, insbesondere im Bereich WA2, gestellt. Bei einer Höhe der Karlsforster Str. von ca. 42,1 - 41,8 Metern ü. NHN bleibt eine Bauhöhe von ca. 9 Metern. Dies minimiert die Ausnutzbarkeit des Dachgeschosses. Auch in den Bauabschnitten mit Flachdachhäusern würde die Zulässigkeit eines dritten Geschosses, zum Beispiel mit umlaufender Dachterrasse, die Variantenvielfalt erhöhen, zumal Häuser in unmittelbarer Nähe auch höher errichtet werden dürfen (-> WA4 und WA5). Eine Erhöhung der zulässigen Gesamthöhe um z.B. 1 Meter würde das Bild des Neubaugebiets nicht beeinträchtigen.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Der Bebauungsplan verfolgt ein abgestuftes Höhenkonzept und folgt damit den städtebaulichen Bedingungen in der jeweils angrenzenden Nachbarschaft. Danach ist eine höhere Bebauung mit Mehrfamilienhäusern mit bis zu 4 Vollgeschossen im nördlichen und nordöstlichen Teilbereich vorgesehen. Eine Eigenheimbebauung mit 2 Vollgeschossen soll im südlichen und westlichen Bereich des Plangebietes umgesetzt werden. In dem in Rede stehenden WA 2 an der Stichstraße der Karlsforster Straße sind Einzelhäuser mit Datteldach vorgesehen. Die Höhenfestsetzungen erlauben damit bis zu zwei volle Geschossebenen ohne Dachschrägen und ein darüber liegendes flach geneigtes Datteldach. Damit sind dem Bauherren vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten gegeben. Eine höhere Ausnutzung würde eine höhere maximale Firsthöhe erfordern. Dies ist städtebaulich unerwünscht.

Ebenso ist die Zulässigkeit einer dritten Geschossebene in den übrigen Eigenheimbereichen, in denen Flachdächer vorgesehen sind, nicht gewünscht. Die Bildung der eher kleinen Grundstücke tragen dazu bei, möglichst vielen Bauherren die Bildung von Eigentum zu ermöglichen. Eine höhere bauliche Dichte würde aber hierbei aber eine störende Enge erzeugen.

Zu 4. Die Festsetzung einer maximal 3 Meter breiten Ein- und Ausfahrt im Bereich WA 1-3 erlaubt nur ein hintereinander Parken von Fahrzeugen. Da dies bei zwei Wohnparteien pro Haus zu unnötigen Rangierarbeiten führt, wird eine Möglichkeit zur Schaffung von 3

Meter breiten Einfahrten auf jeder Gebäudeseite gefordert (also „links“ und „rechts“ vom Haus), um zwei unabhängige Parkmöglichkeiten zu schaffen. Dies gilt insbesondere für den Bauabschnitt WA2, da dort der Parkdruck am höchsten sein dürfte. Die Parksituation auf der Karlsforster Str. ist bereits jetzt angespannt.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Die im Bebauungsplan festgeschriebene Zufahrtsbreite von max. 3 m sind grundsätzlich auch zwei nebeneinander angeordnete Stellplätze anfahrbar. Auch können zwei Stellplätze nebeneinander errichtet werden, wenn dafür Teilflächen der überbaubaren Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden. Es ist insbesondere ein wichtiger städtebaulicher Regelungsinhalt des Bebauungsplanes, dass bei der Eigenheimbebauung zwischen den Gebäuden gezielt einseitig begrünte Gartenbereiche hergestellt werden, um einen insgesamt durchgrünten Quartiercharakter zu erzielen. Ebenfalls wird durch die Begrenzung der Zufahrtsbreiten die Möglichkeit geschaffen, im öffentlichen Raum ein hinreichendes Angebot an Besucherstellplätzen zu schaffen, was bei der Berücksichtigung mehrerer Grundstückszufahrten nicht möglich wäre. Soweit durch den Bauherrn Wünsche nach umfänglichen Pkw-Stellflächen auf dem Grundstück bestehen, ggf. auch in Verbindung mit einer zweiten Wohneinheit, so sind hier individuelle Lösungsansätze von dessen Seite zu prüfen.

Zu 5. Es werden folgende Einwendungen und Anregungen vorgebracht:

- Die Bebauung im nördlichen Plangebiet mit 3+ Geschossen ist nicht gelungen, da dort erhöhte Lärmbelastungen durch die Autobahn und die Brücke (Knalleffekt) zu erwarten sind. Durch die hohe Bebauung wird zwar das dahinterliegende Plangebiet abgeschirmt, die oberen Geschosse in den Häusern selbst sind aber extremen Lärmbelastungen ausgesetzt.
- Die besagte nördliche Fläche war ursprünglich nicht für eine Bebauung vorgesehen, sondern für einen Grüngürtel. Wo entstehen dafür Ausgleichspflanzungen?

Die zweckgebundene Parkanlage im Plangebiet ist ideal als Hundebewegungsfläche geeignet. Die Stadt ist auf der Suche nach solchen Flächen und im Umfeld wohnen viele Hundehalter.

Den Anregungen wird teilweise gefolgt. Vom Einwender wird richtig erkannt, dass die geplante Bebauung im Norden als „Riegelbebauung“ das dahinterliegende neue Wohnquartier vor dem Lärm der BAB 52 abschirmen kann. Gleichzeitig kann durch entsprechende Grundrissgestaltung aber auch eine Eigenabschirmung der Wohnnutzung im Gebäude selbst erreicht werden. Die Bebauung ist so ausgerichtet, dass eine Anordnung von Aufenthaltsräumen und Außenwohnbereichen in Form von Balkonen und Terrassen auf der Schallabgewandten Seite bei Bedarf angeordnet Richtung Süden werden können. Soweit ein klassischer Schallschutzgrundriss zur Ausführung kommt, wäre die Nordseite Küchen, Bädern, Abstellräumen und Treppenhäusern vorbehalten.

Soweit dies nicht umgesetzt werden soll, sind Schlafräume per Festsetzung durch schalldämmte Lüftungseinrichtungen vor dem Verkehrslärm zu schützen. Der Bebauungsplan setzt dies explizit fest.

Der Flächennutzungsplan stellt den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Wohnbaufläche dar. Insofern stünde die gesamte Fläche auch für eine Wohnbebauung zur Verfügung. Aus Gründen der Ortsrandeingrünung wird jedoch auf eine volle Ausnutzung auf der Ebene der Bebauungsplanung verzichtet. Dabei wurde auch eine ökologische Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vorgenommen, die den Ist-Zustand mit den planerischen Festsetzungen gegenüberstellt. Im Ergebnis können durch die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen insbesondere im nördlichen Bereich die ökologischen Eingriffe im Plangebiet vollständig kompensiert werden.

Die Anregung zur Berücksichtigung einer Hundeauslaufwiese wird aufgenommen. Ggf. ist eine Berücksichtigung im Zuge der Ausbauplanung im Bereich der Wiesenfläche möglich. Die zweckgebundene Ausgleichsfläche kann jedoch nicht in Anspruch genommen werden.

Zu 6. Der „Neuhof“, Ackerbaubetrieb mit dem Anbau von Getreide, Zuckerrüben und Kartoffeln, am Jungferweg 2 soll in Folge veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen umstrukturiert werden. Es ist geplant die landwirtschaftliche Mehrzweckhalle zum Ausbau

einer Pensionspferdehaltung mit bis zu 50 Pferden zu nutzen. Ein Bauantrag bzw. eine Bauvoranfrage ist in Vorbereitung. Ein Gutachten zu potentiellen Emissionen durch die Pferdehaltung wird in Kürze erstellt.

Durch den Bebauungsplan Nr. 97 rückt die vorgesehene Wohnbebauung auf 50-60 Meter an die Hofstelle heran und könnte die konkret geplante Entwicklung gefährden und damit auch auf die gesamte Wirtschaftlichkeit des Betriebes. Es wird daher um Prüfung gebeten, ob die geplante Wohnbebauung mit der angestrebten Pensionspferdehaltung vereinbar wäre?

Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Stadtverwaltung Kaarst hat zur Klärung der Sachlage eine Stellungnahme beim Rhein-Kreis-Neuss eingeholt. Nach dessen Prüfung führt der Rhein-Kreis-Neuss folgendes an:

In den vergangenen Jahren hat der Landwirt Langenfels über mehrere verschiedene Baugenehmigungsverfahren seinen Hof sukzessive umgenutzt, so dass dieser heute in wesentlichen Teilen mittels fremdgenutzten Wohnungen, Büros und Gewerbebetrieben genutzt wird. Die dazu erteilten Baugenehmigungen liegen dem Kreis nur teilweise vor. Es wird aber davon ausgegangen, dass alle Verfahren positiv beschieden worden sind. Darüber hinaus hat er seine Tierplatzzahlen bezüglich Rinder nach der beim Kreis vorliegenden Aktenlage auf 5 Rinder zurückgefahren.

Ein Antrag bezüglich der Errichtung und Betrieb eines Reithofes oder Pensionspferdehaltung o.ä. ist dem Kreis nicht bekannt, bzw. wurde auch noch nicht zur Stellungnahme eingereicht oder auch nur vorbesprochen.

Eine derartige auf die Zukunft ausgerichtete Absichtserklärung reicht daher nach Einschätzung des Kreises nicht aus, um eine Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren im Sinne eines Abwehrrechtes zu begründen. Darüber hinaus wäre in einem erforderlichen Baugenehmigungsverfahren die sich aktuell eingestellte Immissionsituation des Hofes, mit den dort entstandenen neuen Immissionsorten maßgeblich zu berücksichtigen. Ob sich ein derartiges Vorhaben am Standort heute noch umsetzen lässt, wäre durch fachtechnische Gutachten nachzuweisen. Ob mittels Geruchsgutachten und Geräuschgutachten der Nachweis erbracht werden kann, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen auf die Immissionsorte der Hofanlage entstehen, bliebe insofern abzuwarten. Diese Frage wäre aufgrund der ausschließenden Relevanz bereits in einem Vorbescheidverfahren abschließend zu klären.

Wenn der Einwender nun im Bauleitplanverfahren Nr. 97 ein Heranrücken des WA an den Bestand der Hofstelle und das dortige Wohnhaus geltend machen will, so ist dazu auszuführen, dass in dem Bereich des Vierkanthofes die Nutzungsänderungen in Wohnen, Büro und Handwerksbetriebe erfolgt sind. Der Abstand zwischen der Hofanlage und dem Wohnungsbestand beträgt ca. 100 m. Auch die neu entstehenden Immissionsorte innerhalb des geplanten WA werden nach Auffassung des Kreises einen Abstand von 100 m von der Hofstelle haben. Von einem Heranrücken kann nach Auffassung des Kreises hier nicht ausgegangen werden. Ein grundsätzliches Abwehrrecht ist damit nach derzeit vorliegenden Erkenntnissen nicht verbunden.

Da auf der Hofstelle zusammen mit den fremdgenutzten Wohnungen eben auch gewerbliche Betriebe entstanden sind, sind für die dort entstandenen Wohnnutzungen von allen auf der Hofstelle ausgehenden Geräusche Immissionsrichtwerte vergleichbar mit einem MI-Gebiet zu berücksichtigen (60 dba tags, 45 dba nachts). Aufgrund des vorhandenen Abstandes von ca. 100 m wird allein durch die Abstandsdämpfung von ca. 48 db(A) der resultierende Beurteilungspegel von tags 55 dba deutlich unterschritten werden. Die Maximalpegel werden aufgrund des Abstandes nicht überschritten.

Auch aus Sicht der möglicherweise entstehenden Beeinträchtigungen durch Gerüche wird aus Gründen des gleichen Abstandes und der aus Windrichtung Nord-Nord-Ost (30°) bis Nord-Nord-West (330°) etwa gleichen meteorologischen Windverhältnisse keine signifikante Veränderung resultieren.

Die Stadtverwaltung Kaarst schließt sich den Ausführungen des Rhein-Kreis-Neuss vollumfänglich an.

#### **4.4. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange Unterrichtung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB**

Im Rahmen der Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sind die nachstehend aufgeführten Stellungnahmen eingegangen:

1. AIR LIQUIDE GmbH v. 30.03.2017
2. Amprion GmbH v. 12.04.2017
3. Bezirksregierung Düsseldorf v. 09.05.2017
4. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I v. 03.04.2017
5. Deutsche Telekom, TI NL West v. 25.04.2017
6. E-Plus Mobilfunk GmbH, Richtfunk v. 21.04.2017
7. Kreiswerke Grevenbroich v. 22.05.2017
8. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahnniederlassung Krefeld v. 26.04.2017
9. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein v. 08.05.2017
10. LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland v. 10.05.2017
11. PLEdoc GmbH v. 04.04.2017
12. Stadtwerke Neuss GmbH v. 30.03.2017
13. Unitymedia NRW GmbH v. 05.05.2017
14. Vodafone D2 GmbH NL West v. 31.03.2017
15. Westnetz GmbH, DRW-S-LK Leitungen v. 05.04.2017
16. Rhein-Kreis-Neuss v. 11.05.2017

Zu 1. Siehe Stellungnahme Nr. 1, Kapitel 4.2.

Zu 2. Siehe Stellungnahme Nr. 2, Kapitel 4.2.

Zu 3. Die Belange des Verkehrs (Dez. 25) sind nicht berührt.

Hinsichtlich der Belange des Luftverkehrs (Dez. 26) bestehen grundsätzlich keine luftrechtlichen Bedenken. Das Plangebiet befindet sich jedoch im Bauschutzbereich um den Flughafen Düsseldorf (Sektor 05L/R). Die luftrechtlich zulassungs-/genehmigungspflichtigen Höhen beginnen bei 136,00m ü. NN. Da nach den Planungen davon auszugehen ist, dass diese Höhe nicht erreicht wird bestehen, aufgrund des Bauschutzbereiches, keine Bedenken. Fluglärmbeeinträchtigungen sind nicht auszuschließen. Der festgesetzte Lärmschutzbereich gem. FluLärmG wird nicht berührt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich der Belange der ländlichen Entwicklung und Bodenordnung (Dez. 33) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange der Denkmalangelegenheiten (Dez. 35.4) bestehen keine Bedenken. Es wird empfohlen den LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland – und den LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland – zu beteiligen.

Der Anregung wird gefolgt. Die Fachämter des LVR sind beteiligt worden. Seitens des LVR – Amt für Bodendenkmalpflege wurde eine Stellungnahme abgegeben.

Hinsichtlich der Belange des Landschafts- und Naturschutzes (Dez. 51) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange der Abfallwirtschaft (Dez. 52) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes (Dez.53) bestehen keine Bedenken.

Hinsichtlich der Belange des Gewässerschutzes (Dez.54) bestehen keine Bedenken.

Zu 4. Siehe Stellungnahme Nr. 7, Kapitel 4.2.

Zu 5. Die Deutsche Telekom weist darauf hin, dass es für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes und zur Koordination mit weiteren Baumaßnahmen notwendig ist, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Plangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH mind. 6 Monate vor Baubeginn schriftlich angezeigt werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 6. Siehe Stellungnahme Nr. 8, Kapitel 4.2.

Zu 7. Siehe Stellungnahme Nr. 11, Kapitel 4.2.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Baumaßnahmen werden in Abstimmung mit dem Leitungsträger umgesetzt.

Zu 8. Seitens des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Autobahnniederlassung Krefeld bestehen keine Bedenken. Es wird darauf hingewiesen, dass gegenüber der Straßenbauverwaltung keine Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz bestehen. Aufgrund der Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im umliegenden Straßennetz (siehe Verkehrsuntersuchung der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH) ist die Regionalniederlassung Niederrhein bzgl. der Landesstraßen 154 und 44 zu beteiligen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Beteiligung der Regionalniederlassung Niederrhein ist erfolgt. Es wurden Anregungen mit Schreiben vom 08.05.2017 gegeben.

Zu 9. Seitens des Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein bestehen unter Berücksichtigung nachstehender Punkte keine Bedenken: Im Hinblick auf den Mehrverkehr durch das neue Wohngebiet wird gefordert, dass das Linksabbiegen von der L154 (Giemesstraße) von Süden kommend auf die Karlsforster Straße unterbunden wird. Dies verhindert einen Rückstau auf der Landesstraße als Zubringer zur Autobahn. Ein zusätzlicher Aufstellbereich auf der Karlsforster Straße für Linksabbieger ist wegen den somit eingeschränkten Sichtverhältnissen unzulässig. Der Empfehlung des Büros IGS, auch das Linksabbiegen aus der Karlsforster Straße kommend zu verbieten und nur an dem Knotenpunkt an der Friedensstraße zu zulassen, kann aus Sicht des Landesbetriebes entsprochen werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass der Landesbetrieb Straßenbau für Lärmschutzmaßnahmen neu ausgewiesener Gebiete keine Kosten übernimmt. Dies gilt insbesondere auch für die Giemesstraße (L154) und Friedensstraße (L44). Um weitere Beteiligung im Verfahren wird gebeten.

Der Anregung wird gefolgt. Mit Beginn des städtebaulichen Wettbewerbes wurde bereits eine verkehrliche Untersuchung erstellt, die es zur Aufgabe hatte, die Auswirkungen der Neuverkehre, die durch die geplante Wohnnutzung entstehen, auf den Verkehrsablauf abzuschätzen und die Leistungsfähigkeiten der benachbarten Knotenpunkte zu untersuchen. Durch die Neuverkehre werden Rückstauungen prognostiziert, die vor allem an der Karlsforster Straße im Bereich der Einmündung zur L154 auftreten könnten.

Im Rahmen der erweiterten Betrachtung wurden die Belange des Landesbetriebs Straßenbau NRW berücksichtigt. Es wurde geprüft, ob der Knotenpunkte L154 / Karlsforster Straße mit Umbau zu einem LSA-Knotenpunkt leistungsfähig ist und zu welchen Optimierung diese führt. Die durch die Verkehrsverlagerungen auftretenden Auswirkungen am Knotenpunkt der Friedensstraße mit der L154 wurden ebenfalls betrachtet. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Verlagerung des linksabbiegenden Verkehrs (aus Süden kommend) an den südlichen Knotenpunkt L154/L44 und der Einbindung des Knotenpunktes L 154 / Karlsforster Straße mit einer Lichtsignalanlage eine Verbesserung der Verkehrsqualität für die Einbiegenden auf die L154 erzielt wird. Dies geht mit



einer Verschlechterung des Verkehrsflusses für die Geradeausfahrer einher und ist daher in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW in eine Grüne Welle einzubinden.

Zu 10. Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom LVR geforderte Prospektion in Bezug auf einen archäologischen Fundplatz wurde durchgeführt und die Ergebnisse liegen vor. Im Plangebiet wurden in einem Teilbereich Gruben, Pfosten und ein Graben angetroffen, der im Zusammenhang mit datierbarem Fundmaterial als mitteleisenzeitliche Siedlung anzusprechen ist. Eine römische Grube bestätigt kaiserzeitliche Aktivitäten. Der Bereich der eisenzeitlichen Siedlungsstelle ist durch ein Sondagenetz abgegrenzt worden und in der beiliegenden Karte dargestellt. Nach dem Planungsleitsatz des § 11 DSchG NRW sind die Gemeinden aufgefordert, die Sicherung der Bodendenkmäler im Rahmen der Bauleitplanung zu gewährleisten. Es wäre demnach eine denkmalschonende Planung im dargestellten Konfliktbereich vorzuziehen, bspw. eine Grünfläche. Sofern dies nicht möglich ist, wird spätestens mit der Umsetzung der Planung auf der Ebene der Baugenehmigung eine Anordnung zur Sicherung/Ausgrabung der bodendenkmalpflegerischen Belange ergehen. Die Kosten hierfür trägt der Verursacher. Es wird gebeten, dass weitere Vorgehen mit dem LVR abzustimmen. Für das übrige Plangebiet bestehen keine Bedenken.

Der Anregung wurde gefolgt. Die geforderte denkmalschonende Planung im Konfliktbereich ist aus städtebaulichen Gründen nicht möglich. Hier soll auf der Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens ein zusammenhängendes neues Wohnquartier geschaffen werden. Im Planbereich werden umfangreiche Grünflächen entwickelt. Eine Zurücknahme von Bauflächen zugunsten weiterer Grünflächen ist auch vor dem Hintergrund des bestehenden Wohnungsbedarfs nicht möglich. Um den Belangen des LVR Rechnung zu tragen, wurden im Rahmen einer Sachverhaltsermittlung ergänzende Grabungen im August 2017 nach Vorgabe des LVR durchgeführt, Befunde untersucht und dokumentiert. Im Ergebnis wies keine der Flächen eine relevante archäologische Befundlage auf, die weitere Grabungsmaßnahmen erfordert hätten. Nur in einem Randbereich des festgesetzten Baugebietes wurde ein mind. Sechs-Pfosten-Hausgrundriss vorgeschichtlicher Zeitstellung (Eisenzeit) ermittelt. Das Ergebnis der Sachverhaltsermittlung wurde dem LVR zur Prüfung und Bewertung vorgelegt. Der LVR teilt mit E-Mail vom 06.09.2017 hinsichtlich der Untersuchungsergebnisse mit, dass gegen die vorgesehene Planung keine Bedenken mehr bestehen, da nach dem Ergebnis dieser Grabung innerhalb des Konfliktbereichs keine weiteren archäologischen Befunde mehr zu erwarten sind. Der LVR weist ergänzend darauf hin, dass es allerdings nicht ausgeschlossen sei, dass das aufgedeckte ehemalige Gebäude größer war und weitere Pfosten in die ausgewiesene Grünfläche hineinragen können. Zukünftige Änderungen des Bebauungsplanes, die einen Bodeneingriff dort möglich machen könnten, seien daher auszuschließen. Änderungen der Planung sind im Rahmen der Schaffung des Planungsrechtes nicht vorgesehen; in den Bebauungsplan ist weiterhin ein allgemeiner Hinweis auf den Bodendenkmalschutz aufgenommen.

Zu 11. Seitens der PLEdoc GmbH liegen keine Bedenken vor.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 12. Seitens der Stadtwerke Neuss GmbH liegen keine Bedenken vor.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 13. Im Planbereich liegen keine Versorgungsanlagen der Unitymedia NRW GmbH.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 14. Siehe Stellungnahme Nr. 16, Kapitel 4.2.

Zu 15. Die Westnetz GmbH, DRW-S-LK Leitungen äußern keine Bedenken, es befinden sich weder 110kv-Hochspannungsleitungen der Westnetz GmbH und der innogy Netze Deutschland GmbH im Planbereich, noch sind solche geplant.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 16. *Wasserwirtschaft:* Das Niederschlagswasser der öffentlichen Straßenverkehrsflächen soll über das öffentliche Mischwasserkanalnetz abgeleitet werden. Dagegen bestehen Bedenken.

Gemäß § 44 LWG i. V. m. § 55 Abs. 2 WHG soll Niederschlagswasser von nach dem 01.06.1996 erstmals bebauten Grundstücken ortsnah versickert, verrieselt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Nach Wegfall der Ausnahmegesetzgebung des § 51 a Abs. 3 LWG (alt), wonach Niederschlagswasser, das aufgrund einer nach bisherigem Recht genehmigten Kanalisationsnetzplanung gemischt mit Schmutzwasser einer öffentlichen Abwasserbehandlungsanlage zugeführt werden konnte, wenn der technische oder wirtschaftliche Aufwand unverhältnismäßig ist, ist eine Einleitung von Niederschlagswasser in den Mischwasserkanal grundsätzlich nicht mehr zulässig.

Durch die Ausgestaltung des § 55 Abs. 2 als Sollvorschrift ist aber ein geringer behördlicher Entscheidungsspielraum eröffnet, von der im Regelfall geltenden Verpflichtung in atypischen Fällen abzuweichen, um den tatsächlichen Gegebenheiten unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten Rechnung tragen zu können.

Sofern das Niederschlagswasser der öffentlichen Straßenverkehrsflächen hier dementsprechend ausnahmsweise der städtischen Mischwasserkanalisation zugeführt werden soll, ist im Rahmen der Bebauungsplanung das Vorliegen einer atypischen Konstellation ausführlich darzulegen und zu begründen.

Den Anregungen wird nicht gefolgt. Gegen eine Versickerung des Niederschlagswassers von öffentlichen Verkehrsflächen spricht im Plangebiet Folgendes:

Grundsätzlich sind im Plangebiet nur in begrenztem, unzureichendem Umfang Flächen für die Niederschlagswasserversickerung öffentlicher Flächen vorhanden. Das eigentliche Baugebiet ist im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden kompakt geplant. An den Rändern des Plangebietes sind umfängliche öffentliche Grünflächen festgesetzt, die insbesondere der Erholung und dem Kinderspiel dienen oder als Ausgleichsfläche für Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft benötigt werden:

Auf den östlichen Grünflächen am Rande des Geltungsbereichs ist ein öffentlicher Geh- und Radweg geplant. Hier liegt zudem ein unterirdischer Kanal.

Es gibt keine Möglichkeit das anfallende Niederschlagswasser zur Versickerung über die Spielplatzfläche im Nordwesten des Plangebietes zu leiten.

Die Fläche nördlich des Geschosswohnungsbaus dient dem Allgemeinwohl und sollte nicht als Versickerungsfläche hergerichtet werden, da sie somit nicht mehr zu Ausgleichszwecken nutzbar wäre.

Aufgrund der o. a. Darlegungen ist eine A-Typik des Gebietes in Bezug auf die Vorgaben des WHG und LWG zur Niederschlagswasserbeseitigung festzustellen. Dass auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser soll daher in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden.

*Bodenschutz und Altlasten:* Die seitens der Unteren Bodenschutzbehörde vorgetragenen Belange wurden berücksichtigt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

*Immissionsschutz:* Unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung ergibt die Darstellung im Schallgutachten, dass die nördlichen, autobahnzugewandten Gebäudeseiten insbesondere der nördlichen Häuserzeile, aber auch weiterer einzelner Gebäude, mit bis zu 9 dB(A) über den Orientierungswerten liegenden Beurteilungspegeln belastet werden und

im Lärmpegelbereich IV liegen. Diese hohe Überschreitung ist im Wege der Abwägung vertretbar, wenn zugleich geschützte Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche erreicht werden. Dies ist vorliegend gegeben, da die lärmabgewandten Gebäudeseiten mit deutlich geringeren Beurteilungspegeln belastet sind und zum Teil die Orientierungswerte für WA eingehalten werden. Dies gilt ebenso für Gartenbereiche an den lärmabgewandten Seiten. Um das Lärmschutzkonzept dementsprechend festzulegen, wird angeregt, eine lärmoptimierte Grundrissgestaltung im Bebauungsplan festzusetzen und für die nördlichen Gebäudeseiten im Lärmpegelbereich IV Schlaf- und Wohnräume auszuschließen. Dies dürfte zwar üblichen Grundrissplanungen (Küchen, Bäder und dgl. an der Nordseite) entsprechen, sollte aber durch Festsetzung gesichert werden.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Neben den Festsetzungen zu Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Dächer, Fassaden, Fenster) trifft der Bebauungsplan für Schlaf- und Kinderzimmer, die ausschließlich Fenster in Fassaden mit Lärmpegelbereich III und höher besitzen, Festsetzungen zum Einbau schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen, um nachts aufgrund des Außenlärms hauptsächlich der BAB 52 einen gesunden Schlaf zu ermöglichen. Damit können gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden.

Darüber hinausgehende Maßnahmen sind durch die Möglichkeiten der architektonischen Selbsthilfe gegeben. Die städtebauliche Planung bietet dementsprechend aufgrund der Stellung der Baukörper Möglichkeiten zur Ausbildung sog., vom Kreis vorgeschlagener Schallschutzgrundrisse. Eine zwingende Verpflichtung hierzu ist aufgrund der Lärmwerte im Lärmpegelbereich IV nicht gegeben, auch deshalb nicht, da die ermittelten Schalldimissionen noch unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr liegen.

*Naturschutz und Landschaftspflege:* Die in der Ausgleichsplanung vorgesehene artenreiche Mähwiese im nördlichen Plangebiet wird einem erheblichen Nutzungsdruck ausgesetzt sein. Daher muss die Erreichung und dauerhafte Erhaltung des Zielbiotoptyps (Auslagerung, Artenreichtum) durch geeignete Maßnahmen gesichert werden. Es wird daher angeregt, die artenreiche Mähwiese durch einen sie umgebenden Weidezaun zu sichern, um sie von Nutzungen (Spielen, Liegen, Hunde) weitgehend freizuhalten.

Der Anregung wird gefolgt.

*Artenschutz:* Es sind keine negativen Auswirkungen auf FFH-Anhang IV-Arten oder europäische Vogelarten zu erwarten, weil die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen inkl. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen sowie ggf. das Risikomanagement geeignet und wirksam sind. Es liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs.1 BNatSchG vor.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

*Brandschutz:* Es werden allgemeine Hinweise im Sinne der BauO NRW für die Berücksichtigung notwendiger Zufahrten und Aufstellflächen für die Feuerwehr sowie Hinweise zur Erstellung von Erschließungs- und Versorgungsanlagen und von Versickerungsflächen aus brandschutztechnischer Sicht gegeben.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sie sind auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens nachweislich zu beachten.

## **5. Berücksichtigung anderweitiger Planungsmöglichkeiten**

Die beabsichtigte Entwicklung eines Wohngebietes steht in Übereinstimmung mit den Zielen des Flächennutzungsplanes. Dort ist das Plangebiet als Wohnbaufläche (W) dargestellt. Die Angaben des Flächennutzungsplans von 1982 entsprechen im Plangebiet auch heute noch den damaligen Zielen der städtebaulichen Entwicklung. Durch die überwiegende Entwicklung des Geltungsbereiches zu einem Allgemeinen Wohngebiet (WA) wird insbesondere dem bestehenden und steigenden Wohnraumbedarf nach unterschiedlichen

Wohnformen Rechnung getragen. Die Entwicklung eines anderen Gebietstyps, beispielsweise eines Gewerbegebietes, oder die Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzung, wären unter Berücksichtigung der vorbereitenden Bauleitplanung sowie der bestehenden Wohnraumnachfrage nicht zielführend und stellen daher keine alternative Planungsmöglichkeit dar. Die im Norden des Plangebietes festgesetzten Grünflächen dienen der Kompensation ökologischer Eingriffe im Plangebiet.

Zur Sicherstellung einer qualitätvollen Planung wurden mit Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes von mehreren Stadtplanungsbüros unterschiedliche Varianten zur städtebaulichen Gestaltung entwickelt. Insofern hat auf dieser Ebene bereits eine ausführliche Variantenprüfung stattgefunden. Das Ergebnis des Wettbewerbs stellt die wesentliche städtebauliche Grundlage für den nun rechtskräftigen Bebauungsplan dar.

Nach Prüfung aller vorhergehenden Zwischenlösungen liegt nun ein sowohl aus umweltbezogener und ökologischer als auch aus städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht ausgewogenes Ergebnis vor.

06.10.2017