

Bürger-Einwendungen gegen die Planungen zu Felderhof II

Stellungnahme zu § 3 Abs. 2 BauGB und gegen die Feststellung des Flächennutzungsplans "Gewerbegebiet Felderhof Ratingen West" und gegen den Satzungsbeschluß des Bebauungsplans in der vorliegenden Form (ausweislich der Verwaltungsvorlagen 23 und 24/2014).

Begründungsmangel / Abwägungsdisproportionalität in 24/2014:

Nach unserer Ansicht stellt die Begründung des Planungsanlasses und Zieles für die Flächennutzungsplanänderung bereits einen schwerwiegenden, ja absoluten Verfahrensfehler dar. Selbst wenn man den weitreichenden Ermessensspielraum und die Planungshoheit bei der Bauleitplanung zugrunde legt, müssen gewichtige städtebauliche Gründe vorliegen, um die Nutzungsänderung in ein Wohngebiet zu rechtfertigen solange mannigfaltige negative Einwirkungen auf das Schutzgut Mensch unter Überschreitung von Orientierungs und Regelwerten vorliegen (s.u.).

Die Auflösung einer unterstellten Gemengelageproblematik am südlichen Ende des Gewerbegebietes Hubert Wollenbergstrasse/Zur Spiegelglasfabrik, stellt nach aktueller Rechtsprechung keinen hinreichenden Planungsgrund dar.

Die städtebauliche Gewichtigkeit einer rein kommerziell begründeten "Nachfrage nach Einfamilienhäusern" ist als stadtplanerisches Kriterium auch nach § 1 Abs. 6 (3) in Frage zu stellen. Gleichzeitig erlaubt die Stadt Ratingen immerhin in unmittelbarer Nähe des Plangebietes - entgegen der behaupteten spezifischen Wohnbedürfnisse - aktuell die Umwandlung von Einfamilienhäusern in Mehrfamilienhäuser oder Eigentumswohnungen (z.B. Fliegerstrasse).

Durch die erforderlichen, kostspieligen Bau-Maßnahmen, um sich im Plangebiet gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen zumindest zu nähern, wäre selbst ein potentielles stadtplanerisches Ziel preiswerten Wohnraum für Familien zur Verfügung zu stellen von Anfang an zum Scheitern verurteilt.

Außerdem hat die Stadt Ratingen seit geraumer Zeit nachweislich eine negative Einwohnerentwicklung und einen konstant hohen Sterbefallüberschuß; Eine Trendwende ist laut Zensus und Angaben der Landesregierung nicht zu erwarten. Im Gegenteil bestätigte schon der Abschlussbericht "Demographischer Wandel und längerfristiger Wohnsiedlungsflächenbedarf in den Gemeinden und Kreisen Nordrhein-Westfalens" des Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW Oktober 2005) einen rückläufigen und prognostiziert sogar einen negativen Neubedarf an Wohnsiedlungsfläche in Ratingen, was n.m.E. zu Recht auch im aktuellen Regionalplanentwurf Niederschlag findet. Durch die überdurchschnittliche Überalterung der Ratinger Stadtbevölkerung werden zudem innerhalb der nächsten Dekade geschätzt 10-15 % aller bestehenden Wohneinheiten frei.

An anderer Seite, z.B. in der erwähnten Regionalplanung, beklagt die Stadt Ratingen den Mangel an Gewerbegebieten während sie hier 7 ha nutzungsreife, zusammenhängende Gewerbefläche im unmittelbaren Anschluß an das nördlich gelegene Gewerbegebiet "mangels Nachfrage" (bescheinigt durch den an der Nutzungsänderung interessierten Investor ?) aufgeben will. Für einen Großbaumarkt, einen Handwerkerhof oder kleinteiliges produzierendes Gewerbe wäre die Vermarktung sicher denkbar.

Da Wohnbebauung renditeträchtiger ist als Gewerbeansiedlung (mit Ausnahme gewerbesteuerintensiver Dienstleister) scheinen hier in der Abwägung weniger stadtplanerische und öffentliche Interessen als vielmehr kommerzielle Interessen und die Einnahmeverbesserung im Vordergrund zu stehen.

Es ist auch befremdlich wenn im Umweltbericht unter 2.3.1.1. die Bewertung der Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch und seiner Gesundheit noch korrekt in die höchste Kategorie eingeordnet wird ("mittel-hoch") aber in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung nur noch von "mäßigen" Beeinträchtigungen die Rede ist:

Gefährdung der Gesundheit durch Kontamination von Grundwasser und Boden:

Das Gebiet befindet sich innerhalb einer Altlast in der die Böden "erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind" (Schwermetalle wie Arsen, polyaromatische, chlorierte und sonstige Kohlenwasserstoffe, Sulfate) und auch eine Belastung des Grundwassers festgestellt wurde. Innerhalb des Plangebietes wurden bereits Abfalllagerstätten mit Polierrot/ Pariser Rot / caput mortuum aus der Walzglasverarbeitung, oder Steinkohlenteere (Abrissmaterial Dachpappen) und auch sogenannte PAK Linsen (Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe undiskutierter/unaufgeklärter Herkunft!) gefunden. Die vertraglich verpflichtende Altlastenentsorgung ist vom Vorgängerunternehmen nicht durchgeführt

worden, weitere Funde sind nicht auszuschließen.

Im Gegenteil wurde im Hinblick auf eine gewerbliche Weiternutzung Recyclingabfall der Kategorie Z2 Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, verharmlost als Recyclingmaterial der "Güteklasse LAGA 2", zur Verfüllung von Baugruben auf der Fläche entsorgt. Die erforderlichen technischen Sicherheitsmaßnahmen (Z 2 „Eingeschränkter Einbau nur mit definierten technischen Sicherheitsmaßnahmen“ / Z3 wäre bereits Deponiepflichtig) sind in den o.g. Vorlagen nicht explizit definiert.

Selbst wenn Überschreitungen beim Parameter Sulfat von der BBodenSchV nicht erfasst werden, so muss das Plangebiet zwar mit einer Drainage zum Auffangen und Ableiten von Regenwasser versehen, sowie Restflächen flüssigkeitsdicht versiegelt werden, um eine weitere Umweltbeeinträchtigung zu minimieren, aber der Zusammenhang mit dem Z2 Abfall bleibt undiskutiert.

Auch die Empfehlung des Gutachters, um einen direkten Kontakt von Mensch und Tier mit dem Recyclingabfall oder der Altlast zu vermeiden, noch eine 60-90 cm dicke Oberbodenschicht aufzutragen, ist weder in einen Sachzusammenhang gestellt noch verbindlich abgesichert.

Der Anbau von tiefwurzelnden Nutzpflanzen, gärtnerische Arbeiten oder andere Bedingungen (wie die Anlage von Teichen oder die Nutzung der Spielflächen zum "Buddeln") die auf den verbliebenen 6 % öffentlichen oder privaten Grünflächen eventuell die 50 cm starke "mineralische Abdichtung" durchbrechen ist durch planerische Vorgaben nicht ausgeschlossen worden.

Mangelnde Rücksichtnahme auf das angrenzende Gewerbegebiet:

Schon während der Tageszeiten wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm durch die bestehende gewerbliche Nutzung im nördlichen Teil des Gewerbegebiets an immerhin fünf Immissionsorten des Plangebiets überschritten.

Die Beurteilungspegel für die besonders schutzbedürftigen Nachtzeiten wurden abwägungsfehlerhaft nicht berechnet, obwohl hier von einer noch höheren Überschreitung auszugehen sein wird, da die schalltechnische Untersuchung selbst eine erhebliche Schallleistung von z.B. Haustechnikaggregaten wie nächtlich laufenden Kühl- und Klimakompressoren mit ca. 80 dBA eingeschätzt hat.

Das BVerwG 4 C 8.11 hat in 2012 gesagt: "Passive Lärmschutzmaßnahmen als Mittel der Konfliktlösung zwischen Gewerbe und Wohnen sieht die TA Lärm nicht vor. Auch die von der TA Lärm belassenen Spielräume bei der Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze eröffnen nicht die Möglichkeit, der Überschreitung der Außen-Immissionsrichtwerte durch Anordnung von passivem Lärmschutz zu begegnen.

Aus der Maßgeblichkeit der Außen-Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 und der Definition des maßgeblichen Immissionsortes in A.1.3 des Anhangs der TA Lärm - bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes - ergibt sich, daß dieses Regelwerk - anders als etwa für Verkehrsanlagen die 16. und 24. "BImSchV" - den Lärmkonflikt zwischen Gewerbe und schutzwürdiger (insbesondere Wohn-) Nutzung bereits an deren Außenwand und damit unabhängig von der Möglichkeit und Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen gelöst wissen will. Damit sichert die TA Lärm von vornherein für Wohnnutzungen einen Mindestwohnkomfort, der darin besteht, Fenster trotz der vorhandenen Lärmquellen öffnen zu können und eine natürliche Belüftung sowie einen erweiterten Sichtkontakt nach außen zu ermöglichen, ohne daß die Kommunikationssituation im Innern oder das Ruhebedürfnis und der Schlaf nachhaltig gestört werden können. Soweit andere Regelwerke wie die schon genannte 16. und 24. "BImSchV" passiven Lärmschutz zur Lösung des Nutzungskonflikts zulassen und damit einen geringeren Mindestwohnkomfort als Schutzziel zugrunde legen, beruht dies auf dem öffentlichen Interesse, das an den von diesen Regelungen erfassten (Verkehrs-)Anlagen besteht und weiterreichende Beschränkungen des Eigentumsinhalts zu Lasten der von Immissionen betroffenen Anlieger rechtfertigt.

Der von der TA Lärm gewährte Schutzstandard steht auch nicht zur Disposition des Lärmbetroffenen und kann nicht durch dessen Einverständnis mit passiven Schallschutzmaßnahmen suspendiert werden." (übrigens auch nicht als entschuldigbarer juristischer "Kunstgriff" wie Frau P. Cremer in einer StUmA Sitzung am 12.3.2014 gegenüber dem Ratsherren Herrn Otto erklärte. Die Diskussion um ein plötzlich aufgetauchtes zweites Lärm-Gutachten, welches dann wegen fehlender Unterzeichnung einfach für ungültig erklärt wurde, spricht ebenfalls Bände.)

Potentielle Gefährdung durch andere Immissionen (Elektrosmog):

Die Fläche liegt im 200 m Schutzstreifen einer Posttrichtfunkstrecke. EMVU Messungen und Messreihen im Einklang mit der "BImSchV" und der EU-Empfehlung 1999/519/EG sowie den ICNIRP-Richtlinien liegen für das Plangebiet anscheinend nicht vor.

Der Schutzstreifen einer 110 kV Hochspannungsleitungstrasse durchquert den Norden des geplanten Wohngebietes. Die bis zu fünf neuen Trafostationen, die laut Vorlage im Plangebiet erforderlich werden sind nicht einmal diskutiert.

Überlastung der verkehrlichen Infrastruktur:

Die an das Planungsgebiet angrenzenden Bereiche weisen heute bereits eine mangelhafte Verkehrsqualität bis Stufe D für alle Verkehrsteilnehmerarten auf und werden durch eine Nutzung des Plangebiets zu Wohnzwecken mit 268 Wohneinheiten überfordert, was bodenrechtliche Spannungen auslöst und bauliche Maßnahmen im weiten Umfeld des Plangebietes erforderlich macht.

Immerhin ist eine Verkehrserhöhung von bis zu 40% an manchen Knotenpunkten prognostiziert.

Die Verlängerung der Straße "Zur Spiegelglasfabrik" in nördlicher Richtung (unter Schließung des einzigen ebenerdigen „barrierefreien“ Bahnüberganges zwischen dem Stadtteil West und den anderen Stadtteilen!) würde die Situation nach "BImSchV" ins Extrem treiben.

Laut verkehrstechnischen Untersuchungen würden die Spannungen, z.B. im Netzfall 3, durch die vorgeschlagenen planerischen Maßnahmen nicht einmal beseitigt, sondern nur aus dem Plangebiet auf andere Gebiete verlagert wodurch auch alle Anwohner des Ratinger Südens nicht nur bei Nutzung der Volkardeyerstrasse oder der L455 unmittelbar betroffen sind.

Bei einer geplanten Unterbindung des Linksabbiegens von der Düsseldorferstraße in den Europaring wäre z.B. die Anlieger und Wohnsammelstraße "Gerhardstraße" (der Kindergartenweg meines Jüngsten, und der künftige Schulweg sowie meine Zufahrt zur Fliednerstrasse) die einzige, letzte und verkehrsgünstigste Möglichkeit aus Stadtmitte kommend im Ortsgebiet zu verbleiben oder zur K10, A3 zu gelangen. Schon heute ist die Straße in Netzfall 1 mit 550 Kfz/Spitzenstunde belastet (obwohl sie als Tempo 30 Zone keine derartige Last einer Durchgangs- oder Hauptverkehrsstraßenfunktion tragen dürfte).

Auch der bereits heute durch die Bebauung Felderhof I erzeugte Bedarf den Zugang aus dem Plangebiet über den Niederbeckweg zur Strassenbahnhaltstelle der Linie 712 Ten Eicken durch z.B. eine Lichtzeichenanlage an der L455 zu regeln, würde sicher an Gewicht gewinnen und dadurch alle Bürger die z.B. mit dem Pkw nach Düsseldorf pendeln belasten.

Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm:

Die Fläche liegt innerhalb des Bauschutzbereiches des Luftverkehrs nach §12 LuftVG und keine 3 km von der Start und Landebahn entfernt, weshalb negative Auswirkungen von Flugverkehr (Lärm, Feinstaub, Fuel Dumping) zumindest planerisch abgewogen /in Betracht gezogen werden müssten.

Selbst die DIN 18005 Werte für allgemeine (nicht reine) Wohngebiete werden durch den

Straßenverkehrslärm zum Teil noch überschritten wobei die Lärmbelästigung durch die innere Erschließung laut 24/2014 ungeklärt ist und weiterhin einer ergänzenden Darstellung bedarf. Auch „weitere Auswirkungen (als die genannten) auf die Infrastruktur sind bei dem gegenwärtigen Planungstand noch nicht abzuschätzen“ was dem Gebot des vorbeugenden Immissionsschutzes widerspricht und die erforderliche endgültige Abwägung für eine Beschlußfassung gar nicht zulässt.

Nach RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und den Verwaltungsvorschriften zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Gem. Rd Erl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr, d. Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport u.a. Ministeriums für Arbeit und Soziales, Qualifikation und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen vom 1.9.2000) sind zudem Lärminderungspläne nach §47 bereits dann aufzustellen wenn zunehmender Lärm erwartet wird. Ggf. sind sogar Verkehrsbeschränkungen nach § 40 Abs. 2 BImSchV anzuordnen. Ein Lärminderungsplan existiert nach unserer Kenntnis bisher weder für die Stadt Ratingen noch für das Plangebiet ?!

Klimaschutz und städteklimate Auswirkungen der städtebaulichen Planung:

Ratingen leidet wie viele andere Städte bereits heute, unter den negativen Folgen stadtklimatischer Bedingungen wie Hitzestau und Feinstaub. Leider wurde das Positionspapier der Fachkommission „Stadtentwicklungsplanung“ des Deutschen Städtetages "Klimagerechte und energieeffiziente Stadtentwicklung" kaum beachtet und es gibt für Ratingen weder eine "FITNAH" (flow over irregular terrain with natural and anthropogenic heat sources) Simulation noch sonst ein Klimamodell zur Sicherung von Luftleitbahnen oder zur Vermeidung von Wärmeinseln bei der Bauleitplanung.

Aus der Vorlage 24/2014 ist aber zu entnehmen, daß die momentane Brachfläche die Kaltluftneubildung insbesondere (aber eben nicht nur) für die nordöstlich gelegenen Innenstadt begünstigt, die im Falle der geplanten Bebauung entfällt wobei sogar eine Erwärmung im Plangebiet prognostiziert wird. Es wäre deshalb notwendig vor der Planänderung endlich eine Klimaanalyse für das Ratinger Stadtgebiet zu erstellen um die Klimabeeinträchtigung insbesondere im Zusammenhang mit dem Wegfall anderer Luftschneisen überhaupt sachgerecht abwägen zu können.

Vorbeugender Brandschutz, Schutz bei Bahnunfällen:

Nach derzeitigem Planungsstand wäre ein großräumiger Rettungseinsatz z.B. bei einem Güterzug-Gefahrgutunfall oder einer Kollision zwischen Personenzug und Güterzug an der Volkadeyer Brücke wegen der geplanten Lärmschutzwände und der Riegelbebauung mit Garagen nicht mehr durchführbar. Da die Stadtwerke das Gebiet nicht mit Löschwasser für den Objektschutz ausstatten, ist zudem im Katastrophenfall, ja selbst bei einem Fassadengroßbrand an der Riegelbebauung, die Löschwasserversorgung kaum sicherzustellen. Durch die dem passiven Schallschutz geschuldeten fensterlosen und damit fluchtweglosen ! Ostfassaden sowie der zu erwartenden hohen Brandlast durch die Fassadendämmung ("WDVS" bestenfalls mit umlaufendem Brandschutzriegel) liegt eine weitere besondere Gefahrensituation vor. Dieses hohe Brandrisiko müsste in der Planung durch besondere Festsetzungen (und nicht durch die Träger öffentlicher Belange) zumindest berücksichtigt werden. Siehe auch z.B. den Fachartikel von Frank D. Stolt zum Thema (Sachverständiger für Vorbeugenden Brandschutz und Sachverständiger für Brand- und Explosionsursachenermittlung in „FEUERWEHR 12/11“).

Immissionen durch die Güterzugstrecke Duisburg-Düsseldorf:

Die Einwirkungen der Bahnstrecke 2324 wurden nur für einen - für Siedlungsbau - unzureichenden Prognosezeitraum von lediglich 10 Jahren! (bis 2025) vorgenommen. Dies erlaubt keine sachgerechte Abwägung.

Aber selbst in dem kurzfristigen Zeitraum geht die Verkehrsprognose 2025 zumindest für den Düsseldorfer Streckenabschnitt von 238 Güterzügen in 24 Stunden aus. Dies ist fast die Verdopplung des bestehenden Verkehrs. Dazu kommen ggf. Personenzüge im Ausweichverkehr.

Es wird derzeit im Gutachten fehlerhaft nur mit Güterzuggeschwindigkeiten von 90 km/h als "Worst Case" gerechnet, die EBO erlaubt jedoch schon heute 120 km/h auf diesem Streckenabschnitt !!! *)siehe http://stredax.dbnetze.com/ISRViewer/public_html_de/svg/index.html, das EBA sieht sogar künftig 140 km/h vor und mit Ausnahmezulassung des Bundesverkehrsministeriums sind Parcel InterCity Güterzüge mit 160 km/h im Einsatz. Im Rahmen des TEN (transeuropäischen Netzwerks) werden in ganz Europa höhere Transportleistungen angestrebt und Expressgüterzüge wie der TGV postal fahren heute schon mit bis zu 300 km/h. Die DB-AG-Richtlinie 408 erlaubt dabei derzeit bis zu 250 Achsen und 700 m (740 m bei ertüchtigter Strecke) Regelzuglängen. In Dänemark fahren bereits Güterzüge mit 835 m Länge. Obwohl die DB Trassenprognose rechte Rheinstrecke 2324 (Betuwe, ETCS Corridor 4G Rotterdam-Genua, TEN Code 24) laut PEUTZ Gutachten für diesen Zeitraum schon die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs (auch mit bis zu 140 km/h) und damit ggf. sogar ein drittes Gleis im Plangebiet Felderhof vorsieht, wird es planerisch z.B. bei der Stellung der Lärmschutzwand oder der zu erwartenden aerodynamischen Phänomene wie Druckstöße bei einer Zugbegegnung nicht einmal optional diskutiert. Die Anwendung des Schienenbonus nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen "Schall 03" ist ebenfalls nicht sachgerecht, da dieser Bonus nach Einigung im Vermittlungsausschuss (zumindest für Neubaustrecken wie die dritte Schiene der Westbahn) bereits im Januar 2015 entfällt ! Die Anwendung der Lärmzumutbarkeitskriterien der Verkehrslärmschutzverordnung (16. "BImSchV") mit der ausschließlichen Anwendung von Mittelungspegeln ist ebenfalls wissenschaftlich längst überholt und steht deshalb in Sachverständigengutachten auch im Verdacht der Verfassungswidrigkeit. Angemessen für eine sachgerechte Planungsabwägung wäre hier lediglich eine Berechnung nach "VBUSch".

Ob der Schienenpersonenverkehr der für 2025 nur mit 140 km/h als "Worst Case" angesetzt wird sich den europäischen Zielen für höhere Geschwindigkeiten unterordnet (z.B. TEN HGV) kann in einem längeren, angemessenen Prognosezeitraum ebenfalls nicht ausgeschlossen werden.

Erschütterungsimmissionen DIN 4150 Teil 2/ 24. "BImSchV":

Mit den erhöhten Geschwindigkeiten, den längeren Zügen und der zusätzlichen Personenzugstrecke werden auch die Erschütterungsprognosen spätestens nach 2025 hinfällig. Auf diesem Streckenabschnitt der Betuwe sind laut Düsseldorfer Bürgerinitiative "Aktionsgemeinschaft Bahnlärm – So nicht!" Züge mit 40 Waggons und bis zu 5000 Tonnen Gewicht vorgesehen.

Die Erschütterungsmessungen am Musterhaus Meygner Busch 94 aus dem Plangebiet Felderhof I haben keinerlei Relevanz zur Risikobeurteilung der Messwerte MP1.1. bis MP 4.3 im Planbereich Felderhof II, da sich das "Referenz"-Objekt weit südlich und damit in sehr großer Entfernung zur Trasse 2324 befindet. Es ist zudem durch ein Rangiergleis und die Kleingartenanlage getrennt und die Topologie des hoch aufgeschütteten Bahndamms begrenzt die Schwingungsausbreitung zusätzlich.

Die erfolgreiche Durchführung der passiven Schutzmaßnahmen durch Gebäudestrukturen mit geeigneter Dämpfung bzw. Eigenresonanz kann kaum geprüft werden (§ 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG). Ein rechtlicher Vorbehalt, falls die mit großen Unsicherheiten behaftete Berechnung die erforderliche Schutzwirkung in der

Praxis nicht aufzeigt, ist den Planungsunterlagen nicht zu entnehmen.

Die unmittelbare Wirkung der Erschütterungsimmissionen und des resultierenden Sekundärluftschalls wurden (ebenfalls nach Abzug des Schienenbonus von 5 dB !) nur für den Wohninnenbereich nicht jedoch für den Außenwohnbereich und die Freiflächen berücksichtigt.

Lärmemissionen

Während im Schienenpersonenverkehr bei Geschwindigkeiten unter 40 km/h Antriebs- und Aggregatgeräusche, unter 120 km/h Rollgeräusche Rad/Schiene, und ab 120 km/h zusätzlich aerodynamische Geräusche dominieren, verursachen Güterzüge nahezu bei allen Geschwindigkeiten Fahrgestell und Brems(klotz) Geräusche, strahlen aber vor allem weit oberhalb des Fahrweges durch die Resonanz der Aufbauten oder durch Klappergeräusche weiteren primären Luftschall ab.

Das Lärmgutachten unterscheidet bei Berechnung nach "Schall 03" die verschiedenen Güterwagengruppen nicht, so daß es wohl praxisgerecht nur für die S-Gruppe (Flachwagen) und ggf. R-Gruppe (Rungenwagen) sowie den Personenschienenverkehr Anwendung finden kann.

In dem zugrundegelegten Gutachten werden Emissionen des (leisen) S-Bahnverkehrs und des (lauteren) Güterverkehrs zudem gemittelt und gleichmäßig auf die (heute vorhandenen) Gleise verteilt.

"Schall 03" berücksichtigt pauschaliert bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten V_i im Wesentlichen die Rollgeräusche 25 Meter seitlich der Gleismitte wobei die Schienen gerade in nördlichen Bereich des Planungsgebietes mit der abgesenkten Lärmschutzwand sehr dicht an das Plangebiet grenzen.

Trotz dieser "lärmmindernden" Berechnungsweise nach "Schall 03" anstelle von "VBUSch." mit Mittelung und unter Abzug des Schienenbonus kommen (im Tagesmittel ohne Pegelspitzen bei Zugvorbeifahrt !) immer noch bis zu 73 dBA als Beurteilungspegel an den Gebäudeaußenseiten (und im Freibereich) zustande.

Auch mit der geplanten Schallschutzwand sind Beurteilungspegel bis zu 70 dBA und Orientierungswertüberschreitungen je nach Textpassage! von 21-28 dBA zu erwarten.

VGH Baden-Württemberg Az.: 5 S 884/09 "Möchte die planende Gemeinde - wie hier - Teilen des Plangebiets unter Berufung auf das Vorliegen gewichtiger städtebaulicher Gründe, die für eine solche Lösung sprechen, eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 zumuten so sind sie als Orientierungswerte im Rahmen der Abwägung jedenfalls insofern von Bedeutung, als die für die Planung sprechenden Gründe umso gewichtiger sein müssen, je weiter die DIN-Werte überschritten werden (BVerwG, Urt. v. 22.03.2007 a.a.O.). "

Im Freibereich (Gärten, Spielbereich) sind immerhin (gemittelt und unter Anrechnung des Schienenbonus) stellenweise bis 58 dBA zu erwarten und die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 werden überschritten. (Nächtliche Überschreitungen in der Zeit von 22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens werden trotz des höheren Schutzbedürfnisses sogar "vernachlässigt" weil sich die Nutzung der Freibereiche "nahezu ausschließlich auf den Tageszeitraum beschränkt")

VGH Baden-Württemberg Az.: 5 S 884/09 "Passive Lärmschutzmaßnahmen müssen bezogen auf sämtliche Planbereiche, in denen die Orientierungswerte der DIN 18005-1 voraussichtlich überschritten werden abgewogen werden."

"Plant die Gemeinde ein neues Wohngebiet vor allem für Familien mit Kindern, so begründet es ein Ermittlungs- und Bewertungsdefizit i.S.v. § 2 Abs. 3 i.V.m. § 214 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, wenn sie Teilen des Baugebiets eine Überschreitung der Lärm-Orientierungswerte der DIN 18005-1 ("Schallschutz im Städtebau") zumutet, sich aber keinerlei Gedanken über die Schutzbedürftigkeit von Außenwohnbereichen macht. Dies wäre aber erforderlich gewesen, weil die Antragsgegnerin ausdrücklich Wohnraum für Familien mit Kindern plant und schon deshalb nicht davon ausgegangen werden kann, daß die Grundstücke ausschließlich gärtnerisch, m.a.W. nicht als Außenwohnbereiche genutzt würden. Zudem ist die Nutzung von Gartenflächen als Außenwohnbereich hier weder im Wege der planerischen Festsetzung noch aus anderen Gründen (z.B. aufgrund einer besonderen Geländetopographie) ausgeschlossen." (Gleiches gilt wohl für die Erschütterungseinwirkungen und den Sekundärschall nach DIN4150-2 und die 24. "BlmSchV")

Aus der Begründung der Bezirksregierung zur erfolgten Untersagung eine Kindertagesstätte an der Klaus-Bungert-Straße am Flughafen Düsseldorf zu bauen, kann man sicher weitere Schlüsse für das Bauvorhaben und die geplante Kindertageseinrichtung ziehen....

Lärmschutzwand:

Die Planung aller Lärmschutzwände ist noch im Frühstadium, da konkrete Verhandlungen mit der DB Netz AG über Gleisabstände, Rettungswege, aerodynamische Beeinträchtigungen oder Neubau eines dritten Gleises noch nicht begonnen haben und erfahrungsgemäß wohl auch in diesem Jahrzehnt zu keinem Ergebnis mehr führen dürften. Andere aktive Lärmschutzmaßnahmen von z.B. Lärmschutzwällen bis hin zu

Aktivschall z.B. im Brückenbereich wurden planerisch anscheinend nicht berücksichtigt. Neue gekrümmte Minischallschutzwände (< 85 cm Schienenabstand siehe auch EP1397607 Dünow-Zeilder), direkt am Gleis, könnten die Rollgeräusche effektiver reduzieren bzw. auf den Emissionsort zurück reflektieren als klassische Lärmschutzwände.

Die derzeit geplante 3-5,6 m (B-Plan Entwurf, 5.3.1 Seite 15 von 41) hohe Schallschutzwand reduziert den Beurteilungsschalpegel im Planungsgebiet entsprechend nur um 3 dBA, so daß im 2. OG Überschreitungen von 12 dBA tags und 28 dBA nachts berechnet werden. In der Vorlage zum Bauleitplan 24/2014 Seite 5 von 8 ist übrigens im Widerspruch dazu von 6 m Höhe und "nur" 10 dbA Überschreitung die Rede !

Leider sind auch ansonsten noch keine exakten Ausführungsdaten angegeben (ZTV LSW 88, EN 1793), so daß die vorherigen Betrachtungen zu den Lärmimmissionen im Planungsgebiet zunächst einmal zugrunde gelegt werden müssen.

Sowohl durch die Schallreflektion an der Riegelbebauung als auch durch die Schallreflektion an der Lärmschutzwand und dem Schalltrichter zwischen Brückendecke Volkadeyer Brücke und den neuen Lärmschutzwänden ist eine erhebliche neue Belastung des östlich gelegenen reinen Wohngebietes "Am Kleinen Rahm", aber auch der topographisch im Schallpegel liegenden Siedlung "Haarbach Höfe" zu befürchten.

Planerisch unzureichend wurde jedoch nur die unmittelbare Auswirkung der neu zu errichtenden Lärmschutzwand als geringfügig (ohne konkrete Berechnung) abgewogen und daß auch nur im Hinblick auf den Schiene-Rad-Verbund als bodennahe Emissionsquelle!

Umso verwunderlicher ist es, daß in der textlichen Festsetzung zum Bebauungsplan unter 8.1 mit Luftabsorptionsmaß DL 8 dB nur eine mäßig absorbierende Ausführung vorgegeben wird, die weit hinter dem üblichen und technisch machbaren zurück steht ? Eine stark absorbierende und damit gerade weniger reflektierende Schallschutzwand wird erst bei Werten über den geforderten 8dB angenommen !

Die zusätzliche Lärmbelastung der Gebiete "Am Kleinen Rahm" und "Haarbach Höfe" durch Schall-Reflektion ist in jedem Fall evident und schränkt die Rechte der sich mit mir beschwerenden Einwohner unzulässig ein.

Das Gesamtbild der aufgeworfenen Problemfelder zeigt, daß die Planänderung in ihrer jetzigen Form weder wegen akuten Wohnraummangels oder Gewerbegebietsüberhangs nachhaltig ist noch der offen gelegte Bebauungsplan angesichts aller Richtwertüberschreitungen im Hinblick auf die Gesundheit der künftigen Bewohner, insbesondere der Gesundheit der Kinder, moralisch und rechtlich verantwortbar wäre. Gleichzeitig werden die Rechte der betroffenen heutigen Bürger im weitem Umfeld des Plangebiets verletzt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

40878 Ratingen

[REDACTED]

*)

Allgemein	Infrastruktur	Betrieb	ZZS	Energie
Strecken-Nr:	2324			
Streckenabschnitt:	Tiefenbroich - Ratingen West			
km von:	15,6 + 52			
km bis:	17,1 + 93			
Gleis:	Richtungsgleis			
Länge des Abschnittes (km):	1,5			
Infrastrukturbetreiber:	DB Netz AG			
Staat:	Deutschland			
TEI-Kategorie:	V - Konventionell			
Verkehrsart:	Pz/Gz			
multinationales Lichttraumprofil:	G2			
interoperables Lichttraumprofil:	GC			
Nationales Lichttraumprofil:	auf Anfrage			
KV-Kodifizierung:	PIC 410 (PIC 80)			
Streckenklasse :	D4 22,5t 8,0t/m			
Kommunikationssystem:	GSM-R			
Traktionsart:	Oberleitung			
Geschwindigkeit VzG:	bis 120 km/h			
Güterverkehrskorridor 1:	ja			

Öffentliche Auslegung bis 6.03.2015

Ersteinwendung 1.04.2014

Zitate aus der neuen Plan- Begründung mit Anmerkungen:

Lärm und Erschütterungen

b. Güterverkehr – Schienenverkehr:

Im Nahbereich des Plangebietes verläuft die Güterzugstrecke Düsseldorf- Duisburg. In der Schalltechnischen Untersuchung wurde ein Beurteilungspegel von 73 dB(A) tags und nachts berechnet. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete mit 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts werden hier um einen Wert von 18 dB(A) tags / 28 dB(A) nachts überschritten.

c. Verkehrslärm:

Durch die Planung erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Bereich der Straße Zur Spiegelglasfabrik und Volkardeyer Straße sowie den Knoten Felderhof / Zur Spiegelglasfabrik und Zur Spiegelglasfabrik / Volkardeyer Straße. Es wird also eine Mehrbelastung durch den PKW-Verkehr erwartet, die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete werden durch den Straßenverkehrslärm zum Teil überschritten.

Derzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass zu einem späteren Zeitpunkt die am Discountmarkt vorbeiführende Straße parallel zum Bahndamm unter der Volkardeyer Straße weitergeführt werden soll. In der schalltechnischen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass im Falle einer Zunahme der Verkehre im Bereich der Straße zur Spiegelglasfabrik um 40 % die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen einen ausreichenden Lärmschutz für allgemeine Wohngebiete abbilden.

Erschütterungsemissionen:

Im Nahbereich des Plangebietes zu der Bahntrasse ist mit Erschütterungen im zu rechnen. Daher wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplanes eine Erschütterungsuntersuchung erstellt. Dazu wurden im Frühjahr 2013 sowie ergän-

zend im Herbst 2013 Ausbreitungsmessungen im Plangebiet sowie in einem bestehenden Musterhaus des angrenzenden Neubaugebietes „Felderhof (I)“ durchgeführt.

Den Messungen und den dokumentierten Prognoseberechnungen zufolge ist es prinzipiell nicht auszuschließen, dass die Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen nach DIN 4150-2 für Wohngebiete sowie die Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen nach der 24. BImSchV in der ersten Baureihe (Entfernung von 25 m von Gleis 1) überschritten werden.

In über 50 m Entfernung zu Gleis 1 ist den Messungen und den dokumentierten Prognoseberechnungen zufolge mit einer Einhaltung der Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen nach DIN 4150-2 für Wohngebiete sowie der Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen nach der 24. BImSchV zu rechnen.

Auswirkungen.....

b. Güterverkehr – Schienenverkehr:

Es ist eine Schallschutzwand mit einer Höhe von mindestens 5,10 m über zukünftigem Geländeniveau festgesetzt, damit das Plangebiet vor den maßgeblichen Schallwerten des Schienenverkehrs geschützt wird. Ferner werden im Be-

bauungsplan Lärmpegelbereiche als passive Maßnahmen festgesetzt. Aufgrund der tags und nachts nahezu identischen Immissionen durch Schienenverkehrslärm werden für die Einstufung der Lärmpegelbereiche eine jeweils höhere Stufe der Lärmpegelbereiche (+ 5 dB(A) höhere Anforderungen) angenommen. In den Nahbereichen wird durch den Gutachter eine entsprechende Grundrissorganisation oder eine fensterunabhängige Lüftung von Wohn- und Schlafräumen nebst einem Ausschluss von zu öffnenden Fenstern für Teilabschnitte empfohlen. Längs der Bahntrasse ergeben sich einschl. Berücksichtigung der Lärmschutzwand Anforderungen bis Lärmpegelbereich V gemäß DIN 4109. Ferner sind schallgedämmte und fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen im gesamten Plangebiet durch den Gutachter empfohlen und im Bebauungsplan festgesetzt. Darüber hinaus werden für die Bereiche, in denen ein Lärmpegel von 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten werden, weitergehende Regelungen im Bebauungsplan vorgesehen. Hier werden Einschränkungen für Aufenthaltsräume in den hochverlärmten Dachgeschossen und für die nach Osten gerichteten Fassaden (Ausschluss von Balkonen und Loggien) vorgenommen.

Es kann festgestellt werden, dass in den Freibereichen (Gärten, Spielplatz) die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Wohngebiete überwiegend eingehalten bzw. nur leicht überschritten werden. Durch die nahezu identischen Schallimmissionen nachts und tags und den höheren Schutzanspruch nachts, sind die Überschreitungen nachts höher. Da die Nutzung der Freibereiche sich jedoch nahezu ausschließlich auf den Tageszeitraum beschränkt, kann die Überschreitung des Nachtzeitraums vernachlässigt werden.

Es kann gutachterlich bestätigt werden, dass die Errichtung der Lärmschutzwand keine wesentlich negativen Auswirkungen auf die östliche angrenzende Wohnbebauung haben wird, da sie gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans auf der den Gleisen zugewandten Seite schallabsorbierend ausgeführt werden muss. Ferner verpflichtet sich der Investor unabhängig von dem Bauleitplanverfahren eine zusätzliche Lärmschutzwand östlich der Bahn zu errichten, um die geringfügigen Reflexionen der Lärmimmissionen der westlichen Lärmschutzwand abzufangen.

Aufgrund der Nähe zur Bahntrasse werden erhebliche Auswirkungen auf das Plangebiet erwartet. Unter Berücksichtigung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes in Kombination aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen kann im Ergebnis der sachgerechten Abwägung festgestellt werden, dass den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnissen Rechnung getragen werden kann. Es verbleiben trotz der umfassenden Maßnahmen jedoch Auswirkungen, welche als mäßig bis hoch bewertet werden können.

c. Verkehrslärm:

Aufgrund der auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärmimmissionen werden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 im Plangebiet überschritten. Im Bebauungsplan werden diesbezüglich Lärmpegelbereiche an den entsprechenden Fassaden festgesetzt. Es ergeben sich Anforderungen bis Lärmpegelbereich IV gemäß DIN 4109. Lärmpegelbereich III wird im Plangebiet als Mindestanforderung festgesetzt. Da die Abwicklung des Verkehrs fast ausschließlich über die im Plangebiet bereits vorhandene Erschließungsachse und weiter über die Straße Zur Spiegelglasfabrik vorgesehen wird, sind keine nen-

nenswerten Auswirkungen auf die vorhandene Wohnbebauung an der Straße Felderhof zu erwarten. Insgesamt ist davon auszugehen, dass bei der westlich angrenzenden Wohnbebauung durch Umsetzung des Bebauungsplanes keine ungünstigere schalltechnische Situation entstehen wird als bei Umsetzung des heute nach Planungsrecht zulässigen Konzeptes mit gewerblicher Nutzung. Gegenüber dem bestehenden Planungsrecht ist durch die wohnbauliche Ausrichtung eine verträglichere Nutzung zu bilanzieren. Auch bei einer später möglichen Verkehrserhöhung um bis zu 40 % im Bereich der Straße Zur Spiegelglasfabrik durch Verkehrsumleitungsmaßnahmen können die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen einen ausreichenden Lärmschutz bieten. Im Falle einer Änderung der Verkehrsanbindung und der Verlängerung der Straße Zur Spiegelglasfabrik in nördlicher Richtung gilt es anhand der konkreten Planung und der mit der Planung zusammenhängenden Verkehre in einem separaten Verfahren die Lärmschutzanforderungen des allgemeinen Wohngebietes im Sinne der 16. BImSchV zu berücksichtigen. Es werden daher keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet.

Erschütterungsemissionen:

Auf Grund der Nähe zur Bahntrasse ist bei vorbeifahrenden Zügen mit Erschütterungen im Nahbereich der Bahntrasse zu rechnen. Aufgrund der prognostizierten Überschreitungen der Anforderungen nach DIN 4150-2 für Wohngebiete sowie die Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen nach der 24. BImSchV sind im Bebauungsplan für die allgemeinen Wohngebiete WA 6, WA 10, WA 18 und WA 22 besondere bauliche Anforderungen formuliert. Es sind bei Aufenthaltsräumen Deckeneigenfrequenzen von ≥ 100 Hz nachzuweisen. Unter Berücksichtigung einer Bauweise mit Deckeneigenfrequenzen von ≥ 100 Hz kann eine Einhaltung der Anhaltswerte aus DIN 4150-2 für Wohngebiete sichergestellt werden.

Ergebnis

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass für das Schutzgut Mensch insbesondere in Bezug auf die Lärmbelastung durch eine mögliche Umsetzung des vorhandenen Planungsrechts Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Mit der Änderung des Bebauungsplans wird eine Wohnbebauung und somit grundsätzlich eine gegenüber den angrenzenden Nutzungen gebietsverträglichere Nutzung geplant. Die auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen sind insbesondere durch den Schienenverkehr erheblich. Durch die Festsetzung eines umfassenden Maßnahmenkonzeptes aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind entsprechende Minderungsmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt, welche in der Summe den geforderten gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen Rechnung tragen können.

Bewertung: mittel - hoch

Das ist die Bewertung des vom Bauträger bezahlten Planers, die Bewertung des verantwortlichen kommunalen Plangebers wird sicher schlechter ausfallen --> Baugebiet zumindest teilweise ungeeignet.

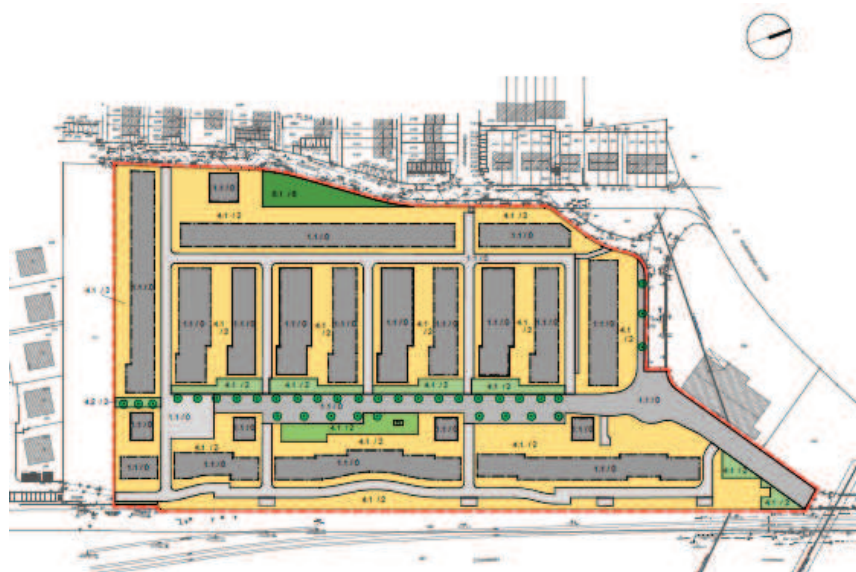
durch eine Grünachse mit Wasserflächen, die Identitätsstiftend wirken und neue Qualitäten in das Gebiet bringen soll. Die geplante Bebauung reagiert und richtet sich auf dieses zentrale Element hin aus. So öffnet sich die Bebauung und orientiert sich zum Zentrum, so dass ein Großteil der Bewohner an der neuen Qualität partizipieren kann. Nach außen wird ein baulicher Rahmen geschaffen, der die neue städtebauliche Figur abrundet. Auch wenn der städtebauliche Entwurf eine in sich abgeschlossene Gestalt darstellt, ist eine enge Vernetzung sämtlicher Bereiche mit den bestehenden Siedlungsstrukturen und darüber hinaus mit dem unweit gelegenen Naherholungsbereich nach wie vor Ziel der Planung. So werden Wegeverbindungen und Wegeachsen aufgegriffen und in die Nachbargebiete geführt.

Der Entwurf bietet ein städtebauliches System mit einzelnen Baufeldern an, das auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung mit unterschiedlichen Wohnformen reagieren kann. Ausgehend von der zentralen Erschließungsachse werden nach Osten und Westen Ring- bzw. Stichstraßen zur Erschließung der anschließenden Baufelder vorgesehen. Die Erschließungsachse soll auf der Grün- / Wasserseite einen breiten fußläufigen Bereich aufweisen, welcher als Promenade mit Bänken und Bäumen und mit Bezug zum Wasser gestaltet werden soll. Der südliche Endpunkt der Promenade wird durch eine Platzaufweitung markiert, der ein gewisses Pendant zu dem nördlich geplanten Kreisverkehr darstellen soll. Im Zentrum des Plangebietes, östlich der Promenade, ist ein zentraler Spielplatz für das neue Stadtquartier geplant. Ferner ist über die Verlängerung der Promenade nach Süden der Spielhügel südlich des Plangebietes direkt erreichbar.

Längs der Erschließungsstraße sind Bauzeilen aus unterschiedlichen Haustypen geplant, so dass eine Durchmischung und ein Angebot unterschiedlicher Wohn-

..... das ist aus dem neuen Begründungstext, ist der Lyrik- Text auch die Beschreibung des Entwurfs 2015 ?

Kein Wort über einen fortschrittlichen Städtebau, über BHKW, verkehrsarme Plankonzepte (Carsharing), Mehrgenerationenwohnen usw.



Altlasten

Die Altlastenproblematik ist nicht gelöst. Der Boden ist bisher für gewerbliche Nutzung (mit zu erwartendem hohen Versiegelungsgrad) aufbereitet, es befinden sich darin nach Altlast 5883/1 - Nachweis : Polierrot, PAKs und vermischte Recyclingstoffe Z1/2 . Den möglichen Erwerbern muss ein SAUBERKEITS- ZERTIFIKAT beim notariellen Erwerb zur Verfügung gestellt werden, damit die Banken-Finanzierung möglich ist und jede Folgelast für die Bewohner sicher auszuschließen ist. Wenn nicht einmal das Sickerwasser eingebracht werden kann (auch Kostenfolge in der Zukunft bei Vollversiegelung), besteht berechtigt Unsicherheit.

Aus dem Begründungstext :

Aufgrund des Bodenschutzes (Altlasten) wird das anfallende Niederschlagswasser nicht im Plangebiet zur Versickerung gebracht sondern in den Mischwasserkanal eingeleitet.

Verkehrsplanung

Die Schließung des Bahnübergangs Sandstrasse ist in der Zukunft unvermeidbar. Ohne einen alternativen Anschluss der Sandstrasse an die Volkardeyer Strasse ist das Verkehrssystem in West nicht ausreichend leistungsfähig. Das Thema ist in der Begründung angedeutet, aber nicht planerisch bewältigt. Bewohner der Zukunft müssen sich auf die größeren Verkehrsmengen einstellen und mit den Folgewirkungen leben, darum gehört eine umfassende Betrachtung mit Zeichnung zur Planbegründung. Es fehlen die Gesamtlärmkarten in Bestand und Prognose.



Weitere Fragen:

- wem gehört nach Bebauung die über 5 m hohe Schallschutzwand und wer unterhält/ersetzt diese später ?
- Ist die Bezahlung einer nicht aus dem Planprojekt resultierenden Maßnahme (Deal) außerhalb des Geltungsbereichs durch den Bauträger im Rahmen eines Satzungsverfahrens zulässig und rechtmäßig?

Stadt Ratingen
Amt für Stadtplanung, Vermessung
und Bauordnung
Stadionring 17
40878 Ratingen

Ratingen, den 06.03.2015

Einwendung gegen den Bebauungsplan SW 263, 3. Änderung „Felderhof / Zur Spiegelglasfabrik / Bahnlinie Düsseldorf - Duisburg“

Sehr geehrte Frau Löhr,

bezugnehmend auf unser Telefongespräch von heute Vormittag möchte ich gegen den Flächennutzungsplan 88. FNP Änderung "Wohngebiet Felderhof" und den Bebauungsplan Bebauungsplan SW 263, 3. Änderung „Felderhof / Zur Spiegelglasfabrik / Bahnlinie Düsseldorf - Duisburg“ folgende Einwendungen machen, bzw. Anregungen geben:

Es ist aus Sicherheitsgründen und aus Verkehrsgründen unbedingt erforderlich, dass der bestehende Weg parallel zur Bahnlinie zwischen den bestehenden Wohngebiet Felderhof I und dem neu geplanten Gebiet Felderhof II erhalten wird und als Verkehrsfläche dauerhaft zu nutzen ist.

Begründung:

Wenn aus irgendwelchen Gründen die Straße Felderhof blockiert ist, können Rettungsfahrzeuge nur mit einer großen Zeitverzögerung die Anlieger am Felderhof und im Wohngebiet Felderhof I erreichen.

Darüber hinaus wird es nach der Eröffnung des geplanten Kindergartens zu den Anfangs- und Endzeiten des Kindergartens zu einer zusätzlichen starken Frequentierung der Straße Felderhof kommen. Insbesondere am Morgen zwischen 07:30 und 08:30 verlassen die Anwohner das Wohngebiet (Anlieger Felderhof und Bewohner von Felderhof I) und treffen dann auf die Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zum Kindergarten bringen wollen und anschließend nur über den Felderhof wieder das Wohngebiet verlassen können. Da der Felderhof verkehrsberuhigt und in weiteren Teilen nur wechselweise zu befahren ist, kann der dann endstehende Verkehr in beide Richtungen nicht aus dem Felderhof abgeleitet werden.

Bei der zusätzlichen von mir vorgeschlagenen Straße, natürlich eine Straße mit verkehrsberuhigtem Bereich – Zeichen 325, kann die Entlastung des Wohngebietes quasi als Kreisverkehr über diese Straße und dem neuen Wohngebiet Felderhof II erfolgen. (siehe auch die beiden Bilder im Anhang)

Natürlich bedeutet diese Änderung zusätzlicher Verkehr für den Felderhof II, aber man kann diese Siedlung nicht einerseits isoliert vom Umfeld betrachten und andererseits die für das neue Wohngebiet gute Infrastruktur (direkte Anbindung an die Volkadeyer Straße, Kindergarten usw.) zu Lasten der bisherigen Anwohner planen. Für die alten Anwohner ist die neue Wohnsiedlung Felderhof II aus den oben genannten Gründen eine Verschlechterung

der aktuellen Situation. Um eine möglichst faire Lösung für alle Anwohner im gesamten Wohngebiet Felderhof zu schaffen, bitte ich die Verwaltung, die Planung gemäß meinem Vorschlag zu ändern.

Vielen Dank im Voraus

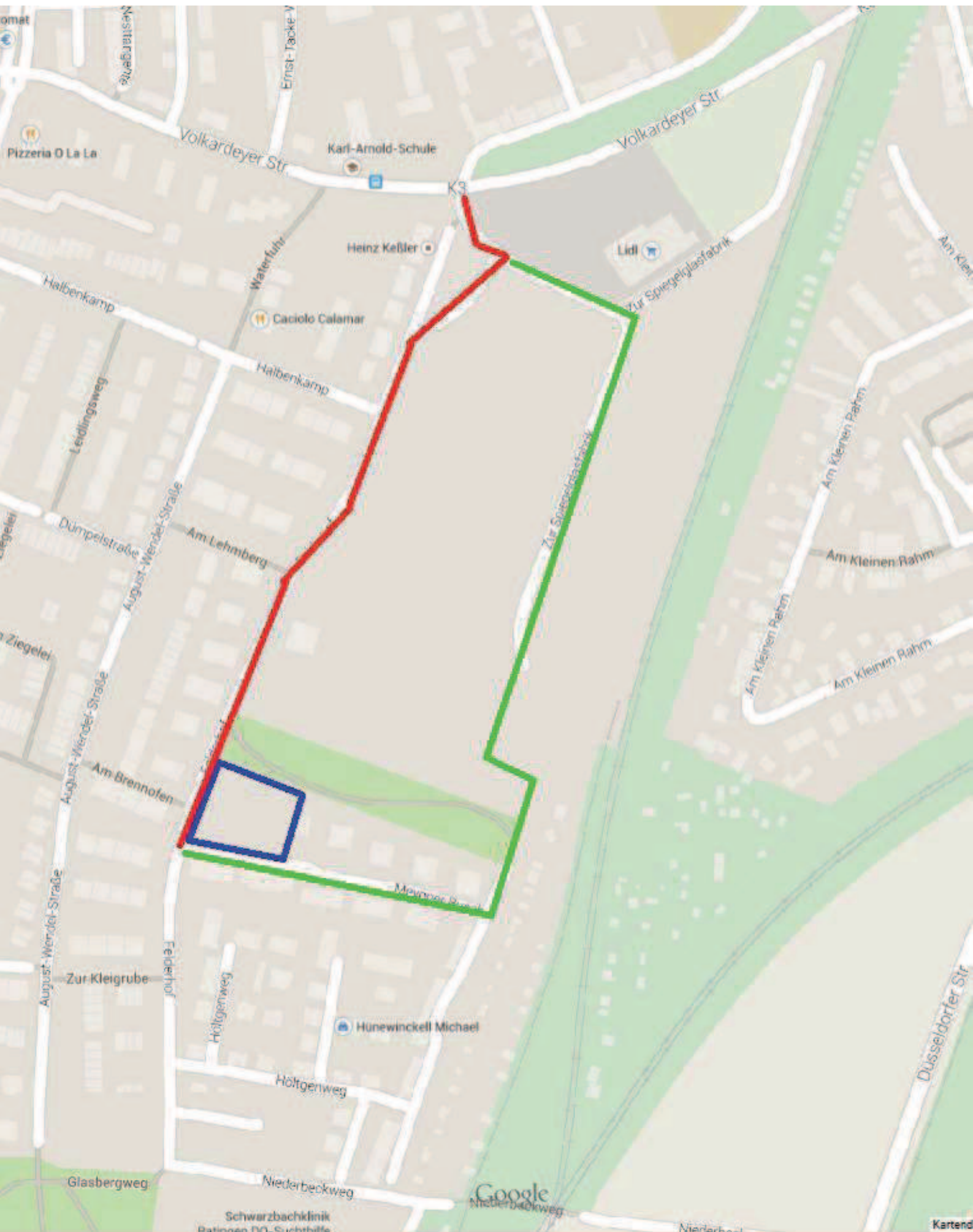
mit freundlichen Grüßen

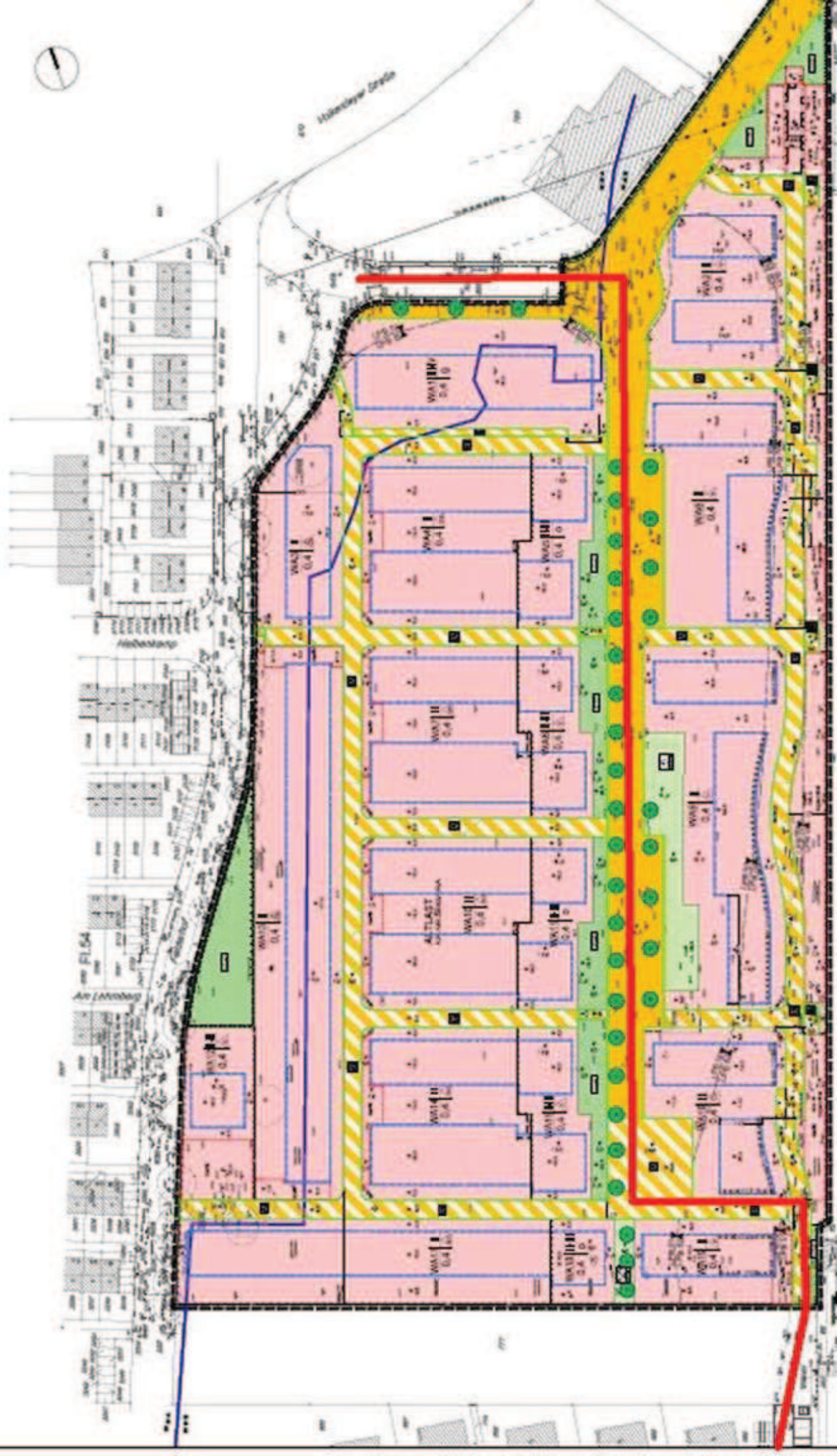
[REDACTED]
[Handwritten signature]

Anlagen: Bebauungsplan , aktuelle Karte Ratingen Felderhof-Siedlung

Im Bild „Felderhof2_Bebauungsplan_31_[REDACTED]“ habe ich in rot den möglichen Weg im geplanten Neubaugebiet eingezeichnet.

Im Bild „Felderhof_Karte_[REDACTED]“ habe in den Bereich des geplanten Kindergartens in Blau, die aktuelle Verkehrsführung auf dem Felderhof in rot und die von mir vorgeschlagene zusätzliche Verkehrsführung in grün dargestellt. Der zu überplanende Bereich ist dick mit einer orangen Markierung gekennzeichnet.





Frau

[REDACTED]
40880 Ratingen

Herr

[REDACTED]
40880 Ratingen

Herr

[REDACTED]
40880 Ratingen

amt61@ratingen.de
Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung
Postfach 101740
40837 Ratingen

Freitag, den 6. März 2015

Bürgereingabe des „Beirates der Lärmschutzwand am Meygner Busch“ im Wohngebiet „Felderhof I“ zu dem Bebauungsplan

SW 263, 3. Änderung "Felderhof, Zur Spiegelglasfabrik, Bahnlinie Düsseldorf-Duisburg" im Stadtteil Ratingen-West

Sehr geehrte Frau Löhr,
sehr geehrte Damen und Herren des zuständigen Amtes der Stadt Ratingen,

als Anwohner des Wohngebietes „Felderhof I“ haben wir mit Interesse die Entwicklung des Bebauungsplanes für das künftige Wohngebiet „Felderhof II“ verfolgt, unter anderem auf der Bürgerinformationsveranstaltung der Stadt Ratingen.

Anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung wenden wir uns nun mit folgender Eingabe bezogen auf den o.g. *Bebauungsplan SW 263, 3. Änderung* an Sie.

Interessenausgleich zum Schallschutz im geplanten Wohngebiet Felderhof II:

Der Bürgerinformationsveranstaltung haben wir entnommen, dass das Wohngebiet „Felderhof II“ von demselben Investor, namentlich Indor, erschlossen wird, wie „unser“ Wohngebietsanteil des Bereichs „Felderhof I“, der mit 114 Miteigentumsanteilen im Besitz der Lärmschutzwand für dieses Wohngebiet ist. Der Investor Indor ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Firmen Interboden und Dornieden, wobei Interboden hier in Ratingen firmiert und daher vorrangig mit dem Projekt in der Presse und auf Veranstaltungen namentlich genannt wird, was manchmal zu Verwirrung führt.

Unser Anliegen ist es, dass für einen gerechten Ausgleich *aller* Interessen der Betroffenen Anwohner Sorge getragen wird. Dazu ist die alleinige Festschreibung der Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich Felderhof II aus unserer Erfahrung heraus allein nicht ausreichend.

Es muss auch sichergestellt sein, dass eine Lärmschutzwand in der Qualität errichtet wird, dass sie die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Wohnqualität auch über einen ausreichend langen Zeitraum hinweg gewährleistet. Dies ist nach unseren Erfahrungen aus mit der Lärmschutzwand im Gebiet „Felderhof I“ nicht der Fall gewesen, daher weisen wir an dieser Stelle darauf hin.

Unter einem ausreichend langem Zeitraum verstehen wir zumindest die erwartbare mittlere Lebenszeit der Ersteigentümer und Bewohner der geplanten Wohnungseinheiten, die diese

Lärmschutzwand benötigen.

Es ist aus unser Sicht auch abzuwägen, wem später Kosten für diese Lärmschutzwand entstehen könnten:

1. Wird die Lärmschutzwand zum Wohngebiet „Felderhof II“ später im Zuge des Verkaufs der Wohnungseinheiten wiederum einigen betroffenen Häusern als Miteigentumsanteil zur Wohneinheit zwingend gemeinsam verkauft werden? Wird diese Gemeinschaft ab diesem Zeitpunkt für alle zukünftigen Kosten verantwortlich sein?
2. Wird Indor die Lärmschutzwand behalten und erhalten?
3. Wird die Deutsche Bahn AG, die Stadt Ratingen oder das Land NRW die Lärmschutzwand übernehmen und erhalten?

Im Sinne eines fairen Interessenausgleichs kommen wir hier auf den Fall der Erhöhung bzw. Komplettierung des Lärmschutzes im Bereich der Siedlungsgemeinschaft Haarbach Höfe im Zuge der Verwirklichung des „Bebauungsplans Felderhof II“ zu sprechen:

1. Eine vom Investor Indor zugesagte Lärmschutzwand von 1 Meter Höhe war für nicht ausreichend befunden worden, um befürchtete Reflektionen von Schall durch die geplante Lärmschutzwand im Gebiet Felderhof II hinüber zu den Haarbach Höfen ausreichend abzumildern. Daher entschied in 2014 der Rat der Stadt Ratingen die Mittel für eine Komplettierung der Lärmschutzwand auf der Seite Haarbach-Höfe und für eine Erhöhung auf drei Meter in 2015 aus kommunalen Mitteln bereit zu stellen.
2. Wer hat hier später das Eigentum an der erhöhten bzw. komplettierten Lärmschutzwand?
3. Wer trägt hier die Kosten für deren zukünftigen Erhalt?
4. Oder ist hier die Qualität der geplanten Lärmschutzwandelemente derart, dass keine Erhaltungsmaßnahmen zu planen sind?

Im Sinne eines fairen Ausgleichs aller beteiligten Interessen ist uns daran gelegen, hierzu Informationen zu erhalten.

Unsere Zweifel daran, ob die Qualität der zu errichtenden Lärmschutzwand im Gebiet „Felderhof II“ auch über einen ausreichend langen Zeitraum hinweg gewährleistet sein wird, gründen in unseren negativen Erfahrungen mit dem Investor und Verkäufer Indor im Zusammenhang mit der Lärmschutzwand im Gebiet „Felderhof I“:

1. Die Lärmschutzwand wurde uns als „neuer“ Bestandteil zu unseren Häusern bzw. Wohneinheiten als Miteigentumsanteil verkauft. Wir wurden nicht darüber informiert, dass diese Lärmschutzwand von einem anderen Unternehmen (Vitterra) beauftragt wurde und Indor diese nur übernommen hatte und später lediglich um einen Frevelschutz ergänzt hatte, der inzwischen nach neuen Bauauflagen notwendig geworden war.
2. Wir selbst als Eigentümer hatten keine Abnahme zu dieser Lärmschutzwand und keinerlei ausführlichen Informationen über die Tragweite der übernommenen Verantwortung für diese Lärmschutzwand. Dies betrifft große wie auch kleine Dinge:
3. Unsere Verwaltungsgesellschaft zur Lärmschutzwand (kurz: LSW), eine Tochtergesellschaft des Unternehmens Interboden, hat es vor Ablauf der Gewährleistungsfrist versäumt, eine Abnahmebegehung mit einem Sachverständigen zu organisieren. So sind leider erst nach Ablauf des Gewährleistungszeitraumes Mängel an dieser offenkundig geworden:
 4. der Frevelschutz besteht aus einem hierfür ungeeignetem Material, welches nicht UV-beständig ist und sich daher auflöst; dieser muss in jedem Fall komplett erneuert werden.
 5. Rankgitter für die Bepflanzung der Wand wurde ohne Abstand direkt an die Wand

- montiert, was dem Werterhalt zuwider läuft. Korrekt wäre ein Abstand gewesen, damit die Luftzirkulation gewährleistet ist. Holz und Dämmung können nicht ausreichend trocknen.
6. die Statik bzw. Standsicherheit der LSW ist ebenfalls in Frage gestellt. Hierzu wird in KW 11 ein zweites Gutachten von einem Sachverständigen aus Ratingen erstellt.
 7. Ein Gutachten wurde bereits mit der Stadt Ratingen in einem Begehungstermin im Dezember 2014 diskutiert.
8. Den Eigentümern wurden mit den Unterlagen zum Eigentum keinerlei Unterlagen zur LSW übergeben:
9. Die Firma Viterra hat damals mit dem Kleingartenverein der Deutschen Bahn AG, der auf der anderen Seite der LSW liegt, Vereinbarungen getroffen und schriftlich niedergelegt. Diese betreffen die LSW selbst, sowie auch den Zugang von seiten des Kleingartenvereins. Diese Vereinbarungen haben wir als Eigentümer bis heute nicht zu Gesicht bekommen. Es ist uns auch nicht möglich, Einsicht zu bekommen. Auch eine Anfrage bei Indor über unsere Verwaltungsgesellschaft war bisher nicht erfolgreich, wie so viele zuvor. Wieder ein kleines Beispiel für die Schwierigkeiten im „Kleinen“.
 10. Wir hatten keinerlei Unterlagen zur Abnahme der Lärmschutzwand und deren „Herkunftshistorie“, die es uns ermöglicht hätten, im Rahmen der Ausnahmesituation, die ein Haus- oder Wohnungserwerb normalerweise im Leben eines Bürgers darstellt, angemessen beurteilen zu können, worauf wir uns einlassen. Dies sollte aber fairerweise so weit als möglich sichergestellt werden.
 11. Der Beirat der LSW arbeitet seit geraumer Zeit in mühevoller Kleinarbeit daran, fehlende Unterlagen beizubringen und Antworten bei Indor einzuholen. Dies gestaltet sich aber mehr als zäh und wir treffen hierbei auf wenig Entgegenkommen der Firma Indor. Diese Erfahrung würden wir zukünftigen Eigentümern gerne ersparen.

In diesem Sinne bitten wir darum, unsere Eingabe angemessen zu berücksichtigen und alle Interessen gerecht abzuwägen.

Mit freundlichen Grüßen

Beirat Lärmschutzwand Meygner Busch

Cremer, Petra

Von: Klein, Wolfgang im Auftrag von Amt61
Gesendet: Dienstag, 17. Februar 2015 09:32
An: Loehr, Judith
Cc: Cremer, Petra; Rautenberg, Juergen
Betreff: WG: Bürgerbeteiligung, Offenlegung Gewerbegebiet Felderhof RatingenWest, Einwendungen:
Anlagen: Felderhof II Buergerwiderspruch zur Einreichung.doc

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 11. Februar 2015 21:06
An: Amt61
Betreff: Bürgerbeteiligung, Offenlegung Gewerbegebiet Felderhof RatingenWest, Einwendungen:

Ratingen 11.2.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich mich, (auch im Namen anderer Betroffener z.B. Bewohnern der Strasse "Am Kleinen Rahm" und Felderhof,) im Rahmen der öffentlichen Bekanntmachung der Stadt Ratingen - Flächennutzungsplan der Stadt Ratingen 88. Änderung, Ratingen West, „Wohngebiet Felderhof“ sowie Bebauungsplan SW 263, 3. Änderung „Felderhof / Zur Spiegelglasfabrik / Bahnlinie Düsseldorf - Duisburg“ mit der folgenden Stellungnahme gegen beide Pläne aussprechen.

Die Stellungnahme ist als Dokument im Microsoft Word Format angehängt.

Nach den vielen widersprüchlichen Informationen in den Vorlagen, konnte ich als Nicht-Verwaltungsfachmann und Nichtjurist (mit den mir zur Verfügung stehenden Recherchemöglichkeiten) nur zu den vorliegenden Meinungsäußerungen kommen. Andererseits würden Fachexperten vielleicht ja noch mehr tatsächliche Abwägungsfehler oder strittige Auslegungen finden ?

Bitte entschuldigen Sie daher, wenn die eine oder andere Unterstellung vielleicht unzutreffend ist! Mea culpa, mea maxima culpa !

Das Gesamtbild belegt nach unserer Ansicht trotzdem, daß die Planänderung in ihrer jetzigen Form weder wegen akuten Wohnraummangels oder Gewerbegebietsüberhangs nachhaltig ist, noch der offen gelegte Bebauungsplan angesichts aller Richtwertüberschreitungen im Hinblick auf die Gesundheit der künftigen Bewohner, insbesondere von Kindern, moralisch verantwortbar wäre.

Nachdem Frau Cremer in der StUmA Sitzung vom 12.3.2014 selbst für mich offensichtliche Rechtsfehler erst verteidigt, und dann gegenüber Ratsherrn Otto als "Kunstgriff " abgetan hat, möchten wir mit den Einwänden auch die Möglichkeiten bewahren, notfalls später einmal, entweder als von der Planung in eigenen Rechten eingeschränkte Bürger oder mit einem Umweltverband, ein Normenkontrollverfahren zur objektiven rechtlichen Bewertung zu beantragen.

Bitte bestätigen Sie mir diesbezüglich den form- und fristgerechten Eingang unserer Einsprüche und Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

40878 Ratingen
[REDACTED]

Tel. [REDACTED]

Mobil [REDACTED]

13.02.2015

Sehr geehrter Herr Rautenberg,

ich möchte zum **Projekt FELDERHOF II** anlässlich der öffentlichen Auslegung ein paar Anregungen einbringen. Gegenüber meiner Ersteinwendung vom 1.04.2014 hat sich der Planinhalt nicht wesentlich verändert, die Probleme sind geblieben und nach wie vor nicht bewältigt.

In den Vordergrund der Planbegründung wird der Mangel an geeigneten Wohnbauflächen gestellt und da ist es die Aufgabe der vorbereitenden Bauleitplanung und Stadtentwicklung nach geeigneten Flächen zu suchen. Da kommt eben nicht jede Frei- oder Altfläche in Frage !

Auch wird beim demografischen Wandel erlaubt sein, zu fragen, ob überhaupt weitere Flächen ausgewiesen werden müssen und -noch ein anderer Aspekt- wie mit Planungsmehrwerten umzugehen ist.

Bei mittelfristig rückläufiger Einwohnerzahl kommt der Revitalisierung bestehender Baugebiete und der besseren Nutzung bestehender Infrastruktur eine viel größere Bedeutung zu, als stetig neue folgekostenträchtige Projekte zu entwickeln, ein wesentlicher Abwägungsgedanke ! Insofern kann man natürlich der Reaktivierung von Bauland zustimmen, wenn auch andere Eignungskriterien erfüllt sind.

Bei der langen Vorlaufzeit dieses Bauleitplans hat man offensichtlich erkannt, dass trotz der vielen Beteuerungen des Bauträgers, **der auch Planverfasser ist**, die Plangrundlagen nicht sachgerecht bearbeitet waren, insbesondere die grundsätzliche Frage der Eignung des Gebietes für Wohnnutzung war fachlich nicht ausreichend geprüft. **Schalltechnisch so hoch belastete Gebiete fallen im Prinzip für die Wohnnutzung aus**, das ist nicht nur beim Fluglärm so, das gilt auch für andere Verkehrslärmarten. Ein Blick auf die Ihnen vorliegende Rateringer Gesamtlärmkarte klärt da Vieles auf. (Einzellärm auch: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

Man war mit Recht unsicher, in hochbelasteten Zonen nach den Vorsorgewerten der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau(in NRW mit ministeriellem RdErl. immer noch in der alten Fassung in Kraft) **Wohnbebauung** in dieser Dichte durchzusetzen. Damit zieht man in hochverlärmten Baugebieten die Petenten von morgen heran. Die Planbegründung stellt das ziemlich klar heraus (s. Anlage).

Der Bauträger geht, die Stadtverwaltung bleibt und trägt die Verantwortung für die absehbare Entwicklung. Wohnen hinter 5 – 6 m hohen Schallschutzwänden dicht an dicht , in der Nähe der Hochspannung, in geschlossener Wohnsituation und in schallisolierten mit künstlicher Lüftung ausgestatteten Räumen, auf einem eigentlich nur für Gewerbe aufbereiteten Boden – für den unbefangenen Betrachter war und ist das nicht nachvollziehbar.

Auch Nachbesserungen gegen Körperschall (der ist durch die Schallschutzwände nicht zu dämmen ist, wird über den Boden übertragen) reichen nicht aus, um gesundes WOHNEN (auch im Freiraum) zu gewährleisten.

Lärm macht krank ! Die **Abwägung der Kriterien zur grundsätzlichen Eignung dieser Flächen** und zu diesem speziellen Nutzungsaspekt hat in der Darlegung der Planung bisher nicht ausreichend stattgefunden.

Die Planung muss grundsätzlich auf VERBESSERUNG abstellen, muss Lösungen aufzeigen, die am Standort die städtebauliche Qualität insgesamt verbessern helfen. Das ist bisher nicht durchgängig zu erkennen. Wenn auf die gewerbliche Nutzung aus welchen Gründen auch immer verzichtet wird (damals geplant mit großflächiger Versiegelung wegen der Altlasten, W III - Wasserschutzgebiet, der Nähe von Wohnen und Arbeiten / Verkehrsvermeidung, der nutzungsbedingten **bei GE** geringeren Verkehrsmenge), muss die Argumentation sich auch jetzt damit intensiv auseinandersetzen. Das reine Trägerinteresse reicht da nicht.

Ich halte noch andere Aspekte für wichtig :

☐ Neben dem Lärm ist die Grundstücksnutzung durch **Erschütterung und Vibration durch die Bahn** betroffen, demnächst sind die Züge gemäß VCD- Bericht länger, schwerer und schneller , was erst durch neue Bahntechnik auf dieser Strecke ermöglicht wird, Erschütterung kann man nur durch Abstand und Masse kompensieren, d.h. sensible Wohnbebauung muss abrücken und dazwischen möglichst ein Erdwall platziert werden;

☐ **Zwischenzonen, die für Wohnnutzung nicht geeignet sind, können anderweitig baulich genutzt werden**, da wäre die Mischgebietsnutzung denkbar, der Handel oder eingeschränktes Gewerbe sind da schon richtig; so könnte beispielsweise passend zum Lidl ein großer moderner Fahrradladen entstehen. Das fehlt in Ratingen und stellt auch vom Sortiment her keine Konkurrenz zur Innenstadt dar.

☐ Was noch fehlt, ist das Quartiersmanagement für den ganzen Felderhof, Treffpunkte für junge Leute (12 – 16 Jahre), Gastronomie usw.

☐ In der planerischen Nutzungsartenabfolge käme dann idealer Weise die **zusammenhängende vernetzte Grünzone** ohne folgekostenträchtige Folienteiche, das bisher geplante Splittergrün macht in der Pflege zu viel Aufwand, ob Rigolen zur Dachentwässerung zur ökologischen Aufwertung möglich sind, muss wegen des Grundwasserschutzes geprüft werden.

☐ Dann kommt im abgeschirmten Bereich die **Wohnbebauung**, dort wo die Schallschutzgutachter auch ohne vorgelagerte Bebauung (aber mit Wall) Wohnbebauung überhaupt aus Planersicht für zulässig halten. Da ist dann keine künstliche Lüftung der Wohnungen erforderlich und der Freiraum ist lärmtechnisch auch akzeptabel nutzbar.

Die Wohnbebauung sollte sich - dem demografischen Wandel folgend-, nicht nur an junge Familien richten, sondern auch von der Struktur her altersgemischt (Mehrgenerationenwohnen), flexibel in der Größe veränderbar, mit Laubengängen, in einer Ebene und mit Aufzügen und nicht so einseitig darstellen, wie das leider der Entwurf der „Verkäufer“ zeigt.



Das Dortmunder Modell¹ für altersgemischtes Wohnen ist ein sehr gutes Beispiel, es zeigt auch, wie man Nutzerpartizipation einbringt. In Ratingen könnte das ein Vorlaufprojekt zur "Feuerwehr ALT" sein, deren Umnutzung ja noch ein paar Jahre blockiert ist.

Davon abgesehen fehlt es in der Planbegründung an der ausreichenden Darlegung der **Erforderlichkeit** von zusätzlichem Wohnraum, die vorhergehenden Untersuchungen lassen da die demographische Entwicklung und den Wandel mit der möglichen und absehbare Aufbereitung von vorhandenem Wohnraum z.B. in Ratingen- Ost und -Süd außer Acht (20- Jahres – Perspektive). Die GEP-/ Regionalplan - Diskussion zeigt, wie unsicher die Zielfindung ist.

□ Das **Verkehrsproblem** sollte etwas großräumiger betrachtet werden, zumindest sollte in diesem Verfahren die Anbindung der Sandstraße (Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs) durch Planausweitung und Flächensicherung betrieben werden. In der Begründung ist das zwar knapp angedeutet, aber zukünftige Bewohner müssen über die Planungskonsequenzen informiert werden, dazu gehört auch eine zeichnerische erläuternde Darstellung.

Für geplante Infrastruktur (Versorgung) fehlt es nach meiner Auffassung an ausreichendem Parkraum im Neubaugebiet.



Verbindung SANDSTRASSE NEU

□ Noch ein Lärmproblem : Lidl hat sich mit einem großen Parkplatz im Vertrauen auf ein benachbarte Gewerbegebiet angesiedelt, sie werden auch wohl bei verlängerten Öffnungszeiten - damit ist im Einzelhandel zu rechnen - nicht auf eine benachbarte Wohnnutzung Rücksicht nehmen. War das der Grund, den Verfahrensbereich des B-Plans jetzt neu zuzuschneiden ?

¹ <http://www.wohnrewir.de/>

□ Die Schallschutzerfordernisse der Bahn **auf der Ostseite der Westbahn** sind zusammenhängend zu erarbeiten und zu lösen (auch weiter nördlich zur Genossenschafts- Siedlung Eulerstrasse). Aus dem Projekt FELDERHOF sind sie nicht abzuleiten und zu finanzieren, eine konstruierte win-/win- Situation halte ich für rechtlich bedenklich. Wegen der Erschütterungen sind auch hier möglichst begrünte Wallanlagen und ausreichende Abstandsflächen vorzusehen, wenn der Raum das hergibt.

□ Die Planung löst technische und soziale kommunale Infrastruktur aus oder nutzt vorhandenen Baulichkeiten und Ressourcen. Dafür werden die Kosten im städtebaulichen Vertrag abgeschöpft. Das Geld sollte zweckgebunden reserviert und zusammen mit Mitteln aus früher abgewickelten Wohnprojekten in der Nähe (Kalsiton) eingesetzt werden. Eine KIGA- Fläche ist bereits am Felderhof grundstücksmäßig reserviert und im Besitz der Stadt, der Bau des Projektes ist mit Förderung geplant.

Über das Eigentum der Schallschutzanlagen ist zu befinden, bleiben diese im Eigentum der schallgeschützten Wohnimmobilienbesitzer oder werden sie mit Folgelast (Ablöse) von der Stadt als Infrastruktur übernommen.

Und dann das **Altlastenproblem**. Wenn nicht vor Kauf sichergestellt ist, dass das Grundstück wirklich sauber ist , erfolgt in der Regel keine oder nur eine eingeschränkte Finanzierung der Erwerber. Dazu gehört, dass der Altlastenvermerk beim Kreis Mettmann vollständig gelöscht und den Erwerbern qualifizierte Sauberkeits- Nachweise über die Qualität des erworbenen Grundstücks als Bestandteil des Kaufverträge an die Hand gegeben werden (--> Käuferschutz). Die Verfahrensregeln dazu mit Bürgschaften gehören in den Abwägungsprozeß und den städtebaulichen Vertrag , sie liegen also in der Verantwortlichkeit des Plangebers.

Wenn das Projekt FELDERHOF II weiterverfolgt wird, sollten die Dichtewerte reduziert werden und sich die Nutzung auf die wirklich bewohnbaren Flächen konzentrieren. Der Ersterwerber hat das Grundstück günstig erworben und aufbereitet, ein Schaden entsteht da also nicht.

Das Baugebiet sollte auf mehrere Bauträger aufgeteilt werden, damit nicht nur ein Träger seinen „bewährten Entwurstil“ umsetzt.

Null- Energiehäuser, Nahwärmeinseln, Car-sharing- Platz oder autofreies Quartier – nichts davon habe ich in den Plänen lesen können. Da kann auch noch nachgebessert werden (Anregungen bei: <http://www.euref.de/de/standort-entwicklung/energie-mobilitaet/>) .

Mit freundlichen Grüßen

■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=2&ugl_nr=2311&bes_id=2499&val=2499&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1
<http://www.stadt-ratingen.de/amtsblatt/2015/2015-02.pdf>
<http://www.schiene-laerm.de/pruefen/laermmessung/monitoring-hamminkeln/>
<http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/malbo/malborev/malborev04s014.pdf>