

**ABWÄGUNG ZUR ÖFFENTLICHKEIT**  
zum Bebauungsplans Nr. C 13  
„Nahversorgung Schlich“



Gemeinde Langerwehe – Ortslage Schlich

Januar 2022  
Entwurf zur Offenlage

## IMPRESSUM

Verfasser:

**VDH Projektmanagement GmbH**

Maastrichter Straße 8, 41812 Erkelenz

**T** 02431 – 97 31 80

**F** 02431 – 97 31 820

**E** info@vdh.com

**W** www.vdh.com

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Schütt', with a long horizontal stroke extending to the right.

i.A. M.Sc. Sebastian Schütt

Projektnummer: 19-089

## INHALT

<b>1</b>	<b>EINWENDER 1</b> .....	<b>1</b>
1.1	Mit Schreiben vom 29.06.2021 .....	1
1.1.1	Verkehrslärm .....	1
<b>2</b>	<b>EINWENDER 2</b> .....	<b>2</b>
2.1	Mit Schreiben vom 13.07.2021 .....	2
2.1.1	Gefährliche Verkehrssituation durch hohen Graswuchs .....	2
2.1.2	Anlage 1: Wohnraumbedarf .....	2
2.1.3	Anlage 1: Priorisierung der Baulandverwendung .....	3
2.1.4	Anlage 1: Vermeidung langwieriger Verfahren .....	3
2.1.5	Anlage 1: Sicherung der Grund- und Einkommenssteuer .....	4
2.1.6	Anlage1: Geringer Planungsaufwand für Wohnbebauungen .....	4
2.1.7	Anlage 1: Auflösung der Probleme .....	5
2.1.8	Anlage 1: Gemeindepolitik .....	5
2.1.9	Anlage 2: Zeitungsartikel .....	6
<b>3</b>	<b>EINWENDER 3</b> .....	<b>6</b>
3.1	Mit Schreiben vom 01.07.2021 .....	6
3.1.1	Einleitung .....	6
3.1.2	Freiwillige Schallschutzmaßnahmen .....	7
3.1.3	Licht- und Geruchsemissionen .....	7
3.1.4	Verkehrssicherheit .....	7
3.1.5	Widerspruch zur hohen Attraktivität der Pendler .....	9
3.1.6	Verkehrsgutachten erforderlich .....	10
3.1.7	Verteilung des hohen Verkehrsaufkommens .....	10
3.1.8	Kein Risiko einer Durchfahrtsstraße .....	11
3.1.9	Platzierung der Altglas- und Altkleidercontainer .....	11
3.1.10	Baustellenverkehr und Straßenschäden .....	11
3.1.11	Keine Verringerung des Verkehrsaufkommens .....	12
3.1.12	Verlagerung der Bäckerei .....	12
3.1.13	Erschließung als reines Wohngebiet .....	13
3.1.14	Harmonisches Ortsbild .....	14
<b>4</b>	<b>EINWENDER 4</b> .....	<b>15</b>
4.1	Mit Schreiben vom 01.07.2021 .....	15
4.1.1	Verkehrssicherheit während der Bauphase .....	15
4.1.2	Nutzung einer Baustraße .....	15
4.1.3	Entlastung des Verkehrs .....	15
4.1.4	3D-Zeichnung des Bauvorhabens .....	15
4.1.5	Verkehrssicherheit im Bereich der Einmündung des Nahversorgers .....	16

4.1.6	Belastbarkeit und Schäden der Anliegerstraße .....	16
<b>5</b>	<b>EINWENDER 5 .....</b>	<b>16</b>
5.1	Mit Schreiben vom 27.06.2021 .....	16
5.1.1	3-D Ansicht des Bauvorhabens .....	16
5.1.2	Thema „Abbindung der Südstr.“ .....	17
<b>6</b>	<b>EINWENDER 6 .....</b>	<b>17</b>
6.1	Mit Schreiben vom 27.06.2021 .....	17
6.1.1	Gefährliche Verkehrssituation durch hohen Grasbewuchs .....	17
6.1.2	Anlage 1: Einleitung und Bedankung .....	18
6.1.3	Anlage 1: Weitere Ausführungen .....	18
6.1.4	Anlage 1: Lärmemissionen .....	19
6.1.5	Anlage 1: Licht- und Geruchsemissionen .....	20
6.1.6	Anlage 1: Hohes Verkehrsaufkommen .....	20
6.1.7	Anlage 1: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	21
6.1.8	Anlage 1: Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit.....	22
6.1.9	Anlage 1: Hohe Attraktivität für Pendler .....	22
6.1.10	Anlage 1: Verkehrsgutachten erforderlich.....	23
6.1.11	Anlage 1: Verzweigung des Verkehrsaufkommens.....	24
6.1.12	Anlage 1: Durchfahrtsstraße .....	25
6.1.13	Anlage 1: Altglas- und Altkleidercontainer .....	25
6.1.14	Baustellenverkehr und Straßenschäden .....	25
6.1.15	Keine Verringerung des Verkehrsaufkommens .....	26
6.1.16	Verlagerung der Bäckerei .....	27
6.1.17	Erschließung als reines Wohngebiet.....	27
<b>7</b>	<b>EINWENDER 7 .....</b>	<b>28</b>
7.1	Mit Schreiben vom 14.06.2021 .....	28
7.1.1	Einleitung und Bedankung.....	28
7.1.2	Frequentierung des Nahversorgers .....	29
7.1.3	Bewahrung des ländlichen Charakters .....	30
7.1.4	Verkehrssicherheit.....	31
7.1.5	Straßenschäden durch Baustellenverkehr .....	32
7.1.6	Reduktion der Emissionen .....	33
<b>8</b>	<b>EINWENDER 8 .....</b>	<b>34</b>
8.1	Mit Schreiben vom 08.06.2021 .....	34
8.1.1	Einleitung .....	34
8.1.2	Unterbrechung der Straßenfortführung .....	34
8.2	Nutzung der Straße als Abkürzung .....	35
8.2.1	Abbindung der Straße zur Südstraße.....	35

8.2.2	Harmonisches Ortsbild .....	35
8.2.3	Alternative Standortuntersuchung .....	36
8.2.4	Umweltthemen und Kosten.....	37
8.2.5	Wirtschaftlichkeit des Nahversorgers.....	38
8.2.6	Anlage 1: Abbindungsvorschlag.....	39
<b>9</b>	<b>EINWENDER 9 .....</b>	<b>40</b>
9.1	Mit Schreiben und E-Mail vom 18.06.2021 .....	40
9.1.1	Einleitung .....	40
9.1.2	Wahrung des ländlichen Charakters .....	40
9.1.3	Nachhaltigkeit und zukünftige Mobilität .....	41
9.1.4	Wandel des Konsumverhaltens .....	42
9.1.5	Weitere Ausführungen .....	44
9.1.6	Konzentration von Mehrfamilienhäusern.....	45
9.1.7	Berücksichtigung der vorgetragenen Belange .....	47
9.1.8	Lärmschutz.....	47
9.1.9	Schulweg der Kinder .....	48
9.1.10	Abnutzung bzw. Übernutzung der Spielstraße .....	49
9.1.11	Überprägung durch dichte Bauformen.....	49
<b>10</b>	<b>EINWENDER 10.....</b>	<b>50</b>
10.1	Mit E-Mail vom 07.06.2021 .....	50
10.1.1	Anlieferungszeiten .....	50

## LEGENDE

Frühzeitige Beteiligung, *Textliche Festsetzungen und Hinweise*

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>1 EINWENDER 1</b>			
<b>1.1 Mit Schreiben vom 29.06.2021</b>			
<b>1.1.1 Verkehrslärm</b>			
<p>wir sind zum 01.06 nach Langerwehe Schlich in die Kirchstraße gezogen und haben durch die Nachbarschaft von dem Bebauungsplanverfahren C13 \"Nahversorgung Schlich\" erfahren. In diesem Zusammenhang wollten wir einmal nachfragen, in wie weit die verkehrlichen Auswirkungen durch u.a. die Ansiedlung eines Nahversorgers auf das öffentliche Straßennetz und benachbarten Knotenpunkte im Umfeld überprüft wurde.</p> <p>Es muss ja u.a. damit gerechnet werden, dass sich das Verkehrsaufkommen und somit auch der Lärm auf der Kirchstraße, als Verbindung zur B 264, durch das Vorhaben deutlich erhöhen wird.</p>	<p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch die planbedingt erzeugten Kfz-Verkehre wurde ein Fachgutachten erstellt (BSV, 2021). Demnach ist damit zu rechnen, dass durch den Ziel- und Quellverkehr der geplanten Wohnnutzung 356 zusätzliche Kfz-Fahrten/ 24 Stunden entstehen. Durch den geplanten Einzelhandel entstehen weitere 1.194 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden. Auf dieser Grundlage wurde das insgesamt zu erwartende Verkehrsaufkommen für den Prognose-Planfall in Form von DTV-Kenngrößen ermittelt. Diese liegen bei 6.850 bis 7.100 Kfz/ 24 Stunden für die Eifelstraße und 1.050 Kfz/ 24 Stunden für Am Niederbusch.</p> <p>Hinsichtlich immissionsschutzrechtlicher Belange ist zwischen verkehrlichen und gewerblichen Immissionen zu unterscheiden, wobei die gewerblichen Verkehrsgeräusche dem Gewerbelärm zuzuordnen sind. In diesem Zusammenhang wurde ein schalltechnisches Prognosegutachten erstellt (Graner + Partner Ingenieure, 2021). Demnach werden die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm durch den planbedingten Gewerbelärm an allen Stellen der Nachbarschaft unterschritten.</p> <p>In Bezug auf den öffentlichen Verkehrslärm ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der Eifelstraße von maximal 12%, Damit ist eine Erhöhung der Verkehrsgeräusche von &gt; 0,5 dB zu erwarten, welche als unerheblich einzustufen ist. Grundsätzlich ist eine relevante Erhöhung der Geräuscheinwirkungen ab einer Zunahme von mehr als 3 dB bzw. bei Überschreiten der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber sowie 60 dB(A) zur Nachtzeit detailliert zu bewerten. Eine Erhöhung der Geräuscheinwirkungen um 3 dB bedeutet jedoch eine planinduzierte Verdopplung des Verkehrs. Dies kann im vorliegenden Fall</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	ausgeschlossen werden. Auch eine Überschreitung der o. g. Schwellenwerte ist vorliegend auszuschließen.		
<b>2 EINWENDER 2</b>			
<b>2.1 Mit Schreiben vom 13.07.2021</b>			
<b>2.1.1 Gefährliche Verkehrssituation durch hohen Graswuchs</b>			
<p>anbei erhalten sie unsere Rückmeldung und Anregungen zum Zoom-Meeting für den Bebauungsplan C 13 „Nahversorgung Schlich“.</p> <p>Wir bedanken uns nochmal für die Möglichkeit hier als direkt Betroffene frühzeitig involviert zu werden.</p> <p>Bitte bestätigen Sie uns den Erhalt dieser E-Mail samt angehängtem Schreiben.</p> <p>P.S. Es erfreulich, wenn die aktuellen nicht mehr bewirtschafteten Wiesen gemäht werden. Der Gehweg ist streckenweise nur zur Hälfte benutzbar und die Sicht bei der Einmündung in die Eifelstrasse aufgrund des hohen Graswuchses so schlecht, dass insbesondere beim Linksabbiegen gefährliche Verkehrssituationen entstehen.</p>	<p>Die vorgetragenen Belange sind kein Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Gleichwohl würde der beschriebene Konflikt durch den Vollzug des Bebauungsplanes aufgelöst.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>2.1.2 Anlage 1: Wohnraumbedarf</b>			
<p>aufgrund des angehängten Artikels der Aachener Zeitung möchte ihnen folgenden Anmerkungen zum Baubauungsplan C13 übermitteln:</p> <p>Der Artikel zeigt eindeutig, wie beliebt die Gemeinde Langerwehe ist. Das ist hochofreulich und ich kann selbst unsere Gemeinde nur empfehlen (was ich schon häufiger im Kollegenkreis getan gerne getan habe).</p> <p>Leider kann der hohen Nachfrage offensichtlich nicht nachgekommen werden. 900 Anfragen stehen ca. 42 x20 = 840 Möglichkeiten für Häuser gegenüber. Nicht erwähnt ist der potenzielle Bedarf an Mietwohnungen in der Gemeinde, welcher vermutlich ebenfalls über dem Angebot liegt, denn auch Menschen ohne ausreichend Kapital für eine Immobilie, kennen die Vorzüge unserer Gemeinde.</p>	<p>Die Gemeinde Langerwehe teilt die Auffassung, dass das Gemeindegebiet einen attraktiven Wohnstandort darstellt und eine erhöhte Nachfrage nach Wohnbauland zu verzeichnen ist. Dieser nachfrage möchte die Gemeinde durch die Aufstellung von Bauleitplänen bzw. die Entwicklung von Wohnbauland nachkommen.</p> <p>Zugleich tragen die in den aktuellen Bebauungsplänen getroffenen Festsetzungen zur Entstehung von bezahlbarem Wohnraum bei. So sollen im räumlichen Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes vorwiegend Mehrfamilienhäuser entstehen und 20 % der Wohneinheiten sind gemäß den textlichen</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregung zum Wohnraumbedarf zu berücksichtigen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
Die logische Konsequenz des steigenden Grundstückspreis (jetzt schon über 250€/qm) entspricht sicher auch nicht ihrem Ziel bezahlbares Eigentum bzw. Wohnraum in der Gemeinde zu schaffen, wenn es hierfür Möglichkeiten der Entlastung gibt.	Festsetzungen so zu planen, dass sie mit Mitteln des geförderten Wohnungsbaus gefördert werden könnten. Insofern könnten die vorgetragenen Belange ohne Anpassung der Plankonzeption berücksichtigt werden.		
<b>2.1.3 Anlage 1: Priorisierung der Baulandverwendung</b>			
Konkret: Ist es im Zuge dieser jüngsten Entwicklung nicht notwendig die Priorisierung der Baulandverwendung im C13 hinsichtlich des Wohnraums vs. des Gewerberaums intensiv zu prüfen?	In der Ortslage Schlich sind bis auf eine Bäckerei keine Nahversorgungsmöglichkeiten gegeben (BBE, 2019, S. 51). Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Gemeinde wird daher empfohlen, im gesamten Gemeindegebiet, insbesondere in der Ortslage Schlich, neue Einzelhandelsstandorte zu schaffen. Durch die Schaffung eines neuen Einzelhandelsstandortes in der Ortslage Schlich könnte dem Angebotsdefizit entgegengewirkt werden. Ebenso könnte dem Grundsatz 6.1-3 „Dezentrale Konzentration“ des LEP NRW gefolgt werden.  Darüber hinaus sieht das vorliegende Planungskonzept eine verdichtete Wohnbebauung in Form von Mehrfamilienhäusern vor, wobei mindestens 20 % der Wohnungen so auszugestalten sind, dass sie mit Mitteln des geförderten Wohnungsbaus gefördert werden könnten. Auf diese Weise kann ein attraktives und umfangreiches Wohnraumangebot bereitgestellt werden, ohne auf eine Sicherung der Nahversorgung zu verzichten.  Zusammenfassend ist die geforderte, intensive Abwägung zwischen den Nutzungsansprüchen Wohnen und Einzelhandel erfolgt und die vorgetragenen Belange können ohne Anpassung der Plankonzeption berücksichtigt werden.	Der Ausschuss beschließt, die Anregung zur Abwägung der Nutzungsansprüche zu berücksichtigen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>2.1.4 Anlage 1: Vermeidung langwieriger Verfahren</b>			
A) Eine alternative Planung mit ausschließlich Wohnbebauung (beispielsweise eine Mischung aus Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern) ist wahrscheinlich durch Herrn Schlun schnell umzusetzen; damit steuern sie den im Artikel bemängelten, langwierigen Verfahren entgegen.	Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Insofern können langwierige Verfahren auch mit dem aktuellen Planungskonzept vermieden werden und die vorgetragene Anregung kann ohne Änderung der Plankonzeption berücksichtigt werden.	Der Ausschuss beschließt, die Anregung zur Verfahrensbeschleunigung zu berücksichtigen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>2.1.5 Anlage 1: Sicherung der Grund- und Einkommenssteuer</b>			
<p>B) Grund- und Einkommenssteuer durch die Bewohner sind der Gemeinde auf Jahrzehnte sicher, weil es wenig wahrscheinlich ist, dass hier zu Leerständen kommt; die Gewerbesteuererinnahmen durch den Nahversorger sind nicht gesichert, sollte sicher dieser als unwirtschaftlich erweisen - insbesondere nach Abbindung der K27.</p>	<p>Unter Berücksichtigung der gemeindlichen Entwicklung sowie der Untersuchungsergebnisse des Einzelhandelskonzeptes (BBE, 2019) ist von einem langfristigen Bedarf für die geplante Nutzung auszugehen.</p> <p>Ob die Abbindung der K27 tatsächlich umgesetzt wird oder wann dies erfolgen soll, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Somit kann nur von den aktuellen Gegebenheiten ausgegangen werden. Insofern ist nicht dazu auszugehen, dass der geplante Markt nicht ausreichend frequentiert wird.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, dem Hinweis zum Bedarf nach der geplanten Nutzung nicht zu folgen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>2.1.6 Anlage1: Geringer Planungsaufwand für Wohnbebauungen</b>			
<p>C) Wie auch Herr Schlun erwähnte ist eine Umsetzung von C13 als reine Wohnbebauung, weniger aufwendig und sicher auch für den Investor kein Nachteil.</p>	<p>Eine Umsetzung des Planvorhabens als „Reines Wohngebiet“ oder „Allgemeines Wohngebiet“ wäre zwar grundsätzlich denkbar, allerdings sind die Umgebungsnutzungen insbesondere in den südlich und westlich angrenzenden Gebieten ebenfalls durch eine Durchmischung geprägt. Der aktuell rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet zudem als „Gemischte Baufläche“ dar.</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplan kann bereits unter Berücksichtigung der bisherigen Plankonzeption im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt werden. Drüber hinausgehende Verfahrenserleichterung wären auch bei Verzicht auf die Einzelhandelsnutzungen nicht zu erwarten.</p> <p>Im Hinblick auf das nachgelagerte Genehmigungsverfahren ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den geplanten Wohnnutzungen voraussichtlich um Mehrfamilienhäuser handeln wird. Es ist zu erwarten, dass deren Genehmigung ein formelles Baugenehmigungsverfahren voraussetzt und ein Freistellungsverfahren nicht zur Verfügung steht. Insofern würde der Verzicht auf die geplante Einzelhandelsnutzung auch auf der Genehmigungsebene zu keiner weiteren Verfahrenserleichterung führen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, dem Hinweis zur Verfahrenserleichterung nicht zu folgen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>2.1.7 Anlage 1: Auflösung der Probleme</b>			
D) Dass sich viele der bereits im vorigen Schreiben genannten Probleme fast von selbst lösen, bedarf hier sicher keiner weiteren Erläuterung.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Der Ausschuss beschließt, den Hinweis zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>2.1.8 Anlage 1: Gemeindepolitik</b>			
<p>Mir ist bewußt, dass der Planung des Mischgebietes mit Nahversorger ein langer und intensiver Prozess vorangegangen ist, welcher unter Berücksichtigung der zur Planungszeit vorliegenden Fakten/ Erwartungen die Priorität beim Nahversorger zeigte.</p> <p>Sicher zeichnet sich aber auch moderne Gemeinde-Politik dadurch aus, dass sie auf Veränderungen des Bedarfs der Bürger dynamisch reagieren kann. Klar ist ebenfalls, dass die Änderungsgeschwindigkeit in vielen Bereichen im vergangenen Jahr so hoch gewesen ist, wie nie zu vor.</p> <p>Das ist eine große Herausforderung für sie als Gemeindeleitung wie auch für uns Bürger; im gleichen Maße aber eine Chance, agile Politik zu machen, indem Veränderungen in der Gemeinde reflektiert, überdacht und ggf. Planungen angepaßt werden.</p>	Bei der Planung wurden die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt. Diese spiegelt sich im Konzept wider wie z.B. eine getrennte Zuwegung zum Nahversorger und Wohnbebauungen, eine Anbindung des Nahversorgers über die Eifelstraße sowie eine Fuß- und Radwegeanbindung des Nahversorgers an bestehende östliche Wohnbebauungen.	Der Ausschuss beschließt, den Hinweis zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p><b>2.1.9 Anlage 2: Zeitungsartikel</b></p>  <p><b>Mehr als 900 Bauanfragen für Langerwehe</b> Die Gemeinde Langerwehe ist bei Hausbauern sehr beliebt. Doch die Realisierung neuer Baugebiete verläuft teils nur schleppend.</p> <p><b>Neuer Baugrund</b> In einigen Ortsteilen von Langerwehe haben die Arbeiten auch längst angefangen – obwohl die Bauherren sogar in kleineren Ortsteilen wie Hut und Oberriggen mit Quarzuntergründen von deutlich mehr als 200 Euro pro Quadratmeter erschwerter Baugrunde schon sehr tief in die Tasche greifen müssen. Insofern stehen fünf Bauplätze mit einer Gesamtgröße von sechs Hektar bereits vor der Realisierung, nämlich die in Haselbühl-Hausfeld/Grech-Oberriggen, Langerwehe-Alt-Steinchen und Pier. Aber gerade im Zwerntsch tut sich, was die beiden großen Bauplätze angeht, eher wenig. Nur im April im Zwerntsch im Zwerntschbühl zur Alten Kirche sind ein Grundstück der BPP-Gruppe und ein Grundstück der BPP-Gruppe bereits bebaut. Vier der Bauplätze sind noch im Besitz der Bauherren. Die Bauherren sind zum Teil Bauern, die sich nach und nach die Flächen für die Realisierung der Baugebiete sichern wollen. Die Bauherren sind zum Teil Bauern, die sich nach und nach die Flächen für die Realisierung der Baugebiete sichern wollen.</p> <p>Quelle: AZ Freitag, 5. Juli 2021 Nummer 157</p>	<p>Der Zeitungsartikel wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, den Hinweis zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<p><b>3 EINWENDER 3</b></p>			
<p><b>3.1 Mit Schreiben vom 01.07.2021</b></p>			
<p><b>3.1.1 Einleitung</b></p>			
<p>als direkter betroffener Anwohner des Bauvorhabens - neben den Häusern der Nummern 1, 2 sowie ggf. 25 - möchten wir gerne die Möglichkeit zur Stellungnahme nutzen und insbesondere unsere Bedenken noch einmal schriftlich vorlegen. Hierbei legen wir vermerkt den Fokus auf unser eigenes Interesse, den Schutz und die Sicherheit unserer drei jährigen Tochter, als auch des gesamten verkehrsberuhigten Wohngebietes „Niederbusch.“</p> <p>Im Folgenden bitten wir Sie die aufgeführten Punkte noch einmal zu überdenken bzw. bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p>	<p>Die einleitenden Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Hinweise zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>3.1.2 Freiwillige Schallschutzmaßnahmen</b>			
<p>Lärm- und sonstige Emissionen des Nahversorgers:</p> <p>Die neue Planung und Anordnung der Gebäude und insbesondere der Anlieferungszufahrt hat uns gezeigt, dass unsere bisherigen geäußerten Bedenken angenommen und die Planung im Sinne der Anwohner schon verbessert wurde. Dennoch könnte unabhängig von einem Schallschutzgutachten eine ausreichende Überdachung der Lieferanfahrt in Erwägung gezogen werden, um die Lärmemissionen des Entladevorgangs weiter zu minimieren. Des Weiteren sollte ungeachtet des Ergebnisses des Gutachtens die Anlieferzeiten zu Gunsten der Anlieger festgelegt werden, zB. 7 Uhr bis 20 Uhr.</p> <p>Auf der Parkfläche, der Zuwegung ins Geschäft und bei der Beschaffung der Einkaufswagen sollten entsprechend Geräusch mindernde Technologien zum Einsatz kommen (z.B. Asphalt statt Pflaster, „leise“ Laufrollen, etc.). Eine Abschirmung mittels Zauns und Wall insbesondere gegenüber der Bebauung Am Niederbusch 2 sollte selbstverständlich sein. Gleichzeitig ist dazu auch eine kluge Unterbringung der Altglascontainer möglich (siehe auch Kapitel Verkehr).</p>	<p>Auf der Grundlage eines Schalltechnischen Prognosegutachtens (Graner + Partner Ingenieure, 2021) ist die Umsetzung der vom Eingeber vorgetragenen Maßnahmen – wie dieser bereits erwartet – nicht erforderlich (vgl. hierzu auch Nr. 1.1.1). Die Umsetzung freiwilliger Maßnahmen obliegt dem Vorhabenträger bzw. dem späteren Betreiber und wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht in Frage gestellt.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregungen zu freiwilligen Schallschutzmaßnahmen zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>3.1.3 Licht- und Geruchsemissionen</b>			
<p>Lichtemissionen durch nachts aktive Reklame sind nicht nur störend, sondern auch aus umweltgesichtspunkten in keiner Weise mehr zeitgemäß und müssen unterbunden werden. Auch muss die Geruchsemission, ausgehend von Abfallcontainern des Nahversorgers beachtet und gelöst werden.</p>	<p>Eine Beachtung der vom Eingeber vorgetragenen Belange ist im Rahmen der durch den Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen möglich und stellt die Vollziehbarkeit der Planung in keinem Fall in Frage. Das Erfordernis zur Umsetzung diesbezüglicher Maßnahmen wird im Rahmen des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens untersucht. Sollte ein Erfordernis erkennbar sein, ist damit zu rechnen, dass entsprechende Auflagen in die Baugenehmigung aufgenommen werden.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregungen zu Licht- und Geruchsemissionen zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>3.1.4 Verkehrssicherheit</b>			
<p>Wir begrüßen sehr, dass die Zufahrt nun direkt über die Eifelstrasse erfolgen soll. Hierdurch ist mit vorliegendem Entwurf bereits ein entscheidender Schritt zu einer verkehrssicheren Anfahrt des Nahversorgers</p>	<p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Wirkung durch die planbedingt erzeugten Kfz-Verkehre wurde ein Fachgutachten (BSV, 2021) erstellt. Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens ergibt sich</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregungen zur</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>gelungen. Allerdings darf das hohe Verkehrsaufkommen (Zufahrt Nahversorger als auch Wohngebiet „Niederbusch“) zu den bekannten Stoßzeiten in Kombination mit oft überhöhten Geschwindigkeiten auf der Eifelstrasse aufgrund der Nähe zum Ortsausgang, nicht vernachlässigt und in weiteren Planungen unberücksichtigt bleiben. Der vermehrte Abbiegeverkehr insbesondere durch Linksabbieger auf und vom Gelände des Nahversorgers wird sich höchstwahrscheinlich zu einem neuen Unfallschwerpunkt entwickeln, wenn nicht entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.</p> <p>Hierbei ist die Herstellung eines sicheren Schulwegs/Weg zur Haltestelle für die vielen Kinder des Niederbuschs bzw. Eifelstrasse von großer Bedeutung. Bisher wurden zu unserem Bedauern keine Maßnahmen hierzu aufgezeigt. Wir erwarten hierzu beispielsweise die Absenkung der Durchfahrtsgeschwindigkeit nach Ortseintritt auf 30km/h, Zebrastreifen und ggf. zusätzliche Linksabbiegerspuren. Alternative Konzepte diskutieren wir selbstverständlich auch gerne.</p> <p>Zu der zu erwartenden Verkehrssituation in der Strassenausfahrt „Am Niederbusch“ in die „Eifelstrasse“ ist zunächst folgendes anzumerken: Die bisherige Ausfahrt ist nahezu als einspurig zu betrachten und auch durch den Einbiegeverkehr des Parkplatzes Volksbank geprägt. Dies führt bereits heute zu komplexen bzw. teilweise gefährlichen Verkehrssituationen inkl. Rückstau in den Niederbusch hinein. Hinzu kommt, dass trotz der Verkehrsberuhigung (Spielstraße), die erlaubte Geschwindigkeit teilweise deutlich überschritten wird. Dies leider nicht nur von Lieferunternehmen sondern auch von Anwohnern / Besuchern des Niederbuschs. Im Zuge der Erweiterung der Wohnbebauung und des damit weiter steigenden Verkehrsaufkommens sind geeignete Maßnahmen zum Einen für die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und zum Anderen zur Verteilung des Verkehrsflusses vorzusehen.</p> <p>Die bisherigen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit zeigen leider keinerlei Wirkung. Insbesondere die Höhe der Schwellen (z.B. neben Hausnummer 18) ist zu überdenken und anzupassen. Höhere Schwellen, wie sie in den ersten beiden Stichen zu finden sind und/oder ähnlich wirkenden verkehrsberuhigen Maßnahmen, zeigen sich als deutlich wirksamer.</p>	<p>ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von täglich 356 Kfz-Fahrten sowie durch den Nahversorger verursacht täglich 1.194 Kfz-Fahrten.</p> <p>Für die Knotenpunkte wurden die Nachweise der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen durchgeführt. Demnach ist davon auszugehen, dass mit den zusätzlichen Kfz-Verkehren des Planvorhabens an dem bereits vorhandenen Knotenpunkt der Eifelstraße und der Straße Am Niederbusch sowie der geplanten Anbindung des Nahversorgers an die Eifelstraße eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität zu erwarten ist. Insofern sind weitere Maßnahmen bezüglich des Straßenverkehrs nicht erforderlich. Eine neuer Unfallschwerpunkt kann mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.</p> <p>Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die Regelungen des Bebauungsplanes einer Umsetzung der bezeichneten Maßnahmen nicht entgegenstehen.</p>	<p>Verkehrssicherheit zur Kenntnis zu nehmen.</p>	

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>3.1.5 Widerspruch zur hohen Attraktivität der Pendler</b>			
<p>Die vorgetragenen Argumente der Bürgerversammlung können wir jedoch nicht nachvollziehen bzw. widersprechen wir. Insbesondere die hohe Attraktivität für Pendler als Mittelpunkt zwischen Aachen und Köln, lässt den Schluss zu, dass viele Haushalte weiterhin über ein oder mehrere Pkw verfügen werden; da ist aller Voraussicht nach auch vielfach um überdurchschnittlich solvente neue Bewohner handelt (Ausnahme ggf. die Einheiten für sozialen Wohnungsbau), kann evtl. noch der Schluss gezogen werden, dass sich um modernere und ggf. mehr elektrische Fahrzeuge handeln wird, während eine deutliche Reduzierung der Fahrzeugquote pro Einwohner im ländlichen Bereich wie Schlich sicher nicht zu erwarten ist.</p>	<p>Ob ein Haushalt ein oder zwei PKWs besitzen und die Nutzung von moderneren/elektronischen Fahrzeugen zunehmen wird, ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens und kann ebenfalls nicht durch dieses geregelt werden. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurden zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens abgeleitete Werte aus der einschlägigen Literatur<sup>1</sup> und eigenen Untersuchungen verwendet. Die wesentlichen Mobilitätskenngrößen der Langerweher Wohnbevölkerung wurden aus den Ergebnissen der aktuellen MiD (Mobilität in Deutschland) von 2017 für den Raumtyp „Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum“ übernommen. Bei einer spezifischen Bewohnerdichte von 2,2 Bewohnern je Wohneinheit ergeben sich für die Wohnnutzung insgesamt rund 220 Bewohner. Mit den Mobilitätsangaben nach Tabelle 1 erzeugen die Bewohner täglich 770 Wege, davon werden 96 Wege mit Start und Ziel außerhalb des Plangebiets durchgeführt. Mit dem Ansatz des MIV-Anteils und dem Pkw-Besetzungsgrad erzeugen die Bewohner 316 Kfz-Fahrten im Ziel und Quellverkehr.</p> <p>Der Besucherverkehr wird mit 5 % aller Wege der Bewohner abgeschätzt. Mit den Mobilitätskenngrößen nach Tabelle 1 erzeugen die Besucher zusätzlich 18 Kfz-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr.</p> <p>Der Wirtschaftsverkehr kann mit 0,1 Fahrten je Bewohner abgeschätzt werden. 15 % der Fahrten im Wirtschaftsverkehr sind dem Schwerverkehr mit Lkw &gt; 3,5 t zuzuordnen. Mit den angesetzten Kennwerten ergeben sich werktäglich 22 Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr; hiervon werden 4 Fahrten mit Lkw &gt; 3,5 t durchgeführt.</p> <p>Insgesamt ist auf Basis der Planungen mit einem Verkehrsaufkommen durch die Wohnnutzung von 356 Kfz-Fahrten je Normalwerktag zu rechnen, d. h. 178 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>3.1.6 Verkehrsgutachten erforderlich</b>			
<p>Daher ist in einem ersten Schritt eine sachkundige Prüfung mittels Gutachten notwendig, die beurteilt, ob eine Belastung der „quasi einspurigen“ Ein- und Ausfahrt sowie im Allgemeinen des verkehrsberuhigten Bereichs im ersten und zweiten Stich mit weiteren 80 oder mehr Pkw zulässig und ausreichend verkehrssicher ist. Lassen sie uns bereits hier einwerfen, dass eine statistische Erhebung zum Verkehrsaufkommen zur aktuellen Zeit aufgrund der Corona-Effekte nicht repräsentativ ist und diverser, robuster Korrekturen nach oben Bedarf; eine detaillierte Darstellung wie und auf welcher Zahlenbasis ein derartiges Gutachten angefertigt wird, ist daher entscheidend.</p>	<p>Der Stellungnahme wurde gefolgt. Ein Verkehrsgutachten wurde zwischenzeitlich erstellt (vgl. Nr. <b>Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</b>). Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von täglich 356 Kfz-Fahrten sowie durch den Nahversorger verursacht täglich 1.194 Kfz-Fahrten.</p> <p>Für die Knotenpunkte wurden die Nachweise der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen durchgeführt. Demnach ist davon auszugehen, dass mit den zusätzlichen Kfz-Verkehren des Planvorhabens an dem bereits vorhandenen Knotenpunkt der Eifelstraße und der Straße Am Niederbusch sowie der geplanten Anbindung des Nahversorgers an die Eifelstraße eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität zu erwarten ist. Insofern sind weitere Maßnahmen bezüglich des Straßenverkehrs nicht erforderlich.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, den Hinweis zur Erforderlichkeit eines Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>3.1.7 Verteilung des hohen Verkehrsaufkommens</b>			
<p>In zweiten Schritt sollte eine Verteilung des hohen Verkehrsaufkommens des Niederbusch betrachtet werden und auch die Anbindung über Süd- oder Wiesenstrasse für den Niederbusch in Erwägung gezogen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine weiterer Verkehrsabfluss aus dem Niederbusch vermindert deutlich die bereits beschriebenen Gefahren an der Einmündung zur Eifelstrasse</li> <li>2. Rückstau aus dem Einmündungsbereich der Eifelstrasse werden vermindert oder gar vermindern; dies vermindert die direkten Emissionen als den Kraftstoffverbrauch der durchfahrenden Fahrzeuge</li> <li>3. Der Bereich um den Nahversorger wird bereits stärker durch den Kundenverkehr mit Lärm- und Abgasemissionen belastet.</li> <li>4. Für viele Bewohner aus den nördlichen/hinteren Teil des Niederbuschs ergeben sich kurze Fahrtwege; wiederum mit positiver Wirkung auf Schadstoffe, Verbrauch, Lärm.</li> </ol>	<p>Der Nachweis, dass die durch das geplante Vorhaben erzeugten Verkehre verträglich und verkehrssicher abgewickelt werden können, wurde erbracht (vgl. hierzu 3.1.4 und 3.1.6). Darüberhinausgehende Untersuchungen im Bereich der Süd- oder Wiesenstraße sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
5. Im Sinne einer verantwortlichen und vorrausschauenden Politik sollte das Interesse der Gemeinde auch darin liegen, die Belastungen durch das Bauvorhaben so gut wie möglich auf die Bürger zu verteilen; Stichwort: Geteiltes Leid ist halbes Leid.			
<b>3.1.8 Kein Risiko einer Durchfahrtsstraße</b>			
Das Risiko, dass sich der Niederbusch hierdurch zu einer Durchfahrtsstraße entwickeln könnte, sehen wir bei angemessenen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung (siehe Beispiel der „neuen Bremsschwellen in D'Horn) als nicht gegeben an.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, betreffen jedoch nicht das aktuelle Bauleitplanverfahren.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>3.1.9 Platzierung der Altglas- und Altkleidercontainer</b>			
Abschließend haben wir die die Bitte auch die Platzierung der Altglas- und Altkleidercontainer mit in die Planung einzubeziehen. Durch das regelmäßige Parken vor den Containern wird die Straße Am Niederbusch an der Einmündung zur Eifelstrasse zusätzlich verengt. Auf die Folgen & Gefahren hatten wir bereits hingewiesen. Eine umsichtige Neuplanung kann dies bestimmt berücksichtigen, in dem die Container ggf. auch nur über Parkplatz erreichbar sind. Damit sind die Einwurf-Zeiten automatisch auf die Öffnungszeiten beschränkt.	Die Belange hinsichtlich der Platzierung der Altglas- und Altkleidercontainer sind nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens.  Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen einer Umsetzung entsprechender Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden Ebenen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung jedoch nicht entgegen.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>3.1.10 Baustellenverkehr und Straßenschäden</b>			
Baustellenverkehr und Straßenschäden: Wie bereits von Herrn Andrä auf der Bauausschusssitzung am 25.03.21 angeregt, kann durch eine entsprechende Reihenfolge bei der Erschließung und Bebauung des Areals die Belastung der Straße Am Niederbusch durch Baufahrzeuge verhindert bzw. zumindest stark verringert werden. Darüber hinaus schlagen wir vor, da Herr Schlun ebenfalls in der der Bauausschusssitzung am 25.03.21 erklärt hat, dass er die Straßen Am Niederbusch gebaut hat und daher bestätigen kann, dass sie dem Bauverkehr standhalten, ihn entsprechend haftbar für dennoch - auch sehr unwahrscheinliche - Schäden zu machen. Herr Schlun kennt das Risiko bestens,	Auswirkungen auf angrenzende Straßen außerhalb des Plangebietes sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Jedoch hat der Vorhabenträger bereits versichert, dass die Straße Am Niederbusch der Belastung durch temporäre, zusätzliche Baustellenverkehre unbeschadet standhalten kann. Zudem wurde zugesichert, dass vor der ersten Baumaßnahme eine Zustandsbesichtigung sowie eine regelmäßige Bauüberwachung stattfindet. Straßenschäden gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
so man durchaus eine Gewährleistung über die Standard-Periode hinaus zum Schutz der Anwohner ansetzen sollte. Vorschlag unsererseits: 15 Jahre.			
<b>3.1.11 Keine Verringerung des Verkehrsaufkommens</b>			
<p>Sonstiges:</p> <p>Abschließend möchten wir auf weitere Aspekte durch den Bau des Nahversorgers hinweisen. Erstens wird ein Großteil der Nahversorgung weiterhin aus den bereits existierenden Supermärkten erfolgen, da sich den 800m<sup>2</sup> kein Vollsortimenter ansiedeln kann. Eine deutliche Verringerung des Verkehrsaufkommens kann daher nicht erwartet werden.</p>	<p>Es ist richtig, dass innerhalb des Plangebietes kein Vollsortimenter, sondern ein nicht-großflächiger Nahversorgungsmarkt entstehen soll. Dennoch kann durch die Errichtung eines Marktes mit einer maximalen VK von 800 m<sup>2</sup> das akute Versorgungsdefizit der Ortslage ausgeglichen werden. Somit ist davon auszugehen, dass zumindest die kleineren Einkäufe zukünftig vor Ort getätigt werden können. Einige weniger mobile Anwohner werden ihre Einkäufe ggf. sogar vollständig im neu entstehenden Nahversorgungsmarkt erledigen. Insofern wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehre zu Einkaufsmöglichkeiten in anderen Ortslagen verringern werden. Dennoch führt die Ansiedlung des Marktes zu der Entstehung von Kundenverkehren innerhalb der Ortschaft. Die Verträglichkeit wurden ihm Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung geprüft (BSV, 2021). Im Ergebnis zeigt sich, dass sich für den Knotenpunkt Eifelstraße/ Am Niederbusch und für die neue Anbindung Eifelstraße/ Discounter in der vormittäglichen Spitzenstunde die QSV A (sehr gute Verkehrsqualität) ergibt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird an beiden Knotenpunkten die QSV B (gute Verkehrsqualität) erreicht.</p> <p>Eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Eifelstraße (K 27) ist an beiden Knotenpunkten auf Grund der neuen bzw. zusätzlichen Verkehrsmengen nicht erforderlich.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>3.1.12 Verlagerung der Bäckerei</b>			
<p>Zweitens wird die Verlagerung der Bäckerei weiter aus dem Ortskern heraus die Erreichbarkeit für viele ältere Bewohner Schlichs verschlechtern wird (wir nehmen an dieser Stelle an, dass die aktuelle Bäckerei</p>	<p>Inwiefern eine Schließung der aktuell bestehenden Bäckerei vorgesehen ist, kann nicht beurteilt werden und ist zudem kein Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
geschlossen wird) während die vielen jüngere Bewohner des Niederbuschs selbstverständlich begrüßen.			
<b>3.1.13 Erschließung als reines Wohngebiet</b>			
<p>Drittens möchten wir nochmal darauf hinweisen, dass auch Herr Schlun erwähnte, dass eine Erschließung als reines Wohngebiet deutlich unkomplizierter und wahrscheinlich auch kostengünstiger wäre. Angesichts mit der sehr hohen Nachfrage nach Wohneigentum im Langerwehe und konkret auch Schlich, sollte sich der Bauausschuss als auch die Gemeindeleitung nochmals fragen, ob hier die richtigen Prioritäten gesetzt sind.</p>	<p>Eine Umsetzung des Planvorhabens als „Reines Wohngebiet“ oder „Allgemeines Wohngebiet“ wäre zwar grundsätzlich denkbar, allerdings sind die Umgebungsnutzungen insbesondere in den südlich und westlich angrenzenden Gebieten ebenfalls durch eine Durchmischung geprägt. Der aktuell rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet zudem als „Gemischte Baufläche“ dar.</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplan kann bereits unter Berücksichtigung der bisherigen Plankonzeption im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt werden. Drüber hinausgehende Verfahrenserleichterung wären auch bei Verzicht auf die Einzelhandelsnutzungen nicht zu erwarten.</p> <p>Im Hinblick auf das nachgelagerte Genehmigungsverfahren ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den geplanten Wohnnutzungen voraussichtlich um Mehrfamilienhäuser handeln wird. Es ist zu erwarten, dass deren Genehmigung ein formelles Baugenehmigungsverfahren voraussetzt und ein Freistellungsverfahren nicht zur Verfügung steht. Insofern würde der Verzicht auf die geplante Einzelhandelsnutzung auch auf der Genehmigungsebene zu keiner weiteren Verfahrenserleichterung führen.</p> <p>Zudem besteht für die Ortslage Schlich ein Versorgungsdefizit. In der Ortslage Schlich sind bis auf eine Bäckerei keine Nahversorgungsmöglichkeiten gegeben (BBE, 2019, S. 51). Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Gemeinde wird daher empfohlen, im gesamten Gemeindegebiet, insbesondere in der Ortslage Schlich, neue Einzelhandelsstandorte zu schaffen. Durch die Schaffung eines neuen Einzelhandelsstandortes in der Ortslage Schlich könnte dem Angebotsdefizit entgegengewirkt werden. Ebenso könnte dem Grundsatz 6.1-3 „Dezentrale Konzentration“ des LEP NRW gefolgt werden.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregung zur Abwägung der Nutzungsansprüche zu berücksichtigen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	<p>Darüber hinaus sieht das vorliegende Planungskonzept eine verdichtete Wohnbebauung in Form von Mehrfamilienhäusern vor, wobei mindestens 20 % der Wohnungen so auszugestalten sind, dass sie mit Mitteln des geförderten Wohnungsbaus gefördert werden könnten. Auf diese Weise kann ein attraktives und umfangreiches Wohnraumangebot bereitgestellt werden, ohne auf eine Sicherung der Nahversorgung zu verzichten.</p> <p>Zusammenfassend ist die geforderte, intensive Abwägung zwischen den Nutzungsansprüchen Wohnen und Einzelhandel erfolgt und die vorgetragenen Belange können ohne Anpassung der Plankonzeption berücksichtigt werden.</p>		
<p><b>3.1.14 Harmonisches Ortsbild</b></p>			
<p>Viertens möchten wir für die weitere Planung noch einmal auf die Berücksichtigung der bisherigen Bebauung des Niederbuschs (grundsätzlich 1,5 Geschosse) und der Höhe der geplanten Mehrfamilienhäuser hinweisen, um das einheitliche Bild des gesamten Wohngebietes (alt als auch neu geplant) nicht zu stören und die harmonische Sicht weiterhin sicherzustellen.</p> <p>Abschließend sei noch betont, dass die formulierten Anmerkungen und Bedenken zu einer gemeinsamen, gemeinverträglichen Lösung bzgl. des Vorhabens beitragen sollen und wir stets eine gemeinsame Lösung anstreben.</p>	<p>Wesentliche Planungsziele bestehen u.a. in der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Ausbildung eines harmonischen Übergangs zu den bestehenden Siedlungsstrukturen. Siedlungsstrukturen bestehen nicht nur im Bereich des Wohngebietes Niederbusch, sondern auch im Süden und Westen. In diesen Bereichen sind sowohl eingeschossige als auch zweigeschossige Gebäude zu finden. Ein harmonischer Übergang zu bestehen Siedlungsstrukturen kann somit durch die Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 10,50 erreicht werden. Im Hinblick auf den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen, werden im Bereich der Wohnnutzungen Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Auf diese Weise kann einem übermäßigen Flächenverbrauch entgegengewirkt werden und vergleichsweise viel Wohnraum auf einer vergleichsweise geringen Fläche geschaffen werden.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>4 EINWENDER 4</b>			
<b>4.1 Mit Schreiben vom 01.07.2021</b>			
<b>4.1.1 Verkehrssicherheit während der Bauphase</b>			
nachstehend möchte ich einige Fragen stellen und Vorschläge machen, bzgl. des Bebauungsplans C13 Nahversorgung Schlich. 1. Wie stellen Sie die Sicherheit her, vor allem der Kinder, bei der Bauphase durch den erhöhten Verkehr durch die Baufahrzeuge?	Die Belange der Verkehrssicherheit während der Bauphase sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>4.1.2 Nutzung einer Baustraße</b>			
2. Werden die MFH zeitgleich wie der Supermarkt gebaut? Evtl. Nutzung einer Baustraße oder Baustelleneinfahrt über das Baugrundstück und keine Nutzung der Spielstraße Am Niederbusch.	Die konkrete Planung der Bauphasen ist nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens, sondern betrifft die Ebene der nachgelagerten Ausführungsplanung.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>4.1.3 Entlastung des Verkehrs</b>			
3. Wie denken Sie über eine mögliche Entlastung des Verkehrs, auch nach der Fertigstellung, wenn die Zufahrt zur Wiesenstraße für den Verkehr freigegeben würde? Dadurch Aufteilung des Verkehrs möglich.	Die Zufahrt zur Wiesenstraße befindet sich außerhalb des Plangebietes und ist somit nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>4.1.4 3D-Zeichnung des Bauvorhabens</b>			
4. Gibt es eventuell eine 3D Zeichnung von dem Bauvorhaben um die Wirkung der Geschoßhöhe auf die Umgebung besser sichtbar zu machen?	Eine 3D- Visualisierung des Planvorhabens ist nicht vorgesehen. Insbesondere im Süden und Westen des Plangebietes bestehen jedoch bereits zum aktuellen Zeitpunkt Nutzungen in zweigeschossiger Bauweise. Zudem handelt es sich bei den Festsetzungen des Bebauungsplans um Maximalwerte, es können ebenfalls	Der Ausschuss beschließt, den Wunsch nach einer 3D-Visualisierung nicht zu berücksichtigen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	Gebäude mit einer niedrigen Gebäudehöhe und Geschossigkeit errichtet werden.		
<b>4.1.5 Verkehrssicherheit im Bereich der Einmündung des Nahversorgers</b>			
5. Wie wird die Verkehrssicherheit im Bereich Eifelstraße Einmündung Supermarkt und Am Niederbusch sicher gestellt? Bau eines Kreisverkehrs oder Zebrastreifens?	Zur Untersuchung der verkehrlichen Wirkung durch die planbedingt erzeugten Kfz-Verkehre wurde ein Fachgutachten (BSV, 2021) erstellt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass sich für den Knotenpunkt Eifelstraße/ Am Niederbusch und für die neue Anbindung Eifelstraße/ Discounter in der vormittäglichen Spitzenstunde die QSV A (sehr gute Verkehrsqualität) ergibt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird an beiden Knotenpunkten die QSV B (gute Verkehrsqualität) erreicht.  Eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Eifelstraße (K 27) ist an beiden Knotenpunkten auf Grund der neuen bzw. zusätzlichen Verkehrsmengen nicht erforderlich.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>4.1.6 Belastbarkeit und Schäden der Anliegerstraße</b>			
6. Ist die Anliegerstraße Am Niederbusch für das erhöhte und belastbare Verkehrsaufkommen ausgelegt? Wer haftet für Folgeschäden?	Auswirkungen auf angrenzende Straßen außerhalb des Plangebietes sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Jedoch hat der Vorhabenträger bereits versichert, dass die Straße Am Niederbusch der Belastung durch temporäre, zusätzliche Baustellenverkehre unbeschadet standhalten kann. Zudem wurde zugesichert, dass vor der ersten Baumaßnahme eine Zustandsbesichtigung sowie eine regelmäßige Bauüberwachung stattfindet. Straßenschäden gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>5 EINWENDER 5</b>			
<b>5.1 Mit Schreiben vom 27.06.2021</b>			
<b>5.1.1 3-D Ansicht des Bauvorhabens</b>			
Ich glaube, es wäre sehr hilfreich, wenn der Planer seine Vorstellungen mal als 3-D- Ansicht veröffentlichen würde, damit allen Beteiligten und	Eine 3D- Visualisierung des Planvorhabens ist nicht vorgesehen. Wesentliche Planungsziele bestehen u.a. in der Wahrung	Der Ausschuss beschließt, den Wunsch	12 Ja-Stimmen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Betroffenen klar wird, um welche Dimensionen es sich bei den geplanten Wohn- und Geschäftsbauten handelt.</p> <p>Außerdem würde die "gestalterisch enorme Wirkung" für den Ortseingang deutlich werden, auch wenn diese Wirkung von Investor, Gemeinde und Planer bisher ja nicht als so maßgebend betrachtet wird.</p>	<p>gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Ausbildung eines harmonischen Übergangs zu den bestehenden Siedlungsstrukturen. Siedlungsstrukturen bestehen nicht nur im Bereich des Wohngebietes Niederbusch, sondern auch im Süden und Westen. In diesen Bereichen sind sowohl eingeschossige als auch zweigeschossige Gebäude zu finden. Ein harmonischer Übergang zu bestehen Siedlungsstrukturen kann somit durch die Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 10,50 erreicht werden. Zudem handelt es sich bei den Festsetzungen des Bebauungsplans um Maximalwerte, es können ebenfalls Gebäude mit einer niedrigen Gebäudehöhe und Geschossigkeit errichtet werden.</p> <p>Eine prägende Wirkung des Plangebietes für den Ortseingang ist weiterhin nicht erkennbar, insbesondere da es sich bei den verfahrensgegenständlichen Flächen nicht um den unmittelbaren, sondern nur den erweiterten Ortseingang handelt.</p>	<p>nach einer 3D-Visualisierung nicht zu berücksichtigen.</p>	<p>4 Enthaltungen</p>
<p><b>5.1.2 Thema „Abbindung der Südstr.“</b></p>			
<p>Zusätzlich möchte ich daran erinnern, dass Sie zugesagt haben, das Thema "Abbindung der Südstr." in einem gesonderten Verfahren aufzunehmen.</p>	<p>Die Abbindung der Südstraße ist nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<p><b>6 EINWENDER 6</b></p>			
<p><b>6.1 Mit Schreiben vom 27.06.2021</b></p>			
<p><b>6.1.1 Gefährliche Verkehrssituation durch hohen Grasbewuchs</b></p>			
<p>anbei erhalten sie unsere Rückmeldung und Anregungen zum Zoom-Meeting für den Bebauungsplan C 13 „Nahversorgung Schlich“.</p>	<p>Die vorgetragenen Belange sind kein Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Gleichwohl würde der beschriebene Konflikt durch den Vollzug des Bebauungsplanes aufgelöst.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Wir bedanken uns nochmal für die Möglichkeit hier als direkt Betroffene frühzeitig involviert zu werden. Bitte bestätigen Sie uns den Erhalt dieser E-Mail samt angehängtem Schreiben.</p> <p>P.S. Es erfreulich, wenn die aktuellen nicht mehr bewirtschafteten Wiesen gemäht werden. Der Gehweg ist streckenweise nur zur Hälfte benutzbar und die Sicht bei der Einmündung in die Eifelstrasse aufgrund des hohen Graswuchses so schlecht, dass insbesondere beim Linksabbiegen gefährliche Verkehrssituationen entstehen.</p>			
<p><b>6.1.2 Anlage 1: Einleitung und Bedankung</b></p>			
<p>zunächst möchten wir uns dafür bedanken, dass sie im Rahmen des zweistufigen Verfahrens und der damit verbundenen frühzeitigen Beteiligung uns direkt betroffenen Anwohnern die Möglichkeit geben, das geplante Vorhaben mitzugestalten. Ich möchte dabei hervorheben, dass unter den Bewohnern des Niederbuschs neben den Häusern Nummer 2, 18 und ggf. 20 wir in Nummer 1 mit unseren beiden Kindern am stärksten von dem Vorhaben betroffen sind.</p> <p>Daher möchte auch betonen, dass mit der aktuell vorgestellten Planung - insbesondere auch der Anordnung der Gebäude sowie der Zufahrtsverlegung auf die Eifelstrasse ein durchaus „akzeptabler“ Entwurf gelungen, welche die maßgeblichen Einwände der letztjährigen Diskussion berücksichtigt. Es gibt jedoch noch diverse Unklarheiten und Bedenken unsererseits, welche ich im Folgenden detailliert erläutern möchte.</p>	<p>Die einleitenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<p><b>6.1.3 Anlage 1: Weitere Ausführungen</b></p>			
<p>Bevor ich auf diese Details eingehe, weisen wir auf unsere allgemeine Erwartungshaltung hin: Sie als verantwortliche Politiker der Gemeinde haben in der Sitzung nochmals erläutert, dass sie eine integrative Allokation des Nahversorgers trotz reeller Alternativen (wie auch in der Sitzung nochmals diskutiert) und dem zu erwartenden höheren verwaltungstechnischen, planerischen als auch sicher monetären Aufwand für den Investor (der Kauf der beiden zusätzlichen Grundstücke an der Eifelstrasse für das Vorhaben ist bereits Fakt), bevorzugen. Damit haben sie konsequenterweise nun auch eine erhöhte Verantwortung zur</p>	<p>Geplant ist ein Vorhaben, bei dem die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung zusätzlicher Wohn- und Einzelhandelsnutzungen geschaffen werden sollen. Gemäß § 11 Abs. 3 Satz 1 BauNVO sind Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe außer in „Kerngebieten“ nur in für sie festgesetzten „Sondergebieten“ zulässig. Da die Schwelle zur Großflächigkeit nicht überschritten werden soll, ist die Festsetzung eines „Kern- oder Sondergebietes“ vorliegend nicht erforderlich. Daher wird als Art der</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, den Forderungen nach zusätzlichen Maßnahmen nicht zu folgen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>„reibungsfreien“ Integration des Vorhabens gegenüber den Bestandsbürgern, insbesondere denen des Niederbuschs.</p> <p>Aus diesem Grund erwarte ich von Ihnen, dass bei der Umsetzung des Vorhabens keine Kompromisse gemacht werden, wenn Maßnahmen zur Minderung der negativen Einflüsse insbesondere durch das Gewerbe und des Verkehrs auf den „Bestandsbürger“ definiert werden. Um hier auf des Begründungsschreiben zu referenzieren; die Vorgabe nach §6 BauNVO „... dienen „Mischgebiete“ dem Wohnen die das Wohnen nicht wesentlich stören, ...“ ist unserer Meinung nach nicht hinreichend. Das Wohnen sollte nach Möglichkeit „gar nicht bzw. nur mit minimalem Einfluss“ gestört werden.</p> <p>Dass sie hierfür auch Maßnahmen unterstützen, welche ggf. über das baurechtlich notwendige hinausgehen, betrachten wir aufgrund der erwähnten Tatsache, dass sie sich seitens der Gemeinde für eine integrative Planung entschieden haben, für eine Selbstverständlichkeit als verantwortliche Gemeindepolitiker.</p> <p>Im Einzelnen weisen auf folgende Maßnahmen hin.</p>	<p>baulichen Nutzung ein „Mischgebiet“ festgesetzt, um eine Mischung aus Wohnen und Einzelhandel zu ermöglichen. Es ist richtig, dass Mischgebiete gemäß § 6 BauNVO dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, dienen. Zur Vermeidung einer Störung des attraktiven Wohnumfeldes wurden die allgemein zulässigen Nutzungen wie Gartenbaubetriebe und Tankstellen sowie die ausnahmsweisen zulässigen Nutzungen wie Vergnügungsstätten (z.B. Bordelle und bordellähnliche Betriebe einschließlich Wohnungsprostitution, Spielhalle, Spielkasinos und Spielbanken, Wettbüros im Sinne eines Gewerbebetriebes, Swingerclubs sowie Nachtbars) durch Festsetzung im Bebauungsplan ausgeschlossen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung zu negativen Auswirkungen auf die Anwohner führt, zumal der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde für die verfahrensgegenständlichen Flächen ohnehin eine Mischnutzung durch die Darstellung von „Gemischten Bauflächen“ vorsieht. Zudem wurden mögliche Beeinträchtigungen im Rahmen von verschiedenen gutachterlichen Untersuchungen geprüft und sofern erforderlich, entsprechende Maßnahmen in die Plankonzeption aufgenommen. Die Ausführungen können somit nicht nachvollzogen werden.</p>		
<p><b>6.1.4 Anlage 1: Lärmemissionen</b></p>			
<p>Lärm- und sonstige Emissionen des Nachversorgers:</p> <p>Die gezeigte Anordnung der Gebäude und insbesondere der Anlieferungszufahrt wirkt sehr widersprüchlich und zeigt, dass auch Herr Schlun um eine gute Planung glaubhaft bemüht ist. Statt einer, wie in der Konferenz erwähnten, potenziellen Drehung des Gebäudekomplexes um 90° vorbehaltlich des Schallschutzgutachtens lege ich Ihnen nahe, im Zweifel eine ausreichende Überdachung der Lieferanfahrt in Erwägung zu ziehen. Damit werden gleichen auch die Lärmemissionen des Entladevorgangs minimiert. Des Weiteren muss es ungeachtet des Ergebnisses des Gutachtens eine klare Regelung der Anlieferzeiten zu Gunsten der</p>	<p>Hinsichtlich immissionschutzrechtlicher Belange wurde ein schalltechnisches Prognosegutachten erstellt (Graner + Partner Ingenieure, 2021). Demnach werden die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm durch den planbedingten Gewerbelärm an allen Stellen der Nachbarschaft unterschritten. Auf der Grundlage der schalltechnischen Prognose ist die Umsetzung der vom Eingebener vorgetragenen Maßnahmen nicht erforderlich (vgl. hierzu auch Nr. 1.1.1). Die Umsetzung freiwilliger Maßnahmen obliegt dem Vorhabenträger bzw. dem späteren Betreiber und wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht in Frage gestellt.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Anlieger geben (7 Uhr bis 20 Uhr) geben. Spätere Abweichungen müssen entsprechend gehandelt werden. Hier möchte Ihnen auch einen konstruktiven Vorschlag unterbreiten, welcher sich mindestens mittelfristig in einer modernen, Umwelt bewussten Gemeinde umsetzen ließe: Batterieelektrisch betriebene Lkw prädestiniert für den regionalen Lieferverkehr sind spätestens ab 2022 von diversen Herstellern verfügbar. Diese sind besonders leise im Rangierbetrieb als auch im Leerlauf beim Betrieb der Nebenaggregate. Gleiches trifft auch für in der Entwicklung befindlichen Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw zu. Einem Kreis und einer Gemeinde, welche erfreulicherweise stark die alternativen Antriebe unterstützten, könnten ihren Anspruch darin untermauern, in naher Zukunft die Belieferung integrierter Nahversorger ausschließlich durch derart Geräusch- und Emissionsreduzierte Lieferfahrzeuge zu erlauben. Gerne halte ich Sie zur Verfügbarkeit, solcher Fahrzeuge auf dem Laufenden.</p> <p>Auf der Parkfläche, der Zuwegung ins Geschäft und bei der Beschaffung der Einkaufswagen sollten entsprechend Geräusch mindernde Technologien zum Einsatz kommen (z.B. Asphalt statt Pflaster, „leise“ Laufrollen, etc.). Eine Abschirmung mittels Zauns und Wall insbesondere gegenüber der Bebauung Am Niederbusch 2 sollte selbstverständlich sein. Gleichzeitig ist dazu auch eine kluge Unterbringung der Altglascontainer möglich (siehe auch Kapitel Verkehr).</p>	<p>Regelungen zu Lieferzeiten, der Einsatz von elektrischen Lieferwagen sowie die Positionierung der Altglascontainer sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens und können durch einen Bebauungsplan auch nicht geregelt werden.</p>		
<b>6.1.5 Anlage 1: Licht- und Geruchsemissionen</b>			
<p>Lichtemissionen durch nachts aktive Reklame sind nicht nur störend, sondern auch aus umweltgesichtspunkten in keiner Weise mehr zeitgemäß und müssen unterbunden werden. Dass von den Abfallcontainern des Nahversorgers keine bemerkbare Geruchsemission ausgeht, betrachte ich an dieser Stelle als lösbare Aufgabe.</p>	<p>Eine Beachtung der vom Eingeber vorgetragene Belange ist im Rahmen der durch den Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen möglich und stellt die Vollziehbarkeit der Planung in keinem Fall in Frage. Das Erfordernis zur Umsetzung diesbezüglicher Maßnahmen wird im Rahmen des nachgelagerten Genehmigungsverfahren untersucht. Sollte ein Erfordernis erkennbar sein, ist damit zu rechnen, dass entsprechende Auflagen in die Baugenehmigung aufgenommen werden.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregungen zu Licht- und Geruchsemissionen zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>6.1.6 Anlage 1: Hohes Verkehrsaufkommen</b>			
<p>Verkehr in Bezug auf den Nahversorger und das Wohnnutzgebiet:</p>	<p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Wirkung durch die planbedingt erzeugten Kfz-Verkehre wurde ein Fachgutachten (BSV,</p>	<p>Der Ausschuss beschließt,</p>	<p>12 Ja-Stimmen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Wie bereits erwähnt ist, ist Herrn Schlun und den Planern mit der Zuweisung über die Eifelstrasse in dem vorliegenden Entwurf bereits ein entscheidender Schritt zu einer verkehrssicheren Anfahrt des Nahversorgers gelungen, was wir ausdrücklich begrüßen. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es noch weitere Herausforderungen zur sicheren An- und Abfahrt sowohl der Kunden als auch der Anlieferer und - weil direkt daneben gelegen - die Ein- und Ausfahrt in den Niederbusch zu lösen gilt.</p> <p>Mit Blick auf das hohe Verkehrsaufkommen insbesondere zu den bekannten Stoßzeiten in Kombination mit oft überhöhten Geschwindigkeiten auf der Eifelstrasse aufgrund der Nähe zum Ortsausgang liegt nahe, dass sich bei vermehrtem Abbiege-Verkehr insbesondere durch Linksabbieger auf und vom Gelände des Nahversorgers dieser Bereich der Eifelstrasse höchstwahrscheinlich zu einem neuen Unfallschwerpunkte entwickeln, wenn nicht entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.</p>	<p>2021) erstellt. Die Berechnung der Verkehrserzeugung für die geplanten Wohn-einheiten ergab ein Verkehrsaufkommen von täglich 356 Kfz-Fahrten. Die Einzelhandelsnutzungen erzeugen täglich weitere 1.194 Kfz-Fahrten. Dieser zusätzliche Verkehr wurde ausgehend von der Verkehrsbelastung in der Analyse und dem Erschließungskonzept für die Prognose anteilig zu den Spitzenstunden auf das Straßennetz umgelegt. Es zeigt sich, dass sich für den Knotenpunkt Eifelstraße/ Am Niederbusch und für die neue Anbindung Eifelstraße/ Discounter in der vormittäglichen Spitzenstunde die QSV A (sehr gute Verkehrsqualität) ergibt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird an beiden Knotenpunkten die QSV B (gute Verkehrsqualität) erreicht.</p> <p>Eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Eifelstraße (K 27) ist an beiden Knotenpunkten auf Grund der neuen bzw. zusätzlichen Verkehrsmengen nicht erforderlich.</p> <p>Auf Grundlage der Ergebnisse bestehen aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken gegen die geplante Bebauung mit insgesamt 100 Wohneinheiten und der vorgesehenen Einzelhandelsnutzung. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann verträglich abgewickelt werden.</p> <p>Die Entstehung eines neuen Unfallschwerpunktes ist durch das Planvorhaben nicht zu erwarten.</p>	<p>Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>4 Enthaltungen</p>
<p><b>6.1.7 Anlage 1: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</b></p>			
<p>Hierbei ist insbesondere die Herstellung eines sicheren Schulwegs/Weg zur Haltestelle für die vielen Kinder des Niederbuschs bzw. Eifelstrasse von großer Bedeutung. Bisher wurden zu unserem Bedauern keine Maßnahmen hierzu aufgezeigt. Wir erwarten hierzu beispielsweise die Absenkung der Durchfahrtsgeschwindigkeit nach Ortseintritt auf 30km/h, Zebrastreifen und ggf. zusätzliche Linksabbiegerspuren. Alternative Konzepte diskutieren wir selbstverständlich auch gerne.</p> <p>Als Nebeneffekt einer geeigneten Planung lässt unserer Meinung nach hierdurch der Anlieferverkehr schneller und sicherer machen. Auch wenn ich kein Berufskraftfahrer bin [REDACTED], bewege im Rahmen meiner</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Untersuchung des Verkehrs in Form eines Fachgutachtens zeigt, dass die planbedingt erzeugten Verkehre verträglich abgewickelt werden können (vgl. Nr. 6.1.6). Darüberhinausgehende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Zebrastreifen u.ä. betreffen nicht das aktuelle Bauleitplanverfahren und können auch nicht über einen Bebauungsplan geregelt werden. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen einer Umsetzung entsprechender Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
beruflichen Tätigkeit regelmäßig Sattelzugmaschinen und weiß daher sehr genau um Herausforderungen bzw. Ängste, wie z.B. ein Kind im toten Winkel, der Fahrer; diesem planerischen zu begegnen kommt folgerichtig alle Beteiligten zugute.	Ebenen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung jedoch nicht entgegen.		
<b>6.1.8 Anlage 1: Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit</b>			
<p>Zu der zu erwartenden Verkehrssituation in der Strassenausfahrt „Am Niederbusch“ in die „Eifelstrasse“ selbst nehmen sie bitte zunächst Folgendes zur Kenntnis: Die Ausfahrt ist praktisch einspurig und zusätzlich durch den Einbiegeverkehr seitens des Parkplatz Volksbank geprägt; dies führt bereits heute zu komplexen bzw. teilweise gefährlichen Verkehrssituationen inkl. Rückstau in den Niederbusch hinein. Es kommt hinzu, dass trotz Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich regelmäßig die erlaubte Schrittgeschwindigkeit deutlich überschritten wird; dies betrifft nicht nur den Lieferverkehr, sondern enttäuschender Weise auch viele Bewohner des Niederbuschs. Da wir dies aus nächster Nähe täglich beobachten können, werden auf Bedarf gerne Beispiele hierzu beigelegt. Im Zuge der Erweiterung der Wohnbebauung und des damit weiter steigenden Verkehrsaufkommens sind geeignete Maßnahmen zum Einen für die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und zum Anderen zur Verteilung des Verkehrsflusses vorzusehen.</p> <p>Zu erstem ist klar erkennen, dass sich die aktuellen Schwellen auf der „Hauptstrasse“ des Niederbusch mit einer Höhe von nur 2cm als vollkommen unwirksam vor allem gegenüber den immer weiterverbreiteten SUVs erweisen. Diesem kann nur höhere Schwellen, wie sie in den ersten beiden Stichen zu finden sind und/oder ähnlich wirkenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen entgegenwirken. Dies gilt selbstverständlich gleichermaßen für die Straße in das neue Wohngebiet.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass die planbedingt erzeugten Verkehre verträglich und sicher abgewickelt werden können (vgl. dazu 6.1.6). Die Einhaltung bestehender Verkehrsregeln oder verkehrsberuhigende Maßnahmen sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens und können auch nicht über einen Bebauungsplan geregelt werden. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen jedoch nicht entgegen.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>6.1.9 Anlage 1: Hohe Attraktivität für Pendler</b>			
Zum absoluten Anstieg des Verkehrsaufkommens widersprechen die in der Sitzung geteilten Einschätzungen deutlich. Zum Glück für die Gemeinde und auch uns Anwohner ist der Niederbusch durch eine sehr attraktive Lage gekennzeichnet, welche entsprechende Preise erzielen lässt. Wie Herr Schlun selbst auf der Bauausschusssitzung am 25.03.21 erwähnt	Ob ein Haushalt ein oder zwei PKWs besitzen und die Nutzung von moderneren/elektronischen Fahrzeugen zunehmen wird, ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens und kann ebenfalls nicht durch dieses geregelt werden. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurden zur Abschätzung des	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>hat, existieren bereits volle Listen mit potenziellen Käufern bzw. Mietern. Insbesondere die hohe Attraktivität für Pendler als Mittelpunkt zwischen Aachen und Köln, lässt den Schluss zu, dass viele Haushalte weiterhin über ein oder mehrere Pkw verfügen werden; da ist aller Voraussicht nach auch vielfach um überdurchschnittlich solvente neue Bewohner handelt (Ausnahme ggf. die Einheiten für sozialen Wohnungsbau), kann evtl. noch der Schluss gezogen werden, dass sich um modernere und ggf. mehr elektrische Fahrzeuge handeln wird, während eine deutliche Reduzierung der Fahrzeugquote pro Einwohner im ländlichen Bereich wie Schlich sicher nicht zu erwarten ist.</p>	<p>Verkehrsaufkommens abgeleitete Werte aus der einschlägigen Literatur und eigenen Untersuchungen verwendet. Die wesentlichen Mobilitätskenngrößen der Langerweher Wohnbevölkerung wurden aus den Ergebnissen der aktuellen MiD (Mobilität in Deutschland) von 2017 für den Raumtyp „Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum“ übernommen. Bei einer spezifischen Bewohnerdichte von 2,2 Bewohnern je Wohneinheit ergeben sich für die Wohnnutzung insgesamt rund 220 Bewohner. Mit den Mobilitätsangaben nach Tabelle 1 erzeugen die Bewohner täglich 770 Wege, davon werden 96 Wege mit Start und Ziel außerhalb des Plangebiets durchgeführt. Mit dem Ansatz des MIV-Anteils und dem Pkw-Besetzungsgrad erzeugen die Bewohner 316 Kfz-Fahrten im Ziel und Quellverkehr.</p> <p>Der Besucherverkehr wird mit 5 % aller Wege der Bewohner abgeschätzt. Mit den Mobilitätskenngrößen nach Tabelle 1 erzeugen die Besucher zusätzlich 18 Kfz-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr.</p> <p>Der Wirtschaftsverkehr kann mit 0,1 Fahrten je Bewohner abgeschätzt werden. 15 % der Fahrten im Wirtschaftsverkehr sind dem Schwerverkehr mit Lkw &gt; 3,5 t zuzuordnen. Mit den angesetzten Kennwerten ergeben sich werktäglich 22 Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr; hiervon werden 4 Fahrten mit Lkw &gt; 3,5 t durchgeführt.</p> <p>Insgesamt ist auf Basis der Planungen mit einem Verkehrsaufkommen durch die Wohnnutzung von 356 Kfz-Fahrten je Normalwerktag zu rechnen, d. h. 178 Kfz/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr.</p>		
<p><b>6.1.10 Anlage 1: Verkehrsgutachten erforderlich</b></p>			
<p>Daher ist in einem ersten Schritt eine sachkundige Prüfung mittels Gutachten notwendig, die beurteilt, ob eine Belastung der „quasi einspurigen“ Ein- und Ausfahrt sowie im Allgemeinen des verkehrsberuhigten Bereichs im ersten und zweiten Stich mit weiteren 80 oder mehr Pkw zulässig und ausreichend verkehrssicher ist. Lassen sie uns bereits hier einwerfen, dass eine statistische Erhebung zum Verkehrsaufkommen zur</p>	<p>Der Stellungnahme wurde gefolgt. Ein Verkehrsgutachten wurde zwischenzeitlich erstellt (vgl. Nr. 6.1.6). Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von täglich 356 Kfz-Fahrten sowie durch den Nahversorger verursacht täglich 1.194 Kfz-Fahrten.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zu berücksichtigen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>aktuellen Zeit aufgrund der Corona-Effekte nicht repräsentativ ist und diverser, robuster Korrekturen nach oben Bedarf; eine detaillierte Darstellung wie und auf welcher Zahlenbasis ein derartiges Gutachten angefertigt wird, ist daher entscheidend.</p>	<p>Für die Knotenpunkte wurden die Nachweise der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen durchgeführt. Demnach ist davon auszugehen, dass mit den zusätzlichen Kfz-Verkehren des Planvorhabens an dem bereits vorhandenen Knotenpunkt der Eifelstraße und der Straße Am Niederbusch sowie der geplanten Anbindung des Nahversorgers an die Eifelstraße eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität zu erwarten ist. Insofern sind weitere Maßnahmen bezüglich des Straßenverkehrs nicht erforderlich.</p>		
<p><b>6.1.11 Anlage 1: Verzweigung des Verkehrsaufkommens</b></p>			
<p>In zweiten Schritt muss außerdem eine Verzweigung des hohen Verkehrsaufkommens am Niederbusch aufgenommen werden. Uns ist bestens bewußt, dass wir auch hiermit ihrer Aussage aus der Sitzung widersprechen, die Anbindung einer der potenziellen Strassen Süd- oder Wiesenstrasse für den Niederbusch in Erwägung zu ziehen. Den bisherigen Ausschluss dieser Option halten wir aus folgenden Gründen für nicht verantwortlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine weiterer Verkehrsabfluss aus dem Niederbusch vermindert deutlich die bereits beschriebenen Gefahren an der Einmündung zur Eifelstrasse</li> <li>2. Rückstaus aus dem Einmündungsbereich der Eifelstrasse werden vermindert oder gar vermindern; dies vermindert die direkten Emissionen als den Kraftstoffverbrauch der durchfahrenden Fahrzeuge</li> <li>3. Der Bereich um den Nahversorger wird bereits stärker durch den Kundenverkehr mit Lärm und Abgasemissionen belastet.</li> <li>4. Für viele Bewohner aus den nördlichen/hinteren Teil des Niederbuschs ergeben sich kurze Fahrtwege; wiederum mit positiver Wirkung auf Schadstoffe, Verbrauch, Lärm (hierzu sei erwähnt, dass insbesondere elektrisch betriebene Fahrzeug aufgrund des höheren Fahrzeuggewichts und stärkerem Null-Drehmoment vor allem beim Anfahren signifikant mehr Feinstaub</li> </ol>	<p>Der Nachweis, dass die durch das geplante Vorhaben erzeugten Verkehre verträglich und verkehrssicher abgewickelt werden können, wurde erbracht (vgl. hierzu 6.1.7 und 6.1.10 und). Darüberhinausgehende Untersuchungen im Bereich der Süd- oder Wiesenstraße sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>generieren; also auch nicht komplett Schadstoff frei sind; guter rückstaufreier Verkehrsfluss ist also weiterhin zielführend).</p> <p>5. Im Sinne einer verantwortlichen und vorrausschauenden Politik sollte das Interesse der Gemeinde auch darin liegen, die Belastungen durch das Bauvorhaben so gut wie möglich auf die Bürger zu verteilen; Stichwort: Geteiltes Leid ist halbes Leid.</p>			
<b>6.1.12 Anlage 1: Durchfahrtsstraße</b>			
<p>Der potenziellen Sorge, dass sich dann der Niederbusch zur Durchfahrtsstraße entwickelt, können wir Ihnen direkt mit einem praktischen Beispiel begegnen: Die bereits angesprochenen und ohnehin notwendigen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen nur ausreichend wirksam ausgeführt werden. Dies ist bestens durch die neu installierten Bremschwellen in der Ortsmitte D'horn nachvollziehbar. Uns ist niemand bekannt, dort noch freiwillig entlangfährt. Wir gehen davon aus, dass dies auch die dortigen Anwohner positiv bestätigen können.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, betreffen jedoch nicht das aktuelle Bauleitplanverfahren.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>6.1.13 Anlage 1: Altglas- und Altkleidercontainer</b>			
<p>Abschließend haben wir die Bitte auch die Platzierung der Altglas- und Altkleidercontainer mit in die Planung einzubeziehen. Durch das regelmäßige Parken vor den Containern wird die Straße Am Niederbusch an der Einmündung zur Eifelstraße zusätzlich verengt. Auf die Folgen &amp; Gefahren hatten wir bereits hingewiesen. Eine umsichtige Neuplanung kann dies bestimmt berücksichtigen, in dem die Container ggf. auch nur über Parkplatz erreichbar sind. Damit sind die Einwurf-Zeiten automatisch auf die Öffnungszeiten beschränkt</p>	<p>Die Belange hinsichtlich der Platzierung der Altglas- und Altkleidercontainer ist nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen einer Umsetzung entsprechender Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden Ebenen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung jedoch nicht entgegen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>6.1.14 Baustellenverkehr und Straßenschäden</b>			
<p>Baustellenverkehr und Straßenschäden</p> <p>Wie bereits von Herrn Andrä auf der Bauausschusssitzung am 25.03.21 angeregt, kann durch eine entsprechende Reihenfolge bei der Erschließung und Bebauung des Areals die Belastung der Straße Am Niederbusch durch Baufahrzeuge verhindert bzw. zumindest stark verringert werden. Darüber hinaus schlagen wir vor, da Herr Schlun ebenfalls in der der</p>	<p>Auswirkungen auf angrenzende Straßen außerhalb des Plangebietes sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Jedoch hat der Vorhabenträger bereits versichert, dass die Straße Am Niederbusch der Belastung durch temporäre, zusätzliche Baustellenverkehre unbeschadet standhalten kann. Zudem wurde zugesichert, dass vor der ersten Baumaßnahme eine</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Bauausschusitzung am 25.03.21 erklärt hat, dass er die Straßen Am Niederbusch gebaut hat und daher bestätigen kann, dass sie dem Bauverkehr standhalten, ihn entsprechend haftbar für dennoch - auch sehr unwahrscheinliche - Schäden zu machen. Herr Schlun kennt das Risiko bestens, so man durchaus eine Gewährleistung über die Standard-Periode hinaus zum Schutz der Anwohner ansetzen sollte. Vorschlag unsererseits: 15 Jahre.</p>	<p>Zustandsbesichtigung sowie eine regelmäßige Bauüberwachung stattfindet. Straßenschäden gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.</p>		
<p><b>6.1.15 Keine Verringerung des Verkehrsaufkommens</b></p>			
<p>Sonstiges: Abschließend möchten wir auf weitere Aspekte durch den Bau des Nahversorgers hinweisen. Erstens wird ein Großteil der Nahversorgung weiterhin aus den bereits existierenden Supermärkten erfolgen, da sich den 800m<sup>2</sup> kein Vollsortimenter ansiedeln kann. Eine deutliche Verringerung des Verkehrsaufkommens kann daher nicht erwartet werden.</p>	<p>Es ist richtig, dass innerhalb des Plangebietes kein Vollsortimenter, sondern ein nicht-großflächiger Nahversorgungsmarkt entstehen soll. Dennoch kann durch die Errichtung eines Marktes mit einer maximalen VK von 800 m<sup>2</sup> das akute Versorgungsdefizit der Ortslage ausgeglichen werden. Somit ist davon auszugehen, dass zumindest die kleineren Einkäufe zukünftig vor Ort getätigt werden können. Einige weniger mobile Anwohner werden ihre Einkäufe ggf. sogar vollständig im neu entstehenden Nahversorgungsmarkt erledigen. Insofern wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehre zu Einkaufsmöglichkeiten in anderen Ortslagen verringern werden. Dennoch führt die Ansiedlung des Marktes zu der Entstehung von Kundenverkehren innerhalb der Ortschaft. Die Verträglichkeit wurden ihm Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung geprüft (BSV, 2021). Im Ergebnis zeigt sich, dass sich für den Knotenpunkt Eifelstraße/ Am Niederbusch und für die neue Anbindung Eifelstraße/ Discounter in der vormittäglichen Spitzenstunde die QSV A (sehr gute Verkehrsqualität) ergibt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird an beiden Knotenpunkten die QSV B (gute Verkehrsqualität) erreicht.</p> <p>Eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Eifelstraße (K 27) ist an beiden Knotenpunkten auf Grund der neuen bzw. zusätzlichen Verkehrsmengen nicht erforderlich.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>6.1.16 Verlagerung der Bäckerei</b>			
<p>Zweitens wird die Verlagerung der Bäckerei weiter aus dem Ortskern heraus die Erreichbarkeit für viele ältere Bewohner Schlichs verschlechtern wird (wir nehmen an dieser Stelle an, dass die aktuelle Bäckerei geschlossen wird) während die vielen jüngere Bewohner des Niederbuschs selbstverständlich begrüßen.</p>	<p>Inwiefern eine Schließung der aktuell bestehenden Bäckerei vorgesehen ist, kann nicht beurteilt werden und ist zudem kein Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>6.1.17 Erschließung als reines Wohngebiet</b>			
<p>Drittens wollen nochmal darauf hinweisen, dass auch Herr Schlun erwähnte, dass eine Erschließung als reines Wohngebiet deutlich unkomplizierter und wahrscheinlich auch kostengünstiger wäre. Angesichts mit der sehr hohen Nachfrage nach Wohneigentum im Langerwehe und konkret auch Schlich, was wir aus unserem privaten Umfeld auch belegen können, sollte sich der Bauausschuss als auch die Gemeindeleitung nochmals fragen, ob hier die richtigen Prioritäten gesetzt sind. Die „Verschwendung“ von wertvollem Wohnland für einen evtl. grenzwertig wirtschaftlich operierenden Nahversorger, sollte nochmal auf den Prüfstand.</p> <p>Schlussbemerkung:</p> <p>Unabhängig den von uns formulierten Anmerkungen und Sorgen möchten wir klar signalisieren, dass wir jederzeit gerne zu einer gemeinsamen, gemeinverträglichen Lösung bzgl. des Vorhabens beitragen wollen. Die vielen Vorschläge sollten die unsere Dialogbereitschaft untermauern.</p>	<p>Eine Umsetzung des Planvorhabens als „Reines Wohngebiet“ oder „Allgemeines Wohngebiet“ wäre zwar grundsätzlich denkbar, allerdings sind die Umgebungsnutzungen insbesondere in den südlich und westlich angrenzenden Gebieten ebenfalls durch eine Durchmischung geprägt. Der aktuell rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet zudem als „Gemischte Baufläche“ dar.</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplan kann bereits unter Berücksichtigung der bisherigen Plankonzeption im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt werden. Drüber hinausgehende Verfahrenserleichterung wären auch bei Verzicht auf die Einzelhandelsnutzungen nicht zu erwarten.</p> <p>Im Hinblick auf das nachgelagerte Genehmigungsverfahren ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den geplanten Wohnnutzungen voraussichtlich um Mehrfamilienhäuser handeln wird. Es ist zu erwarten, dass deren Genehmigung ein formelles Baugenehmigungsverfahren voraussetzt und ein Freistellungsverfahren nicht zur Verfügung steht. Insofern würde der Verzicht auf die geplante Einzelhandelsnutzung auch auf der Genehmigungsebene zu keiner weiteren Verfahrenserleichterung führen.</p> <p>Zudem besteht für die Ortslage Schlich ein Versorgungsdefizit. In der Ortslage Schlich sind bis auf eine Bäckerei keine Nahversorgungsmöglichkeiten gegeben (BBE, 2019, S. 51). Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Gemeinde wird daher empfohlen, im gesamten Gemeindegebiet, insbesondere in der</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregung zur Abwägung der Nutzungsansprüche zu berücksichtigen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	<p>Ortslage Schlich, neue Einzelhandelsstandorte zu schaffen. Durch die Schaffung eines neuen Einzelhandelsstandortes in der Ortslage Schlich könnte dem Angebotsdefizit entgegengewirkt werden. Ebenso könnte dem Grundsatz 6.1-3 „Dezentrale Konzentration“ des LEP NRW gefolgt werden.</p> <p>Darüber hinaus sieht das vorliegende Planungskonzept eine verdichtete Wohnbebauung in Form von Mehrfamilienhäusern vor, wobei mindestens 20 % der Wohnungen so auszugestaltet sind, dass sie mit Mitteln des geförderten Wohnungsbaus gefördert werden könnten. Auf diese Weise kann ein attraktives und umfangreiches Wohnraumangebot bereitgestellt werden, ohne auf eine Sicherung der Nahversorgung zu verzichten.</p> <p>Zusammenfassend ist die geforderte, intensive Abwägung zwischen den Nutzungsansprüchen Wohnen und Einzelhandel erfolgt und die vorgetragenen Belange können ohne Anpassung der Plankonzeption berücksichtigt werden.</p>		
<p><b>7 EINWENDER 7</b></p>			
<p><b>7.1 Mit Schreiben vom 14.06.2021</b></p>			
<p><b>7.1.1 Einleitung und Bedankung</b></p>			
<p>da uns der Bebauungsplan C13 „Nahversorgung Schlich“ als Anwohner in direkter Nachbarschaft zum Planungsgrundstück unmittelbar betrifft, möchten wir Sie bitten, unsere Bedenken bezüglich der geplanten Bauvorhaben zur Kenntnis zu nehmen und bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Zunächst einmal sind wir sehr erleichtert, dass die Zufahrt zu dem geplanten Supermarkt nicht, wie ursprünglich angedacht, über den verkehrsberuhigten Bereich „Am Niederbusch“, sondern über die Eifelstraße erfolgen wird. Hierfür sind wir sehr dankbar.</p> <p>Nichtsdestotrotz beschäftigen uns als direkte Anwohner weitere Fragen und Sorgen bezüglich des Bauvorhabens, die wir Ihnen im Folgenden</p>	<p>Die einleitenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
darlegen möchten, mit der Bitte um Berücksichtigung in der weiteren Planungsphase:			
<b>7.1.2 Frequentierung des Nahversorgers</b>			
<p>1.) Aufgrund des großen Angebotes an Supermärkten in Langerwehe (Lidl, Aldi, Rewe, Norma und Edeka), dem Trend mit dem Auto einkaufen zu fahren, oft auf dem Weg zur Arbeit oder auf dem Heimweg, und auch dem Trend zu größeren Einkäufen, die wiederum ohne Auto nur sehr umständlich nach Hause zu befördern sind, machen wir uns Gedanken, ob ein einzelner Supermarkt in Schlich überhaupt ausreichend von der Bevölkerung angenommen wird.</p> <p>Sollte dieser Supermarkt nicht von ausreichend Kundschaft frequentiert werden, steht möglicherweise in einigen Jahren das Supermarktgebäude leer, was zu anderen Nutzungszwecken in der Regel nur schwer zu vermieten ist.</p> <p>Die Synergieeffekte, die die räumliche Nähe von Vollsortimenter und Discounter in Langerwehe bietet, sind in Schlich bei einem einzelnen Supermarkt nicht zu erwarten. Um einen „Wocheneinkauf“ zu erledigen, wird oftmals sowohl bei einem Vollsortimenter als auch bei einem Discounter eingekauft. Somit bietet es sich aus unserer Sicht auch weiterhin für die Bewohner aus der unmittelbaren Umgebung des Supermarktes in Schlich an, einen „Wocheneinkauf“ in Langerwehe zu erledigen und allenfalls kurzfristig benötigte oder vergessenen einzelne Produkte wohnortnah und möglicherweise auch fußläufig einzukaufen.</p> <p>Zudem würde die erneut beantragte Abbindung der K27 zwischen Derichsweiler und Schlich zu einer Reduktion des Durchgangsverkehrs und somit ggf. auch zu einer Reduktion der Kundschaft des geplanten Supermarktes führen.</p> <p>Zusammenfassend befürchten wir eine nicht ausreichende Frequentierung des Supermarktes, die im schlimmsten Fall zur Schließung führen und ein leerstehendes Supermarktgebäude zur Folge haben könnte.</p> <p>Wir bitten Sie, unsere Bedenken bei Ihrer weiteren Planung zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Einzelhandelssituation in Langerwehe wurde im Rahmen eines Fachgutachtens untersucht (BBE, 2019). Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass die Ortslage Schlich bzw. der gesamte östliche Teilbereich der Gemeinde mit Nahversorgungsangeboten unterversorgt ist. Gemäß dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Gemeinde hat dies hohe Kaufkraftabflüsse zur Folge. Ein Bedarf an einem ergänzenden Lebensmittelmarkt konnte im Rahmen der Untersuchungen eindeutig nachgewiesen werden. Auch der gewählte Standort stellt den gutachterlich bevorzugten Standort für die geplanten Nahversorgungsmarkt dar, da dieser siedlungsintegriert und verkehrsgünstig gelegen ist. Auch die Lage innerhalb des regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereich, die Nähe zum Ortskern sowie die gute ÖPNV-Anbindung sprechen für die Umsetzung des geplanten Vorhabens auf den verfahrensgegenständlichen Flächen.</p> <p>Durch die Errichtung eines Marktes mit einer maximalen VK von 800 m<sup>2</sup> kann das akute Versorgungsdefizit der östlichen Ortslagen der Gemeinde Langerwehe ausgeglichen werden. Somit ist davon auszugehen, dass zumindest die kleineren Einkäufe zukünftig vor Ort getätigt werden können. Einige weniger mobile Anwohner werden ihre Einkäufe ggf. sogar vollständig im neu entstehenden Nahversorgungsmarkt erledigen.</p> <p>Ob die Abbindung der K27 tatsächlich umgesetzt wird oder wann dies erfolgen soll, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Somit kann nur von den aktuellen Gegebenheiten ausgegangen werden. Insofern ist nicht dazu auszugehen, dass der geplante Markt nicht ausreichend frequentiert wird.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, dem Hinweis zum Bedarf nach der geplanten Nutzung nicht zu folgen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>7.1.3 Bewahrung des ländlichen Charakters</b>			
<p>2) Bezüglich der weiterhin geplanten Wohnhäuser (9 Wohnhäuser mit jeweils bis zu 9 Wohneinheiten) fürchten wir, dass der ländliche Charakter unseres Dorfes, für den wir uns beim Kauf unseres Hauses explizit entschieden haben, verloren geht. Einer Wohnbebauung, auch der Errichtung von Mehrfamilienhäusern, steht aus unserer Sicht nichts im Wege. Allerdings erscheinen uns 9 Wohneinheiten pro Gebäude bei neun geplanten Gebäuden (also 81 Wohnungen) neben dem Supermarkt als eine zu dichte Besiedlung für den dörflichen Charakter von Schlich, zumal diese hohe Konzentration von Wohneinheiten räumlich sehr punktuell erfolgen wird. Die Häuser im Umkreis haben unserer Kenntnis nach maximal 6 Wohneinheiten pro Gebäude. Zudem wären bei 81 Wohneinheiten auch entsprechend viele zusätzliche Autos zu erwarten, die den verkehrsberuhigten Bereich Richtung Eifelstraße passieren müssen und somit zu einer möglichen Überlastung der Straße „Am Niederbusch“ und einer möglichen Einschränkung der Sicherheit unserer Kinder auf dem Schulweg (siehe Punkt 3), führen werden.</p> <p>Wir möchten Sie daher bitten, zumindest 50% der geplanten Wohngebäude auf 6 Wohneinheiten/Gebäude zu begrenzen, um den bewusst ländlich und familiär gewählten Charakter des Baugebiets „Am Niederbusch“ zu erhalten und nicht durch ein eher städtisch anmutendes und dicht besiedeltes Baugebiet, incl. Supermarkt, das ebenfalls über den verkehrsberuhigten Bereich an die Eifelstraße angebunden ist, zu zerstören.</p> <p>Wir möchten noch einmal betonen, dass es für uns als Familien mit meist mehreren, auch noch kleinen Kindern im Kindergarten- und Grundschulalter (im ersten Stich des Wohngebietes „Am Niederbusch“ leben mind. 25 Kinder) ein entscheidendes Auswahlkriterium für die Wahl unseres Wohnortes war und ist, dass unsere Kinder sich verhältnismäßig sicher im verkehrsberuhigten Bereich bewegen können. Dies sehen wir durch die Vielzahl an geplanten Wohneinheiten und das damit zwangsläufig verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen in Gefahr.</p>	<p>Wesentliche Planungsziele bestehen u.a. in der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Ausbildung eines harmonischen Übergangs zu den bestehenden Siedlungsstrukturen. Siedlungsstrukturen bestehen nicht nur im Bereich des Wohngebietes Niederbusch, sondern auch im Süden und Westen. In diesen Bereichen sind sowohl eingeschossige als auch zweigeschossige Gebäude zu finden. Ein harmonischer Übergang zu bestehen Siedlungsstrukturen kann somit durch die Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 10,50 erreicht werden. Im Hinblick auf den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen, werden im Bereich der Wohnnutzungen Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Auf diese Weise kann einem übermäßigen Flächenverbrauch entgegengewirkt werden und vergleichsweise viel Wohnraum auf einer vergleichsweise geringen Fläche geschaffen werden.</p> <p>Der Bedarf an Baugrundstücken aber auch an Wohnungen ist in der Gemeinde Langerwehe enorm hoch. Neuer Wohnraum im Mietwohnungssektor dient zur Abdeckung des Bedarfs. Zudem stellen 9 Wohneinheiten pro Gebäude eine zukunftssträchtige Bauweise dar.</p> <p>Der Nahversorger ist nach Anpassung des Plankonzeptes für den motorisierten Verkehr allein über die Eifelstraße zu erreichen. Lediglich ein Fuß- und Radweg besteht als Verbindungsmöglichkeit der östlich bestehenden Wohnbebauungen zum Nahversorger.</p> <p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Wirkung durch die planbedingt erzeugten Kfz-Verkehre wurde ein Fachgutachten (BSV, 2021) erstellt. Die Berechnung der Verkehrserzeugung für die geplanten Wohn-einheiten ergab ein Verkehrsaufkommen von täglich 356 Kfz-Fahrten. Die Einzelhandelsnutzungen erzeugen täglich weitere 1.194 Kfz-Fahrten. Dieser zusätzliche Verkehr wurde ausgehend von der Verkehrsbelastung in der Analyse und</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, dem Wunsch zur Reduktion der Wohneinheiten nicht zu folgen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	<p>dem Erschließungskonzept für die Prognose anteilig zu den Spitzenstunden auf das Straßennetz umgelegt. Es zeigt sich, dass sich für den Knotenpunkt Eifelstraße/ Am Niederbusch und für die neue Anbindung Eifelstraße/ Discounter in der vormittäglichen Spitzenstunde die QSV A (sehr gute Verkehrsqualität) ergibt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird an beiden Knotenpunkten die QSV B (gute Verkehrsqualität) erreicht.</p> <p>Eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Eifelstraße (K 27) ist an beiden Knotenpunkten auf Grund der neuen bzw. zusätzlichen Verkehrsmengen nicht erforderlich.</p> <p>Auf Grundlage der Ergebnisse bestehen aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken gegen die geplante Bebauung mit insgesamt 100 Wohneinheiten und der vorgesehenen Einzelhandelsnutzung. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann verträglich abgewickelt werden.</p> <p>Es ist nicht davon auszugehen, dass die zusätzlichen Verkehre zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit beitragen.</p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen einer Umsetzung weiterer verkehrsberuhigender Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden Ebenen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung jedoch nicht entgegen.</p>		
<b>7.1.4 Verkehrssicherheit</b>			
<p>3) Die Sicherheit unserer Kinder v.a. auf dem Schulweg ist uns als Eltern natürlich ein großes Anliegen. Durch die geplante Bebauung mit 81 Wohneinheiten, entsprechend vielen zusätzlichen Autos, Lieferdiensten, dem zu erwartenden Bauverkehr und der alleinigen Abflussmöglichkeit des Verkehrs in Richtung Eifelstraße, sehen wir eine deutlich zunehmende Gefährdung unserer Kinder auf dem Schulweg. Gerade zu Stoßzeiten des Verkehrs morgens zwischen 7-9 Uhr (genau die Zeit, in der die Kinder auch zur Schule gehen), erwarten wir ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen im Bereich des „Nadelöhrs“ des Anschlusses der Straße „Am Niederbusch“ an die Eifelstraße.</p>	<p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Wirkung durch die planbedingt erzeugten Kfz-Verkehre wurde ein Fachgutachten (BSV, 2021) erstellt. Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von täglich 356 Kfz-Fahrten sowie durch den Nahversorger verursacht täglich 1.194 Kfz-Fahrten.</p> <p>Für die Knotenpunkte wurden die Nachweise der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen durchgeführt. Demnach ist davon auszugehen, dass mit den zusätzlichen Kfz-Verkehren des Planvorhabens an dem bereits vorhandenen Knotenpunkt der Eifelstraße und der</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregungen zur Verkehrssicherheit zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Eine zusätzliche Abflussmöglichkeit des Verkehrs (z.B. über die „Wiesenstraße“) bei zusätzlichen 81 Wohneinheiten und perspektivisch ggf. noch weiteren Wohngebäuden bei noch zur Verfügung stehendem Bauland, ist aus unserer Sicht absolut notwendig um eine Überlastung der einzigen verkehrsberuhigten Zufahrtsstraße zu Stoßzeiten zu vermeiden.</p> <p>Zudem bitten wir zum Schutz unserer Kinder um geeignete Vorrichtungen (z.B. Poller, Schwellen, Aufpflasterungen), um eine überhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge im verkehrsberuhigten Bereich zu verhindern.</p> <p>Bezüglich des Abflusses des Verkehrs aus dem Wohngebiet „Am Niederbusch“ auf die Eifelstraße und auch bezüglich des Zuflusses des Verkehrs von der Eifelstraße ins Wohngebiet „Am Niederbusch“ bitten wir Sie, straßenbauliche Maßnahmen wie einen Kreisverkehr oder eine Linksabbiegespur auf der Eifelstraße zu prüfen, um größeren Rückstau v.a. auf der Eifelstraße zu vermeiden. Zur Sicherheit unserer Kinder auf ihrem Schulweg ist aus unserer Sicht ein Zebrastreifen und ggf. ein Tempolimit von 30 km/h auf der Eifelstraße wünschenswert, um den Kindern das Überqueren der Eifelstraße zur gegenüber liegenden Bushaltestelle in Richtung Düren zu erleichtern. Zudem ließe sich ggf. der Schwerlastverkehr auf der Eifelstraße durch eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 30km/h ggf. weiter reduzieren. Dieser hat sich seit der Mautpflicht auf der B264 deutlich gesteigert, was schon seit längerem zu erhöhter Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner führt.</p>	<p>Straße Am Niederbusch sowie der geplanten Anbindung des Nahversorgers an die Eifelstraße eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität zu erwarten ist.</p> <p>Eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Eifelstraße (K 27) ist an beiden Knotenpunkten auf Grund der neuen bzw. zusätzlichen Verkehrsmengen nicht erforderlich.</p> <p>Sonstige Maßnahmen bezüglich des Straßenverkehrs sind ebenfalls nicht erforderlich. Eine neuer Unfallschwerpunkt kann mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.</p> <p>Der überwiegende Teil der genannten Maßnahmen kann nicht durch den vorliegenden Bebauungsplan geregelt werden. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die Regelungen des Bebauungsplanes einer Umsetzung der bezeichneten Maßnahmen nicht entgegenstehen.</p>		
<p><b>7.1.5 Straßenschäden durch Baustellenverkehr</b></p>			
<p>4) Durch den Baustellenverkehr, der in den nächsten Jahren über die Straße „Am Niederbusch“ fließen wird, befürchten wir eine deutliche Belastung des Straßenbelags mit daraus resultierenden Schäden. Wir bitten Sie zu prüfen, ob der Baustellenverkehr zur Erbauung der geplanten Mehrfamilienhäuser über eine separate „Baustraße“ von der Eifelstraße aus erfolgen und der Supermarkt im Anschluss erbaut werden kann. Dies hätten den Vorteil, dass die bestehende Straße „Am Niederbusch“ geschont würde und für unsere Kinder käme es zu einer wesentlich geringeren Gefährdung durch große Baufahrzeuge, die im Zweifel noch</p>	<p>Auswirkungen auf angrenzende Straßen außerhalb des Plangebietes sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Jedoch hat der Vorhabenträger bereits versichert, dass die Straße Am Niederbusch der Belastung durch temporäre, zusätzliche Baustellenverkehre unbeschadet standhalten kann. Zudem wurde zugesichert, dass vor der ersten Baumaßnahme eine Zustandsbesichtigung sowie eine regelmäßige Bauüberwachung stattfindet. Straßenschäden gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>rangieren müssen, um an ihr Ziel zu gelangen (Achtung: Toter Winkel und übersehene Kinder!).</p> <p>Sollte die Zufahrt über die bestehende Straße „Am Niederbusch “ nicht umgangen werden können; bitten wir Sie im Vorfeld, uns darzulegen, wie etwaige Kosten der Instandsetzung auf uns als Anwohner verteilt würden. Da der Investor (Firma Schlun) bekräftigte, dass der Straßenbelag der Straße „Am Niederbusch“ dem Bauverkehr sicher standhalten werde (da diese Straße durch ebendiese Firma selbst erbaut wurde), würden wir uns als Anwohner sehr wünschen, dass die Firma Schlun bei dennoch auftretenden Schäden des Straßenbelags zu ihrem Wort steht und für die Beseitigung der Schäden aufkommt.</p>			
<p><b>7.1.6 Reduktion der Emissionen</b></p>			
<p>5) Wir befürchten als Anwohner in Supermarktnähe Lärm- und Lichtemissionen, die die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen könnten und bitten diesbezüglich eindringlich um entsprechende Maßnahmen zur Reduktion dieser Emissionen.</p> <p>Welche Maßnahmen zum Lärmschutz sind vorgesehen (z.B. Anlieferung in einer Halle, geräuscharmer Bodenbelag des Parkplatzes der mit Einkaufswagen befahren wird, Lärmschutzwände, Laternen mit wenig Streulicht etc.)?</p> <p>Welche Öffnungszeiten des Supermarktes sind vorgesehen und auf welche Anlieferungszeiten müssen wir uns einstellen?</p>	<p>Hinsichtlich der schallimmissionsschutzrechtlichen Belange wurde ein schalltechnisches Prognosegutachten erstellt (Graner + Partner Ingenieure, 2021). Demnach werden die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm durch den planbedingten Gewerbelärm an allen Stellen der Nachbarschaft unterschritten. Auf der Grundlage der schalltechnischen Prognose ist die Umsetzung der vom Eingeber vorgetragenen Maßnahmen nicht erforderlich (vgl. hierzu auch Nr. 1.1.1). Die Umsetzung freiwilliger Maßnahmen obliegt dem Vorhabenträger bzw. dem späteren Betreiber und wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht in Frage gestellt.</p> <p>Eine Beachtung der vom Eingeber vorgetragenen Belange zum Schutz vor Lichtemissionen ist im Rahmen der durch den Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen möglich und stellt die Vollziehbarkeit der Planung in keinem Fall in Frage. Das Erfordernis zur Umsetzung diesbezüglicher Maßnahmen wird im Rahmen des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens untersucht. Sollte ein Erfordernis erkennbar sein, ist damit zu rechnen, dass entsprechende Auflagen in die Baugenehmigung aufgenommen werden.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

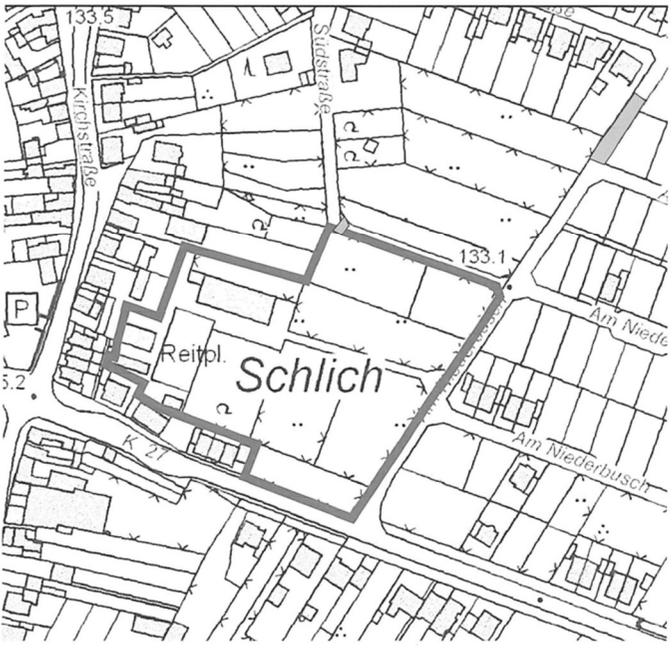
Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	Die Regelungen zu Anlieferzeiten und der Öffnungszeiten des Nahversorgers betreffen nicht das aktuelle Bauleitplanverfahren.		
<b>8 EINWENDER 8</b>			
<b>8.1 Mit Schreiben vom 08.06.2021</b>			
<b>8.1.1 Einleitung</b>			
Im Namen der Familien und im eigenen Interesse (Anlieger und Betroffene der Südstr, Weierstr, Ringstr.): ■ - Südstr. 5, ■ - Weierstr. 18, ■ - Südstr. 7, ■ - Südstr. 4, ■ - Ringstr. 2, ■ - Südstraße 8, ■ - Wiesenstr. 2, ■ - Wiesenstr 1 b, ■ - Weierstr. 20, ■ - Südstr. 9, ■ - Südstr 3, lege ich hiermit Widerspruch gegen den vorgelegten Planentwurf ein.	Die einleitenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>8.1.2 Unterbrechung der Straßenfortführung</b>			
Begründung: 1. Wie dem vorliegenden Planentwurf zu entnehmen ist, ist auch eine Fortführung der Südstraße bis zur Straße - Am Niederbusch - innerhalb des Planes enthalten. Wir fordern Sie auf, diese geplante Straßenfortführung (auch wenn sie jetzt noch nicht mit ausgebaut wird und direkt im Plan steht) genauso zu unterbrechen, wie das im Bereich der Wiesenstraße hin zur Straße - Am Niederbusch - geschehen ist und dies rechtsverbindlich festzulegen. Aus leidvoller Erfahrung mit dem Baugebiet - Am Niederbusch -, wo sich kaum jemand an die entsprechende Zufahrt von der K27 ausgehalten hat und selbst schwerste Baufahrzeuge durch Wiesen-, Ring-, und Südstraße fahren, lehnen wir dies ab.	Eine Fortführung der Südstraße bis zur Straße Am Niederbusch sowie eine Durchfahrt der Wiesenstraße in die Straße Am Niederbusch ist nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Im Gestaltungsplan wird die genannte Fortführung lediglich dargestellt, dies hat keine rechtsverbindliche Wirkung auf den Bebauungsplan.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>8.2 Nutzung der Straße als Abkürzung</b>			
2. Weiterhin haben wir damals die Erfahrung gemacht, dass diese Strecke über -Am Niederbusch, dann in die Wiesenstraße und weiter über die Weierstraße hin zur B264, als beliebte Abkürzung genutzt wurde.	Eine diesbezügliche Regelung ist nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Allerdings können auf der nachgelagerten Ebene der Ausführungsplanung Maßnahmen, beispielsweise in Form von Pollern, ergriffen werden.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>8.2.1 Abbindung der Straße zur Südstraße</b>			
3. Auch aufgrund der Vielzahl der Kinder, die die Wiesenstraße hin zur Kirchstraße als Schulweg zur Grundschule nutzen, möchten wir Sie bitten, für eine mittige Abbindung der im Plan eingezeichneten Fortführung der Südstraße zu sorgen. (s.Anlage)	Eine Abbindung der in der Anlage aufgeführten Verbindung zwischen der Wiesenstraße und der Straße Am Niederbusch ist nicht Gegenstand des aktuellen Bauleitplanverfahrens.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen
<b>8.2.2 Harmonisches Ortsbild</b>			
4. Es ist uns absolut unverständlich, wie man bei einer zweigeschossigen Bauweise von einer Gebäudehöhe von 10,50m sprechen kann. Ebenfalls planen Sie für den Nahversorgungsmarkt auch eine Bauhöhe von 10,50m die nicht sinnvoll nachvollziehbar ist. Wenn man die vorhandenen Geländehöhen (zwischen 133,0m und 136,0m) mit den notwendigen Aufschüttungen zur Oberflächenentwässerung betrachtet, dann wird mit dieser avisierten Gebäudehöhe das Ortseingangsbild den jetzt noch vorhandenen Dorfcharakter zerstören und die in der Kirchstraße und an der K27 gelegenen Häuser um einige Meter überragen. Auch würden die Wohnhäuser der Straße -Am Niederbusch, denen man ja eine Bauhöhe von 1,5 Geschossen vorgeschrieben hatte, um etliches überragt. Dieser Höhengsprung wäre dem jetzt noch vorhandenen Bebauungsbild absolut abträglich. Das entspricht dann eher dem unschönen Erscheinungsbild, welches man öfter in den neuen Bundesländern an Dorfrändern findet. Auch das Argument von Frau Mielke in der Videokonferenz „das wäre in Jüngersdorf –	Wesentliche Planungsziele bestehen u.a. in der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Ausbildung eines harmonischen Übergangs zu den bestehenden Siedlungsstrukturen. Siedlungsstrukturen bestehen nicht nur im Bereich des Wohngebietes Niederbusch, sondern auch im Süden und Westen. In diesen Bereichen sind sowohl eingeschossige als auch zweigeschossige Gebäude zu finden. Ein harmonischer Übergang zu bestehenden Siedlungsstrukturen kann somit durch die Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 10,50 erreicht werden. Zudem handelt es sich bei den Festsetzungen des Bebauungsplans um Maximalwerte, es können ebenfalls Gebäude mit einer niedrigen Gebäudehöhe und Geschossigkeit errichtet werden.	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Pier auch so, kann hier nicht ziehen. Wir sind in Schlich und nicht in Jüngersdorf - Pier.</p> <p>Eine zweigeschossige Bauweise mit Satteldach würde einen harmonischen Übergang zur vorhandenen Bebauung und das Bild einer gewachsenen Struktur schaffen.</p>			
<p><b>8.2.3 Alternative Standortuntersuchung</b></p>			
<p>5. Trotz aller vorgebrachter Bedenken seitens der Verwaltung, seitens der erschließenden Firma und seitens des Planungsbüros bitten wir darum (auch im Interesse der Anlieger der Straße Am Niederbusch) nochmals zu überprüfen, ob nicht ein anderer Standort für den Nahversorgungsmarkt (in der Videokonferenz wurden bereits zwei Möglichkeiten vorgeschlagen) in Frage käme.</p> <p>Ein idealer Standort wäre sicherlich auf der in der Vorplanung befindlichen Fläche zwischen Schlich und D'horn. Dies wäre ein Standort, der auf Dauer eher von der Ortsbevölkerung angenommen würde und auch eine größere Zukunft hätte, als der bisher avisierte.</p>	<p>Im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelsgutachtens wurden alternative Standorte für einen Nahversorgungsmarkt geprüft.</p> <p>Die erste Alternativfläche befindet sich am nordwestlichen Ortsrand an der K 27, die über Pier in ca. drei Pkw-Minuten zu den im östlichen Kernort von Langerwehe gelegenen Angebotschwerpunkt (u.a. Rewe, Aldi, Neubau Edeka/ Norma) führt. Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über die nahegelegene Bushaltestelle Langerwehe, Merode.</p> <p>Das Planareal liegt außerhalb des ASB im Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich. Des Weiteren könnte eine Bebauung die Sichtachse zum denkmalgeschützten Schloss Merode einschränken und damit Ziel 2 („Bewahren und Sichern der Elemente, Strukturen und Sichträume von Adels-sitzen und Hofanlagen“) des „Fachbeitrags Kulturlandschaft zum Regionalplan Köln“ widersprechen. Somit ist diese Fläche zur Umsetzung des Vorhabens grundsätzlich ungeeignet.</p> <p>Die zweite Alternativfläche befindet sich an der D'Horner Straße im Norden von Schlich/ Merode, so dass grundsätzlich eine gute verkehrliche Erreichbarkeit des Areals gegeben ist, wenngleich die ÖPNV-Anbindung im Vergleich zu der ersten Potenzialfläche und dem Plangebiet herabgesetzt ist. Auch die Flächengröße ist ausreichend für die Aufnahme eines Lebensmittelmarktes. Trotz der regionalplanerischen ASB-Darstellung befindet sich die Fläche allerdings in einer Randlage mit eingeschränktem Siedlungsbezug (Einwohner im 700-Meter-Radius). Zudem könnte auch auf diesem Areal die Sichtachse zum Schloss Merode gestört</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Anregung zur alternativen Standortprüfung zu berücksichtigen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	<p>werden. Somit ist die Fläche ebenfalls schlechter geeignet, als die verfahrensgegenständlichen Flächen.</p> <p>Die dritte Alternativfläche befindet sich an der Schlicher Straße im nördlichen Siedlungsbereich von Schlich, rd. 400 Meter von D'horn entfernt. Der Flächennutzungsplan sieht für diesen Teilraum eine großzügige Wohnbauentwicklung vor, die die beiden bislang noch getrennten Siedlungskörper von Schlich und D'horn zukünftig verbinden wird. Die derzeitige Ortsrandlage wird zukünftig aufgelöst werden. Zudem wird die Einwohnerzahl in den verschiedenen Entfernungsradien perspektivisch weiter ansteigen.</p> <p>Sowohl hinsichtlich der Größendimension als auch der regionalplanerischen Darstellung (ASB) sind beide Teilflächen grundsätzlich zur Aufnahme eines Lebensmittelmarktes geeignet. Dennoch ist die Lage städtebaulich weniger integriert, als es die Flächen des Plangebietes sind.</p> <p>Die vierte Alternativfläche befindet sich in östlicher Ortsrandlage und wird über die K 27 (Schlich/ Derichsweiler) unmittelbar erschlossen. Mit knapp 6.000 m<sup>2</sup> ist die Fläche zwar grundsätzlich ausreichend groß um einen modernen Lebensmittelmarkt aufzunehmen, allerdings ist der westliche – im ASB liegende – Teilbereich im Landschaftsplan Langerwehe als „geschützter Landschaftsbestandteil“ dargestellt. Auch die aktuellen Darstellungen im Regional- und Flächennutzungsplan stehen einer Entwicklung des Areals entgegen.</p> <p>Somit wird im Rahmen des Einzelhandelsgutachtens das aktuelle Plangebiet als zu präferierender Standort angegeben. Eine Alternativenprüfung ist somit sowohl im Rahmen des Einzelhandelsgutachtens als auch auf Ebene der Bauleitplanung erfolgt.</p>		
<b>8.2.4 Umweltthemen und Kosten</b>			
6. Es ist verständlich, dass eine erschließende Firma den größtmöglichen Nutzen aus solch einem Vorhaben ziehen möchte, um entsprechende Investoren zu interessieren. Dies sollte man auch nicht mit den	Die vorgetragenen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es ist nicht erkennbar, dass die Planung auf Kosten der bisherigen Anlieger umgesetzt werden soll. Die Ausführung zu den	Der Ausschuss beschließt,	4 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
angeführten Argumentationen zu Umweltthemen begründen und verknüpfen und sollte nicht auf Kosten der bisherigen Anlieger gehen.	Umweltthemen kann nicht nachvollzogen werden, da sie nicht näher ausgeführt wird.	Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	
<b>8.2.5 Wirtschaftlichkeit des Nahversorgers</b>			
7. Tritt jedoch der im Moment unwahrscheinliche Fall ein, dass die K27 komplett vor Schlich abgebunden würde, dann wäre der angesiedelte Nahversorger die Laufkundschaft der Vorbeifahrenden los, und die bräuchte er für einen wirtschaftlichen Umsatz; es wäre sehr fraglich, ob sich dann für ihn dieser Standort noch lohnen würde.	Ob die Abbindung der K27 tatsächlich umgesetzt wird oder wann dies erfolgen soll, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Somit kann nur von den aktuellen Gegebenheiten ausgegangen werden. Im Rahmen der Einzelhandelsuntersuchung wurde der Bedarf für einen Nahversorgungsmarkt für die östlichen Ortslagen der Gemeinde Langerwehe fachgutachterlich nachgewiesen (BBE, 2019).	Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.	12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>8.2.6 Anlage 1: Abbindungsvorschlag</b>			
<p>Anlage zum Widerspruch Bebauungsplan C13 Nahversorgung Schlich</p> <p> = Abbindungsvorschlag zum Straßenverkehrs</p> 	<p>Die Anlage wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<b>9 EINWENDER 9</b>			
<b>9.1 Mit Schreiben und E-Mail vom 18.06.2021</b>			
<b>9.1.1 Einleitung</b>			
<p>vorab möchten wir uns für den Austausch am 07.06.2021 mittels Zoom Meeting danken, in dem wir unsere Fragen und Wünsche im Rahmen der ersten von zwei Bürgerbeteiligung innerhalb des zweistufigen, beschleunigten Verfahrens äußern durften. Zudem möchten wir bemerken, dass im Gegensatz zu der ersten, im Jahr 2019 veröffentlichten Planung des Nahversorgungsmarktes, die nun vorliegende Plandarstellung mit einer Erschließung des Nahversorgers über die Kreisstraße bereits für unseren Haupt-Sorgenpunkt - nämlich der Aufhebung der Spielstraße und der Verkehrs- &amp; Anlieferungserschließung über die Spielstraße - gute Vorkehrungen getroffen wurden. Durch die direkte Zuwegung über die Kreisstraße konnte an dieser Stelle der wichtigste Störfaktor der Nahversorgungsplanung beseitigt werden.</p>	<p>Die einleitenden Aussagen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>9.1.2 Wahrung des ländlichen Charakters</b>			
<p>Bitte sehen Sie uns nach, dass jedoch die Sorgen um die anderen und nun auch zusätzlichen Störfaktoren wie (zum Teil nächtliche) Geräuschemissionen oder Lichtreklamen etc. aber neue Sorgen wie bspw. die Überprägung des Plangebietes mit zusätzlichem Geschosswohnungsbau in nicht ortsüblichem Maße nicht vollständig beseitigt wurden. Bitte nehmen Sie nochmals zur Kenntnis, dass wir als Betroffene in der unmittelbaren Nachbarschaft den geplanten Nahversorgungsmarkt als Fehlplanung empfinden und den dörflichen Charakter des Ortes Schlich, der ohnehin durch den enormen Nutzungsumfang der K27 als Autobahnzufahrt für die angrenzende Eifel zum Teil bereits verloren gegangen ist, als gefährdet sehen. Wir sind mit unseren Familien zum großen Teil gerade wegen ebendieser ländlichen Prägung in ein Dorf mit Nähe zur Natur und geringerer Wohndichte gezogen und sehen es auch als vermessen und überheblich an, wenn uns bspw. indirekt durch Herrn Schütt vom Planungsbüro VDH an unsere soziale Verantwortung appelliert wird, weil</p>	<p>Hinsichtlich der schallimmissionsschutzrechtlichen Belange wurde ein schalltechnisches Prognosegutachten erstellt (Graner + Partner Ingenieure, 2021). Demnach werden die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm durch den planbedingten Gewerbelärm an allen Stellen der Nachbarschaft unterschritten. Auf der Grundlage der schalltechnischen Prognose ist die Umsetzung der vom Eingeber vorgetragenen Maßnahmen nicht erforderlich (vgl. hierzu auch Nr. 1.1.1). Die Umsetzung freiwilliger Maßnahmen obliegt dem Vorhabenträger bzw. dem späteren Betreiber und wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht in Frage gestellt.</p> <p>Eine Beachtung der vorgetragenen Belange zum Schutz vor Lichtemissionen ist im Rahmen der durch den Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen möglich und stellt die Vollziehbarkeit</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>wir eine hohe Wohnraumverdichtung und eine stadt-ähnliche Versorgungssituation als nicht erstrebenswert für eine kleines Dorf erachten, das seit jeher eher überwiegend aus Einfamilienhäusern besteht.</p>	<p>der Planung in keinem Fall in Frage. Das Erfordernis zur Umsetzung diesbezüglicher Maßnahmen wird im Rahmen des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens untersucht. Sollte ein Erfordernis erkennbar sein, ist damit zu rechnen, dass entsprechende Auflagen in die Baugenehmigung aufgenommen werden.</p> <p>Durch die Umsetzung von Mehrfamilienhäusern werden die Anwohner von Einzel- und Doppelhäusern nicht in andere Wohnformen gezwungen. Vielmehr stellen die Mehrfamilienhäuser eine Ergänzung des bestehenden Wohnraumangebotes dar. Darüber hinaus kann mit Mehrfamilienhäusern unstrittig auf kleinerer Fläche deutlich mehr Wohnraum bereitgestellt werden, als dies bei Einzel- und Doppelhäusern möglich ist. Somit handelt es sich um ein wichtiges Instrument, um den hohen Flächenverbrauch zu senken und trotzdem der hohen Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden. Zudem wird durch die Errichtung eines Nahversorgungsmarktes keine stadt-ähnliche Versorgungssituation hergestellt, sondern lediglich das aktuell bestehende Versorgungsdefizit der östlichen Ortslagen der Gemeinde Langerwehe behoben. Ein Lebensmittelmarkt war bereits zuvor in Schlich ansässig. Durch die Bereitstellung eines Nahversorgungsmarktes kann dem Grundsatz 6.1-3 „Dezentrale Konzentration“ des LEP NRW gefolgt werden, was zu einer Reduzierung des Individualverkehrs beitragen kann. Auch wenn die bestehenden Anwohner längere Fahrtstrecken für ihre Einkäufe in Kauf nehmen, ist eine Reduktion der Fahrtwege aus Gründen des Umweltschutzes zu befürworten.</p>		
<p><b>9.1.3 Nachhaltigkeit und zukünftige Mobilität</b></p>			
<p>Hier bieten im Übrigen fast ausschließlich die inzwischen offenbar achtungswürdigen Einfamilienhäuser oder Doppelhäuser die Möglichkeiten, mittels Photovoltaik und Speichertechnik große Teile des Eigenbedarfs an Energie und den Platz für Ladeinfrastruktur für die anstehende Elektromobilitätswende bereitzustellen. Selbst in den geplanten Mehrfamilienhäusern wäre es nach heutigem Technikstand unmöglich, für die zu erwartende Anzahl an PKW den perspektivischen Strombedarf mittels</p>	<p>Durch die Umsetzung von Mehrfamilienhäusern werden die Anwohner von Einzel- und Doppelhäusern nicht beeinträchtigt, ebenso wenig wird ihnen ein anderes Lebensmodell aufgezwungen. Vielmehr stellen die Mehrfamilienhäuser eine Ergänzung des bestehenden Wohnraumangebotes dar. Darüber hinaus kann damit auf kleinerer Fläche deutlich mehr Wohnraum bereitgestellt werden, als dies bei Einzel- und Doppelhäusern</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>erneuerbarer Energien zu erzeugen. Hier sei allerdings nochmal unterstrichen, dass wir nicht auf dem Land leben, weil wir uns städtisches Wohnen nicht leisten können, sondern weil wir dies für uns als Lebensmodell mit seinen Vor- und Nachteilen nicht wünschen. Damit einhergehend akzeptieren die Menschen, die sich ländlich ansiedeln möchten in der Regel - und seit vielen Generationen auch in Schlich -, stärkere Herausforderungen in den Punkten Nahversorgung des täglichen Bedarfs und Individualmobilität.</p>	<p>möglich ist. Die Aussagen zur Bereitstellung von erneuerbaren Energien kann hingegen nicht nachvollzogen werden. Es ist ihm Rahmen von Mehrfamilienhausbebauungen ebenfalls möglich, durch den Einsatz von PV-Anlagen und weiteren erneuerbaren Energiequellen wie Erdwärmekollektoren etc. den überwiegenden Teil des Eigenstrom- und Wärmebedarfs zu decken.</p> <p>Durch die Bereitstellung eines Nahversorgungsmarktes kann dem Grundsatz 6.1-3 „Dezentrale Konzentration“ des LEP NRW gefolgt werden, was zu einer Reduzierung des Individualverkehrs beitragen kann. Auch wenn die bestehenden Anwohner längere Fahrtstrecken für ihre Einkäufe in Kauf nehmen, ist eine Reduktion der Fahrtwege aus Gründen des Umweltschutzes zu befürworten.</p>		
<p><b>9.1.4 Wandel des Konsumverhaltens</b></p>			
<p>Zudem ist es mit Sicherheit alles andere als ökologisch sinnvoll, jedem Menschen zu jedem Zeitpunkt an jedem Wohnort einen Vollsortimenter mit permanentem Überangebot verderblicher, möglichst preisgünstiger Lebensmittel in fußläufige Entfernung zu planen. Im Zeitalter von immer stärker zunehmenden Lieferdiensten und einer Gesellschaft, die auch in hohem Alter immer weniger Scheu vor dem Internet und Online-Bestellvorgängen haben wird, sehen wir in keiner Weise die Anforderung, sämtlichen Menschen permanente Nahversorgung in einem fußläufigen Radius zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Diese Konzepte werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit der Disruption zum Opfer fallen. Dies lässt sich am heutigen Nutzungsverhalten, an Leerständen von Gewerbe in kleinen Städten und an der Zunahme von Online-Lieferungen deutlich ablesen.</p> <p>Wenn wir uns als Beispielhaushalt für die Familien, die bei Ihnen in der Gemeinde händeringend um Baugrundstücke betteln, betrachten dürfen, lässt sich auf jeden Fall feststellen, dass wir selbst mit zwei PKW (übrigens tlw. elektrisch betrieben) und der Nähe zu den sechs bestehenden Supermärkten in Langerwehe, den Großteil unserer täglich benötigten Lebensmittel wie auch viele andere Produkte online bestellen und</p>	<p>Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich nicht um einen Vollsortimenter, sondern um einen nicht-großflächigen Nahversorgungsmarkt mit einer Verkaufsfläche von maximal 800 m<sup>2</sup>. Dieser ist lediglich dazu da, das gutachterlich ermittelte Versorgungsdefizit, was durch den Wegfall eines ehemaligen Lebensmittelmarktes entstanden ist, auszugleichen und soll der wohrnortnahen Versorgung der ansässigen Bevölkerung dienen.</p> <p>Es besteht kein Zweifel daran, dass ein Wandel im Bereich des Einzelhandels zu verzeichnen ist, dieser findet jedoch eher im Bereich der Innenstädte bzw. bei Waren des lang- und mittelfristigen Bedarfes statt und nicht bei nahversorgungsrelevanten Gütern. Auch für Nahrungsmittel und Getränke werden mittlerweile Lieferdienste angeboten, dieses sind jedoch zumeist an bestehende Märkte gekoppelt und ergänzen das Vor-Ort-Angebot. Für die wenigsten Menschen ersetzt ein Lieferdienst den Einkauf in einem Markt.</p> <p>Die Fortschreibung des Einzelhandelsgutachtens ist zudem gutachterlich nach aktuellen Erkenntnissen und anerkannten Vorgehensweisen vorgenommen worden. Es ist davon auszugehen,</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>(regional) anliefern lassen. Der Trend zu Lieferinfrastruktur wird sich in den kommenden Generationen klar fortsetzen. Für viele Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, werden sich regionale Lieferdienste zu einer viel tragfähigeren Versorgungsalternative entwickeln als fußläufige Einkaufsmöglichkeiten für jeden Bürger. Ein Supermarkt, der gebrechlichen oder eingeschränkten Personen höchstens innerhalb eines Radius unter 500 Meter einen Zusatznutzen darstellen wird, verliert mit jedem weiteren Jahr an Bedeutung. Die Engpass- und Bedarfsplanung aus dem seinerzeit erstellten BBE-Gutachten resultiert einzig aus dem regionalen Bevölkerungszuwachs der Standorte und der überholten Unterstellung, dass alle diese Menschen ihren Tagesbedarf in kürzesten Entfernungen (auch irgendwann im Alter) decken müssen. Der konkrete Bedarf einer fußläufigen Nahversorgung resultiert jedoch überwiegend aus der fehlenden Möglichkeit oder der Ablehnung des Internet und der deswegen noch fehlenden Lieferangebote der bestehenden Einzelhändler und Supermärkte. Die Menschengruppe ohne Zugang zu Onlineservices bzw. Online-Zahlungen verringert sich jedoch rasant und die Angebote von Internet-Bestellungen und Liefermöglichkeiten werden immer akzeptierter für die Menschen. Die Pandemie hat diesen Trend zusätzlich massiv beschleunigt. Sobald die vorhandenen Supermärkte Belieferungen von Onlinebestellungen auch im ländlichen Bereich anbieten werden, ist eine ökologisch sinnvolle und betriebswirtschaftlich attraktive Versorgung von Menschen in einem viel größeren Entfernungsradius mit viel höherer Effizienz möglich. Der Engpass der Sicherstellung der älteren, eingeschränkten Bevölkerung zeigt sich zu aktuellen Zeiten aus unserer Sicht in keiner Weise durch einen Mangel im Angebot, ausverkaufte Regale oder allgemein durch „zu wenig“ Lebensmittel und Produkten. Es handelt sich um einen rein logistischen Engpass, der in den allermeisten Fällen durch die Versorgung der eingeschränkten Menschen weit überwiegend durch Pflegekräfte, Angehörige oder Bekannte kompensiert werden muss. Aufgrund der geringen Auswahl in einem einzigen Supermarkt, wird dies jedoch mit Sicherheit nicht dazu führen, dass bspw. die Angehörigen dieser Menschen ihrerseits ihre eigenen Einkaufsgewohnheiten in Gänze ändern und für die umsorgte Person extra nochmal in Schlich den Supermarkt frequentieren wird.</p>	<p>dass den Gutachtern Trends und zukünftige Entwicklungen im Bereich des Einzelhandels hinreichend bekannt sind.</p> <p>Ob die Abbindung der K27 tatsächlich umgesetzt wird oder wann dies erfolgen soll, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Somit kann nur von den aktuellen Gegebenheiten ausgegangen werden. Insofern ist nicht dazu auszugehen, dass der geplante Markt nicht ausreichend frequentiert wird.</p>		

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>Somit lässt sich sagen, dass perspektivisch dieser neue Supermarkt überwiegend für die Menschen gebaut werden müsste, die erstens eingeschränkt sind, zweitens keine Menschen im Umfeld haben, die Versorgungsleistungen übernehmen und drittens keinen Zugang zu Online-Bestell- &amp; Liefermöglichkeiten haben. Die von Frau Mielke angesprochene Zielplanung der Entwicklung von Geschäften im Innenbereich (was für einen Supermarkt, der 6 Häuser vom Ortschild entfernt steht, eine ebenfalls nicht ernstzunehmende bzw. verwaltungssprachliche Spitzfindigkeit darstellt) für diese sehr geringe und weiter schwindende Bevölkerungsgruppe hat sich in den vergangenen 15 Jahren als absolut betriebswirtschaftlich uninteressant bereits bewiesen. Obwohl die Bevölkerungszahlen rasant in allen Ortsteilen steigen, ist auf der zusätzlich zunehmend stärker befahrenen Eifelstraße mit Ausnahme des Bäckers JEDES Einzelhandelsgeschäft verschwunden. Sogar der bestehende kleine Nahversorger „Imdahl“, der exakt - und wahrscheinlich überwiegend - diese kleine, beschriebene Nutzergruppe versorgen hätte können, war betriebswirtschaftlich nicht attraktiv genug, um ein Fortführungskonzept zu entwickeln. Bei der allgemeinen disruptiven Entwicklung im Handel sollte man als Politik, als Verwaltung aber auch als Investor diese bereits bewiesenen Tatsachen nicht ignorieren. Ein Supermarkt am Ortsausgang Schlich wird weit überwiegend den noch bestehenden Durchgangsverkehr adressieren, der perspektivisch durch die aktuell wieder neu beantragte Abbindung der Kreisstraße zu großen Teilen wegfallen könnte.</p>			
<p><b>9.1.5 Weitere Ausführungen</b></p>			
<p>Wir bitten inständig, die gesellschaftlich disruptiven Entwicklungen und die ökologischen Bedenken, im Planungsgebiet eine wahrscheinlich unwirtschaftliche Bauruine in 15-20 Jahren errichtet zu haben, politisch nochmal zu diskutieren und nochmal kritisch die tatsächliche Engpassquelle für die wachsende Langerweher Bevölkerung untersuchen zu lassen. Dass trotz des starken Bevölkerungsanstiegs, des stärkeren Durchgangsverkehrs, der gestiegenen Kaufkraft keines der bestehenden Geschäfte überlebt hat, ist nicht nur auf familienspezifische Besonderheiten zurückzuführen, sondern auf ökonomische Realität. Aus unserer Sicht sollte dies auch einem Investor und dem Betreiber klar und deutlich</p>	<p>Die vom Eingeber angeführten Punkte bereits betrachtet und in die Abwägung eingestellt (vgl. dazu 9.1.3 und 9.1.4).</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>mitgeteilt werden, der in seiner Kalkulation perspektivisch auch noch die „rettende“ Kreisstraße verlieren könnte. Erlauben Sie uns zudem eine Stellungnahme zu den in der nun erweiterten Fläche geplanten Wohnbebauung. Zunächst ist es zu für das Wohl der Gemeinde Langerwehe begrüßenswert, dass diese sich offenbar als begehrte Lebensumgebung platzieren kann. Der steigende Platzbedarf und der Bedarf an Wohnraum sind selbstverständlich spürbar. Die vorliegende Planung präsentiert den Anwohnern nicht nur einen nicht sehr willkommenen Supermarkt sondern eine zusätzlich deutlich verdichtete Wohnbebauung, was selbstverständlich zumindest auf erhöhte Aufmerksamkeit stößt. Zwar erfreut sich die Gemeinde nicht zuletzt aber auch wegen der Tagebau-Umsiedlung großer Beliebtheit, wodurch ein Bedarf an Wohnraum - auch an kleinteiligeren und bezahlbaren Einheiten - nicht ignoriert werden sollte. Dennoch ist festzustellen, dass bei einer Planung von 9 Gebäudekomplexen mit theoretisch jeweils 9 Wohneinheiten das wohnliche Umfeld ganz erheblich umgeprägt wird. Dass das verhältnismäßig kleine Plangebiet nun die wachsende Langerweher Bevölkerung nicht nur vor essentiellen Engpässen in der Nahrungsmittelversorgung, sondern auch vor drohender Obdachlosigkeit schützen soll, ist zumindest von den direkten Anwohnern nicht beteiligungslos hinnehmbar. Selbstverständlich gibt es keine grundsätzliche Ablehnung gegen Mehrfamilienhäuser in der Anwohnerschaft. Auch ein kleinteilig aufgeteiltes Objekt mit 9 Wohneinheiten stellt im Kern kein Ärgernis dar. Die Kombination aus vielen Mehrfamilienhäusern mit vielen Einheiten auf kleiner Fläche ruft hingegen deutliches Unbehagen hervor, wenn man sich andererseits schon der vermeintlichen Sicherstellung der Nahversorgung zum Allgemeinwohl unterwerfen soll.</p>	<p>Der Bedarf an Baugrundstücken aber auch an Wohnungen ist in der Gemeinde Langerwehe enorm hoch. Neuer Wohnraum im Mietwohnungssektor dient zur Abdeckung des Bedarfs. Zudem stellen 9 Wohneinheiten pro Gebäude eine zukunftssträchtige Bauweise dar. Zu beachten ist jedoch, dass es sich bei den 9 Wohneinheiten um einen Maximalwert handelt. Es ist ebenfalls zulässig, weniger Wohneinheiten innerhalb der Gebäude zu errichten.</p> <p>Wesentliche Planungsziele bestehen u.a. in der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Ausbildung eines harmonischen Übergangs zu den bestehenden Siedlungsstrukturen. Siedlungsstrukturen bestehen nicht nur im Bereich des Wohngebietes Niederbusch, sondern auch im Süden und Westen. In diesen Bereichen sind sowohl eingeschossige als auch zweigeschossige Gebäude zu finden. Ein harmonischer Übergang zu bestehen Siedlungsstrukturen kann somit durch die Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 10,50 erreicht werden. Im Hinblick auf den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen, werden im Bereich der Wohnnutzungen Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Auf diese Weise kann einem übermäßigen Flächenverbrauch entgegengewirkt werden und vergleichsweise viel Wohnraum auf einer vergleichsweise geringen Fläche geschaffen werden.</p>		
<p><b>9.1.6 Konzentration von Mehrfamilienhäusern</b></p>			
<p>Dass Herr Schlun nicht rein kaufmännische Interessen mit seiner Planung verfolgen möchte und eine verträgliche, ökologisch vertretbare Gesamtlösung präsentieren möchte, kann die Notwendigkeit einer</p>	<p>Das Plangebiet grenzt nicht nur an das Wohngebiet „am Niederbusch“, sondern ebenfalls an weitere bestehende Siedlungsstrukturen in westlicher und südlicher Richtung, die sich</p>	<p>Der Ausschuss beschließt,</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>kalkulatorischen Basis natürlich nicht in Gänze aushebeln. Die bisherigen Planungskosten und auch die Mehraufwendungen bezüglich der vertraglichen Verkehrsanbindung (zusätzliche Grundstücke etc.) setzen sicherlich auch Anforderungen an die Ertragskalkulation der übrigen Flächenausnutzung. Auch wenn wir Herrn Schlun umfänglich folgen, dass er nicht zur eigenen Gewinnmaximierung das Gesamtbild des von ihm selbst entwickelten Niederbuschs zerstören möchte, besteht diese Gefahr, wenn neben einem preisgünstigen Supermarkt zusätzlich über 80 Wohneinheiten zulässig sind. Sicherlich braucht die Gemeinde Langerwehe bezahlbaren Wohnraum und generell mehr Angebote im Bereich einzelner Wohnungen. Weshalb dieses Angebot aber in dem einen kleinen Planungsgebiet konzentriert werden soll und nicht gleichmäßiger in die anderen Bebauungspläne aufgeteilt wird, ist nicht nachvollziehbar. So veröffentlicht die Gemeinde Langerwehe stolz die fünffache Nachfrage nach Grundstücken für die Erweiterung Nord-Pier, wo auf einer vergleichbaren Fläche 25 Einfamilienhäuser und 6 Doppelhaushälften entstehen. Dass bei den vorliegenden Plänen Sorgen über eine Mehrfamilienhaus-Überprägung entstehen, sollte in diesem Kontext nicht übereilt durch gesellschaftliche Verantwortung für mehr verdichteten Wohnraum abgeurteilt werden, während uns persönlich innerhalb des gesamten Ortes Schlich/Merode keine vier weiteren Objekte bekannt sind, in denen eine derartig hohe Anzahl Wohneinheiten untergebracht sind.</p> <p>Wir möchten die Verwaltung und die Politik aufrufen, nicht für das gesamte Planungsgebiet eine Bebauung mit bis zu 9 Wohneinheiten zuzulassen. Aufgrund der offensichtlich enormen Nachfrage nach freistehendem Wohnraum, sollte auch die Vermarktung von größeren Wohneinheiten für einen Teil der geplanten Gebäude wirtschaftlich attraktiv bleiben. Eine Ansammlung von einer Supermarkthalle sowie neun 2-geschossigen Baukörpern mit zusätzlichem Staffelgeschoss in unmittelbarer Nähe zu einem Wohngebiet, in dem jegliche Errichtung von mehr als einem Vollgeschoss seinerzeit ausgeschlossen wurde und strenge Höhenvorschriften für Traufhöhen etc. vorgegeben wurden, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die vielleicht entstehenden Vorzüge großer Wohngebäude beispielsweise durch Schallschutz, wie sie in der Säumung der Kreisstraße im Verlauf durch Neu-Pier zu begrüßen ist, kann im hinteren Bereich des Planungsgebietes im Anschluss an den Supermarkt leider ebenfalls nicht</p>	<p>insgesamt sowohl hinsichtlich ihrer Bauweise und Dichte als auch hinsichtlich ihrer Nutzung durchmischts darstellen. Diese Bereiche sind ebenfalls zu betrachten, wenn es um die Beurteilung geht, ob sich das Plangebiet städtebaulich in seine Umgebung einfügt.</p> <p>Durch ein Umdenken im planerischen Umgang mit dem Schutzgut Fläche wird die Konzentration von Mehrfamilienhäusern innerhalb eines Plangebietes zukünftig häufiger werden. Auch die Entwicklung in die Höhe (durch die Ermöglichung mehrere Geschosse und höherer maximaler Gebäudehöhen) anstatt in die Breite ist aus Sicht der Flächenschonung zu bevorzugen und entspricht dem derzeitigen Planungsstandard. Es handelt sich dabei zudem bei den geplanten Mehrfamilienhäusern nicht um minderwertigen oder wertmindernden Wohnraum, sondern um hochwertige Wohngebäude nach aktuellen Wohnstandard.</p> <p>Die Attraktivität von Bauland hängt darüber hinaus davon ab, ob eine gute Nahversorgung gewährleistet werden kann. Diese konzentriert sich derzeit lediglich auf die Ortslage Langerwehe. Die Errichtung eines Nahversorgungsmarktes kann somit insgesamt zu einer Attraktivitätssteigerung der umliegenden Wohngebiete dienen.</p>	<p>Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>erreicht werden. Gleichwohl haben wir jedoch bemerkt, dass trotz der rechtlich offenbar zulässigen Bebauung mit 9-Familienhäusern in den bisherigen Planungen die eingezeichneten Wohngebäude zumindest augenscheinlich nicht für alle Baukörper die komplette Ausnutzung der maximal möglichen Anzahl an Wohneinheiten vorgesehen zu sein scheint, was unseren Eindruck bestätigt, dass die Firma Schlun um ein verträgliches Ortsbild bemüht sein wird.</p>			
<p><b>9.1.7 Berücksichtigung der vorgetragene Belange</b></p>			
<p>Wir sind sehr dankbar, dass wir über die Möglichkeit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung die Möglichkeit erhalten, Ihnen unsere erheblichen Bedenken zu den vorliegenden Plänen - zumindest in den nun kombinierten nachteiligen Faktoren „Supermarkt“, „viele Mehrfamilienhäuser“, „viele Einheiten bei maximaler Flächen- &amp; Höhenausnutzung“ mitzuteilen und wünschen uns sehr, dass unsere Bedenken in die Planungen einfließen. Gerne stehen wir auch für einen konstruktiven weiteren Austausch auch gerne mit Herrn Schlun zur Verfügung. Bisher haben wir zu großen Teilen den Eindruck gewonnen, dass unsere Sorgen ernst genommen werden und diese in Planungsvorgaben bzw. den überarbeiteten Plänen berücksichtigt werden. Wir hoffen, dass sich dieser überwiegend positive Eindruck auch bei den Fragen zur übermäßigen Geschossbauprägung fortsetzen lassen kann.</p> <p>In der derzeitigen Phase der Planung, in der die konkrete Gebäudeplanung der einzelnen Baukörper wie auch der Mehrfamilienhäuser offenbar noch nicht final vorgelegt werden können, lassen sich detaillierte Bewertungen von Maßnahmen, die spätere Konflikte oder Einwände seitens der Bevölkerung zur Folge hätten, offenbar noch nicht treffen. Für die detaillierten Planungen aber auch für die gemeindlichen Vorgaben für die betroffene Entwicklungsfläche würden wir gerne als Zusammenfassung und als unseren Anstoß als angrenzende Bürger folgende Fragen stellen bzw. in die Ausschuss Diskussionen einbinden:</p>	<p>Die vorgetragene Anmerkungen wurden zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt (vgl. dazu 9.1.2 bis 9.1.6).</p> <p>Das geplante Vorhaben wird im Rahmen eines Angebotsbebauungsplans umgesetzt, sodass keine konkrete Gebäudeplanung im Bebauungsplan abgesichert wird, wie dieses bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Fall wäre. Gleichwohl kann durch die Festsetzungen die Vollziehbarkeit der Planung gewährleistet und der Erhalt der städtebaulichen Ordnung sichergestellt werden.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<p><b>9.1.8 Lärmschutz</b></p>			
<p>Lärmschutz durch den Supermarkt: Gibt es Vorgaben / planerische und bauliche Absichten, ein besonders hohes Maß an Lärmschutz für die</p>	<p>Hinsichtlich immissionsschutzrechtlicher Belange wurde ein schalltechnisches Prognosegutachten erstellt (Graner + Partner</p>	<p>Der Ausschuss beschließt,</p>	<p>12 Ja-Stimmen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>angrenzende Bevölkerung zu gewährleisten? Bspw. durch das Be- und Entladen in einer Abladehalle, die unseres Wissens als einzige Maßnahme zu einer akzeptablen Schall-Absorption bei Supermarkt-Anlieferungen führt. Bezüglich des Supermarktes ist dies neben der grundsätzlich negativen Einschätzung über den Bedarf an sich eines der bedeutendsten Themenfelder, nachdem die Zuwegung nun umgeplant wurde. Hierzu bitten wir um eine Stellungnahme durch die Verwaltung, in welcher Form wir als beteiligte Bürger den Wunsch nach ausreichendem Lärmschutz sicherstellen können.</p>	<p>Ingenieure, 2021). Demnach werden die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm durch den planbedingten Gewerbelärm an allen Stellen der Nachbarschaft unterschritten. Auf der Grundlage der schalltechnischen Prognose ist die Umsetzung weiterer Maßnahmen nicht erforderlich. Die Umsetzung freiwilliger Maßnahmen obliegt dem Vorhabenträger bzw. dem späteren Betreiber und wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht in Frage gestellt.</p>	<p>Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>4 Enthaltungen</p>
<p><b>9.1.9 Schulweg der Kinder</b></p>			
<p>Schulwege der Kinder: Der weit überwiegende Teil der Kinder aus dem Baugebiet Niederbusch bewegt sich morgens an der geplanten Supermarkt-Einfahrt vorbei. Das gilt sowohl für Kleinkinder, die die KiTas oder die Schule in Schlich teilweise in Begleitung ihrer Eltern und Geschwisterkindern in Kinderwägen erreichen müssen, wie auch für unbegleitete Kinder, die die beiden Bushaltestellen auf den beiden Straßenseiten aufsuchen müssen. Bereits heute stellt die Ortseinfahrt insbesondere mit der baulichen Engstellen durch die heute bestehende Reihenhaus-Bebauung eine oft kritische Herausforderung für die Kinder oder für Eltern mit Kinderwägen dar. Welche Vorgaben an den geplanten Supermarkt-Bau bestehen seitens der Gemeinde an den Bauherren, die Fußgänger an dieser Stelle nicht durch zusätzlichen Verkehr und Abbiegemanöver noch stärker zu gefährden? An welche behördlichen Stellen des Kreises Düren können wir unsere Sorgen diesbezüglich adressieren bzw. dort anfragen, ob eine Verbreiterung der Fußgängerwege oder Fußgängerüberwege an den neuralgischen Stellen in Erwägung gezogen werden können? Besteht eine planerische Möglichkeit, den Fußweg für die Kinder und Familien über den geplanten kleinen Fußweg, der von dem nordwestlich gelegenen geplanten Wendehammer auf das Supermarktgrundstück führen soll, bis auf den Fußgängerweg an der Eifelstraße zu planen, sodass die Supermarkteinfahrt komplett umlaufen werden kann?</p>	<p>Zur Untersuchung der verkehrlichen Wirkung durch die planbedingt erzeugten Kfz-Verkehre wurde ein Fachgutachten (BSV, 2021) erstellt. Die Berechnung der Verkehrserzeugung für die geplanten Wohn-einheiten ergab ein Verkehrsaufkommen von täglich 356 Kfz-Fahrten. Die Einzelhandelsnutzungen erzeugen täglich weitere 1.194 Kfz-Fahrten. Dieser zusätzliche Verkehr wurde ausgehend von der Verkehrsbelastung in der Analyse und dem Erschließungskonzept für die Prognose anteilig zu den Spitzenstunden auf das Straßennetz umgelegt. Es zeigt sich, dass sich für den Knotenpunkt Eifelstraße/ Am Niederbusch und für die neue Anbindung Eifelstraße/ Discounter in der vormittäglichen Spitzenstunde die QSV A (sehr gute Verkehrsqualität) ergibt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird an beiden Knotenpunkten die QSV B (gute Verkehrsqualität) erreicht.</p> <p>Eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Eifelstraße (K 27) ist an beiden Knotenpunkten auf Grund der neuen bzw. zusätzlichen Verkehrsmengen nicht erforderlich.</p> <p>Auf Grundlage der Ergebnisse bestehen aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken gegen die geplante Bebauung mit insgesamt 100 Wohneinheiten und der vorgesehenen Einzelhandelsnutzung. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann verträglich abgewickelt werden.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
	<p>Es ist nicht davon auszugehen, dass die zusätzlichen Verkehre zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit beitragen.</p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen einer Umsetzung weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden Ebenen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung jedoch nicht entgegen.</p>		
<b>9.1.10 Abnutzung bzw. Übernutzung der Spielstraße</b>			
<p>Abnutzung bzw. Übernutzung der Spielstraße: Wie ist der Straßenaufbau und die damit verbundene Traglast der vorhandenen Spielstraße beschaffen bzw. für welche Traglasten wurde der aktuelle Aufbau vorgesehen? Durch die Nutzung des nun aufkommenden Baustellenverkehrs ist aus unserer Sicht zu erwarten, dass die bereits erstellten Straßen diese Belastung nicht schadlos überstehen oder eine deutliche Überalterung durch Übernutzung zu erwarten ist. Schon bei der Bebauung des hinteren Bauabschnitts des bestehenden Niederbuschs sind durch Baustellenverkehr Abnutzungen und Schäden an der Fahrbahn entstanden. Wir möchten anregen, dass eine Bebauung des Planungsgebietes zunächst für den nördlichen, hinteren Bereich über eine separate, neue Baustraße ausgehend von der Eifelstraße vorgesehen wird und erst anschließend der Nahversorgungsmarkt erbaut wird. Sollte eine Bebauung über die bestehende Straßenführung unumgänglich sein, ersuchen wir die Gemeinde, gemeinsam mit den Anwohnern vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahmen eine Bestandsaufnahme mit Fotodokumentation des aktuellen und dann vorliegenden Straßenzustands zu erstellen, sodass Beschädigungen oder spätere Folgeschäden nicht zu Kostenverteilungsdiskussionen führen werden. Zudem erbitten wir eine Auskunft, wie sich bei einer mittelfristigen Erneuerung der Einfahrtsstraße Am Niederbusch nach heutiger Sicht die Erschließungskosten verteilen würden, wenn der Baustellenverkehr nicht eindeutig als Verursacher festzulegen ist.</p>	<p>Auswirkungen auf angrenzende Straßen außerhalb des Plangebietes sind nicht Bestandteil des aktuellen Bauleitplanverfahrens. Jedoch hat der Vorhabenträger bereits versichert, dass die Straße Am Niederbusch der Belastung durch temporäre, zusätzliche Baustellenverkehre unbeschadet standhalten kann. Zudem wurde zugesichert, dass vor der ersten Baumaßnahme eine Zustandsbesichtigung sowie eine regelmäßige Bauüberwachung stattfindet. Straßenschäden gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>
<b>9.1.11 Überprägung durch dichte Bauformen</b>			
<p>Überprägung des Wohngebietes durch zu viele Wohneinheiten im ohnehin schon belasteten Planungsgebiet: Gibt es eine Möglichkeit, die Anzahl der neu geplanten Wohneinheiten sinnvoll formell zu begrenzen, sodass</p>	<p>Der Bedarf an Baugrundstücken aber auch an Wohnungen ist in der Gemeinde Langerwehe enorm hoch. Neuer Wohnraum im Mietwohnungssektor dient zur Abdeckung des Bedarfs. Um</p>	<p>Der Ausschuss beschließt,</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
<p>eine Überlastung und auch die massive Veränderung des Ortsbildes für die an sich ländliche Außenlage des Wohngebietes zu verhindern? Trotz des Vertrauens in die Ausgestaltung der Baukörper durch die Firma Schlun, würde eine übermäßige Konzentration von vielen, kleinen Wohneinheiten an den - zwar nicht verwaltungsrechtlichen aber dennoch an den realen geografischen - Ortsrand zu einer enormen Veränderung des aktuellen Umfeldes führen. Wie kann man den Bedarf nach Wohnfläche mit kleineren Wohneinheiten sinnvoller auf die zahlreichen Baugebiete in der Gemeinde Langerwehe verteilen?</p>	<p>dennoch dem Entstehen zu vielen Wohneinheiten auf zu engem Raum vorzubeugen, wird die Anzahl der Wohneinheiten pro Gebäude auf 9 WE beschränkt.</p> <p>Wesentliche Planungsziele bestehen u.a. in der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Ausbildung eines harmonischen Übergangs zu den bestehenden Siedlungsstrukturen. Siedlungsstrukturen bestehen nicht nur im Bereich des Wohngebietes Niederbusch, sondern auch im Süden und Westen. In diesen Bereichen sind sowohl eingeschossige als auch zweigeschossige Gebäude zu finden. Ein harmonischer Übergang zu bestehen Siedlungsstrukturen kann somit durch die Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 10,50 erreicht werden. Im Hinblick auf den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen, werden im Bereich der Wohnnutzungen Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Auf diese Weise kann einem übermäßigen Flächenverbrauch entgegengewirkt werden und vergleichsweise viel Wohnraum auf einer vergleichsweise geringen Fläche geschaffen werden.</p> <p>Eine prägende Wirkung des Plangebietes für den Ortsrand ist weiterhin nicht erkennbar, insbesondere da es sich bei den verfahrensgegenständlichen Flächen nicht um den unmittelbaren, sondern nur den erweiterten Ortseingang handelt.</p>	<p>Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	
<p><b>10 EINWENDER 10</b></p>			
<p><b>10.1 Mit E-Mail vom 07.06.2021</b></p>			
<p><b>10.1.1 Anlieferungszeiten</b></p>			
<p>es wurde ja gebeten, die gestellten Fragen auch noch mal per Email zu übermitteln. Meine Frage: Sind für den Nahversorger hinsichtlich der Anlieferungszeiten Auflagen vorgesehen?</p>	<p>Die Regelungen zu Anlieferzeiten des Nahversorgers betreffen nicht das aktuellen Bauleitplanverfahren. Auf den nachgelagerten Ebenen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung ist jedoch sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigung der umliegenden Anwohner erfolgt.</p>	<p>Der Ausschuss beschließt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.</p>	<p>12 Ja-Stimmen 4 Enthaltungen</p>

Stellungnahmen	Abwägungsvorschläge	Beschlussvorschlag	Abstimmungsergebnis
Hintergrund meiner Frage: Bei vielen Märkten wird zwar auch tagsüber angeliefert, aber beim Verbrauchermarkt in der Nachbarschaft zum Studentenzimmer meiner Tochter in Essen wird schon ab 4 Uhr morgens per Lkw angeliefert und das verursacht natürlich ziemlichen Lärm.			