

Betreff:
Anlagen:

WG: Felderhof II - Auslegung - Anregungen
FelderhofII_1500213_1Einwendungen.doc; 170825
_Rahmenplan_Duisburg_Wedau.pdf

Von:

Gesendet: Freitag, 1. Mai 2020 10:15

An: Kral, Jochen; Cremer, Petra

Betreff: Fwd: Felderhof II - Auslegung - Anregungen

Subject: Felderhof II - Auslegung - Anregungen

Guten Tag, Frau

Cremer,
0.04.2020

3

Sie sind ja nun maßgeblich an der Stadtentwicklung und Stadtplanung hier in Ratingen beteiligt und verantwortlich dafür, dass hier mit hoher Qualität die gesteckten Ziele von Nachhaltigkeit und Klimaanpassung erreicht werden.

Der Plan FELDERHOF II ist eine Konzeption aus dem vorigen Jahrhundert aus der Feder des Bauträgers nach alten Mustern. Da ist die Zeit drüber hinweg gegangen, **da muss doch was neues her.**

In der dicken Vorlage zu SW 263, 3. Änderung sind viele gute Anregungen zusammengestellt. Dazu steht dann oft: "wird zur Kenntnis genommen". Das reicht nicht für eine sachgerechte Abwägung, **es fehlt jeweils die Lösung zum Problem.**

So wird **das Verkehrsproblem der Sandstrasse** nicht konsequent angepackt. Wenn die Westbahn mit 3 Gleisen, Personen- und mehr Güterverkehr kommt, muss der plangleiche BÜ geschlossen werden. Dafür brauchen wir eine konkrete planerische Lösung, die natürlich mit ihren Folgen in dieses Plangebiet hineinwirkt.

Die **Erschütterungen** durch die Bahn lassen sich nur durch Abstand und Masse kompensieren. Die Duisburger haben das in ihren neuen Baugebiet in Wedau (ebenfalls an der Westbahn) gelöst. Schauen sie sich das Muster bitte an !

Die **Schallschutzwand** 6 Meter hoch bleibt privat, schreiben sie. Das bedeutet, jeder Käufer wird Teileigentümer ?, oder der Bauträger bleibt Wandeeigentümer oder die Stadt mit Folgekostenablösung für Unterhaltung etc. ? Da fehlt die konkrete Information, wie überhaupt eine Kosten- und Folgekostenzusammenstellung in der Begründung zum B-Plan.

Das größte Problem sehe ich in der **ungelösten Altlastenfrage**. Seit Jahren wird das vor sich hergeschoben, immer noch ist der Dreck im Boden und soll jetzt abgedeckt und den Erwerbern zugemutet/verkauft werden. Ich meine : der Boden muss bei Wohnbaunutzung gereinigt werden und darf nur so mit einem Reinheitszertifikat in den Handel. In Ratingen Ost (Eisenhüttenstr.) hat man das auch geschafft.

Weitere Anregungen zu Energie, soz. Infrastruktur usw. finden Sie in den Einwendungen von damals, die ich der Einfachheit halber nochmals beifüge.

Aber interessant wäre auch noch ein ganz anderer Gedanke, nämlich das Felderhof- Areal für einen neuen modernen **Bauhof und Dienstleistungspark** zu nutzen. Die alte Bauhoffläche an der Sandstrasse könnte dann zusammen mit anderen angrenzenden Arealen einer attraktiven auch mehrgeschossigen Wohnbebauung zugeführt werden. Für den Bauhof heißt das: ungestörtes Neubauen und nur ein Umzug, für die alten Bauhofflächen heißt das, wirklich etwas **Neues beim Wohnungsbau** dort zu **schaffen näher am zukünftigen Westbahn- Haltepunkt West**.

Und noch etwas aus meinem Archiv :

Der ehemalige Mülheimer Planungsamtsleiter Wulf Daseking hat lange in Freiburg gewirkt und dort eine interessante **Charta für die Stadtentwicklung** herausgegeben, die ich Ihnen gerne auch für andere Projekte mit den darin enthaltenen Anregungen empfehle und ebenfalls als Anlage beifüge.

Mit freundlichen Grüßen



[REDACTED]
[REDACTED]
13.02.2015

Sehr geehrter Herr Rautenberg,

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

Da wird der Mangel an geeigneten Wohnbauflächen in den Vordergrund gestellt. Ja, da ist es Aufgabe der vorbereitenden Bauleitplanung und Stadtentwicklung nach geeigneten Flächen zu suchen. Da kommt eben nicht jede Freifläche in Frage. Auch wird beim demografischen Wandel erlaubt sein, zu fragen, ob überhaupt weitere Flächen ausgewiesen werden müssen und 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, ein wesentlicher Abwägungsgedanke !

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 nicht fachlich ausreichend geprüft. **Schalltechnisch 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 Gesamtlärmkarte klärt da Vieles auf. (auch: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>)

Man war mit Recht bei der Beratung unsicher, in vom Lärm 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 hochverlärmtten Baugebieten die Petenten von morgen heran.

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 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 geringeren Verkehrsmenge), muss die Argumentation sich auch damit intensiv auseinandersetzen. Das reine Baurägerinteresse 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 sind anderweitig nutzbar**, 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**, sowie Treffpunkte für junge Leute (12 – 16 Jahre), Gastronomie usw.
- In der Nutzungsartenabfolge kommt 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 vorgelagerter 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 Modell 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 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- Diskussion zeigt, wie unsicher die Zielfindung ist.

- 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, 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.

- Das **Verkehrsproblem** sollte etwas großräumiger betrachtet werden, zumindest sollte in diesem Verfahren die Anbindung der Sandstraße (Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs) durch Planbelegung und Flächensicherung betrieben werden. Für geplante Infrastruktur (Versorgung) fehlt es nach meiner Auffassung an ausreichendem Parkraum im Neubaugebiet.



Verbindung SANDSTRASSE NEU

Lidl hat sich im Vertrauen auf ein benachbarte Gewerbegebiet angesiedelt, sie werden auch wohl bei verlängerten Öffnungszeiten bis 22:00 Uhr –damit ist im Einzelhandel zu rechnen- nicht auf eine benachbarte Wohnnutzung Rücksicht nehmen. War das der Grund, den Plan jetzt neu zuzuschneiden ?

- Die Schallschutzerfordernisse der Bahn auf der Ostseite der Westbahn sind zusammenhängend zu erarbeiten und zu lösen (auch weiter nördlich zur Genossenschafts-Siedlung Eulerstrasse); geschenktes Stückwerk oder Abschnitte mit kleinen Mauern helfen hier kaum weiter, wegen der Erschütterungen sind auch hier möglichst begrünte Wallanlagen und ausreichende Abstandsflächen vorzusehen (Siehe

Plankonzept Duisburg-Wedau - auch an der Westbahn).

Die Planung löst technische und soziale kommunale Infrastruktur aus oder nutzt vorhandene Baulichkeiten und Ressourcen. Dafür werden die Kosten im städtebaulichen Vertrag abgeschöpft. Über den Planungsmehrwert und die Folgekosten des Projekts steht in der Planbegründung nichts.

Wenn das Projekt Wohnbauprojekt 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 einfachst für eine gewerbliche Nutzung aufbereitet, ein Schaden entsteht da also sicher nicht.

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

Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit sind bei dem Projekt kein Thema. Die Planung ist eben alt und aus heutiger Sicht überholt. Nullenergiehäuser, Nahwärmeinseln/BHKW, Car-sharing- Platz oder autofreies Quartier – nichts davon habe ich in den Plänen lesen können. Da kann auch noch nachgebessert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Betreff:

Einspruch, Bebauungsplan Felderhof II

Von: [REDACTED]

Gesendet: Mittwoch, 13. Mai 2020 20:52

An: Amt61

Betreff: Einspruch, Bebauungsplan Felderhof II

Ratingen der 13.5.2020

Einspruch gegen SW 263, 3.Änderung "Felderhof, Zur Spiegelglasfabrik, Bahnlinie Düsseldorf-Duisburg" im Stadtteil Ratingen West
und gegen 88. FNP Änderung "Wohngebiet Felderhof"

Sehr geehrte Frau Cremer,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte meinen Widerspruch gegen die o.g. Bebauungsplanung für Felderhof II aus dem Jahr 2015 vollumfänglich aufrecht erhalten (siehe Bürger 1, Schreiben vom 11.02.2015), hiermit erweitern, und mir für ein Normenkontroll bzw. Klageverfahren die Einwände der anderen in Vorlage 225/2015 genannten Bürger, Verwaltungskörper und Institutionen ausdrücklich zu Eigen machen.

Ein kleiner "juristischer Kunstgriff"...(wie bei Ihnen, mit dem rücksichtslosen, passiven Lärmschutz gegenüber der Rückkühlanlage des Gewerbebetriebs).

Leider wurde meinen Einsprüchen bei der damaligen Stellungnahme der Verwaltung nicht abgeholfen und die Planungsfehler sind trotz des Verbots des Konflikttransfers auch in der überarbeiteten Planung nicht behoben. Im Gegensatz wird nunmehr mit veralteten Verkehrs, Lärm und Planungsdaten, veralteten Bedarfen, ohne Rücksicht auf die Westbahn und die Schienenerweiterung für RC1 etc. gearbeitet und europäisches Umweltrecht wie die EU-Umgebungslärmrichtlinie mißachtet.

Schon in der Stellungnahme 2015 wurden die sicherheitstechnischen Mängel bei der Planung heruntergespielt und der Lärmschutz (hinsichtlich "spürbarer" und "relevanter" Lärmbelastung) im Außenwohnbereich und die (verkehrlichen und klimatischen) Einflüsse auf umliegenden Wohngebiete nicht sachkundig, sondern nach dem Prinzip Hoffnung ("es ist davon auszugehen" etc.) beurteilt.

Ich gehe hingegen davon aus, daß ein menschenwürdiges, gesundes Wohnen auf dieser mehrfach hochbelasteten Fläche, heute und erst recht in der Zukunft nicht möglich ist, wenn man weder Obst und Gemüse aus dem eigenen Garten essen, das Brunnenwasser nutzen oder im Freien spielen oder sich erholen darf.

Schon der heutige Lärm im Außenwohnbereich (inkl. Freizeitgärten, Terrassen, Loggien, Balkone...) einschließlich der "besonders sensiblen Nutzung" bei den Spielflächen von Kindergärten kann nicht weiter ignoriert werden und man kann die Menschen nicht ihr Leben lang in lärmgeschützten, vibrationsgedämpften Wohnbunkern einsperren.

Der gerade erst im März 2020 aktualisierte LAI Leitfaden für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm bei stationären Geräten läßt die Zwangsbelüftung und Klimaanlagekühlung bei geschlossenen Fenstern in diesem hochverdichteten Gebiet zudem nicht zu.

Angesichts des eingeschränkten Spielraumes für Kinder im Freien bleibt es wichtig, Kindern in Tageseinrichtungen und im eigenen Garten eine ausreichende Außenspielfläche anzubieten. Diese muss den unterschiedlichen Aktivitäten der Kinder entsprechen, ihr Bewegungs-, Erkundungs- und Spielbedürfnis befriedigen und ihre Motorik entwickeln und differenzieren helfen. Die Gestaltung ist der Altersstufe entsprechend vorzunehmen.

Eigentlich muß der Investor auch die Kosten für KiTa, Planung, Lärmschutz uva. tragen und nicht der Ratinger Bürger.

Da der Güterverkehrskorridor Rotterdam–Genua Lärm für Ratingen im BAHN Lärmaktionsplan Teil B 2018 enthalten ist, sollte er auch in unserer Lärmaktionsplanung 171/2016 und den schallschutztechnischen Prognose Gutachten für das Plangebiet abgebildet sein.

Auch scheint eine Kollision mit den Zielen des Regionalplans zu bestehen:

"Um an Schienenwegen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr ggf. zu gering dimensionierte Infrastruktur ausbauen und besonders hohe Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, sieht G2 vor, dass die Möglichkeit einer Erweiterung um zusätzliche Gleise – mit mehr Raumbedarf als der nach Z2 freizuhaltende Raum für zwei Gleise – offen gehalten werden soll. Für eine eventuelle Erweiterung kommen Flächen im Abstand von weniger als 20 m um die Mitte der jeweils äußeren bestehenden Gleise in Frage. So soll gewährleistet werden, dass unter anderem für die Betuwe-Linie, den Rhein-Ruhr-Express (RRX) und den Eisernen Rhein ausreichende Flächen freigehalten werden. Bei der Bemessung etwaiger zusätzlicher Gleise und ihrer Abstandsflächen sind die Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) maßgeblich." "Z3 Bei Veränderungen von Schienenwegen oder der zugehörigen technischen Einrichtungen der kommunalen Netze ist sicher zu stellen, dass auf den für den regionalen Verkehr bedeutsamen Verbindungen weiterhin ein Betrieb möglich ist."

Aus der traurigen Entwicklung bei der Müllentsorgung in engen Strassen wurden bei der Überplanung keine Konsequenzen gezogen und die Erkenntnisse auch nicht auf die Planung von beidseitigen Rettungswegen entlang der Rhine Alpine Strecke RC 1 gezogen.

Die Bürger wollen zudem die Westbahn mit neuen Bahnhöfen in West und Süd, insbesondere einer Westbahnanbindung an die S6 und die Strassenbahn U72, an der Haltestelle Niederbeckweg/Felderhof.

Da Vorschriften des Immissionsschutzrechts häufig drittschützenden Charakter haben, ist bei der Prüfung möglicher Rechtsverletzungen ein besonders sorgfältiger Maßstab anzuwenden. Es muss gewährleistet sein, dass Leben und Gesundheit – auch der Mieter, Pächter und sonstiger Nutzer - gewahrt werden und grundsätzlich auch die Nutzung der von der Planung berührten Grundstücke als Ausfluss des Eigentumsrechts am Grundstück zum vorgesehenen Zweck erfolgen kann. eine grundbuchliche Immissions Duldungsdienstbarkeit funktioniert hier nicht. Sie beeinflusst nicht die Abwägung und Gesundheitsschutz ist auch nicht disponibel (z.B. BVerwG, Urt. v. 29.11.2012 4 C 8.11).

Auch die vorgesehene aber zur "verkehrstechnischen Ermöglichung" der Bebauung verschobene Schließung des Bahnübergangs Sandstrasse, bei Öffnung der Strasse "Zur Spiegelglasfabrik" ist nicht in Ordnung. Wenn mit einem Bebauungsplan im Plangebiet z.B. ein erheblicher baulicher Eingriff in bestehende Straßen auch nur ermöglicht wird, muss geprüft werden, ob es sich um eine "wesentliche Änderung" im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV handelt. Die Prüfung

bezieht sich auf die vorhandene schutzbedürftige Bebauung einschließlich der Außenwohnbereiche innerhalb und außerhalb des Plangebietes. Werden in diesen sogenannten lärmvorsorgeberechtigten Bereichen die Immissionsgrenzwerte (IGW) für den Tag und/oder für die Nacht der 16. BImSchV überschritten, besteht ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach.

Planungsleitlinien i. S. d. § 1 Abs. 6 BauGB gelten auch als abwägungsbeachtliche Belange

z.B.

- Planungsleitlinie der „Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt“ (§ 1 Abs. 5 Satz 2):

Diese Planungsleitlinie erfordert eine an der Lärmvorsorge orientierte Bauleitplanung, deren Ziel es ist, Lärmbelastungen so weit möglich zu vermeiden und die planerischen Instrumentarien (einschließlich städtebaulicher Verträge) zur Bewältigung prognostizierter Lärmschutzkonflikte, aber auch schon bestehender Problem (Gemenge--) lagen einzusetzen.

- Planungsleitlinie der „Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt“ (§ 1 Abs. 5 Satz 2)

- Planungsgrundsatz „Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 1)

- Planungsgrundsatz „Belange des Umweltschutzes“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. c und e)

- Planungsgrundsatz „Pläne des Immissionsschutzrechts“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. g); insbesondere: Lärmaktionspläne

In der verbindlichen Bauleitplanung können Geräuschemissionen auch dann schon abwägungsrelevant sein, wenn sie nicht als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG einzustufen sind. BVerwG, Beschl. v. 8.06.2004 – 4 BN 19/04

Die Gemeinde muss zudem die Belange, die sie entgegen den im Lärmaktionsplan festzulegenden Maßgaben für vorzugswürdig hält, sehr präzise benennen. Sie steht in diesem Sinne unter "gesteigertem Begründungszwang".

Bezüglich der Auslegung der Bahnstrecke im Bestand ist sie nach meinem Kenntnisstand der TSI Klasse F1: bis 120 km/h und bis mindestens 740 m Zuglänge zugeordnet (upgrades sind aber möglich und vorgesehen); Mit der Neufassung des § 43 Abs. 2 des BImSchG ist der sog. "Schienenbonus" für Eisenbahnen seit dem 01.01.2015 entfallen und damit im Bebauungsplanverfahren i. d. R. nicht mehr anzuwenden.

Die Hafenbehörde Rotterdam hat sich 2018 schon bei den Verkehrsministerien des Bundes und des Landes NRW beschwert, weil der Trans europäische Güterverkehrskorridor Rotterdam–Genua, unter anderem in Ratingen, noch nicht viergleisig für Tempo 250 ausgebaut wurde. Die Verzögerungen beim Streckenausbau sorgt dafür, dass statt der geplanten 160 Güterzüge pro Tag nur rund 100 Züge über die Grenze bei Emmerich fahren !

<https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/hafen-rotterdam-schreibt-mahnbrief-wegen-betuwe-linie.html>

<https://binnenschifffahrt-online.de/2018/11/logistik/5235/rotterdam-mahnt-deutschland-zu-schnellerem-bahnausbau/>

https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/betuwe-linie-hafen-rotterdam-schreibt-mahnbrief-an-nrw_aid-34340455

<https://www.vdi-nachrichten.com/Technik/Nach-26-Jahren-Mahnschreiben-Rotterdam>

Die vertragliche Verpflichtung zum Streckenausbau ist Deutschland bereits 1992 mit den Niederlanden bzw 1996 mit der Schweiz eingegangen !

Auf niederländischer Seite ist die Verbindung immerhin seit 2007 fertig, und bis Ende des Jahrzehnts wird auch die Schweiz alle Maßnahmen abgeschlossen haben (nach dem neuen Gotthard-Tunnel fehlt nur noch die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels, die für Ende 2020 geplant ist).

Auf der Strecke sollen die Züge durchgängig viergleisig mit bis zu Tempo 250 entlangrasen können.

Das wird nach Bahn-Schätzung zwar "erst" in 15 Jahren der Fall sein, und der Vollausbau ist erst in 21 Jahren anvisiert, aber auch das müsste in einer Planung für ein Wohngebiet in dem in den nächsten Jahrzehnten Menschen gesund leben und nicht nur wohnen sollen, jetzt schon berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]

[Redacted address]



Klimabeirat der Stadt Ratingen

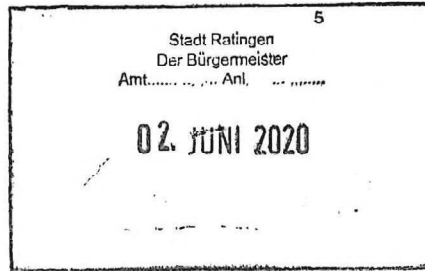
www.klimabeirat-ratingen.de

Stadt Ratingen

Amt 61.1

Stadionring 17

40878 Ratingen



Ratingen, 01.06.2020

*Diese Stellungnahme ersetzt
die beiden vorherigen online
eingereichten!*



2.6.20

Stellungnahme des Klimabeirates zum Bebauungsplan „Felderhof“

Vorbemerkung

Die Begründung zum Bebauungsplan SW. 263, 3. Änderung, Felderhof, lässt qualifizierte Hinweise auf stadtklimatologische Aspekte, insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels mit zukünftig wahrscheinlich vermehrter Wärme-/Hitzebelastung in heißeren Sommern, vermissen. Im letzten Satz des Kapitels 16 (Bäume, Sträucher, sonstige Bepflanzungen) erfolgt ein pauschaler Hinweis auf den Klimawandel, ohne konkreten Bezug zum Vorhaben. Der Vorstand des Klimabeirates sieht in dieser unzureichenden Behandlung stadtklimatologischer Aspekte vor dem Hintergrund der Forderungen des Baugesetzbuches §1 (5) einen deutlichen Mangel. In BauGB §1 (5) heißt es u.a., dass Bauleitpläne Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, insbesondere in der Stadtentwicklung, fördern sollen. Diese Förderung ist nicht ersichtlich.

Im Umweltbericht als Anlage zum Bebauungsplan „Felderhof“ Kap. 3.6 Schutzgut Klima und Luft, erfolgt der Versuch einer Wertung einiger klimaökologischer Aspekte bzgl. der Planfläche. Auf der Grundlage einer Klimatopkarte des Fachinformationssystems (FIS) des LANUV wird ein Kaltluftvolumenstrom von 2700 m³/sek. postuliert. Allerdings ohne Angabe des Wirkungsraums, also auf die gesamte Planfläche oder nur Teile davon, ohne Hinweise auf die vertikale Mächtigkeit solcher Luftströmungen, ihre zeitliche Andauer sowie ihre Geschwindigkeiten und ohne Rückkopplung mit den realen Windverhältnissen am Standort und demzufolge ohne Quantifizierung in Bezug auf die Zahl von Jahresstunden, in denen solche Frischluftströme überhaupt auftreten können.

Lage

Das Plangebiet liegt ca. 1,7 km südsüdwestlich vom Zentrum der Kernstadt Ratingen. Seine Fläche beträgt ca. 7 ha; die Höhe über NN liegt mit 44m etwa 15 m niedriger als das Stadtzentrum (Marktplatz). Die Länge der überplanten ebenen Fläche ist mit ca. 320 m an der Westseite doppelt so groß wie die Breite (160 m). Die Orientierung der Längsachse verläuft von SSW nach NNO, in der 12-Sektorenwindrose entspricht das etwa 210 Grad nach 030 Grad. Das Plangebiet ist gegenwärtig unbebaut und hat den Charakter einer begrünten Brachfläche. In der weiter

zurückliegenden Vergangenheit befand sich dort Gewerbe/Industrie mit einem hohen Versiegelungsgrad des Bodens (Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8)

Östlich verläuft die Trasse der Westbahn, im Süden und Westen befindet sich Wohnbebauung des schon mit Wohnbebauung erschlossenen größten Teils des „Felderhofs“, nördlich der Volkardeyer Straße schließt sich dichte Bebauung an, zuerst Wohnbebauung, dann Gewerbe/Industrie.

Bewertung der Fläche im gegenwärtigen Zustand nach stadtklimatologischen Gesichtspunkten

Im gegenwärtigen Zustand als Brachfläche hat der Bereich eine – stadtklimatologisch verstanden – positive Ausgleichswirkung insbesondere auf die Wohnbebauung im Westen und Süden, aber auch in die Randgebiete der Bebauung östlich der Westbahn hinein. Fernwirkungen in Bereiche, die wesentlich über die Flächendimension der Planfläche hinausgehen, sind als eher gering einzustufen; Kernstadt und Stadtzentrum werden nicht betroffen sein.

Klimaökologische Funktionen in Städten bestehen im Wesentlichen aus zwei Komponenten.

Durchlüftung

Freiflächen bremsen bestehende bodennahe Luftbewegungen nicht bzw. deutlich weniger als bebaute Bereiche. Bedingt durch dort höhere Bodenrauigkeit werden insbesondere schwache bodennahe Zirkulationen unterbunden oder abgeschwächt. Das kann sowohl zu Wärmestau und Hitzebelastung an heißen Tagen führen als auch zu belastenden lufthygienischen Situationen (bei entsprechender Vorbelastung). Die Windverhältnisse im Bereich „Felderhof“ lassen sich gut mit Daten der DWD-Messstation am Flughafen Düsseldorf beschreiben. Die Statistik ist charakterisiert durch ein Maximum der Richtungshäufigkeit bei 150 Grad (etwa SSO), ein breiteres, aber nicht so ausgeprägtes Maximum der Windrichtungen im Südwestquadranten der Windrose (210 und 240 Grad) und ein Minimum der Windrichtungen aus Ost und Ostsüdost. Selten sind auch Windrichtungen aus Nordwest. Beschränkt man sich auf niedrige Windgeschwindigkeiten wegen deren besonderer Relevanz in städtischer Umgebung, finden wir ein anderes Verteilungsmuster der Richtungen: drei schwach ausgeprägte Häufigkeitsmaxima aus SSO, NNO und WNW. Ansonsten annähernde Gleichverteilung (Abbildung am Ende dieser Stellungnahme). In ca. 50% aller Jahresstunden weht der Wind mit Geschwindigkeiten zwischen 0 m/sek und 4 m/sek. Klimaanpassung bedeutet in diesem Kontext, den Prozentsatz von Stunden mit niedrigen Windgeschwindigkeiten nicht weiter zunehmen zu lassen.

Kühlfunktion von Freiflächen

Das Temperaturniveau von – begrünten – Freiflächen liegt, unabhängig von deren Größe, in der Regel grundsätzlich niedriger als in bebauten Arealen. Die Gründe dafür liegen in den Bodeneigenschaften mit ihren Wirkungen auf die lokale Strahlungsbilanz. Unterschiede im Temperaturmilieu zwischen Freifläche und bebauten Bereichen werden besonders in den Nachtstunden deutlich und wirksam. Freiflächen können also in wärmebelastenden Situationen Wärme-/Hitzestau in benachbarten Wohngebieten abschwächen. Das trifft so grundsätzlich auch für die bereits bebauten Bereiche des „Felderhof“ zu. Vor dem Hintergrund zukünftig vermuthlich häufigerer Hitzeepisoden im Kontext mit dem Klimawandel ist das problematisch zu sehen.

Welche Änderungen stadtklimatischer Parameter sind nach einer Bebauung der Freifläche „Felderhof“ zu erwarten?

Innerhalb des Plangebietes

Die Temperaturverhältnisse werden sich denen in der schon bebauten unmittelbaren Umgebung angleichen, sich also nicht wesentlich anders gestalten als südlich und westlich im schon überbauten Bereich des „Felderhof“. D.h., nachts wird es weniger abkühlen, die temperaturbezogene Erholungswirkung (auf den menschlichen Organismus) wird reduziert sein. Die Temperaturen am Tage hängen auch von der Baukörpergestaltung incl. vorgesehenem Begleitgrün mit entsprechender Schattenwirkung auf den Straßenraum ab.

Bezüglich der Durchlüftung mit ihren o.g. Wirkungen wird es zu einer spürbaren Verschlechterung gegenüber dem Istzustand kommen. Niedrige Windgeschwindigkeiten treten mit größerer Häufigkeit auf als bisher. Insgesamt

werden sich die bodennahen Windverhältnisse denen in der bereits bebauten Nachbarschaft angleichen. Konkret heißt das, es kommt zu einer Reduzierung der bodennahen Durchlüftung mit häufigerer Windstille und vermehrtem Schwachwind. Die vorgesehene Anordnung der Bebauung in Reihen, etwa parallel zur schmalen Seite der Fläche, liegt ungünstig zu den Hauptwindrichtungen. Ebenfalls negativ unter stadtklimatologischen Gesichtspunkten sind sowohl der Bebauungsriegel (Gebäudehöhe bis 12,50 m) entlang der DB-Westbahntrasse als auch die geplanten bis zu 8 m hohen Lärmschutzwände zu betrachten, die schwache bodennahe Luftbewegungen über die Bahntrasse (beide Richtungen) unterbinden, was durch die seltenen östlichen Windrichtungen verstärkt wird. Hier liegt ein Zielkonflikt zwischen Lärmschutz einerseits und Stadtklima andererseits vor.

Außerhalb des Plangebietes

Pauschal: die stadtklimaverbessernde Wirkung der Freifläche entfällt. In den Randbereichen weniger Durchlüftung, keine Minderung der sommerlichen Wärmebelastung mehr, insbesondere in Nächten. Minderung der Durchlüftung auch östlich der Bahntrasse im Bereich „Am kleinen Rahm“.

Fazit/Empfehlungen

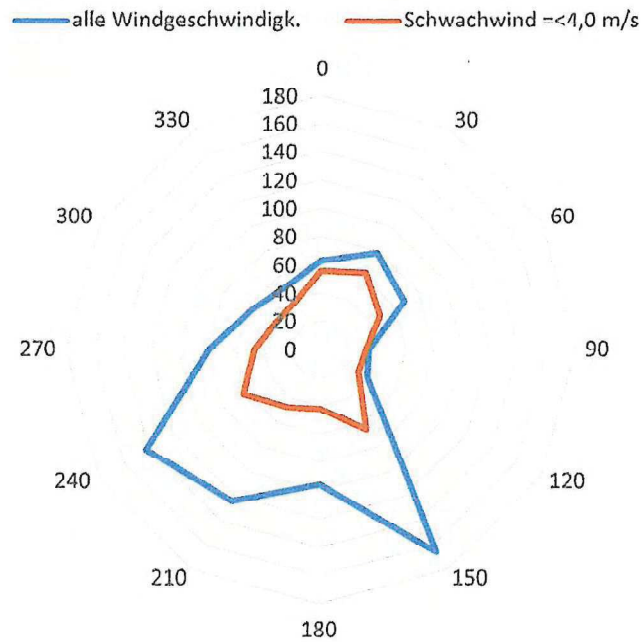
Die noch vorhandene Freifläche „Felderhof“ ist, stadtklimatologisch betrachtet, innerhalb der Siedlungsraums im Ratinger Südwesten die letzte klimaökologische Ausgleichsfläche. Ihre Funktionen reichen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht in das Stadtzentrum hinein; Wirkungen beschränken sich in erster auf die Fläche selbst, aber auch in Randbereiche der schon vorhandenen Bebauung westlich und südsüdwestlich der Planfläche, und darüber hinaus auch in das Gebiet östlich der DB-Trasse. Lärmschutzmaßnahmen entlang der Westbahn kollidieren hier in einem Zielkonflikt mit stadtklimatologischen Belangen. Eine Bebauung in der vorgesehenen Art würde zu einem kompakten Siedlungsgebiet zwischen Grünem See, Volkardeyer Straße und S-Bahn/Düsseldorfer Straße führen, ohne eingebettete klimaökologische Ausgleichsflächen.

Aus stadtklimatologischer Sicht grundsätzlich wünschenswert wären eine Reduzierung der Bebauungsdichte sowie der Gebäudehöhen. Begrünte Dächer können unter bestimmten Umständen die klimaverbessernde Wirkung von Freiflächen zum Teil ersetzen. Beim Begleitgrün ist nach einem Kompromiss zwischen der erwünschten Wirkung des Schattenwurfs von Bäumen und der – unerwünschten – Belüftungsreduzierung durch Erhöhung der Bodenrauigkeit zu suchen.

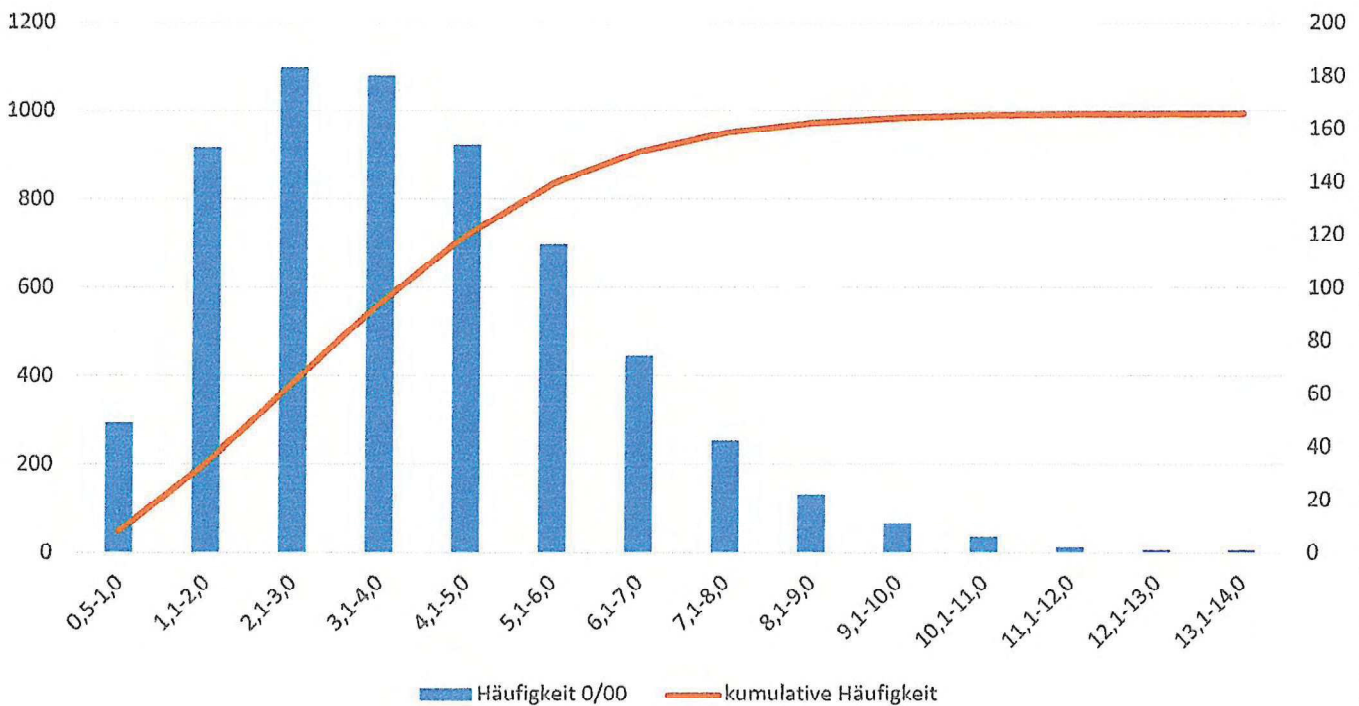
Für den Vorstand des Klimabeirates der Stadt Ratingen

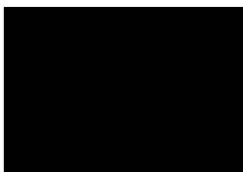


Windrichtungsverteilung in 30-Grad Sektoren Felderhof,
Datenbasis DWD Düsseldorf 2008 - 2019, Angaben in ‰ der
Jahresstunden



Häufigkeitsverteilung in Windgeschwindigkeitsklassen Felderhof,
Datenbasis DWD Düsseldorf 2008 - 2019, Angaben in ‰ der
Jahrestunden





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

Donnerstag, den 04. Juni 2020

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

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

ich reiche hiermit erneut die Eingabe "Bürgereingabe zu SW263, 3.Änderung", die von mir bereits anlässlich der Offenlegung des Plans in 2015 getätigt wurde.

Grund für eine erneute Einreichung ist, dass mir bis zum Datum der aktuellen und erneuten Offenlegung, leider keine Informationen zur Entscheidung bzgl. dieser Eingabe bekannt gemacht wurden.

Bei der damals zuständigen Sachbearbeiterin J. Löhr wurde mir auf wiederholte Nachfragen meinerseits, zwar der rechtzeitige Eingang dieser Eingabe bestätigt, und die zu erfolgende Prüfung derselben zugesagt. Eine Information über das Ergebnis habe ich jedoch zu keiner Zeit erhalten.

Ich wurde mit der Aussage beschieden "Eine Benachrichtigung der Einwender erfolgt erst nach Abschluss des Verfahrens nach dem Satzungsbeschluss.". Diese Benachrichtigung ist mir leider nicht zugegangen.

Zwei inzwischen sehr aktuelle Themen geben jetzt Anlaß für die erneute Eingabe:

1. Die in naher Zukunft geplante Erweiterung der Westbahn - Strecke für den Personverkehr wird unmittelbar Auswirkungen auf die Anwohner im bestehende "Wohngebiet Felderhof 1" haben, da mit erhöhter Lärmbelastung zu rechnen ist. Für diese ist die bestehende Lärmschutzwand allerdings unzureichend, da sie nicht den aktuell geltenden rechtlichen Vorgaben entspricht. Dafür ist sie nicht hoch genug, da sie entsprechend der bei ihrer Errichtung geltenden Vorschriften gebaut wurde.
2. Der aktuelle Zustand der bestehenden Lärmschutzwand, die wie in der damaligen Eingabe bereits ausgeführt wurde, auch nicht den zu diesem Zeitpunkt gültigen rechtlichen Vorgaben genügt, ist erwartungsgemäß mit den weiteren 5 vergangenen Jahren nicht besser geworden. Der Zustand hat sich vielmehr dramatisch verschlechtert. Erste Sanierungsmaßnahmen sind notwendig geworden, die von den Eigentümern der Lärmschutzwand finanziell kaum umzusetzen sind.

Die Ursachen für den frühzeitigen Verfall der Lärmschutzwand sind jedoch von deren Eigentümergemeinschaft, zu der auch ich gehöre, nicht ursächlich zu verantworten.

Aus gegebenem Anlass bitte ich daher um eine erneute Prüfung der Eingabe von 2015 unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen.

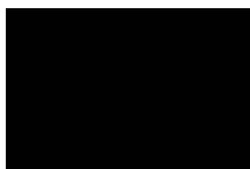
Über eine Benachrichtigung zu den Ergebnissen ihrer Prüfung würde ich mich freuen.

Mit freundlichen Grüßen,



Anlage:

Es folgt die Eingabe von 2015 in unveränderter Form.



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

Freitag, den 19. August 2016

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

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

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

Anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung wende ich mich nun mit folgender Eingabe bezogen auf den o.g. *Bebauungsplan SW 263, 3. Änderung* an sie. (in Ergänzung zu unserer bereits erfolgten Eingabe im Rahmen meiner ehrenamtlichen Tätigkeit als Beirat für die Lärmschutzwand im Gebiet „Felderhof I“ vom 6.3.2015).

Den aktuellen Unterlagen entnehme ich, dass aufgrund geänderter und dadurch erhöhter Lärmschutzanforderungen, entlang des Wohngebietes „Felderhof II“ nun eine deutlich höhere Lärmschutzwand als in der noch 2015 aktuellen Planung vorgesehen war geplant wird.

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 (Viterra) 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



Brinkmann, Cordula

Von: vcd [REDACTED]@t-online.de
Gesendet: Donnerstag, 18. Juni 2020 10:56
An: Loehr, Judith
Betreff: Bebauungsplan SW263 3. Offenlage Stellungnahme
Anlagen: BB_SW263_Stn_20_06_18.doc

Sehr geehrte Frau Löhr,
im Anhang finden Sie unsere Stellungnahme zur 3. Offenlage des Bebauungsplans SW263 Felderhoff II. Kurz zusammengefasst sind wir vom VCD der Meinung, dass zwar einige Anregungen von uns in den Unterlagen ihren Niederschlag gefunden haben, insgesamt aber diese nicht ausreichend berücksichtigt wurden.
Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit und senden Ihnen gute Wünsche für Ihre Gesundheit.

[REDACTED]
Mitglied im Vorstand
Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Düsseldorf e.V.
[REDACTED]

Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Düsseldorf-Mettmann-Neuss
Schützenstr. 45
40210 Düsseldorf



www.vcd-duesseldorf.de

An den Bürgermeister der Stadt Ratingen
Per E-Mail: judith.loehr@ratingen.de

Düsseldorf, den 18. Juni 2020

Bebauungsplan SW263

3. Offenlegung 2020

Stellungnahme

Nach Durchsicht der erneut offengelegten Unterlagen kommen wir zu dem Schluss, dass zwar einige von uns angeregte Verbesserungen berücksichtigt wurden, insgesamt aber die Möglichkeiten nicht ausgeschöpft wurden. Unsere bisher geäußerten Bedenken bleiben daher dem Grunde nach bestehen.

Wir bedauern besonders, dass es nicht zu einer Mitwirkung der Deutschen Bahn gekommen ist, obwohl im schalltechnischen Gutachten die Wirksamkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen auf dem Gelände der Deutschen Bahn dargestellt wurde.

Wir begrüßen zwar, dass es Verbesserungen beim Brand- und Katastrophenschutz geben wird, halten diese aber noch für unzureichend.

Wir sind gerne bereit, unsere Vorstellungen im weiteren Verlauf des Verfahrens ausführlicher darzustellen. Zur Zeit ist uns dies jedoch wegen personeller Engpässe nicht möglich.

Für den Inhalt:

Mitglied im Vorstand
VCD-Kreisverband Düsseldorf/Mettmann/Neuss

E-Mail: vcd.____@t-online.de