Stadt Herzogenrath
Der Bürgermeister

Vorlage	Drucksachen-Nr: **V/2012/231-E09**
Erstellt durch: Fachbereich 3 Stadtentwicklung und Umwelt	Status: öffentlich

Bebauungsplan II/58 "Erweiterung Finkenstraße"
Hier: 1. Beschluss der Abwägungen
2. Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

Beratungsfolge: **TOP:__**

Datum	Gremium	Einst.	Ja	Nein	Enth.
13.12.2016	Rat der Stadt Herzogenrath				

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Herzogenrath beschließt

1. die Abwägung der im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen gemäß beigefügtem Abwägungsvorschlag (Anlage 1),
2. die Abwägung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen gemäß beigefügtem Abwägungsvorschlag (Anlage 2),
3. die Abwägung der im Rahmen der erneuten (verkürzten und beschränkten) öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen gemäß beigefügtem Abwägungsvorschlag (Anlage 3),
4. den Bebauungsplan II/58 "Erweiterung Finkenstraße" gemäß § 10 Abs.1 BauGB als Satzung (Anlage 4) und
5. die ‘Zusammenfassende Erklärung gem. § 10 Abs. 4 BauGB‘ (Anlage 5)

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten werden vom Entwicklungsträger übernommen.

Sachverhalt:

Aufgrund des Antrages der Marienanger GbR vom 31.05.2012, einen Bebauungsplan zur Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße aufzustellen, hat der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 08.04.2014 die Aufstellung des Bebauungsplanes II/58 "Erweiterung Finkenstraße" beschlossen. Das Plangebiet befindet sich im äußersten Westen des Ortsteils Kohlscheid, zwischen der Bankerfeldstraße im Süden, der rückwärtigen Bebauung der Straße ‚Am Marienanger‘ im Osten und der Amstelbachstraße (L 259) im Norden. Im Westen grenzt der Geltungsbereich an das Banker Feld an, das der landwirtschaftlichen Nutzung dient.
Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes II/58 wird das Ziel verfolgt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erweiterung des Wohngebietes ‚Finkenstraße‘ zu schaffen und somit zur Deckung des in Kohlscheid nach wie vor großen Bedarfs an Wohnraum beizutragen.

In seiner Sitzung am 28.08.2014 hat der Umwelt- und Planungsausschuss den vorgelegten städtebaulichen Vorentwurf und die Durchführung des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens und einer Bürgerversammlung beschlossen. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden am 08.12.2014 um Stellungnahme gebeten; am 03.12.2014 wurde die Bürgerversammlung zur Vorstellung des städtebaulichen Vorentwurfes durchgeführt.

Aufgrund zahlreicher Anregungen und Bedenken, die in diesem frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangen sind, wurde die städtebauliche Planung in verschiedenen Punkten überarbeitet. Wesentliche Änderung stellte der Verzicht des Anschlusses der verlängerten Finkenstraße an die Amstelbachstraße (L 259) dar. Der überarbeitete städtebauliche Entwurf wurde dem Umwelt- und Planungsausschuss am 05.05.2015 vorgestellt, der ihn nach Beratung wie vorgelegt beschloss und darüber hinaus die Verwaltung mit der Durchführung einer erneuten Bürgerversammlung beauftragte.
Die erneute Bürgerversammlung, in der der überarbeitete städtebauliche Entwurf vorgestellt wurde, wurde am 16.06.2015 durchgeführt.

Alle im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wurden von der Verwaltung mit einem Abwägungsvorschlag versehen und dem Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 zur Beratung vorgelegt. Der Abwägungsvorschlag wurde einstimmig beschlossen (Anlage 1). Die Durchführung der öffentlichen Auslegung wurde unter dem Vorbehalt, dass Straßen.NRW endgültig die Anbindung der verlängerten Finkenstraße an die L 259 untersagt, ebenfalls einstimmig beschlossen. Mit Schreiben vom 05.10.2015 hat Straßen.NRW auf die Anfrage der Verwaltung geantwortet. Die Stellungnahme und entsprechende Abwägung sind Nr. 2.2 des Abwägungsvorschlages zu entnehmen.

Der Satzungsentwurf hat mit allen erforderlichen Unterlagen in der Zeit vom 13.10.2015 bis 13.11.2015 öffentlich ausgelegen. Die von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und von der Öffentlichkeit vorgebrachten Stellungnahmen sind zusammengefasst und mit einer Abwägung versehen (Anlage 2).

Aufgrund verschiedener geringfügiger Änderungen, die sich nach der öffentlichen Auslegung ergeben haben, hat der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 24.05.2016 die Durchführung einer erneuten (verkürzten und beschränkten) öffentlichen Auslegung beschlossen. Demnach wurden nur die von den Änderungen/Ergänzungen berührten Behörden um erneute Stellungnahme gebeten. In der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nur zu den Änderungen/ Ergänzungen eine Stellungnahme abgegeben werden kann.
Die eingegangen, zusammengefassten Stellungnahmen sind mit Abwägung der Anlage 3 zu entnehmen. Eine Änderung, Ergänzung oder Anpassung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 01.09.2016 die Empfehlung an den Rat beschlossen, unter Berücksichtigung der beiliegenden Abwägungen (Anlagen 1 - 3) den Bebauungsplan II/58 "Erweiterung Finkenstraße" als Satzung gemäß § 10 BauGB zu beschließen. Der Bebauungsplan mit Darstellung des Geltungsbereiches, den textlichen Festsetzungen und der Begründung (mit Umweltbericht und Landschaftspflegerischem Begleitplan) ist als Anlage 4 beigefügt.

Die gemäß § 10 Abs. 4 BauGB erforderliche ‘Zusammenfassende Erklärung‘ ist der Anlage 5 zu entnehmen.

Rechtliche Grundlagen:

BauGB

Anlagen:

Anlage 1: Zusammenfassung der im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit

und Abwägungsvorschlag

Anlage 2: Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit

und Abwägungsvorschlag

Anlage 3: Zusammenfassung der im Rahmen der erneuten (verkürzten und beschränkten) öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit

und Abwägungsvorschlag

Anlage 4: Entwurf des Bebauungsplanes zum Satzungsbeschluss

Geltungsbereich
planerische Darstellung
textliche Festsetzungen
Begründung
Umweltbericht
Landschaftspflegerischer Fachbeitrag

Anlage 5: Zusammenfassende Erklärung § 10 Abs. 4 BauGB

Die Abwägung ist Bestandteil der Vorlage Drucksachen-Nr. V/2012/231 - E 9 zur Sitzung des Rates am 13.12.2016.

Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

Zusammenfassung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen, Anregungen und Hinweise und Abwägungsvorschlag

Die Verwaltung verweist darauf, dass nach Durchführung der ersten Bürgerversammlung und der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange das städtebauliche Konzept überarbeitet wurde. Wesentliche Änderung der Planung ist, dass die erweiterte Finkenstraße nicht mehr an die Amstelbachstraße (L 259) angebunden wird. Das überarbeitete städtebauliche Konzept wurde in einer erneuten Bürgerversammlung der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Abwägung der von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und der in beiden Bürgerversammlungen und im Nachhinein schriftlich eingegangenen Anregungen wird hier inhaltlich zusammenhängend abgewogen.

I. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

1. **StädteRegion Aachen**, Schreiben vom 20.01.2015

Gegen die Planung werden keine Bedenken vorgebracht, wenn die im Folgenden benannten Anregungen und Hinweise beachtet werden.

1.1 Allgemeiner Gewässerschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass die Niederschlagswasserentsorgung in den vorliegenden Unterlagen nicht dargestellt ist und für die wasserwirtschaftliche Prüfung ist die Vorlage von detaillierten Unterlagen und Nachweisen erforderlich ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die anfallenden Schmutzwässer der öffentlichen Kanalisation zuzuleiten sind.

Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass dauerhafte Hausdrainagen nicht betrieben werden dürfen. Keller und Gründungen müssen entsprechend der Grund- und Schichtenwasser-verhältnisse geplant und ausgeführt werden (Keine Kellergeschosse vorsehen oder Keller mit wasserdichter Wanne planen und ausführen).

zu 1.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden berücksichtigt.

Die Niederschlagswasserentsorgung wird derzeit zwischen dem Ingenieurbüro Herbst, dem Wasserverband Eifel-Rur, der Städteregion Aachen und dem FB 4.2 Hoch- und Tiefbau der Stadt Herzogenrath abgestimmt. Die Schmutzwässer werden der öffentlichen Kanalisation zugeleitet. Gemäß dem Bodengutachten des Ingenieurbüros Kramm kann eine gezielte

Versickerung von Wasser aus Bauwerksdränagen nach einer grundstücks- und projektbezogenen Bodenuntersuchung im Einzelfall zugelassen werden.

1.2 Bodenschutz/Altlasten

Es wird darauf hingewiesen, dass die Beurteilung des Planvorhabens aus Sicht des Bodenschutzes noch nicht möglich ist, da der Umweltbericht noch erstellt werden muss. Zur Prüfung der Umweltauswirkungen in Bezug auf den Boden jedoch werden bereits folgende Hinweise gegeben:

Böden, die die Bodenfunktionen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 des Bundesbodenschutzgesetzes im besonderen Maße erfüllen, sind besonders zu schützen. Durch Rechtsverordnung festgelegte Bodenschutzgebiete für besonders schutzwürdige Böden (§ 12 Abs. 1 Satz c Landesbodenschutzgesetz) wurden im Gebiet der StädteRegion Aachen noch nicht ausgewiesen. In der Regel gelten Böden als besonders schutzwürdig, die eine Bodenwertzahl > 75 (nach Karten der Bodenschätzung DKK5) aufweisen.
Im Bebauungsplangebiet befinden sich überwiegend sehr leistungsfähige Ackerböden mit einer durchschnittlichen Bodenzahl von mehr als 75 (bester deutscher Boden hat eine Bodenzahl von 100). Im Abwägungsprozess zur Aufstellung des Bebauungsplans ist daher zu überprüfen,
- wie erheblich der Eingriff für den Boden ist und
- wie die nachteilige Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden vermieden oder verringert werden kann und
- ob und welcher Ausgleich für den Eingriff in das Schutzgut Boden erforderlich wird.

Es werden Anregungen mit der Bitte der Überprüfung gegeben, welche der folgenden Punkte im Bebauungsplan umgesetzt werden könnten bzw. die Gründe darzustellen, weshalb die Punkte nicht umgesetzt werden können:

Zu Vermeidung und Verringerung der nachteiligen Beeinträchtigungen:

- Dachbegrünungen: je nach Mächtigkeit und Eigenschaften kann eine Dachbegrünung in geringem Umfang Bodenfunktionen ersetzen. Wasser wird gespeichert und Biomasse produziert, wodurch die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen im Naturhaushalt gemindert wird.
- Flächensparendes Bauen: Die Bodeninanspruchnahme kann insgesamt gemindert werden, sodass die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen vermieden werden.
- Der Oberboden- und Mutterbodenschutz ist im § 202 BauGB verankert und mit der DIN 18915 werden genaue Anweisungen zum Umgang gegeben. Dennoch wird Oberboden in der Praxis unsachgemäß zwischengelagert und oft auch unsachgemäß wiedereingebaut. Die sachgerechte Zwischenlagerung und der sachgerechte Wiedereinbau des Oberbodens, der im Bebauungsplangebiet aus leistungsfähigem Ackerboden besteht, sind deshalb bei der Planung zu berücksichtigen und durch Überwachungsmaßnahmen zu überprüfen.

Zum Ausgleich der nachteiligen Beeinträchtigungen wird aufgeführt:

Diejenigen Bodenfunktionen, die durch den Eingriff beeinträchtig werden, sollten durch geeignete bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Dies können sein:

- Entsiegelung an anderer Stelle im Stadtgebiet: Nach Rückbau und Beseitigung der Schadverdichtung ist eine 1 bis 2 m mächtige Rekultivierungsschicht aufzubringen.
- Rekultivierung von aufgegebenen Abbaustätten und Altablagerungen an anderer Stelle im Stadtgebiet durch Auftrag einer Rekultivierungsschicht aus Oberboden.
- Überdecken von baulichen Anlagen, deren Beseitigung unverhältnismäßig wäre (zum Beispiel aufgegebene Straßen, ehemalige Garagenhöfe im Stadtgebiet).
- Aufbringen von Oberbodenmaterial zum Erosionsausgleich oder zur Verbesserung von Böden mit geringer Funktionserfüllung.

Gerade im vorliegenden Fall - vorhandener leistungsstarker Ackerboden in großer Menge - bietet sich der Ausgleich durch sachgemäßen Einbau an geeigneter Stelle als Kompensationsmaßnahme an.

zu 1.2 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Altlasten:

Der Hinweis, dass im Plangebiet keine Altlasten vorhanden sind, ist im Bebauungsplan aufgenommen.

Bodenschutz:

Im Umweltbericht wird das Schutzgut Boden bewertet. Gemäß der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes NRW, Blatt L 5102 Geilenkirchen und Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden befindet sich im Plangebiet Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um schluffige Lehmböden. Die Böden haben eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine hohe nutzbare Wasserkapazität, eine mittlere Wasserdurchlässigkeit und sehr hohen Ertrag. Die Bodenwertzahl liegt bei 70 - 90. Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit. Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Schutz des Bodens festgesetzt.

1.3 Natur und Landschaft

Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes bestehen aus landschaftspflegerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Die aus dem Bebauungsplan resultierenden Bebauungen stellen gemäß §14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Aus landschaftspflegerischer Sicht kann dem Bebauungsplan daher nur zugestimmt werden, wenn als Ausgleich für die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entsprechende Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden.

Zur genaueren Beurteilung der durch die geplanten Baumaßnahmen zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft und zur Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen ist mir ein Landschaftspflegerischer Begleitplan vorzulegen (§15 BNatSchG). Insbesondere muss dieses Gutachten enthalten:

a) die Darstellung und Bewertung der ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten unter besonderer Hervorhebung wertvoller Biotope und

b) die Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf der Eingriffe und

c) die Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf der Maßnahmen zur Verminderung zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen

Außerdem ist nicht auszuschließen, dass das Plangebiet Tierarten einen Lebensraum bietet, die unter den besonderen bzw. strengen Schutz des BNatSchG fallen. Gemäß § 44 BNatSchG sind sämtliche Handlungen verboten, die zu einer Beeinträchtigung der besonders und streng geschützten Arten führen können. Die Realisierung des Bauvorhabens könnte möglicherweise zu einer solchen Beeinträchtigung führen.

Diese artenschutzrechtlichen Belange sind durch einen Fachgutachter zu prüfen. Sollte der Gutachter zu dem Ergebnis kommen, dass artenschutzrechtliche Konflikte möglich sind, ist für die betreffende Art eine vertiefende Art-für-Art Betrachtung erforderlich. Das Ergebnis der Untersuchung ist der unteren Landschaftsbehörde der StädteRegion Aachen zur Prüfung vorzulegen.

zu 1.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wie folgt berücksichtigt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde der Landschaftspflegerische Fachbeitrag vom “Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Beuster“ erarbeitet, in dem detailliert Maßnahmen dargestellt werden, die die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgleichen bzw. in sonstiger Weise kompensieren werden.

Die geplante Entwicklung des Wohngebietes kommt dem anhaltenden Bedarf an Wohnbauland nach. Durch die geplante bauliche Entwicklung wird das Plangebiet vollständig überprägt. Der entstehende Eingriff in den Naturhaushalt wurde nach der Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 im Büro Froelich + Sporbeck, bestimmt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken und die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraum-typischen Gehölzarten ausgeglichen. Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet. Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Eingriff vollständig ausgeglichen.

Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde durch den Dipl.-Biol. Sven Kreutz eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Plangebiet konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden. In der angrenzenden Obstwiese wurde ein Steinkauzrevier festgestellt, zu dessen Schutz während der gesamten Bauphase entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun im Bebauungsplan festgesetzt wird. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert (Verpflichtung des Erschließungsträgers wird in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen).

2. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Schreiben vom 18.12.2014 und Mail vom 27.02.2015

2.1. Schreiben vom 18.12.2014

Es wird mitgeteilt, dass eine endgültige Stellungnahme zu o.g. Bauleitplanung nicht möglich ist, das die verkehrsgutachterliche Stellungnahme nicht vorliegt. Es wird darauf hingewiesen, dass die benachbarten Knotenpunkte mit der L 259, die eine sehr starke verkehrliche Bedeutung für die Stadt Herzogenrath haben, im Verkehrsgutachten zu berücksichtigen sind und dass eventuell negative Einflüsse und damit verbundene Umbauten/Ertüchtigungen an diesen Knoten zu Lasten der Stadt Herzogenrath gehen.

Aus dem Bebauungsplan heraus bestehen gegenüber der Straßenbauverwaltung keine rechtlichen Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz durch Verkehrslärm der L 259, auch künftig nicht. Dabei wird auch darauf hingewiesen, dass bei Hochbauten mit Lärmreflexionen zu rechnen ist. Auch hier gehen eventuell notwendige Maßnahmen zu Lasten der Stadt Herzogenrath.

Weiterhin wird vorgebracht, dass auch künftig keine Ansprüche in Bezug auf Lärmsanierung gegenüber dem Landesbetrieb geltend gemacht werden können.

Sollte die schalltechnische Untersuchung zu dem Schluss kommen, dass eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall hergestellt werden muss, sind weder der Baumbestand noch die Entwässerungseinrichtung (Graben/Mulde) des Landesbetriebes in Mitleidenschaft zu ziehen. Unterhaltungsarbeiten an der Fahrbahn oder deren Bestandteile sind keinesfalls zu behindern oder zu erschweren. Fremdwässer, auch von Lärmschutz-wällen o.ä. sind nicht der Entwässerungseinrichtung der L 259 zuzuleiten.

Im Bebauungsplan ist zeichnerisch und/oder textlich auf die Verkehrsemissionen (Staub, Lärm, Abgase, Sprühfahnen und Spritzwasser bei Nässe) der angrenzenden oder in der Nähe liegenden Straßen hinzuweisen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 24 BauGB). Notwendige Schutzmaßnahmen gehen allein zu Lasten der Kommunen/der Vorhabenträger und nicht zu Lasten der Straßenbauverwaltung.

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der zeichnerischen Darstellung erkennbaren Bäume im Einmündungsbereich L 259/ „Planstraße" sehr wahrscheinlich im Sichtdreieck liegen. Im Bereich der Anbindung an die L 259 ist durch entsprechende Regelungen sicherzustellen, dass die Sichtfelder entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen -RAL- Abschnitt 6.6 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Bereich der Einmündung dauerhaft von Bewuchs und Baukörpern freigehalten werden.
Diese Aussage gilt selbstverständlich auch für evtl. Lärmschutzmaßnahmen, Ausgleichsflächen, Einfriedungen usw. Die Stadt Herzogenrath hat dafür, Sorge zu tragen, dass die Sichtdreiecke erhalten bleiben.

2.2. Mail vom 27.02.2015

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung die 'Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation', die von IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, arbeitet wurde, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zugesandt.

Es wird erneut auf die Bedeutsamkeit der benachbarten Knoten der L 259 hingewiesen und dass diese im Gutachten berücksichtigt werden sollten. Selbstverständlich sei in einem solchen Gutachten die Sicherheits- und Leistungsfähigkeit zu untersuchen, wobei auch Prognosewerte, deren Berücksichtigung das Verkehrsministerium per Erlass fordert (derzeit ist das Prognosejahr 2030 für klassifizierte Straßen für eine Beurteilung zu betrachten), der L 259 und der benachbarten Knoten L 231 / L 259 sowie L 232 / L 259 in die verkehrliche Begutachtung mit einzubeziehen sind.

Bezogen auf die Aussage im Gutachten, dass aufgrund der umliegenden Netzstrukturen gutachterlich angenommen wird, dass 30% der Verkehre das neue Wohngebiet über die L 259 anfahren und verlassen werden und sich dort zu gleichen Teilen aufteilen werden, wird mitgeteilt, dass sich somit generell eine neue Anbindung an die L 259 generell erübrigt. Dies wird damit begründet, dass laut gutachterlicher Stellungnahme 2/3 der Ziel- und Quellverkehre über städtische Straßen abgewickelt werden. Zudem wird vorgebracht, dass es ein positiver Nebeneffekt wäre, dass entlang der L 259 eine durchgehende Lärmschutzeinrichtung aufgebaut werden kann und keinerlei straßenbauliche Ertüchtigungen in der L 259 erfolgen müssen. Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß gültiger Richtlinien neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werden.
Es wird vorgebracht, dass es scheint, dass der Knoten L 232 / L 259, der immerhin eine direkte Verbindung zur Autobahnanschlussstelle bildet, trotz der starken Knotenpunktbelastung nicht auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit geprüft worden ist. Es wird darauf hingewiesen, dass auch der Knoten L 231 / L 259 weltlich des Baugebietes eine überörtliche Nord-Süd-Verbindung ist, die keine weiteren Leistungsfähigkeits- und Sicherheitseinbußen hinnehmen kann.

zu 2. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wie folgt berücksichtigt.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes ist auch die Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 entfallen. Nach Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW entfällt somit auch eine weitere Bewertung der benachbarten Knoten L 231 / L 259 und L 232 / L 259.
Die aufgrund der städtebaulichen Überarbeitung, in der der Anschluss an die L 259 weggefallen ist, wurde die verkehrliche Untersuchung erneut überarbeitet. Sie hat zum Ergebnis, dass der Knotenpunkt L 259 / Haus-Heyden-Straße mit den zusätzlich hier erwarteten Verkehren unkritisch sein wird.
Die Untersuchung des Banker Tunnels hat ergeben, dass er von insgesamt 90 Kfz/Tag mehr durchfahren werden wird. Hiermit ergeben sich keine nennenswerten Veränderungen, sodass auch künftig eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist.

In der Gutachterlichen Stellungnahme wird dargestellt, dass der Knoten Finkenstraße/ Bankerfeldstraße die Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in seiner heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln kann und dass aufgrund der Übersichtlichkeit keine sicherheitstechnischen Probleme zu erwarten sind. Es wird darüber hinaus festgestellt, dass die heutige Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann.

3. Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 19.12.2014

Es werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Versorgung des neuen Baugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets einer Prüfung durch die Telekom vorbehalten ist.

Zum Zweck der Koordinierung bittet die Telekom um Mitteilung, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebietes stattfinden werden.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei positivem Ergebnis der Prüfung aus wirtschaftlichen Gründen eine unterirdische Versorgung des Neubaugebietes durch die Telekom Deutschland GmbH nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich ist. Daher wird beantragt, sicherzustellen, dass

- für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist,
- gemäß § 9 (1) Ziffer 21 BauGB auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom Deutschland GmbH als zu belastende Fläche festzusetzen ist,
- eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt, so wie dies ausdrücklich im Telekommunikationsgesetz § 68 Abs. 3 beschrieben sieht,
- die geplanten Verkehrswege in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden,
- dem Vorhabenträger auferlegt wird, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstellt.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass zur Abstimmung der Bauweise und für die rechtzeitige Bereitstellung der Telekommunikationsdienstleistungen sowie zur Koordinierung mit Straßenbau- bzw. Erschließungsmaßnahmen der anderen Versorger es dringend erforderlich ist, dass sich rechtzeitig, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, mit der Telekom in Verbindung gesetzt wird.

zu 3. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme wurde an den Vorhabenträger weiter geleitet. Eine Abstimmung wird im Rahmen der Erschließungsplanung erfolgen.

4. LVR-Dezernat Finanz- und Immobilienmanagement, Schreiben vom 22.12.2014

Es werden keine Bedenken oder Hinweise vorgebracht.

5. Bezirksregierung Arnsberg, Abt. Bergbau und Energie in NRW, Schreiben vom 20.01.2015

Zum Verfahren werden aus bergbehördlicher Sicht folgende Hinweise gegeben.

Die Bebauungsplanfläche liegt über auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Neulaurweg" im Eigentum der EBV Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Myhler Straße 83 in 41836 Hückelhoven.

Auch heute noch einwirkungsrelevanter tages/-oberflächennaher Altbergbau ist in den hier vorliegenden Unterlagen im Bebauungsplanbereich nicht dokumentiert:

Es wird empfohlen, zur Frage zukünftiger bergbaulicher Planungen sowie erforderlicher Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen bezüglich altbergbaulicher Einwirkungen auch die o. g. Feldeseigentümerin um Stellungnahme zu bitten.

Ferner wird der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass der Planbereich über dem Feld der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken „Rheinland“ liegt. Inhaberin der Erlaubnis ist die Wintershall Holding GmbH in Kassel. Diese Erlaubnis gewährt das befristete Recht zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Kohlenwasserstoffe" innerhalb der festgelegten Feldesgrenzen. Unter dem „Aufsuchen" versteht man Tätigkeiten zur Feststellung (Untersuchung) des Vorhandenseins und der Ausdehnung eines Bodenschatzes. Eine Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken dient lediglich dem Konkurrenzschutz und klärt in Form einer Lizenz nur grundsätzlich, welcher Unternehmer in diesem Gebiet Anträge auf Durchführung konkreter Aufsuchungsmaßnahmen stellen darf. Eine erteilte Erlaubnis gestattet noch keinerlei konkrete Maßnahmen, wie z. B. Untersuchungsbohrungen, sodass Umweltauswirkungen in diesem Stadium allein aufgrund einer Erlaubnis nicht hervorgerufen werden können. Konkrete Aufsuchungsmaßnahmen wären erst nach weiteren Genehmigungsverfahren, den Betriebsplanzulassungsverfahren, erlaubt, die ganz konkret das „Ob“ und „Wie“ regeln. Vor einer Genehmigungsentscheidung erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorschriften eine Beteiligung von ggf. betroffenen Privaten, Kommunen und Behörden. Des Weiteren werden ausführlich und gründlich alle öffentlichen Belange - insbesondere auch die des Gewässerschutzes - geprüft, gegebenenfalls in einem separaten wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren.

Es wird aufgeführt, das östlich des Planungsgebietes die im hiesigen Kataster nachrichtlich aufgenommene Alta lagerung “Halde Wilsberg; BAV-Kat-Nr.: 5102 - A - 007" liegt. Für diese Verdachtsfläche wurde durch die Bergbehörde ein Abschlussbetriebsplanverfahren durchgeführt, an dem auch die Stadt Herzogenrath beteiligt war. Die Bergaufsicht endete in diesem Bereich im März 1995. Nach Aktenlage wurde außerdem vorlaufend zum Abschlussbetriebsplan ein Bebauungsplanverfahren (BP II/34) durch die Stadt Herzogenrath eingeleitet, dass die Halde Wilsberg einbezog. In diesem Rahmen wurde u.a. bereits auch eine Altlastengefährdungsabschätzung durchgeführt. Insofern wird davon ausgegangen, dass der Stadt Herzogenrath alle umweltrelevanten Gegebenheiten aufgrund der ehemaligen bergbaulichen Tätigkeiten in dem betreffenden Bereich einschließlich evt. Auswirkungen auf Umgebungsbereiche bekannt sind.

zu 5. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Positivkarte weist das gesamte Plangebiet als Fläche ohne Restriktionen in Hinsicht auf tages- und oberflächennahen Altbergbau aus. Laut Stellungnahme der Städteregion Aachen sind keine Altlastenverdachtsflächen bekannt.

6. Bezirksregierung Köln, Schreiben vom 06.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

7. Geologischer Dienst NRW, Schreiben vom 17.12.2014

Es werden zu beachtende Hinweise vorgebracht.

Erdbebengefährdung

Gemäß der Technischen Baubestimmungen des Landes NRW ist bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten die DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbeben-

gebieten" zu berücksichtigen. Die Gemarkung Kohlscheid der Stadt Herzogenrath ist der Erdbebenzone 3 in geologischer Untergrundklasse R zuzuordnen.

Vorgabe des erforderlichen Umfanges und Detaillierungsgrades der Umweltprüfung nach Q 2 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit 4 (1) BauGB für die Schutzgüter Boden und Wasser:

7.1 Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Boden

Die betroffenen Böden und deren Bodenschutzstufen und Bodenfunktionen sind zu benennen. Bodenbezogene abiotische Ausgleichsmaßnahmen sind empfehlenswert.

7.2 Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Wasser

Für den Untersuchungsraum sind u.a. die Bereiche Grundwasser und Oberflächenwasser einschließlich der Sickerwasserdynamik zu beschreiben.
Zu bewerten ist die Schutzbedürftigkeit / Schutzfähigkeit des Schutzgutes Wasser bzw. die Grundwasserverschmutzungsempfindlichkeit (Schutzfunktion der grundwasserüberdeckenden Schichten). Dabei spielen der Grundwasserflurabstand, die Sickerwasserrate und die Mächtigkeit (Boden-)Substrat als Filterschicht für das Sickerwasser eine Rolle.
Beim Eingriff in den Untergrund ist der hydrogeologische Aufbau zu beschreiben.

7.3 Wechselwirkungen und Maßnahmen für die Schutzziele zwischen den Schutzgütern Boden / Wasser / Klima

Bei der Bodeninanspruchnahme sowie bei Ausgleichsmaßnahmen sollte die Klimafunktion des betroffenen Bodens mit berücksichtigt werden, wobei drei wesentliche Schutzziele in den Vordergrund treten. In diesem Zusammenhang wird auf die Jahres-Publikation des Umweltbundesamtes 2013: ‚Bodenschutz und Klimawandel' und die entsprechende Homepage des Umweltbundesamtes verwiesen.

zu 7. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Allgemein wird wie folgt Stellung genommen.

Erdbebengefährdung

Gemäß der Technischen Baubestimmungen des Landes NRW ist bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten die DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten" zu berücksichtigen. Die Gemarkung Kohlscheid ist der Erdbebenzone 3 in geologischer Untergrundklasse R zuzuordnen. Der entsprechende Hinweis wird im Bebauungsplan gegeben.

zu 7.1 Schutzgut Boden

Im Umweltbericht wird das Schutzgut Boden bewertet. Gemäß der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes NRW, Blatt L 5102 Geilenkirchen und Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden befindet sich im Plangebiet Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um schluffige Lehmböden. Die Böden haben eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine hohe nutzbare Wasserkapazität, eine mittlere Wasserdurchlässigkeit und sehr hohen Ertrag. Die Bodenwertzahl liegt bei 70 - 90. Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit. Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Schutz des Bodens festgesetzt.

zu 7.2 Schutzgut Wasser

Das Bodengutachten macht Aussagen zum Bodenaufbau. Im Umweltbericht wird das Schutzgut Wasser bewertet. Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Das

zusammenhängende, unbeeinflusste Grundwasser liegt gemäß dem Geotechnischen Bericht der Kramm Ingenieure GmbH & Co.KG rund 7,5 m unter Flur. Aufgrund des relativ schnell in der Tiefe folgenden „Reuvertons“ als wassersperrende Schicht (Grundwasserstauer) handelt es sich um ein nur gering mächtiges Grundwasservorkommen, das aus versickerndem Niederschlagswasser gespeist wird und so jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen ist.
Eine gezielte Versickerung größerer Wassermengen wie Dachwasser ist wegen der insgesamt zu geringen Bodendurchlässigkeiten der oberflächennahen Bodenschichten nicht möglich. Grundsätzlich möglich ist eine gezielte Versickerung von kleineren versiegelten Flächen wie Terrassen, Haus- und PKW-Garagenzugängen/-zufahrten. Eine ungezielte Versickerung (z.B. Dränpflaster) ist in den oberflächennahen Bodenschichten möglich.

zu 7.3 Wechselwirkungen und Maßnahmen für die Schutzziele zwischen den Schutzgütern Boden / Wasser / Klima

Wechselwirkungen der Schutzgüter: Im Rahmen der Umweltprüfung wurden neben den einzelnen Schutzgütern auch die Wechselwirkungen zwischen diesen berücksichtigt. Die o.g. Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft / Klima sowie Kultur- und Sachgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Im vorliegenden Fall bestehen keine speziellen Wechselwirkungen, die über das zu den einzelnen Schutzgütern Geschriebene hinausgehen.

8. Gemeente Kerkrade, Schreiben vom 13.01.2015 und 03.09.2015

Bei dem Schreiben vom 03.09.2015 handelt es sich um die deutsche Übersetzung der Stellungnahme vom 13.01.2015. Die Stadt Kerkrade äußert Bedenken gegen den Bebauungsplan. Sie beurteilt den vorliegenden Bebauungsplan im Zusammenhang mit den Bebauungsplänen der Stadt Aachen in Richterich und Horbach. Hierzu gab es bereits eine Stellungnahme an die Stadt Aachen. Alle Bebauungspläne bilden insgesamt einen massiven Eingriff in den Pferdelandpark. Die wertvolle großräumige Agrarlandschaft mit dem Weißen Weg ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für Bürgerinnen und Bürger in unmittelbarer Umgebung. So auch für die Einwohner der Stadt Kerkrade. Der Pferdelandpark ist in der Sturkturvision Kerkrade 2010-2020 vorgemerkt. Aktuell versucht Kerkrade einen zusätzlichen Zugang zum Pferdelandpark von Kerkrade West aus zu errichten.
Die Stadt Kerkrade bittet auch darum, dass neue Bebauungspläne in Grenznähe in euregionaler Zusammenarbeit begutachtet werden. Die Städteregion Parkstadt Limburg und die Stadt Kerkrade haben die Aufgabe, auf Grund des Bevölkerungsrückgangs die Anzahl der Wohnungen zu verringern. Regional werden bis 2020 etwa 3.750 Wohnungen entfallen müssen, in Kerkrade sind es allein 1.490 Wohnungen. In diesem Sinne ist der Neubau von Wohnungen in direkter Nähe nicht nachvollziehbar.

zu 8. Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Es wird wie folgt Stellung genommen.
Bei dem Bebauungsplanentwurf handelt es sich lediglich um eine Erweiterung des Baugebietes Finkenstraße um etwa 45 Einfamilienhäuser. Der Flächennutzungsplan stellte diese Fläche bereits 1999 als Wohnbaufläche dar. Somit war bei den Planungen zum Pferdelandpark die Absicht, hier eine Arrondierung der Wohnbebauung vorzunehmen, bereits bekannt. Um ein einheitliches Erscheinungsbild und einen gestalterisch hochwertigen Übergang zur freien Landschaft unter Wahrung des Landschaftsbildes zu erhalten, setzt der Bebauungsplan eine Firstrichtung parallel zur Erschließungsstraße und die Eingrünung zur freien Landschaft fest. Die Bedenken zur Bebauung der weiträumigen Planungen in Aachen können nachvollzogen werden, sind jedoch nicht mit der Erweiterungsmaßnahme der Finkenstraße in Zusammenhang zu bringen. Gerade die Erschließungsfrage bedarf bei der Großbaumaßnahme der Stadt Aachen einer ausführlichen Betrachtung und wird auch seitens der Stadt Herzogenrath kritisch gesehen.
Aufgrund des für die Stadt Herzogenrath wirtschaftlich bedeutsamen Standortes TPH, der Nähe zum Oberzentrum Aachen sowie dem neuen Campus, gewinnt der Wohnstandort Kohlscheid weiter an Bedeutung und die Nachfrage nach Bauland wird weiterhin ansteigen. Ein wichtiges städtebauliches Ziel in Kohlscheid ist daher die Schaffung neuer Wohnungen.

9. Wasserverband Eifel-Rur, Schreiben vom 28.01.2015

Gegen die Planung werden keine Bedenken vorgebracht.

Voraussetzung ist, dass für die Erweiterung der Finkenstraße ein Regenrückhaltebecken mit einem Volumen von 550 m^3 und einer Weiterleitungsmenge von 5 l/s, bei einer angeschlossenen versiegelten Fläche von rund einem Hektar, vorgesehen ist. Sowohl die Weiterleitung als auch der Abschlag des Beckens soll an den Mischwasserkanal in der Bankerfeldstraße angeschlossen werden.

zu 9. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bedingungen werden eingehalten.

Die Regenwasserrückhaltung wird derzeit zwischen dem Ingenieurbüro Herbst, dem Wasserverband Eifel-Rur, der StädteRegion Aachen und dem Fachbereich 4.2, Hoch- und Tiefbau, abgestimmt.

10. Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst,
Schreiben vom 15.01.2015

Es wird mitgeteilt, dass Luftbilder aus den Jahren 1939 - 1945 und andere historische Unterlagen Hinweise auf vermehrte Kampfhandlungen im beantragten Bereich geben. Es wird eine Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel empfohlen.

zu 10. Stellungnahme der Verwaltung

Der Empfehlung wird gefolgt.

Die Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel wird im weiteren Verfahren durchgeführt und deren Ergebnis im Bebauungsplan berücksichtigt. Die Untersuchung ist in Auftrag gegeben, kann jedoch erst nach der Ernte im September/Oktober 2015 stattfinden.

11. EBV GmbH, Schreiben vom 11.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

12. Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Mail vom 16.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

13. STAWAG, Schreiben (Mail) vom 10.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

14. PLEdoc GmbH, Schreiben vom 15.12.20014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

15. ASEAG, Schreiben (Mail) vom 11.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

16. Unitymedia NRW GmbH, Schreiben vom 13.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Es wird erwähnt, dass das grundsätzliche Interesse besteht, das glasfaserbasierte Kabelnetz in Neubaugebieten zu erweitern und damit einen Beitrag zur Sicherung der Breitbandversorgung zu leisten.

zu 16. Stellungnahme der Verwaltung

Das Interesse, den Ausbaus des glasfaserbasierten Kabelnetzes in Neubaugebieten zu erweitern, wurde an den Erschließungsträger weiter geleitet.

17. enwor GmbH, Schreiben vom 06.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Für erforderliche neue Trafostation, die etwa 6 x 4 m Fläche benötigt, werden zwei Standortvorschläge gemacht.

zu 17. Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweise wird zur Kenntnis genommen.

Der Standort der Trafostation wird mit der enwor GmbH abgestimmt und im Bebauungsplan festgesetzt. Die zugesandten Bestandspläne wurden an die Erschließungsträger zur Beachtung weitergeleitet.

18. Landwirtschaftskammer NRW, Schreiben vom 07.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass hohe laubabwerfende Bäume als Randbepflanzung die Qualität landwirtschaftlicher Kulturen, insbesondere Blattfrüchte und Gemüsekulturen, beeinträchtigen können. Daher ist bei der Gehölzauswahl entsprechend Sorgfalt vorzusehen. Der Gehölzbewuchs sollte 3 m Höhe nicht überschreiten.

zu 18. Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Festsetzungen zur Anpflanzung von Hecken erfolgen im Rahmen der grünordnerischen Festsetzungen. Der Hinweis, dass der Gehölzbewuchs 3 m Höhe nicht überschreiten sollte, wird berücksichtigt.

19. Deutsche Bahn, AG, Schreiben vom 17.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

20. IHK Aachen, Schreiben vom 14.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

21. EHDV Aachen-Düren-Köln e.V.¸ Schreiben vom 15.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

22. Medicom AG Kabelservice, Schreiben vom 10.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

23. Westnetz, Schreiben vom 08.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

II. Öffentlichkeit

Bürgerversammlung am 03.12.2014

---

24. Niederschrift der Bürgerversammlung vom 03.12.2014

24.1

Es werden die Bedenken vorgetragen, dass bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit Abkürzungs- und Schleichverkehren über die heutige verkehrsberuhigte Finkenstraße zu rechnen ist, die mögliche Staus auf der Roermonder Straße umfahren möchten.

zu 24.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken sind überholt.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes wird die erweiterte Finkenstraße nicht mehr an die L 259 angeschlossen. Die Möglichkeit, die Finkenstraße als Abkürzung zu nutzen, entfällt somit.

24.2

Es wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung der bestehenden Finkenstraße durch Baufahrzeuge eine erhebliche Belastung für die dortigen Anwohner bedeuten würde. Darüber hinaus sei, da die Finkenstraße nicht für Baufahrzeuge ausgelegt sei, mit Bauschäden zu rechnen, wenn die Baufahrzeuge die Finkenstraße nutzen.

zu 24.2 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, wonach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

24.3

Es wird vorgebracht, dass die Sicherheit der Schulwege auf der Amstelbachstraße und der Bankerfeldstraße nicht ausreichend ist.
Auf der Amstelbachstraße würden schon weit vor der Bushaltestelle keine Gehwege mehr vorhanden sein, sodass die Schulkinder hier auf der Straße gehen müssen.
Auf der Bankerfeldstraße werde vor dem Kindergarten selber oft nicht nur die Straße eng geparkt, sondern auch die Querungshilfe derart zugeparkt, dass sie für die Schulkinder nicht mehr sichtbar sei.

zu 24.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Grundsätzlich wird der Ausbau der neuen inneren Wohnstraßen als Mischfläche einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen.

In den Durchführungs- und Erschließungsvertrag, der zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger geschlossen wird, wird aufgenommen, dass der Investor das südliche Bankett zwischen dem Anschluss des neuen Geh- und Radweges an die L 259 bis

zur Bushaltestelle ‘Kohlscheid Bank Siedlung‘ zu ertüchtigen hat. So wird für die Schulkinder eine gefahrlose Zuwegung auch vom Wendehammer der neuen erweiterten Finkenstraße bis zur Bushaltestelle gewährleistet.

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist bereits heute als angespannt zu bezeichnen und würde mit der Erweiterung der Finkenstraße noch weiter verschärft. Im Zuge des anstehenden Neubaus der Kindertagesstätte wird nach der heutigen Ein-/Ausfahrt auf dem Grundstück ein neuer Vorfahrtsbereich geschaffen, der grundsätzlich dazu beiträgt, die unbefriedigende Bringer- und Holersituation an der Haus-Heyden-Straße zu entzerren. Trotzdem ist der vorhandene Verkehrsraum im Bereich vor der Kindertagesstätte insofern zu ertüchtigen, dass für die Bringer- und Holerverkehre mit Pkw baulich ausreichend Stellplätze vorgesehen werden. Daher muss ein Straßenraumentwurf erarbeitet werden, in dem ein entsprechend gearteter Vorfahrtsbereich für die Kindertagesstätte ausgebildet wird.
Die „Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ wäre somit durch einen entsprechenden Straßenraumentwurf der Haus-Heyden-Straßen für den Bereich vor der Kindertagesstätte zu ergänzen und mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Fachbereich 4 (Straßenbau) abzustimmen.
Sollte der geplante Umbau der Kindertagesstätte mit den dann vorhandenen Vorfahrten für Bringer und Holer auf dem eigenen Grundstück zu einem früheren Zeitpunkt oder aber zu einem ähnlichen Zeitpunkt fertig gestellt sein als die Erweiterung Finkenstraße, so sollte das Erfordernis eines Umbaus der Haus-Heyden-Straße in diesem Bereich nochmals überprüft werden.

24.4

Es wird angeregt, die neue Erschließungsstraße mittig zu teilen und jeweils mit einer Sackgasse zu versehen. Die neuen Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße verteilt.

zu 24.4 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

In seiner Stellungnahme hat Straßen.NRW mitgeteilt, dass sich hier ein neuer Straßenanschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde und daher nur mit Anlage einer Linksabbiegespur auf der L 259 genehmigt werden würde. Für die Anlage dieser Linksabbiegespur müssten fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden, die jedoch nicht zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund kann das neue Wohngebiet nur über die bestehende Finkenstraße und weiter über die Bankerfeldstraße erschlossen werden.

24.5

Es wird angeregt, bei der Festsetzung der Dachneigung darauf zu achten, dass eine sinnvolle Anbringung von Solarkollektoren möglich ist.

zu 24.5 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Mit den Festsetzungen im Bebauungsplan sind bei Häusern mit Satteldach Solaranlagen in Richtung Süd-Westen und Süd-Osten möglich. Die festgesetzte Dachneigung von 35° - 45° bietet eine optimale Neigung für die Anlage von Sonnenkollektoren. Bei Flachdächern lassen die Festsetzungen der Gebäude-Gesamthöhen grundsätzlich eine solarthermische Nutzung zu; eine optimale Ausrichtung und Neigung bleibt dabei frei wählbar.

24.6

Es wird angefragt, ob die Stadt noch einen Minikreisel im Bereich Bankerfeldstraße/ Finkenstraße plant.

zu 24.6 Stellungnahme der Verwaltung

Die bestehende Anbindung der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße kann die zu erwartenden Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in ihrer heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln. Da der Einmündungsbereich übersichtlich ist und hier keine Sichtprobleme bestehen, sind keine sicherheitstechnischen Probleme zu erwarten. Die Anlage eines Minikreisels in diesem Kreuzungsbereich ist daher nicht erforderlich. Darüber hinaus ist nach Bebauung der südöstlichen Seite der Bankerfeldstraße mit Wohnhäusern die Fläche für einen Minikreisel nicht mehr gegeben.

24.7

Es wird daran erinnert, dass der im Zusammenhang mit der geplanten Neubebauung an der Bankerfeldstraße gegründeten Bürgerinitiative das Thema Verkehr, insbesondere die verkehrliche Situation vor dem Kindergarten auf der Bankerfeldstraße, ein sehr wichtiges Thema gewesen ist.
Es wird darauf hingewiesen, dass sich mit dem Bau der letzten neuen Häuser auf der Bankerfeldstraße bereits heute die Stellplatzsituation hier als sehr eng darstellt.

zu 24.7 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen.

Um für die Fahrzeuge der Bewohnerinnen und Bewohner in der erweiterten Finkenstraße genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Prüfung mindestens zwei private, unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden innerhalb der Planstraßen A und B straßenbegleitend öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt. Durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten werden sie planerisch sichergestellt.
Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen. In der vorhandenen Finkenstraße darf der 2. Stellplatz vor der Garage liegen. Es ist nicht davon auszugehen, dass weitere Fahrzeuge in der heutigen Finkenstraße parken werden.

24.8

Es wird darauf hingewiesen, dass die Sicherheit der Schulwege auf der Amstelbachstraße und der Bankerfeldstraße nicht befriedigend sei. Auf der Amstelbachstraße würden schon weit vor der Bushaltestelle keine Gehwege mehr vorhanden sein, sodass die Schulkinder hier auf der Straße gehen müssen. Auf der Bankerfeldstraße würde vor dem Kinderarten oft nicht nur die Straße eng geparkt, sondern auch die Querungshilfe werde derart zugeparkt, dass sie für die Schulkinder nicht mehr sichtbar sei.

zu 24.8 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Die Ausbauart der inneren Wohnstraßen als Mischflächen sollen einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen. Im Rahmen der Schulwegsicherung wird im Durchführungs- und Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger die Ertüchtigung des südlichen Banketts auf der Amstelbachstraße von der neuen Anbindung bis zur Haltestelle „Am Marienanger“ als Gehweg geregelt. Ebenfalls soll in diesem Bereich der Amstelbachstraße eine Querungshilfe eingerichtet werden.
Bezüglich der Schulwegsicherung auf der Bankerfeldstraße wird festgestellt, das sich mit dem Bau des neuen Kindergartens eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation hier einstellen werde (siehe auch Stellungnahme zu 24.7)

24.9
Es wird darauf verwiesen, dass das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ Schleichverkehre auf der Bankerfeldstraße erzeugen werde.

zu 24.9 Stellungnahme der Verwaltung

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit.
Darüber hinaus sind die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen, und die endgültige Entscheidung, das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ in dem heute vorgesehenen Umfang zu realisieren, liegt noch nicht vor.

24.10

Es wird darum gebeten, dass die Planung im Bereich des Überganges der Finkenstraße in die neue Straße den Anschluss des letzten nördlich liegenden Grundstückes an die Straße ermöglicht.

zu 24.10 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregung wird in der Planung berücksichtigt. Die Planung ermöglicht einen direkten Anschluss des Grundstückes an die neue Verkehrsfläche.

zu 24.11

Es wird darauf hingewiesen, dass die Baufahrzeuge nicht über den verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße, auf dem viele Kinder spielen, sondern nur über die Amstelbachstraße fahren dürfen.

zu 24.11 Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

24.12

Es wird darauf hingewiesen, dass der Pferdelandpark und der Weiße Weg in der Planung dahingehend berücksichtigt werden müssen, dass es für die vielen naherholungssuchenden Fußgänger und Radfahrer keine Beeinträchtigung gibt.

Ebenfalls sollte mit Blick auf die Amstelbachstraße als Teil des Weißen Weges ein Rad- und Gehweg dort beantragt werden.

zu 24.12 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath aus dem Jahr 1999 stellt für das gesamte Plangebiet „Wohnbaufläche“ dar. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Landschaftsplanes. Die Planung soll die Ziele des Flächennutzungsplanes umsetzen, die zum Zeitpunkt der Planung des Pferdelandparks bereits definiert waren. Es wird davon ausgegangen, dass das allgemeine Wohngebiet an dieser Stelle bei der Realisierung des Pferdelandparks berücksichtigt wurde.
Darüber hinaus wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes, insbesondere der Gestaltungsfestsetzungen, der Gestaltung des zukünftigen Ortsrandes und somit dem Einfügen in das Landschaftsbild Rechnung getragen.
Bezüglich der Beantragung eines Rad- und Gehweges auf der Amstelbachstraße wird festgestellt, dass das Anlegen eines Rad- und Gehweges auf einer Landesstraße im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW liegt und darüber hinaus nicht in diesem Bebauungsplan behandelt werden kann.

24.13

Es wird die Anregung gegeben, auf kleineren Grundstücken auch Häuser mit Flach-dächern zuzulassen, da diese größere Wohnfläche ermöglichen.

zu 24.13 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregungen wird im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt.

Um den Wunsch der Bürgerschaft sowohl nach Satteldächern als auch nach Flachdächern nachzukommen, werden beide Dachformen durch die Festsetzungen ermöglicht.
Zum Ortsrand hin wird die süd-westlich orientierte Bebauung die vorhandene eingeschossige Hauszeile entlang der Finkenstraße in Höhe und Dachform fortführen. In der nord-östlichen Zeile sollen Flachdächer die gewünschte moderne Formsprache umsetzen und mit zwei Geschossen ohne Staffelgeschoss deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleiben.
Das Gegenüber von Häusern mit Flachdach und mit Satteldach in einem Straßenzug wird über die Festsetzung der Gesamthöhe und über Gestaltungsfestsetzungen geordnet.
In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, damit die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortgeführt wird. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt.
Ergänzt durch die Flachdach-, Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen sollen eine moderne Formsprache und das gewünschte Straßenbild umgesetzt werden. Durch die Höhenbeschränkung auf max. 6,5 m bei Häusern mit Flachdach, die somit deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung an der Finkenstraße bleibt, werden trotz der II-geschossigen Bauweise die Nachbarn in der Straße Am Marienanger weniger beeinträchtigt als bei den I-geschossigen Satteldachhäusern mit einer Höhe von bis zu 10,0 m.

24.14

Es wird darauf hingewiesen, dass sich Geschosshöhe und Dächer der neuen Bebauung an die vorhandenen umliegenden Häuser anpassen müssen.

zu 24.14 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt (siehe auch Stellungnahme zu 24.13).

24.15

Es werden die Bedenken vorgetragen, dass die Finkenstraße als Schleichweg und Durchgangsstraße genutzt wird, um die Kreuzung Bankerfeldstraße/Amstelbachstraße zu meiden.

zu 24.15 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Da der städtebauliche Entwurf keine Anbindung der neuen Straße mehr an die Amstelbachstraße vorsieht, ergibt sich auch keine Möglichkeit für Schleich- oder Durchgangsverkehre.

24.16

Es wird die Anregung gemacht, die Hauptstraße ähnlich wie im Neubaugebiet Kämpchenstraße mittig zu teilen und jeweils 2 Sackgassen anzulegen. Die Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße aufgeteilt.

zu 24.16 Stellungnahme der Verwaltung

Der Anregungen wird nicht gefolgt.
Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.

24.17

Es werden die Bedenken vorgetragen, dass eine Teilung der Straße auch mehr Verkehr in der Straße Am Marienanger bedeutet.

zu 24.17 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden nicht geteilt.

Der städtebauliche Entwurf kann keine Teilung der neuen Erschließungsstraße vorsehen, da ein Anschluss an die L 259 nicht möglich ist (siehe auch Stellungnahme der Verwaltung zu 24.16). Mehrverkehre in der Straße Am Marienanger sind daher nicht zu erwarten.

24.18

Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die geplanten schmaleren Straßen zu eng und zu voll beparkt werden und somit Rettungsfahrzeugen ggf. nicht mehr ausreichend Platz bieten.

zu 24.18 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden nicht geteilt.

Da die Straßen und der Wendehammer nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr bemessen und die Parkflächen gekennzeichnet werden, sind auch die schmalen Straßen für die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen nicht zu eng. Darüber hinaus wird auch die Feuerwehr im frühzeitigen Beteiligungsverfahren und der öffentlichen Auslegung beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Ebenso werden bei der Straßenplanung die Fahrbedürfnisse der Müllabfuhr berücksichtigt.

Im Rahmen der Abwägung weist die Verwaltung grundsätzlich darauf hin, dass der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath bereits zum Zeitpunkt des Baus der Wohnhäuser Finkenstraße 1-16 vor rund 15 Jahren auch die Fläche über den ersten Teil der Finkenstraße hinaus bis zur Amstelbachstraße als Wohnbaufläche darstellte. Die damaligen städtebaulichen Entwürfe sahen Grundstücke für etwa 60 Einfamilienhäuser, ebenfalls ohne verkehrlichen Anschluss an die Amstelbachstraße, vor.
Somit war schon beim Bezug der Häuser Finkenstraße 1-16 bekannt, dass die Finkenstraße verlängert werden würde, um weitere schon damals dringend benötigte Flächen für Einfamilienhäuser anzubieten zu können, und dass mit dieser Erweiterung auch mit zahlenmäßig überschaubarem Mehrverkehr auf der bestehenden Finkenstraße zu rechnen war. Lediglich der Zeitpunkt dieser Erweiterung war nicht festgelegt.
Die heutige städtebauliche Planung für etwa 45 Einfamilienhäuser bleibt noch deutlich unter der zunächst vorgesehenen Verdichtung.

25.

Anwohner der Finkenstraße, 52134 Herzogenrath, Schreiben vom 15.12.2014

Die Unterzeichner des v.g. Schreibens tragen Bedenken und Hinweise vor.

Sie widersprechen der in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 28.08.2014 gemachten Behauptung, „dass das geplante Wohnbaugebiet zu keinen wesentlichen Verkehrsbelastungszunahmen im angrenzenden öffentlichen Straßennetz führen wird“. Zusammenfassend werden folgende Bedenken vorgebracht.

- Dargestellt werden ausschließlich Belastungswirkungen auf einen eingegrenzten Teil des angrenzenden Straßennetzes. Die Auswirkungen auf die direkt betroffenen Bereiche bleiben komplett unberücksichtigt.
- Es liegt die Vermutung nahe, dass die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Bereich des Banker Tunnels ohne Berücksichtigung von Verkehrsspitzen (z.B. im Berufsverkehr) gemacht wurden.
- Der Problembereich der Einmündung auf die Roermonder Straße (L 232) in Uersfeld wird nicht betrachtet.
- Die Auswirkungen der verkehrlichen Planungen bezüglich des „Richtericher Dell", deren Berücksichtigung noch in der Sitzung vom 08.04.2014 gefordert wurde, findet aktuell keine Erwähnung.
- Die im Sitzungsprotokoll vom 28.08.2014 angeführte Verteilung der zu erwartenden Verkehre aus dem neuen Wohngebiet durch Anschlüsse im Südosten und Nordwesten wird nicht stattfinden, da sich der Berufs- und Einkaufsverkehr auf den Südosten und damit die jetzt vorhandene Finkenstraße konzentrieren wird. Es ist bei einer Größe des Neubaugebiets von 45 Einheiten mit einer Vervierfachung des Verkehrs in diesem Bereich zu rechnen.
- Die Straßenoberfläche ist nicht für eine solche Zusatzbelastung ausgelegt. Zusätzlich mögliche finanzielle Belastungen der Anwohner z.B. durch Straßenbaubeiträge stellen eine wesentliche Belastung der Anwohner dar.
- Die Beibehaltung des jetzigen Charakters der Finkenstraße als Spielstraße ist bei einer solchen verkehrlichen Zusatzbelastung fraglich.
- Die Finkenstraße wird zu einer Durchfahrtstraße.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres Spielstraßen-charakters nicht als Erschließungsstraße genutzt werden kann.

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Straßen Bankerfeldstraße, Haus-Heyden-Straße, Amstelbachstraße, Forsterheiderstraße und Am Marienanger nach Beschilderung nicht mit einem Bauverkehr mit mehr als 9 t befahren werden dürfen.
- Die Unterzeichner unterbreiten ein Alternativkonzept zum städtebaulichen Entwurf (siehe Anlage 5), der im Wesentlichen die Teilung der neuen Erschließungsstraße vorsieht. Mit Anschluss sowohl an die Bankerfeldstraße als auch an die Amstelbachstraße sollen so die neuen Verkehre gerecht verteilt werden. Darüber hinaus sieht der Entwurf eine große Spielfläche mittig im Baugebiet vor.

zu 25. Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken/Hinweise werden im Ganzen wie folgt beantwortet.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend dem Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Im Ergebnis bleibt die Erschließung über den heute vorhandenen Anbindungsbereich der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße auch nach der Erweiterung Finkenstraße und ohne Anschluss an die Amstelbachstraße leistungsfähig.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert, wobei bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.
Die bestehende Anbindung der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße kann die Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in der heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln.

Da im Einmündungsbereich keine Sichtprobleme bestehen und dieser übersichtlich ist, sind hier auch keine sicherheitstechnischen Probleme zu erwarten. Die Finkenstraße kann die zusätzlichen Verkehre aufgrund des bestehenden Ausbauzustandes problemlos aufnehmen.

Ebenfalls zeigen sich die Knotenpunkte Amstelbachstraße/Haus-Heyden-Straße und der Banker Tunnel dahingehend unkritisch, dass die Verkehre - auch zusammen mit den neuen Verkehren - abwickelbar sind. Den Banker Tunnel werden insgesamt 90 Kfz pro Tag zusätzlich durchfahren, die auch als zusätzliche Verkehre an dieser Stelle gut abwickelbar sind. Der Vermutung, dass die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Bereich des Banker Tunnels ohne Berücksichtigung von Verkehrsspitzen gemacht wurden, wird widersprochen. Wie bereits zuvor erwähnt, wurden bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt.

Bei der Roermonder Straße handelt es sich um die L 232, die eine Landesstraße ist. Die für die Landesstraße zuständige Behörde Straßen.NRW wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung um Stellungnahme gebeten. Da seitens Straßen.NRW keine Bedenken zu diesem Sachverhalt geäußert wurden, wird davon ausgegangen, dass es sich hier nicht um einen Problembereich handelt. In der Stellungnahme wird von ‚marginaler‘ Verkehrserzeugung im Neubaugebiet Finkenstraße gesprochen.

Der ‘Gutachterlichen Stellungnahme zur verkehrlichen Situation‘ wird entnommen, dass für die Spitzenstunde 12 Fahrten Quellverkehr aus dem Neubaugebiet ermittelt wurden (Uersfeld darf nur in 1 Richtung befahren werden). Von diesen 12 Fahrzeugen fahren ca. 60% (ca. 7 Fahrzeuge), Richtung Aachen. Die Hälfte hiervon, ca. 3-4 Fahrzeuge in der Spitzenstunde, würden Uersfeld passieren. Diese Zahl kann gemäß der Stellungnahme von Straßen.NRW ‚marginal‘ genannt werden.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

Bereits zum Zeitpunkt der Realisierung der bestehenden Finkenstraße war die heute vorgesehene Erweiterung ebenfalls als Sackgasse geplant und Straßenausbau, Straßenbreite und Kanalisierung der Finkenstraße wurden entsprechend für die Erweiterung und Aufnahme der neuen Verkehre aus dem Erweiterungsgebiet dimensioniert und ausgebaut.

Die Gestaltung der erweiterten Finkenstraße wird entsprechend der heutigen Finkenstraße als verkehrsberuhigter Bereich, der umgangssprachlich auch ‘Spielstraße‘ genannt wird, ausgebaut. Darüber hinaus wird ein ausreichend großer Spielplatz als städtebauliche und gestalterische Verbindung zwischen der Wohnbebauung in der bestehenden Finkenstraße und der in der verlängerten Finkenstraße angelegt.

Die Finkenstraße kann nicht als Durchfahrtstraße genutzt werden, da nunmehr keine Anbindung an die Amstelbachstraße mehr vorgesehen ist.

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

Das eingereichte Alternativkonzept kann nicht umgesetzt werden, da der überarbeitete städtebauliche Entwurf aus den in der Stellungnahme zu 24.16 genannten Gründen keine Anbindung mehr an die Amstelbachstraße, sondern nur an die Bankerfeldstraße vorsieht.

26.

Ulrike Heymann-Spilker und Ralf Spilker, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 9
Schreiben vom 15.12.2014

Grundsätzlich werden keine Einwendungen gegen die Erweiterung der Finkenstraße vorgebracht.
Es wird betont, dass in den letzten 13 Jahren die Vorzüge einer sehr ruhigen und persönlichen Wohnstraße genossen werden konnten, sich der Charakter der Wohnstraße jedoch nach der weiteren Bebauung bedauerlicherweise verändern wird.

Es wird die Sorge formuliert, dass mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen die jetzige Nutzung als Spielstraße nicht mehr möglich sein wird. Daher wird vorgeschlagen, dass die Erschließung der neuen Bebauung durch zwei Straßen erfolgt, eine mit Anschluss an die Amstelbachstraße und Sackgasse im mittigen neuen Wohngebiet (Vorschlag der Benennung: Meisenweg) und die andere als Verlängerung der heutigen Finkenstraße mit

Anschluss an die Bankerfeldstraße, ebenfalls mit Sackgasse im mittigen neuen Wohngebiet. Dies soll den Vorteil bieten, dass das Verkehrsaufkommen innerhalb der Straße deutlich reduziert wird, weil die Durchgangsverkehre von insgesamt ca. 60 Wohneinheiten (45 geplante neue und 12 bestehende alte) vollständig entfallen und nur noch die Verkehre der anliegenden ca. 30 Wohneinheiten das jeweilige Straßenstück belasten. Nur dadurch ist vielleicht wieder ein Spielstraßencharakter herzustellen.
Es wird vorgeschlagen, die geplante Spielfläche zwischen die beiden Sackgassen zu legen; gegebenenfalls kann auch die Spielfläche entfallen, wenn der Spielstraßencharakter beibehalten werden kann.

Es wird darum gebeten, das vorgelegte Verkehrsgutachten einer kritischen Würdigung zu unterziehen, da die errechneten Kfz-Fahrten pro Tag zu niedrig angesetzt erscheinen. Die Berechnung geht von 3,8 Wegen pro Wohneinheit aus, das bedeutet, dass jeder Erwachsene täglich einen Weg aus dem Wohngebiet heraus und einen Weg hinein macht. Das scheint jedoch eher unrealistisch, insbesondere im Hinblick auf die relativ weit entfernten Infrastruktureinrichtungen und die Hol- und Bringverkehre für den Nachwuchs. Inwieweit der statistische Durchschnitt der Wegehäufigkeit auch dem der Bewohnergruppe von jungen Familien in Randgebieten einer Stadt entspricht, sollte noch hinterfragt werden. Auch der Ansatz von 2,5 Einwohnern pro Wohneinheit erscheint als zu niedrig angesetzt. Er kann vielleicht für die Anfangsphase der Bebauung gelten, ist aber im bestehenden Teil der Finkenstraße von Anfang an etwas höher gewesen (2,6) und ist inzwischen auf 3,8 gestiegen. Auch dieser Ansatz sollte infrage gestellt werden. Erhöht man z.B. in der Berechnung des Verkehrsgutachtens die Einwohnerzahl pro Wohneinheit von 2,5 auf 3,5 und die Wegehäufigkeit von 3,8 auf 5,5, so ergibt sich das doppelte Verkehrsaufkommen von ca. 560 Kfz-Fahrten pro Tag, wenn alle anderen Parameter gleich bleiben.

Bezüglich des Baustellenverkehres wird darum gebeten, Sorge dafür zu tragen, dass der Baustellenverkehr nicht über den bestehenden Teil der Finkenstraße erfolgt.

zu 26. Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregungen werden berücksichtigt.

Der Mischflächen-Charakter der heutigen Finkenstraße, der umgangssprachlich ‚Spielstraße' genannt wird, wird auch für die Erweiterung der Finkenstraße übernommen und realisiert. Zusätzlich wird ein ausreichend großer Spielplatz als bindendes Raumglied zwischen dem alten und dem neuen Wohngebiet Finkenstraße angelegt.

Das eingereichte Alternativkonzept kann nicht umgesetzt werden, da der städtebauliche Entwurf keine Anbindung an die Amstelbachstraße, sondern nur an die Bankerfeldstraße vorsieht (siehe hierzu auch die Stellungnahme zu 24.16).

Den Ergebnissen der "Gutachterlichen Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als 'Verkehrsberuhigter Bereich' (umgangssprachlich auch „Spielstraße" genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert, wobei bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.
Die bestehende Anbindung der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße kann die Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in der heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln.

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit

entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.
Während der Herstellung der Erschließungsmaßnahmen für das Neubaugebiet sowie während der Bauzeit sind die hierfür notwendigen Schwerlastverkehre über die vorhandenen Zufahrtsstraßen zu ermöglichen. Im Rahmen einer vorher statt findenden Verkehrsschau wird unter anderem der heutige Straßenzustand umfassend dokumentiert. Mögliche Straßenschäden sind vom Verursacher im Anschluss der Bautätigkeiten wieder zu beheben.

27.
Anwohner Initiative Am Marienanger, 52134 Herzogenrath
Schreiben vom 16.12.2014

Zum Bebauungsplan werden Anregungen, Bemerkungen und Vorschläge gemacht.

Verkehrslage Bebauungsplan
Es wird vorgebracht, dass die vorgesehene Straßenbreite von 7,5 m zu eng ist und zu wenig Raum für öffentliche Parkplätze lässt. Außerdem wird befürchtet, dass fehlende Parkplätze im neuen Wohngebiet die Parkplatzsituation in der Straße "Am Marienanger“ weiter anspannen wird, da sie keine Gehwege hat und dort selbst kaum öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen. Daher wird angeregt, dass alle Straßen mindestens 8,5 m breit gebaut werden und zusätzliche öffentliche Parkplätze mit einzuplanen sind.

Verkehrslage Umgebung
Es wird vorgetragen, dass der Bebauungsplan an die Finkenstraße (momentan als ausgeschilderte Spielstraße) und die Amstelbachstraße angebunden wird. Bezogen auf das Verkehrsgutachten von 2012 würde die Finkenstraße mit bis zu 200 Verkehrsfahrten am Tag mehr belastet werden (ausgenommen wird hier der zu erwartende Bauverkehr). Dadurch wäre die Finkenstraße definitiv nicht mehr als Spielstraße zu nutzen.
Die alternativ benannte Amstelbachstraße (L 259) ist nicht nur schmal, sondern u.a. mit Bus- und landwirtschaftlichem Verkehr stark befahren.

Darüber hinaus wird vorgetragen, dass die Amstelbachstraße ein Teil vom "Weißen Weg" (Pferdelandpark) und weiterhin (über-)regionale Radstraße ist. Die Amstelbachstraße hat bislang (mehrere Anträge wurden gestellt) keine Geh- oder Radwege. Die technische Qualität der Straße wird durchgehend als schlecht bewertet und das Befahren mit unbefestigtem Seitenstreifen wird als sehr gefährlich angesehen.
Es wird angemerkt, dass die Amstelbachstraße im Bereich der Kreuzung Haus-Heyden-Straße eine Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen hat und daher der Bauverkehr aus Richtung Kohlscheid verboten ist.

Um die Verkehrssicherheit im genannten Gebiet aufrecht zu erhalten, werden folgende Anregungen vorgebracht:

- Anlage von Gehwegen an der "Amstelbachstraße", mindestens bis zur Bushaltestelle, bevorzugt an beiden Seiten
- Verkehrsberuhigung der Finkenstraße. Dies sollte jedoch so gestaltet werden, dass die Straße Am Marienanger nicht als Schleichweg benutzt werden kann
- Es sollen weitere Maßnahmen erfolgen, um die Lage an der anliegenden Kita zu entschärfen. Dazu müsste auch eine Planung vorgelegt werden, da nur eine allgemeine Zusage des/der Investors/Investoren nicht ausreichend ist.

Es wird zu bedenken gegeben, dass sich die Stadt Herzogenrath als „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt in NRW“ präsentiert und damit dies auch in Zukunft gewährleistet werden kann, ist eine Planverbesserung unbedingt notwendig.

Es wird vorgetragen, dass ein unabhängiges Gutachten, z.B. im Auftrag der Stadt Herzogenrath, besser gewesen wäre, da die im Gutachten aufgestellten Auswirkungen auf die Amstelbachstraße als "äußerst marginal" bezeichnet werden. Dies entspricht nicht den Tatsachen. Fakt ist, dass die Amstelbachstraße keine oder kaum Gehwege hat (und zwar ab Ortseingang bis zum Bankerfeldstraße Tunnel). Dies wurde im Gutachten nicht bedacht.
Das Teilstück der Amstelbachstraße ab Banker Tunnel bis zur Roermonder Straße wird komplett außer Acht gelassen. Es ist aber zu erwarten, dass die Mehrheit der Fahrten in Richtung Roermonder Straße verlaufen wird. Laut Gutachten wird die Amstelbachstraße derzeit von 745 Fahrzeuge belastet (Verkehrsgutachten, Figur Seite 3). Laut Berechnung kämen zu dem in 2012 aufgestellten Gutachten mindestens 140 Fahrzeuge dazu. Dies wäre eine Zusatzbelastung von etwa 20%, die nicht als ‚äußerst marginal" gewertet werden kann.
Auch wird vorgetragen, dass die Berechnung des Zusatzverkehrs auf der Bankerfeldstraße nicht zu stimmen scheint, da im Gutachten eine Verteilung von 40% Richtung Kohlscheid und 60% Richtung Richterich angenommen wird, jedoch aus den Zahlen in der Tabelle auf Seite 3 eine Verteilung von 50% zu 50% erscheint.

Es wird weiter vorgetragen, dass dem Umwelt- und Planungsausschuss am 09.12.2014 ein Sachstandbericht zum Baugebiet "Richtericher Dell" vorlag, indem die Städte Aachen und Herzogenrath übereingekommen sind, in 2015 eine einmalige Zählung auf der Bankerfeldstraße durchzuführen. Es wird angeregt, die Ergebnisse dieser Zählung in ein aktuelles Verkehrsgutachten mit einzubeziehen.

Städtebaulicher Entwurf
Es wird vorgeschlagen, die Anzahl der Wohnhäuser zu verringern (z.B. maximal 32 Einheiten) und mit der Aufnahme von mindestens 4 verschiedenen Haustypen den Siedlungscharakter von Am Marienanger und der bestehenden Finkenstraße aufzunehmen.

Da das "Banker Feld" ein Teil des Naherholungsgebietes Pferdelandpark ist und eine geschlossene Bebauung zum Ortsrand vermieden werden soll, wird angeregt, zum Ortsrand hin weniger Wohnhäuser zu planen, um einen offenen Übergang zum "Banker Feld" zu erhalten.

Es wird vorgebracht, dass die vorgesehene Bebauung zu nah an die vorhandene Bebauung in der Straße Am Marienanger 1, 2, 3 und 3a heranrückt. Der Bebauungsplan sollte daher hier mehr Abstand zwischen neuer und vorhandener Bebauung vorsehen.

Klirnaschutz und Energiekonzept
Es wird vorgebracht, dass Aachen als "KlimaSchutzRegion" gilt und es hierzu im Juli 2013 eine Klimakonferenz in Herzogenrath gegeben hat. Im Sinne des Nachhaltigen Bauens wird die Erstellung und Umsetzung eines Energiekonzeptes, so wie im "Kooperationsvertrag für die Arbeit im Rat der Stadt Herzogenrath in der Legislaturperiode 2014 - 2020" beschrieben, angeregt. Hierbei soll zur Schonung von Energieressourcen bei neuen Baugebieten vorrangig die Nutzung regenerativer Energien angestrebt werden. Dazu sind im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren entsprechende Energieversorgungskonzepte zu erstellen.
Demnach wäre eine günstige Dachneigung und eine bessere Ausrichtung der Dächer Richtung Süden oder Süd-Westen sinnvoll und bei Reduzierung der Anzahl der Wohnhäusern auch möglich.

Natur, Umwelt und Umgebung
Da der Bebauungsplan an das "Naherholungsgebiet Pferdelandpark" grenzt, ist ein sorgfältiges Eingliedern in dieses Gebiet wünschenswert. Im Baugebiet und in der direkten näheren Umgebung gibt es eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten, die näher zu betrachten sind. Ein Natur -und Umweltgutachten (z.B. Nabu-Aachen-Land) ist erforderlich. In dieser Hinsicht wird auf einen Dachsbau in der Nähe der Amstelbachstraße hingewiesen. Weiterhin gibt es ein Vorkommen von Fledermäusen, Hornissen und Raubvögeln, sowie das mögliche Vorkommen von Siedlerkröten.

Zusammenfassend werden folgende Anregungen gemacht, die entsprechend in die Abwägung gehen.

1. Alle Straßen sind mindestens 8,5 m breit zu bauen und zusätzliche öffentliche Parkplätze sind ausreichend einzuplanen.
2. An der Amstelbachstraße sind mindestens bis zur Bushaltestelle, bevorzugt an beiden Seiten Gehwege zu bauen.
3. Die Verkehrsberuhigung der Finkenstraße soll so gestaltet werden, dass die Straße Am Marienanger nicht als Schleichweg benutzt werden kann.
4. Es sollen weitere Maßnahmen erfolgen, um die Lage an der anliegenden Kita zu entschärfen. Dazu muss eine Planung vorgelegt werden, da nur eine allgemeine Zusage des/der Investors/Investoren nicht ausreichend ist.
5. Die Ergebnisse der Verkehrszählung Bankerfeldstraße in 2015 sollen in ein aktuelles Verkehrsgutachten einbezogen werden.
6. Der weitere Verlauf der "Amstelbachstraße" soll in ein aktuelles Verkehrsgutachten einbezogen werden.
7. Der städtebauliche Entwurf soll mehr dem Siedlungscharakter angepasst werden (z.B. durch mehr Einzelhäuser).
8. Mindestens vier verschiedene Bautypen sind anzubieten. An der Seite vom "Banker Feld" sollten weniger Wohnhäuser geplant werden, um hier einen offenen Übergang zum Feld zu erreichen.
9. Der Abstand zur alten Bebauung sollte überall ausreichend sein, auch im Bereich der Straße Am Marienanger 1,2, 3 und 3a.
10. Es soll die Erstellung und Umsetzung eines Energiekonzeptes erfolgen.
11. Es ist ein Natur -und Umweltgutachten (z.B. Nabu-Aachen-Land) erforderlich.

zu 27. Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregungen, Hinweise und Bedenken werden teilweise berücksichtigt und wie folgt beantwortet.

Verkehrslage Bebauungsplan
Die Verbreiterung der östlichen kleinen Erschließungsschleife von geplant 7,5 m auf 8,5 m bringt keinen Gewinn an Stellplätzen, da auch bei 8,5 m Breite keine höhere Anzahl an Stellplätzen für Längsparker vorgesehen werden kann. Sie würde jedoch zu einer unnötigen zusätzlichen Versiegelung führen.

Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private ,unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten sichergestellt werden soll. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen.

Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

Verkehrslage der Umgebung
Die Ausbauart der inneren Wohnstraßen als Mischflächen sollen einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen. Im Rahmen der Schulwegsicherung wird im Durchführungs- und Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger die Ertüchtigung des südlichen Banketts auf der Amstelbachstraße von der neuen Anbindung bis zur Haltestelle „Am Marienanger“ als Gehweg vorgegeben und geregelt.

Beide neuen Straßen werden als verkehrsberuhigter Bereich (umgangssprachlich oft auch Spielstraße genannt) ausgebaut und im Plangebiet entsprechend festgesetzt. Darüber hinaus wird ein ausreichend großer Spielplatz als städtebauliche und gestalterische Verbindung zwischen der Wohnbebauung in der bestehenden Finkenstraße und der in der Verlängerung der Finkenstraße angelegt.

Im Zuge des Kindergartenneubaus auf der Bankerfeldstraße wird die verkehrliche Situation mit den genannten Sichtproblemen vor dem Kindergarten deutlich entschärft, da in diesem Zusammenhang die Anlage weiterer Stellplätzen auf dem Kindergartengelände einhergeht und so große Teile der Bring- und Holverkehre von der Straße auf das Grundstück selber verlagert werden.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Im Ergebnis bleibt die Erschließung über den heute vorhandenen Anbindungsbereich der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße auch nach der Erweiterung Finkenstraße und ohne Anschluss an die Amstelbachstraße leistungsfähig.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert, wobei bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

Siedlungscharakter
Der Bebauungsplan legt weder eine Anzahl der Häuser noch Architektur- oder Haustypen fest. Mit der Festsetzung von Baugrenzen gibt er lediglich Baufenster vor, innerhalb deren Bereiche gebaut werden kann. Darüber hinaus setzt er fest, dass - wie in der bestehenden Finkenstraße und Am Marienanger - nur Einzel- und Doppelhäuser möglich sind. Die jeweilige Anzahl der Einzel- und Doppelhäuser hängt von der späteren Parzellierung ab. Die

zumeist großen Grundstücke, die, bedingt durch die damalige Notwendigkeit der teilweisen Selbstversorgung in den Siedlungen aus der Vorkriegszeit vorherrschen, sind nicht mehr zeitgemäß und würden dem heutigen Ziel des sparenden Umgangs mit Grund und Boden und dem Bedarf nach bezahlbaren Baugrundstücken widersprechen. Die Parzellierung einzelner größerer Grundstücke ist trotzdem gegeben.

Übergang zum Banker Feld
In der verlängerten Finkenstraße ist eine offene Bauweise mit Einzel- und Doppelhäusern als Mischung vorgesehen. Der Bebauungsplan setzt bewusst für das Baufenster an der südwestlichen Straße zum Siedlungsrand hin Satteldächer fest. So wird die vorhandene Reihe der Häuser in der Finkenstraße zum Ortsrand hin weitergeführt und garantiert ebenso einen lockeren Übergang in das „Banker Feld“. Darüber hinaus wird ein Grünstreifen mit der Pflanzung von Hecken festgesetzt, sodass hier ein ‚weicher‘ Übergang zu den landwirtschaftlichen Flächen gebildet wird. Ein Verzicht auf Wohnhäuser hier ist daher nicht erforderlich.

Abstand zur alten Bebauung
Der Abstand der Bebauung zu den Gärten Am Mariennager wird durch die Festsetzung der Baugrenzen festgelegt. Die Hausgärten der geplanten Häuser wurden in Richtung Nordwesten zu den vorhanden Gärten Am Marienanger hin gedreht und somit deren Abstand zu den Gärten der Häuser Nr. 1, 2, 3 und 3a vergrößert. Die Erschließung der neuen Häuser erfolgt nicht mehr wie zunächst geplant über eine Stichstraße, sondern jetzt unmittelbar von der Planstraße aus..

Klimaschutz und Energiekonzept
Bei Satteldachhäusern sind Solaranlagen in Richtung Süd-Westen und Süd-Osten möglich. Die Neigung von 35°-45° bietet eine optimale Neigung. Bei Flachdächern sind eine optimale Ausrichtung und Neigung frei wählbar. Höhenfestsetzungen lassen solarthermische Nutzung zu. Die Nutzung von weiteren regenerativen und Ressourcen schonenden Energiequellen wie z.B. Geothermie, Umweltwärme oder Holzverbrennung sind ebenfalls möglich. Hauseigentümer können frei wählen. Die Erstellung eines Energiekonzeptes ist rechtlich nach den Vorgaben des BauGB nicht erforderlich.

Natur, Umwelt und Umgebung
Der Umweltbericht ist Bestandteil des Bebauungsplanes und beinhaltet u.a. die Artenschutzprüfung. Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde durch den Dipl.-Biologen Sven Kreutz eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Ergebnis wird aufgeführt, dass im Plangebiet keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden konnten. In der angrenzenden Obstwiese wurde ein Steinkauzrevier festgestellt, zu dessen Schutz während der gesamten Bauphase entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun errichtet werden soll. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert.

28.

Familie Komen, 52134 Herzogenrath, Am Marienanger 3
Schreiben vom 14.12.2014

Es wird angemerkt, dass auf dem Dach eine Photovoltaikanlage installiert ist und ein zu nahe heranrückender Neubau diese teilweise verschatten würde.

Es wird darauf hingewiesen, dass das zu bebauende Feld zu ihrem Grundstück hin leicht abfallend ist und dies bei starkem Regen zu erheblichen Problemen auf ihrem Grundstück führt. Es wird daher darum gebeten, ein hydrogeologisches Gutachten erstellen zu lassen und das angrenzende zu bebauende Grundstück mit ca. 100 m^3 Erde auffüllen zu lassen, um so zukünftige Wasserprobleme zu vermeiden.
Da derzeit keine Grenzsteine mehr vorhanden sind, wird um einen Auszug aus dem Katasteramt gebeten, mit dem die Grundstücksgrenze näher bestimmt werden kann.

zu 28. Stellungnahme der Verwaltung

Dem Wunsch, einen größeren Abstand zwischen der neuen Bebauung und dem vorhandenen Wohnhaus vorzusehen, wird entsprochen. Im Bebauungsplan wurde die Baugrenze in diesem Bereich von 3,0 auf 5,0 m erweitert.
Bezüglich der befürchteten Verschattung der Dach-Photovoltaikanlage wurde eine Verschattungsuntersuchung in Auftrag gegeben. Bei der Untersuchung wurde von einer Maximalausnutzung der im Bebauungsplan vorgegebenen Baufenster unterstellt. Die Höhe der geplanten Gebäude wurde gemäß Vorgabe mit 173,47 m (NHN) angesetzt. Weiterhin wurde der zusätzliche maximale Dachaufbau von 2 m für die Errichtung von Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung berücksichtigt. Die Untersuchung hat ergeben, dass durch die geplante Neubebauung keine Verschattung der auf dem Nachbargrundstück vorhandenen Photovoltaikanlage erfolgen wird.

Im Rahmen der Erschließung wird das Plangebiet vom öffentlich bestellten Vermesser das neu vermessen und die vorhandenen Grenzpunkte werden festgestellt.

29.

Dr. Christian Erik Skobel und Dr. Barbara Skobel, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 16
Schreiben vom 12.12.2014

Es werden verschiedene Anregungen vorgebracht.

1. Es wird darauf hingewiesen, dass im Bebauungsplan viel zu wenige Parkplätze vorgesehen sind. Bereits für die 2001 in der Finkenstraße gebauten 12 „neueren" Häuser gebe es viel zu wenig Pkw-Stellfläche, so dass die abend- und nächtliche Parksituation schon jetzt dort sehr eingeschränkt ist. Oft ist jeder Stellplatz belegt, so dass sie als Bewohner des Hauses Nr. 16 häufig ihren Zweitwagen ganz vorne im alten Bereich der Finkenstraße parken müssen. Es wird befürchtet, dass sich diese Situation in Zukunft verschlimmern wird, da ca. 90 Autos hinzu kommen werden. Es wird angeregt, innerhalb des neuen Wohngebietes neue größere Stellflächen zu schaffen, um die Situation nicht eskalieren zu lassen.

2. Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die “rechte Straße" nach der geplanten Gabelung der Finkenstraße laut Plan nur 7.50 m breit (einschließlich geplanter Parkstreifen) werden soll und somit 2,50 m schmaler als die schon existierende Finkenstraße. Dies wird für viel zu eng gehalten. Problem ist, dass z.B. Löschfahrzeuge, Müllautos oder Paketdienste hier oft nicht durchkommen werden. Es wird daher angeregt, beide Straßen 8,50 m breit auszubauen. Dadurch würden die Grundstücke nur unwesentlich kleiner, aber der Platzgewinn an der Straße wäre enorm, zumal alle Hauseingänge und Zufahrten an dieser Straße liegen.

3. Hauptanliegen der Bewohner des Hauses Finkenstraße 16 ist die Problematik ihrer Garagenausfahrt, die laut Plan direkt im Kreuzungsbereich liegen würde. Beim Kauf des Grundstücks im Jahr 2001 wurde den Käufern auferlegt, als Ausgleichspflanzung an der freien Längsseite und vor dem Haus eine Hecke mit einer Aussparung von 3 Metern in direkter Verlängerung der Garagenzufahrt zu pflanzen. Von der Verwaltung wurde ihnen wiederholt versichert, dass dies später bei Fortführung der Finkenstraße ihr neuer Garagenzufahrtsbereich wird. Laut heutigem Plan jedoch mündet die Ausfahrt mitten im Kreuzungsbereich, in dem sich die Finkenstraße verzweigen soll. Dies birgt die Gefahr, dass es beim rückwärts Ausparken aus der Garage in die öffentliche Verkehrsfläche zu Kollisionen kommen kann. Ebenfalls bedeutet diese Situation eine Gefahrenstelle für Fußgänger u.a. Verkehrsteilnehmer.

Es wird anhand einer Skizze vorgeschlagen, diesen verkehrlichen Bereich für alle Verkehrsteilnehmer dahingehend zu entschärfen, dass ihr Grundstück nun direkt an die neue Straße angebunden wird, der hier vorgesehene Bereich für einen Treffpunkt etwas verkleinert wird und die vorgesehenen Parkbuchten nun ‘rechts‘ vom Treffpunkt angelegt werden. Diese Neugestaltung würde auch die Anlage einiger weiterer Stellplätze ermöglichen.

4. Es wird darum gebeten, bei der Planung des Straßen-Randstreifens mit Stellplätzen und Gehweg keine Bäume rechts und links im Bereich ihrer bereits sehr schmalen Garagenauffahrt vorzusehen.

5. Es wird darauf hingewiesen, dass es sinnvoll ist, dass das Areal des geplanten Treffpunktes als Grünfläche in städtischer Hand ist und die Pflege von der Stadt durchgeführt wird.

6. Es wird daran erinnert, dass sich im Jahr 2000 die Anwohner der Lerchenstraße und der Straße Am Marienanger erfolgreich dafür eingesetzt haben, dass im weitergeführten Bereich der Finkenstraße höchstens eingeschossige Häuser gebaut werden durften, was den schönen Charakter der Siedlung ausmacht. Es wird angeregt, dass das gesamte geplante Areal maximal eingeschossig bebaut werden darf, da sonst der Charakter und damit die Wohnqualität zerstört würden.

7. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass das geplante Doppelhaus, das ihrem Wohnhaus gegenüber stehen und sich direkt an die drei bestehenden Doppelhäuser anschließen wird, die gleiche Gestalt und Dachform haben wird und somit den benachbarten Doppelhäusern angeglichen wird. Damit würde das gelungene, einheitliche Straßenbild bis zur Gabelung der Finkenstraße bestehen bleiben.

zu 29. Stellungnahme der Verwaltung

zu 1. Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten sichergestellt werden soll. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen.

zu 2. Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

zu 3. Die vorgebrachten Wünsche, die vorhandene Garagenausfahrt komplett an die neue Straße anzuschließen, werden vollumfänglich berücksichtigt. Entsprechend der Anregungen wurde die Straßenführung im überarbeiteten städtebaulichen Entwurf geändert und die neu entstandene Fläche weiteren querliegenden Stellplätzen zugeordnet.

zu 4. Die abschließende exakte Gestaltung des Straßenraumes wird noch zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt abgestimmt. Selbstverständlich wird hier Rücksicht auf die vorhandenen und möglichen Grundstückszufahren genommen. Ebenso wird der benachbarte, rechtsverbindliche Bebauungsplan VBZ II/5 “Finkenstraße“ mit seinen Festsetzungen zu Hecken und ausgewiesenen Bereichen ohne Zufahrt hier berücksichtigt.

zu 5. Die Fläche für den Spielplatz und die öffentlichen Grünflächen werden nach Beendigung der Erschließungsmaßnahme in das Eigentum der Stadt übertragen. Die Pflege obliegt dann der Stadt.

zu 6. In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, um die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortzuführen. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt. Ergänzt durch die Flachdach-, Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen sollen eine moderne Formsprache und das gewünschte Straßenbild umgesetzt werden. Durch die Höhenbeschränkung auf max. 6,5 m, die deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen

Bebauung bleibt, werden trotz der zweigeschossigen Bauweise die Nachbarn Am Marienanger weniger beeinträchtigt als bei den eingeschossigen Satteldachhäusern mit einer Höhe von bis zu 10,0 m.

Der Charakter der vorhandenen Siedlung wird mit diesen Festsetzungen auch in der Verlängerung der Finkenstraße weitergeführt.

zu 7. Dachform: Um dem Wunsch der Bürgerschaft sowohl nach Satteldächern als auch nach Flachdächern nachzukommen, werden beide Dachformen mit Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglicht. Zum Ortsrand hin soll die süd-westlich orientierte Bebauung die vorhandene eingeschossige Hauszeile entlang der Finkenstraße in der Höhe und der Dachform fortführen. In der nord-östlichen Zeile sollen Flachdächer die gewünschte moderne Formsprache umsetzen und mit zwei Geschossen ohne Staffelgeschoss deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleiben. Das Gegenüber von Häusern mit Flachdach und mit Satteldach wird über die Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen geordnet.

Damit wird das einheitliche Straßenbild der bestehenden Finkenstraße auch in die erweiterte Finkenstraße übernommen.

30.

Frauke Schwartz, 52134 Herzogenrath, Am Marienanger 19
Telefonische Erklärung zur Niederschrift am 16.12.2014

Es wird sich dagegen ausgesprochen, die geplante Verlängerung der Finkenstraße mittig zu teilen und von beiden Seiten eine Sackgasse vorgesehen. Die Verkehre würden sich dann so aufteilen, dass sie im nördlichen Bereich über die Amstelbachstraße und im südlichen Bereich über die Bankerfeldstraße abfließen würden. Es wird befürchtet, dass dann mehr Verkehre auch über die Straße Am Marienanger fahren, um auf dem dann kürzesten Weg von der Amstelbachstraße zur Bankerfeldstraße oder andersherum über die südliche Finkenstraße, Lerchenstraße und Am Marienanger zur Amstelbachstraße zu gelangen.

Es wird angeregt, keine Zweigeschossigkeit festzusetzen, da sonst der heutige Blick in die freie Landschaft zu sehr verbaut würde.

zu 30. Stellungnahme der Verwaltung

Das in der Bürgerversammlung von Bürgern vorgeschlagene Alternativkonzept, das die geplante Erschließungsstraße in 2 Straßen mit je einem Anschluss an die Amstelbachstraße und die Bankerfeldstraße teilt, kann nicht umgesetzt werden, da ein Anschluss an die L 259 nicht möglich ist. Mehrverkehre in der Straße Am Marienanger sind daher nicht zu erwarten.

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, damit die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortgeführt wird. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt. Ergänzt durch die Flachdach-, Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen sollen eine moderne Formsprache und das gewünschte Straßenbild umgesetzt werden (s. Skizze 1). Durch die Höhenbeschränkung auf max. 6,5 m, die deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleibt, werden trotz der zweigeschossigen Bauweise die Nachbarn Am Marienanger weniger beeinträchtigt als bei den eingeschossigen Satteldachhäusern mit einer Höhe von bis zu 10,0 m.

III. Öffentlichkeit

Erneute Bürgerversammlung am 16.06.2015

---

31. Niederschrift der Bürgerversammlung vom 16.06.2015

31.1

Es wird sich erkundigt, ob ein zweites Verkehrsgutachten vorliegt.

zu 31.1 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte "Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

31.2

Es wird vorgetragen, dass er bereits die in der ersten verkehrlichen Untersuchung angenommene Anzahl der Verkehrsbewegungen nicht nachvollziehbar war, da die zu erwartenden Verkehrsbewegungen mit 3,8 Fahrten pro Tag deutlich zu niedrig angesetzt worden sind. Da sich das Baugebiet am Ortsrand befindet und das Kohlscheider Zentrum mit seiner Infrastruktur weiter entfernt liegt, wird das Auto häufiger genutzt als angenommen.

zu 31.2 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte "Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet. Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

31.3

Es wird infrage gestellt, ob die vom Bauträger angenommenen Zahlen realistisch sind. Es wird erneut auf die Anregungen gegeben, dem im Dezember 2014 eingereichten Alternativvorschlag zu folgen und die neue Straße mit 2 Sackgassen zu versehen und 30 Wohneinheiten von der L 259 und 30 Wohneinheiten von der Bankerfeldstraße her zu erschließen. Diese städtebauliche Variante bietet für alle neuen und bereits hier wohnenden Bewohner eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität.

zu 31.3 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte "Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die

gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Der städtebauliche Entwurf kann keine Teilung der neuen Erschließungsstraße mit jeweils einer Sackgasse vorsehen, da ein Anschluss an die L 259 nicht möglich ist (siehe auch Stellungnahme der Verwaltung zu 24.6). Mehrverkehre in der Straße Am Marienanger sind daher nicht zu erwarten.

31.4

Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die angesetzten Zahlen für die angenommenen Fahrbewegungen zu niedrig angesetzt sind. Es wird befürchtet, dass der Straßencharakter der Finkenstraße, heute eine gelebte Spielstraße, mit Hinzukommen von 45 neuen Wohneinheiten und den zu erwartenden Verkehren verloren geht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung des Autos unbedingt erforderlich ist, da sich hier keinerlei fußläufig erreichbare Infrastruktur befindet und es hier viele Familien gibt, in denen beide Elternteile arbeiten und jeweils ein eigenes Auto benötigen.
Es werden die neuen Entwicklungen im Thema ‘Richtericher Dell‘ angefragt.

zu 31.4 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Die Gestaltung der erweiterten Finkenstraße wird entsprechend der heutigen Finkenstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Darüber hinaus wird ein ausreichend großer Spielplatz als städtebauliche und gestalterische Verbindung zwischen der Wohnbebauung in der bestehenden Finkenstraße und der in der verlängerten Finkenstraße angelegt.

Der städtebauliche Entwurf ist grundsätzlich so ausgelegt, dass nur eine sehr lockere Bebauung mit eingeschossigen Satteldach- und zweigeschossigen Flachdachhäusern möglich ist. Somit wird eine hohe Verdichtung vermieden und die verkehrliche Belastung in Grenzen gehalten.

Die Aussage, dass sich im Bereich Finkenstraße keinerlei fußläufig erreichbare Infrastruktur befindet, wird nicht geteilt. Durch die unmittelbare Nähe der Bushaltestellen der ASEAG-Linien 17 und 27 und der Stadtlinie HZ ist das Plangebiet gut durch den ÖPNV erschlossen.

Der Bahnhof, auch Haltepunkt der Euregiobahn, befindet sich ca. 1,3 km entfernt und ist mit dem Auto, dem Bus, dem Fahrrad, oder zu Fuß zügig erreichbar. Er bietet schnelle Verbindungen in Richtung Aachen und Herzogenrath-Mitte sowie Alsdorf. Der Technologiepark Herzogenrath (TPH) mit zahlreichen Arbeitsplätzen liegt fußläufig ca. 1,5 und mit dem PKW ca. 2 km entfernt. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Kindergarten. Weitere soziale, kulturelle und Freizeiteinrichtungen wie Schulen, Sportstätten, sowie Kirchen und Friedhöfe sind mit dem Fahrrad, dem ÖPNV und zu Fuß schnell erreichbar. Ebenso befinden sich um das Wohngebiet herum Naherholungsgebiete wie das Wurmtal, das Paulinenwäldchen, die Halde Wilsberg und der Weiße Weg, der die Orte innerhalb des Landschaftsparks „Pferdelandpark“ verbindet.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

31.5

Es wird bezweifelt, dass aufgrund der sehr geringen zusätzlichen Verkehre weder eine Staugefahr noch eine Unfallhäufigkeit zu erwarten ist, wird bezweifelt, dass Straßen.NRW bei einem Anschluss an die L 259 trotzdem zwingend eine Linksabbiegespur fordert.

zu 31.5 Stellungnahme der Verwaltung

In ihrer Stellungnahme vom 27.02.2015 weist Straßen.NRW darauf hin, dass gemäß gültiger Richtlinien neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werden. Auch Nachfragen bei Straßen.NRW unter Erläuterung der zu erwartenden niedrigen Verkehrsbelastung haben nicht zu dem Ergebnis geführt, dass auf die Anlage einer Linksabbiegespur auf der L 259 verzichtet wird. Der städtebauliche Entwurf sieht daher heute keinen Anschluss an die L 259 vor.

31.6

Es wird die Abwicklung des Baustellenverkehres erfragt.

zu 31.6 Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

Während der Herstellung der Erschließungsmaßnahmen für das Neubaugebiet sowie während der Bauzeit sind die hierfür notwendigen Schwerlastverkehre über die vorhandenen Zufahrtsstraßen zu ermöglichen. Im Rahmen einer vorher statt findenden Verkehrsschau wird unter anderem der heutige Straßenzustand umfassend dokumentiert. Mögliche Straßenschäden sind vom Verursacher im Anschluss der Bautätigkeiten wieder zu beheben.

31.7

Es wird bemängelt, dass eine einzige Person hier bereits Grundstücke reserviert hat und die Vermarktung durchführt.

zu 31.7 Stellungnahme der Verwaltung

Die Vermarktung der Grundstücke wird nicht im Bebauungsplan behandelt.

31.8

Es wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche Trafostation, die in der alten Planung direkt angrenzend an das private Grundstück plaziert war, zu verlegen ist. Für den neuen Standort der Trafostation wird ein Mindestabstand von 5 m zum nächsten Wohnhaus gefordert.

zu 31.8 Stellungnahme der Verwaltung

Nach Abstimmung mit der Enwor wird die Trafostation in die Mitte des Gebietes mit ausreichendem Abstand zur Bebauung gelegt. In diesem Zusammenhang verweist die Enwor darauf, dass gemäß Messungen auch bei einem Abstand von 1 m keine Immissionen feststellbar sind.

31.9

Es wird angefragt, ob der Neubau des Kindergartens an der Bankerfeldstraße zeitgleich mit den Bauzeiten des neuen Wohngebietes stattfinden werde.

zu 31.9 Stellungnahme der Verwaltung

Die Wahrscheinlichkeit paralleler Bauzeiten ist sehr gering. Eine sichere Aussage kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens nicht zu Problemen auf der Bankerfeldstraße führen wird. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Baustellenverkehre für das Erweiterungsgebiet der Finkenstraße über die Amstelbachstraße erfolgen werden.

31.10

Es wird bezweifelt, dass sich der Verkehrsgutachter intensiv mit der verkehrlichen Gesamtsituation in Bank auseinandergesetzt hat.

zu 31.10 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Bezüglich der Zweifel an der Objektivität des verkehrlichen Gutachtens wird mitgeteilt, dass es selbstverständlich auch im Sinn der Stadt ist, dass ein Gutachten objektive Aussagen macht und die spätere Umsetzung gut funktioniert

31.11

Es wird der Hinweis gegeben, dass im Neubaugebiet die Häuser mit Flachdach 2-geschossig sein dürfen, obwohl im Bestand nur eine 1½-geschossige Bauweise erlaubt ist.

zu 31.11 Stellungnahme der Verwaltung

Es wird darauf hingewiesen, dass Vorgabe für die städtebauliche Planung war, die Höhe der vorhandenen Bebauung als Richtwert zu nehmen und dass diese keinesfalls überschritten werden darf. Die Höhe der bestehenden Häuser an der Finkenstraße liegt zwar bei 9,75 m,

gemäß der Landesbauordnung NRW ist sie jedoch nur eingeschossig. Die neuen Wohnhäuser mit Flachdach hingegen dürfen zwar zweigeschossig sein, jedoch werde die Gesamthöhe auf 6,5 m beschränkt, sodass sie deutlich niedriger als die bestehende eingeschossige Bebauung an der Finkenstraße werden. Zudem wird ein nach der Landesbauordnung NRW zulässiges Staffelgeschoss, das das Gesamtgebäude in Richtung der Gärten von Am Marienanger faktisch dreigeschossig wirken lassen würde, ausgeschlossen.

Die Verwaltung hat sich mit der Festsetzung der Höhen und Dachformen sehr intensiv auseinandergesetzt, um die in der ersten Bürgerversammlung genannten Hinweise, Bedenken und Wünsche bezüglich der Höhen und Haus-, bzw. Dachformen weitestgehend in den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen. Insbesondere die Lösung, kein Staffelgeschoss beim Flachdachhaus zuzulassen, wird als ein guter Kompromiss angesehen, da sich Funktion und städtebauliche Ziele hier sehr gut ergänzen.

Anschließend an die Bürgerversammlung am 16.06.2015 eingegangene schriftliche Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern

---

32.

Anwohner Initiative Am Marienanger, Schreiben vom 26.06.2015

Es werden zum neuen Bebauungsplan verschiedene Anregungen, Hinweise und Vorschläge mit der Bemerkung vorgebracht, dass diese teilweise bereits nach der ersten Bürgerversammlung eingereicht worden waren, im Rahmen der Überarbeitung des Bebauungsplanes hierzu jedoch keine Stellungnahme gefunden wurde.

Verkehrslage Bebauungsplan
Es wird vorgebracht, dass bei 7,5 m Straßenbreite zu wenig Raum für die öffentlichen Parkplätze ist, die für die 45 Wohnhäuser noch zusätzlich gebaut werden müssen. Es wird betont, dass, da die Straße "Am Marienanger" keine Gehwege hat und dort kaum öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen, fehlende Parkplätze im neuen Wohngebiet die Lage "Am Marienanger" weiter anspannen wird. Es wird daher angeregt, dass alle Straßen mindestens 8,5 m breit gebaut und zusätzliche öffentliche Parkplätze eingeplant werden.

Verkehrslage der Umgebung
Es werden die Bedenken vorgetragen, dass der Bebauungsplan ausschließlich an die Finkenstraße, die zurzeit als Spielstraße ausgeschildert ist, angebunden wird und dass sie gemäß Verkehrsgutachten von 2012 mit bis zu 200 Verkehrsfahrten am Tag mehr belastet wird (ausgenommen des zu erwartenden Bauverkehres). Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsgutachten von einem Anschluss an die Amstelbachstraße ausgeht.
Da die Finkenstraße gemäß dem neuen Plan mit deutlich mehr als 200 zusätzlichen Verkehrsfahrten pro Tag belastet wird, wäre sie definitiv nicht mehr als Spielstraße zu nutzen.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Kreuzung Haus-Heyden-Straße eine Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen für die Amstelbachstraße und für die Haus-Heyden-Straße ausgeschildert ist. Schwerlastverkehr vom neuen Wohngebiet Richtung Herzogenrath (oder umgekehrt) ist daher verboten.

Um die Verkehrssicherheit im genannten Gebiet aufrecht zu erhalten, werden folgende Anregungen vorgebracht:

1. Alle Straßen im Wohngebiet 8,5 breit gestalten, inklusive ausreichend öffentlicher Parkplätze.

2. Weitere Maßnahmen sollten in der Haus- Heyden-Straße erfolgen, um die Lage an der anliegenden Kita zu entschärfen. Dazu müsste auch eine Planung vorgelegt werden, da nur eine allgemeine Zusage des/der Investors/Investoren nicht ausreichend ist.

Es wird zu bedenken gegeben, dass Herzogenrath sich als "Fußgänger- und Fahrrad-freundliche Stadt in NRW“ präsentiert und dass, damit dies auch in Zukunft gewährleistet werden kann, eine Planverbesserung dringend notwendig ist.

Es wird vorgebracht, dass das Verkehrsgutachten aus 2012 im Auftrag des Investors aufgestellt wurde und dass dies laut des Sprichworts: "Wessen Brot ich esse, dessen Lied ich singe" verwundert. Ein unabhängiges Gutachten z.B. im Auftrag der Stadt Herzogenrath wäre dringend notwendig, da das Gutachten mittlerweile 3 Jahre alt ist und das Baugebiet "Richterich Dell" nicht mit einschließt.
Es wird darauf hingewiesen, dass im Umwelt- und Planungsausschuss am 09.12.2014 ein Sachstandbericht zum Baugebiet "Richterich Dell" vorlag und die Städte Aachen und Herzogenrath übereingekommen sind, in 2015 eine einmalige Zählung auf der Bankerfeldstraße durchzuführen. Es wird angeregt, die Ergebnisse dieser Zählung in ein aktuelles Verkehrsgutachten mit einzubeziehen.

Siedlungscharakter
Die geplante Bebauung mit durch Garagen verbundenen eng aneinander gebauten Doppelhaushälften, die alle den gleichen Bautyp mit nur minimalen Unterschieden aufweisen, wird nicht gewünscht. Vielmehr wird angeregt, den städtebaulichen Entwurf dem Wohn- Siedlungscharakter der Straße ‘Am Marienanger‘ anzupassen und die dort vorherrschende Bebauungsform mit freistehenden Einzelhäusern und mit mindestens vier verschiedenen Bautypen zu übernehmen. Eine Verringerung der Anzahl der Wohnhäuser (z.B. maximal 32 Einheiten) kombiniert mit mehreren Bautypen kommt dem Siedlungs-Charakter vom" Am Marienanger" mehr entgegen und verbessert gleichzeitig die gesamte Qualität des Baugebiets.
Hierzu sind als Anregungen einige Skizzen des renommierten niederländischen Landschafts-architekten Lubbers erstellt und dem Schreiben beigefügt worden.

Übergang zum ‘Banker Feld‘
Es wird vorgebracht, dass laut Entwurf am südlichen Rand zum ‘Banker Feld‘ hin Wohnhäuser in einer nahezu geschlossenen Reihe geplant werden. Vom Banker Feld, das ein Teil des "Naherholungsgebietes Pferdelandpark" ist, aus gesehen, wird das neue Wohngebiet wie eine geschlossene Wand wirken. Am Ortsrand ist dies eher unerwünscht. Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die im Plan angedeutete Begrünung auf den Grundstücken in der Praxis abhängig vom Eigentümer und daher nicht garantiert ist.
Die Skizzen vom Büro Lubbers sehen hier vor, eine deutlich sichtbare Öffnung zu lassen, was maßgeblich zum Siedlungscharakter beiträgt. Es wird daher angeregt, vor allem in dieser Reihe weniger Wohnhäuser zu planen, um einen offenen Übergang zum ‘Banker Feld‘ zu erreichen.

Abstand zur alten Bebauung
Im Bereich der Straße Am Marienanger 1, 2, 3 und 3a liegen die neuen Wohnhäuser sehr nah an den vorhandenen Häusern. Nicht nur für die jetzigen Bewohner, sondern auch für die zukünftigen ist etwas mehr Abstand wünschenswert und die Wohnqualität würde allen zugutekommen. Die Skizzen vom Büro Lubbers zeigen, dass dies durchaus möglich ist. Es wird angeregt, die Grundidee vom Büro Lubbers (mehrere kleinere Gruppen von Häusern und größere offene Räume) im Plan zu berücksichtigen. Damit der Plan gut ins gesamte Landschaftsbild integriert wird, ist ein Gutachten von einem Landschaftsarchitekten notwendig.

Klimaschutz und Energiekonzept
Aachen gilt als "KlimaSchutzRegion". Dazu gab es im Juli 2013 eine Klimakonferenz in Herzogenrath. Nachhaltiges Bauen macht Klima-Schutz möglich. Es wird die Erstellung und

Umsetzung eines Energiekonzeptes angeregt, wie im "Kooperationsvertrag für die Arbeit im Rat der Stadt Herzogenrath in der Legislaturperiode 2014 - 2020" beschrieben (unter Punkt VII Umwelt- und Naturschutz): *"Zur Schonung von Energieressourcen wird bei neuen Baugebieten vorrangig die Nutzung regenerativer Energien angestrebt. Dazu sind im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren entsprechende Energieversorgungs-konzepte zu erstellen."*

Eine günstige Dachneigung und eine bessere Ausrichtung der Dächer Richtung Süden oder Südwesten wäre dann sinnvoll. Bei Reduzierung der Anzahl der Wohnhäuser (z.B. auf 32) ist dies möglich. Im neuen Plan wurde hierzu keine neue Stellungnahme gefunden.

Natur, Umwelt und Umgebung
Da der Bebauungsplan an das "Naherholungsgebiet Pferdelandpark" angrenzt, ist ein sorgfältiges Eingliedern in dieses Gebiet wünschenswert.
Im Baugebiet und in der direkten näheren Umgebung gibt es eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenorten, die näher zu betrachten sind. Ein Natur -und Umweltgutachten (z.B. Nabu-Aachen-Land) ist erforderlich. In dieser Hinsicht wird auf einen Dachsbau in der Nähe der Amstelbachstraße und auf die Vorkommen von Fledermäusen, Hornissen und Raubvögeln, sowie das mögliche Vorkommen von Siedlerkröten hingewiesen. Im neuen Plan wurde hierzu keine neue Stellungnahme gefunden.

Dem Schreiben sind Pläne/Skizzen des Büros Lubber, Landschapsarchitectuur & stedenbouw beigefügt.

zu 32. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise, Bedenken und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Verschiedene Anregungen wurden bei der Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes berücksichtigt.

Verkehrslage Bebauungsplan
Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private, unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten sichergestellt wird. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen.

Verkehrslage der Umgebung
Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte "Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als 'Verkehrsberuhigter Bereich' (umgangssprachlich auch „Spielstraße" genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die

maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Bezüglich der Zweifel an der Objektivität des verkehrlichen Gutachtens wird mitgeteilt, dass es selbstverständlich auch im Sinn der Stadt ist, dass ein Gutachten objektive Aussagen macht und dass die spätere Umsetzung gut funktioniert

Bezüglich der genannten Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen für die Amstelbachstraße und die Haus-Heyden-Straße wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen hat, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Baustellen-Schwerlastverkehre müssen so nicht über Haus-Heyden-Straße fahren.

Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

Der dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Gestaltungsplan sieht für den Bereich der Verkehrsflächen grundsätzlich eine Straßenraumbreite von 8,50 m vor. Lediglich in der nordöstlich gelegenen Nebenfahrbahn ist eine Straßenraumbreite von 7,50 m geplant.
In beiden Straßenräumen sind Längsparkstände vorgesehen, die (selbst bei einer Straßenraumbreite von 7,50 m) ein Mindestmaß an Barrierefreiheit und Benutzerfreundlichkeit für den Fußgänger und Parkplatzbenutzer gewährleisten. Darüber hinaus sind neben der Möglichkeit für Längsparken auch Flächen für Senkrechtparken geplant.

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist heute als angespannt zu bezeichnen und würde mit der Erweiterung der Finkenstraße noch weiter verschärft. Im Zuge des anstehenden Neubaus der Kindertagesstätte wird nach der heutigen Ein-/Ausfahrt auf dem Grundstück ein neuer Vorfahrtsbereich geschaffen, der grundsätzlich dazu beiträgt, die unbefriedigende Bringer- und Holersituation an der Haus-Heyden-Straße zu entzerren. Trotzdem ist der vorhandene Verkehrsraum im Bereich vor der Kindertagesstätte insofern zu ertüchtigen, dass für die Bringer- und Holerverkehre mit Pkw baulich ausreichend Stellplätze vorgesehen werden. Daher muss ein Straßenraumentwurf erarbeitet werden, in dem ein entsprechend gearteter Vorfahrtsbereich für die Kindertagesstätte ausgebildet wird.
Die „Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ wäre somit durch einen entsprechenden Straßenraumentwurf der Haus-Heyden-Straßen für den Bereich vor der Kindertagesstätte zu ergänzen und mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Fachbereich 4 (Straßenbau) abzustimmen.
Sollte der geplante Umbau der Kindertagesstätte mit den dann vorhandenen Vorfahrten für Bringer und Holer auf dem eigenen Grundstück zu einem früheren Zeitpunkt oder aber zu einem ähnlichen Zeitpunkt fertig gestellt sein als die Erweiterung Finkenstraße, so sollte das Erfordernis eines Umbaus der Haus-Heyden-Straße in diesem Bereich nochmals überprüft werden.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

Siedlungscharakter
Der Bebauungsplan legt weder eine Anzahl der Häuser noch Architektur- oder Haustypen fest. Mit der Festsetzung von Baugrenzen gibt er lediglich sogenannte Baufenster vor, innerhalb dieser gebaut werden kann. Darüber hinaus setzt er fest, dass nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sind, was dem Siedlungscharakter der bestehenden Finkenstraße und Am Marienanger entspricht. Die jeweilige Anzahl der Einzel- und Doppelhäuser hängt von der späteren Parzellierung ab. Die dort zumeist großen Grundstücke, die, bedingt durch die damalige Notwendigkeit der teilweisen Selbstversorgung in den Siedlungen aus der Vorkriegszeit vorherrschen, sind nicht mehr zeitgemäß und würden dem heutigen Ziel des sparenden Umgangs mit Grund und Boden und dem Bedarf nach bezahlbaren Baugrundstücken widersprechen. Die Möglichkeit der Parzellierung einzelner größerer Grundstücke ist trotzdem gegeben.

Übergang ‘Banker Feld‘
In der verlängerten Finkenstraße ist eine offene Bauweise mit Einzel- und Doppelhäusern als Mischung vorgesehen. Der Bebauungsplan setzt bewusst für das Baufenster an der südwestlichen Straße zum Siedlungsrand hin Satteldächer fest. So wird die vorhandene Reihe der Häuser in der Finkenstraße zum Ortsrand hin weitergeführt und garantiert ebenso einen lockeren Übergang in das ‘Banker Feld‘. Darüber hinaus wird ein Grünstreifen mit der Pflanzung von Hecken festgesetzt, sodass hier ein ‚weicher‘ Übergang zu den landwirtschaftlichen Flächen gebildet wird. Ein Verzicht auf Wohnhäuser hier ist daher nicht erforderlich.
Die vom Landschaftsplanungsbüro Lubber eingereichten Skizzen, die mit der Anlage mehrerer Hausgruppen größere und offene Räume auch zum Feld hin schaffen, gehen von einer Anbindung sowohl an die Bankerfeldstraße als auch an die Amstelbachstraße aus. Da aufgrund der Stellungnahme von Straßen.NRW von einer Anbindung an die Amstelbachstraße abgesehen wird, können diese Entwürfe nicht als Grundlage in die weitere Beurteilung, bzw. Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes für den Bebauungsplan übernommen werden. Auch die weiterführende Überlegung, auf die in sich abgeschlossenen Hausgruppen, die von der Amstelbachstraße her erschlossen werden sollen, gänzlich zu verzichten, kann nicht umgesetzt werden, da sich dann die gesamte Entwicklung des Wohngebietes als nicht mehr wirtschaftlich darstellen würde.

Die vorgeschlagenen Entwürfe würden jedoch auch aus städtebaulichen Gründen nicht als Grundlage für den Bebauungsplan übernommen werden, da die einzelnen Hausgruppen mit den dazwischen vorgesehenen sehr großen Freiräumen eine Zersiedlung bewirken würden, die untypisch für die dort vorhandenen Siedlungsstrukturen ist. Darüber hinaus ist die Siedlungskante zum Teil direkt angrenzend an das freie Feld geplant, sodass hier gar kein Übergang zur freien Landschaft vorhanden wäre.
Da die vorgeschlagene Cluster-Anordnung in der Summe einen hohen Flächenverbrauch aufweist und die Erschließungsflächen zum Teil sehr großflächig sind, wird ein hoher, unerwünschter Versiegelungsgrad bewirkt.
Die vorgesehenen geringen Abstände zwischen den einzelnen Wohnhäusern und die größtenteils sehr kleinen Privatgärten entsprechen zumeist nicht den Vorstellungen der Nutzer, die hier am Ortsrand ein Haus erwerben oder bauen möchten.
Der Ortsrand zum freien Feld verschiebt sich von der Straße Am Marienanger zur geplanten Straße. Die Sichtbeziehungen werden sich somit, genauso wie heute Am Marienanger, bei den geplanten freistehenden Einfamilienhäusern ergeben können. Die festgesetzten Baugrenzen geben als sogenanntes Baufenster nur einen Rahmen für die maximal mögliche Ausdehnung aller Gebäude. Eine Staffelung innerhalb der Baugrenzen wird sich in der Ausführung ergeben.

Abstand zur alten Bebauung
Der Abstand der neuen Bebauung zu den Gärten der südwestlichen Seite der Straße Am Mariennager wird durch die Festsetzung der Baugrenzen festgelegt. Im überarbeiteten Konzept wurden die Hausgärten der geplanten Häuser in Richtung Nordwesten zu den vorhanden Gärten Am Marienanger hin gedreht und somit deren Abstand zu den Gärten der Häuser Nr. 1, 2, 3 und 3a vergrößert. Die Erschließung der neuen Häuser erfolgt nicht mehr

wie zunächst geplant über eine Stichstraße, sondern jetzt unmittelbar von der Planstraße aus.
Der auch in diesem Zusammenhang vorgebrachten Anregung, die Grundidee des Büros Lubber zu berücksichtigen, wird aus v.g. Gründen nicht gefolgt.

Klimaschutz und Energiekonzept
Bei Satteldachhäusern sind Solaranlagen in Richtung Süd-Westen und Süd-Osten möglich. Die Neigung von 35°-45° bietet eine optimale Neigung. Bei Flachdächern sind eine optimale Ausrichtung und Neigung frei wählbar. Höhenfestsetzungen lassen solarthermische Nutzung zu. Die Nutzung von weiteren regenerativen und Ressourcen schonenden Energiequellen wie z.B. Geothermie, Umweltwärme oder Holzverbrennung sind ebenfalls möglich. Hauseigentümer können frei wählen. Die Erstellung eines Energiekonzeptes ist rechtlich nach den Vorgaben des BauGB nicht erforderlich.

Natur, Umwelt und Umgebung
Der Umweltbericht ist Bestandteil des Bebauungsplanes und beinhaltet u.a. die Artenschutzprüfung. Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Plangebiet konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden. In der angrenzenden Obstwiese wurde ein Steinkauzrevier festgestellt, zu dessen Schutz während der gesamten Bauphase entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun im Bebauungsplan festgesetzt wird. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert. Dies wird als Verpflichtung des Erschließungsträgers in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.
Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde der Landschaftspflegerische Fachbeitrag erarbeitet, in dem detailliert Maßnahmen dargestellt werden, die die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgleichen bzw. in sonstiger Weise kompensieren werden.

Die geplante Entwicklung des Wohngebietes kommt dem anhaltenden Bedarf an Wohnbauland nach. Durch die geplante bauliche Entwicklung wird das Plangebiet vollständig überprägt. Der entstehende Eingriff in den Naturhaushalt wurde nach der Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 im Büro Froelich + Sporbeck, bestimmt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken und die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraumtypischen Gehölzarten ausgeglichen. Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet. Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Eingriff vollständig ausgeglichen.

33.

Kapellmann Rechtsanwälte, 40111 Düsseldorf, Postfach 190 115
Schreiben vom 25.06.2015

Namens der Mandanten Danja und Andreas Oste, Finkenstraße 15, 52134 Herzogenrath, werden Einwendungen gegen die beabsichtigten Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans II/58 “Erweiterung Finkenstraße" erhoben.

Verkehrsanbindung des Plangebiets
Der alleinigen Anbindung an die Finkenstraße wird widersprochen. Es wird davon ausgegangen, dass die beabsichtigten Festsetzungen eine beträchtliche Zunahme des Verkehrs in diesem Teil der Straße zur Folge haben werden; ausweislich der hier vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme zur verkehrlichen Situation vom 17.08.2012, ist mit etwa 280 Kfz-Fahrten pro Tag zu rechnen. Unabhängig von der Frage, ob diese Annahmen nicht noch zu niedrig gegriffen sind, belegt dieser Wert bereits den zu erwartenden beträchtlichen Verkehrszuwachs in der bestehenden Finkenstraße.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere auch das Interesse von Anliegern, von einer Zunahme des Anliegerverkehrs und daraus resultierenden Verkehrslärm, der aus einer

Neuausweisung von Baugebieten in der Nachbarschaft bzw. der Erweiterung eines Wohngebiets resultiert, verschont zu werden, abwägungserheblich ist.

Es wird auf folgende Urteile verwiesen:
BVerwG, Beschl. V . 21.07.1989 - 4 NB 18/88 -, NVwZ 1990,256 (256ff.) und
BVerwG, Beschl. V . 18.03.1994 - 4 NB 24.93 -, NVwZ 1994, 683ff

Es wird vorgetragen, dass durch die einseitige Erschließung des neuen Baugebiets Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sowie die Sicherheit der Wohnbevölkerung (§1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) der Anwohner der bestehenden Finkenstraße über die Maßen beeinträchtigt werden und dass eine Rechtfertigung hierfür nicht ersichtlich ist. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Mandanten gemeinsam mit anderen Anwohnern bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ein alternatives Verkehrskonzept erarbeitet hatten, das eine bauliche Trennung des Wohngebiets in zwei etwa gleichgroße Teile vorsah. Dieser Vorschlag der Mandanten wurde jedoch in keiner Weise berücksichtigt. Vielmehr wurde sogar die zu diesem Zeitpunkt noch geplante Anbindung des geplanten Baugebiets an die Landesstraße L 259 gestrichen. Als Reaktion auf den Verbesserungsvorschlag seitens der Mandanten erfolgte also mehr oder weniger kommentarlos eine nochmalige Intensivierung der zu erwartenden Belastungen (Planung war schon bei Kauf des Hauses etwa 2002 bekannt).

Augenscheinlich ist der Grund hierfür in erster Linie, keine zusätzlichen Kosten durch die Schaffung eines neuen Anschlusses an die L 259 zu verursachen. Durch diese einseitige Konzentrierung der Erschließung auf die Finkenstraße werden jedoch die berechtigten Belange der Anwohner der Finkenstraße in nicht gerechtfertigter Weise hinter rein monetäre Interessen zurückgestellt.

Es wird die Befürchtung vorgetragen, dass so die bestehende Finkenstraße mit dem Beginn der Arbeiten in dem neuen Baugebiet zu einer reinen Durchfahrtsstraße für die Bewohner und Besucher des neuen Wohngebiets sowie den Bauverkehr wird. Hiermit gehen erhebliche Gefahren für die Anwohner der Straße einher, da sich das PKW-Aufkommen in der Straße vervielfachen und überdies auch das Fahrverhalten der Fahrer ein anderes sein wird. Während die Finkenstraße (alt) zum momentanen Zeitpunkt in ihrem oberen Bereich faktisch eine Sackgasse darstellt, soll nach Ausweisung des Wohngebiets nach den momentanen Planungen die alleinige Erschließung des neuen Baugebiets über diese Straße erfolgen. Erfahrungsgemäß werden in der Straße hierdurch erheblich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten auftreten.

Besonders ist hierbei zu berücksichtigen, dass in der Straße viele Kinder wohnen und die Straße aktuell als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist. Die in der Straße wohnenden Kinder sind es also gewohnt, auf der Straße zu spielen. Wenn die Finkenstraße (alt) den kompletten Erschließungsverkehr für das neu geplante Wohngebiet zusätzlich aufnehmen muss, ist die Qualität der Straße als Spielstraße nicht mehr zu halten. Vielmehr steht zu befürchten, dass es zu Unfällen kommen wird, da nicht zu erwarten ist, dass die in der Straße wohnenden Kinder sich ohne Weiteres von heute auf morgen an die neue Situation gewöhnen und demzufolge auch weiterhin auf der Straße spielen werden. Es ist mithin damit zu rechnen, dass durch die Aufrechterhaltung der alleinigen Erschließung über die Finkenstraße erhebliche Gefahren für die Anwohner hervorgerufen werden.

Es wird die Sorge vorgetragen, dass unabhängig von den konkreten Gefahren auch eine wesentlich höhere Lärmbelastung der Anwohner der Finkenstraße durch den Durchgangsverkehr entstehen wird.

Es wird weiter angemerkt, dass auch der gegenwärtige Zustand der Straße bei einer alleinigen Erschließung des neuen Baugebiets über die Finkenstraße durch den zu erwartenden Bauverkehr und den im Nachgang erfolgenden Regelverkehr sehr stark in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Die in der gutachterlichen Stellungnahme aus dem Jahre 2012 enthaltene pauschale Aussage, wonach die Finkenstraße die zusätzlichen Verkehre aufgrund des bestehenden Ausbauzustandes problemlos aufnehmen könne, ist durch Nichts belegt und unzutreffend.

Eine zweite Verkehrsanbindung des Baugebiets sowie eine geänderte Führung der Verkehrsströme sind deshalb dringend angezeigt.

Spielfläche
Bezüglich der Errichtung einer Spielfläche, die in den Planunterlagen an der südöstlichen Grenze des neuen Baugebiets vorgesehenen ist, wird vorgetragen, dass die Mandanten keine grundsätzlichen Einwände gegen die Errichtung einer Spielfläche im Plangebiet haben, jedoch anregen, die Spielfläche zentral in der Mitte des Plangebietes anzulegen.

Hierfür sprechen folgende Erwägungen: Zunächst ist zu berücksichtigen, dass die vom Spielplatz ausgehenden Geräuschemissionen durch die Verortung am äußersten Rande des Plangebiets primär die Anwohner der bestehenden Finkenstraße treffen werden. Besonders betroffen werden unsere Mandanten sein, da der Spielplatz nach momentanem Planungsstand direkt angrenzend an ihr Grundstück errichtet werden soll.

Unseren Mandanten ist selbstverständlich bekannt, dass die Einrichtung von Kinderspielplatzen in Wohngebieten in der Regel als sozialadäquat anzusehen ist. Demensprechend haben unsere Mandanten auch keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die Errichtung eines Spielplatzes im Plangebiet. Nach der Rechtsprechung ist diese Sozialadäquanz allerdings nur dann gegeben, wenn und soweit sich ein Spielplatz nach Art, Größe sowie Ausstattung in das entsprechende Wohngebiet einfügt.

Es wird auf folgendes Urteil verwiesen:
Siehe aktuell etwa VG Trier, Urt. V. 28.01.2015 - 5 K 1542/14.TR, Juris.

Vorliegend bestehen aber gewichtige Zweifel, ob sich der Spielplatz in seiner aktuell geplanten Gestalt tatsächlich in das Wohngebiet einfügen wird.
Nach den Informationen der Mandantschaft soll die Spielfläche sowohl den Kindern der Anwohner des neuen Baugebiets Finkenstraße (neu) wie auch den Kindern der Anwohner der bestehenden Finkenstraße sowie der ebenfalls bestehenden Banker-Feld-Straße dienen.

Tatsächlich ist es aber so, dass die Kinder der Anwohner der bestehenden Finkenstraße zum voraussichtlichen Fertigstellungszeitpunkt des Spielplatzes dem Alter, in dem man Spielplätze aufsucht, entwachsen sein werden. Überdies existieren in der direkten Nachbarschaft in Entfernungen von 100 bis 200 m weitere Spielflächen. Der Spielplatz wird also aller Voraussicht nach weit überwiegend nur von Kindern aus dem neuen Baugebiet frequentiert werden. Tatsächlich dürfte die Spielfläche angesichts der geplanten Ausrichtung des Einzugsbereichs also überdimensioniert sein.

Faktisch steht mithin zu erwarten, dass die Vorteile der Spielfläche allein den Bewohnern des neuen Plangebietes entstehen, wohingegen die negativen Auswirkungen aufgrund der momentan geplanten Verortung in erster Linie die Anwohner der alten Finkenstraße treffen werden. Dies ist nicht gerechtfertigt.

Diesbezüglich wird weiter angemerkt, dass der Spielplatz nach der momentan vorliegenden Planung direkt an der Finkenstraße errichtet werden soll, die sich an der Einmündung in das neue Baugebiet zudem gabeln soll. Für den Spielplatz ist also - zumindest nach aktuellem Planungsstand - die Stelle mit dem höchsten Verkehrsaufkommen im Plangebiet gewählt worden. Eine solche Verortung eines Spielplatzes an einer Gefahrenstelle ist äußerst unglücklich.

Auch aus diesem Grunde regen unsere Mandanten daher eine Verortung des Spielplatzes in die Mitte des Wohngebietes an. Hierdurch würde die zentrale Erreichbarkeit der Spielfläche für alle Kinder im Wohngebiet sichergestellt. Darüber hinaus hätte eine solche Verortung den Vorteil größerer Sicherheit. Schließlich hätte die Errichtung des Spielplatzes in der Mitte des Baugebiets auch städtebauliche Vorteile, da so ein zentraler Bereich im Baugebiet geschaffen würde, auf den hin sich die geplante Bebauung im Baugebiet orientieren könnte und der zugleich zur Auflockerung des Straßenbildes beitragen könnte.

Zusammenfassung

Namens der Mandantschaft wird angeregt, den vorstehenden Einwendungen gegen den Entwurf des Bebauungsplans II/58 “Erweiterung Finkenstraße" zu folgen und die Planentwürfe durch die Einplanung einer zweiten Verkehrsanbindung, die bauliche Trennung des Gebiets in zwei Bereiche sowie die zentrale Verortung der Spielflache anzupassen.

Die vorstehenden Ausführungen werden vollumfänglich von den Bewohnern der Häuser Finkenstraße 6,7,10, 11, 12 und 14 mitgetragen, die von den Planungen ebenfalls negativ betroffen sein werden. Diesbezüglich wird auf die anliegende Unterschriftenliste vom 23.06.2015 verwiesen.

Ein weiterer Vortrag wird sich im Rahmen der Offenlage nach § 3 Abs. 2 BauGB ausdrücklich vorbehalten.

zu 33. Stellungnahme der Verwaltung

Der Anregung, eine zweite Verkehrsanbindung des Baugebiets sowie eine geänderte Führung der Verkehrsströme vorzusehen, wird nicht gefolgt, da eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die Amstelbachstraße nicht möglich ist.

Die Annahme, dass in erster Linie keine zusätzlichen Kosten durch die Schaffung eines neuen Anschlusses an die L 259 verursacht werden sollen und dass durch diese einseitige Konzentrierung der Erschließung auf die Finkenstraße die berechtigten Belange der Anwohner der Finkenstraße in nicht gerechtfertigter Weise hinter rein monetäre Interessen zurückgestellt werden, wird nicht geteilt.

Die Aufgabe des Anschlusses der erweiterten Finkenstraße an die Amstelbachstraße erfolgte aufgrund der Stellungnahme von Straßen.NRW (siehe Nr. 2), in der die sicherheitstechnischen öffentlichen Belange im Falle eines Anschlusses an die Amstelbachstraße zur weiteren Berücksichtigung vorgebracht werden
Da der Anschluss außerhalb der Ortsdurchfahrt liegen würde, wäre gemäß den gültigen Richtlinien zu beachten, dass neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werden würde. Als Träger öffentlicher Belange regt Straßen.NRW an, die Verkehre der Neubaumaßnahme über städtische Straßen (hier Finkenstraße) abzuwickeln. Andernfalls müssten für die Linksabbiegespur - unter Inanspruchnahme fremder Grundstücke - umfangreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt werden. Eine solche Maßnahme wurde von den Fachämtern der Stadt Herzogenrath geprüft. Ergebnis dieser Prüfung ist, dass zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit die Fachämter der Anregung von Straßen.NRW folgen.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Für die Spitzenstunde wurden 12 Pkw/h als Quellverkehr und 22 Pkw/h als Zielverkehr prognostiziert. Bei der Prognose wurden immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt. Unter Umständen auftretende tägliche Belastungsschwankungen während der Spitzenverkehrszeiten sind zwar möglich, würden jedoch keine wesentlichen Belastungsänderungen hervorrufen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Berechnungsmethodik zur Verkehrserzeugung anerkannt und durch den Ansatz der jeweils ungünstigsten Faktoren bei den unterschiedlichen Parameteransätzen auf der sogenannten „sicheren Seite“ ist.
Über die bestehende Finkenstraße werden neben den vorhandenen 12 Wohnhäusern zukünftig etwa 45 neue, insgesamt also 57 Wohnhäuser, erschlossen, was für eine verkehrsberuhigte Wohnstraße immer noch gering ist.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch ‘Spielstraße‘ genannt). Die in der RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht. Es wird darauf hingewiesen, dass das Berechnungsverfahren anerkannt ist und somit zu aussagefähigen Ergebnissen bei der Ermittlung der künftigen Verkehrsqualität führt. Auch wenn die Prognosebelastung 2025 im Vergleich zu heute eine annähernde Verdopplung der Kfz-Verkehre in der Finkenstraße bedeutet, so bleibt die künftige Gesamtverkehrsmenge immer noch auf dem Niveau eines Anliegerweges.
In diesem Zusammenhang ist auch die vorgetragene Sorge, dass unabhängig von den konkreten Gefahren auch eine wesentlich höhere Lärmbelastung der Anwohner der Finkenstraße durch den Durchgangsverkehr entstehen wird, nicht begründet.

Die geplante Verkehrsführung wird zwar Auswirkungen auf die Anwohner der Finkenstraße haben, jedoch werden aufgrund des dann immer noch sehr niedrigen Verkehrsaufkommens die gesunden Wohnverhältnisse weiterhin gewahrt.

Zur Reduzierung der Beeinträchtigung wird die gesamte erweiterte Finkenstraße ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Rad- und Fußgängerverkehr erhalten einen direkten Anschluss zur Amstelbachstraße.

Der Hinweis, dass zu berücksichtigen ist, dass die Kinder daran gewöhnt sind, auf der Straße zu spielen, da die Straße aktuell als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist, wird zur Kenntnis genommen. Allerdings begründet dies nicht die Forderung, das bestehende Wohngebiet Finkenstraße nicht zu erweitern. Es wird davon ausgegangen, dass Kleinkinder grundsätzlich nicht ohne Aufsicht auf der Straße spielen. Älteren Kindern muss zugetraut werden, sich im üblichen Straßenverkehr entsprechend aufmerksam zu verhalten. Erwachsenen Menschen ist die Umstellung und Anpassung ihrer Aufmerksamkeit auf die zu erwartenden Mehrverkehre durchaus zumutbar. Es wird nochmals auf die zuvor gemachte Aussage verwiesen, dass die in einem verkehrsberuhigten Bereich maximal zulässige Verkehrsstärke hier in der Finkenstraße - auch mit einer Wohngebietserweiterung - nicht ansatzweise erreicht wird.

Grundsätzlich ist sehr verständlich, dass der Verzicht auf die heutige Sackgassensituation, die sehr viel Raum zum ungestörten Spielen und Aufenthalt lässt, schwer fällt. An dieser Stelle wird jedoch nochmals deutlich darauf hingewiesen, dass der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath bereits zum Zeitpunkt des Baus der Wohnhäuser Finkenstraße 1-16 auch die Fläche über den ersten Teil der Finkenstraße hinaus bis zur Amstelbachstraße als Wohnbaufläche darstellte. Die damaligen städtebaulichen Entwürfe für die Erweiterung sahen Grundstücke für etwa 60 Einfamilienhäuser (heute sind 45 geplant) und ebenfalls keinen verkehrlichen Anschluss an die Amstelbachstraße vor. Somit war schon beim Bezug der Häuser Finkenstraße 1-16 bekannt, dass die Sackgasse nur eine Übergangssituation sein und die Finkenstraße verlängert werden würde, um weitere schon damals dringend benötigte Flächen für Einfamilienhäuser anzubieten zu können. Ebenso war damals bekannt, dass diese Erweiterung auch - mit zahlenmäßig überschaubarem - Mehrverkehr auf der bestehenden Finkenstraße einhergehen würde. Lediglich der Zeitpunkt dieser Erweiterung war nicht festgelegt.

Um die bestehende Finkenstraße nicht mit dem Baustellenverkehr zu belasten, hat die Verwaltung mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung sowohl für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße als auch den Straßenausbauzustand der Finkenstraße durch die Baustellenverkehre.

Spielfläche
Gemäß den Berechnungen des zuständigen Fachbereiches Jugendhilfeplanung der Stadt Herzogenrath wurde im betroffenen Sozialraum ein derzeitiges Spielflächendefizit von 225 m² ermittelt. Für die zu erstellenden ca. 45 Wohnhäuser ergibt sich ein Bedarf von 9 m² je Haus, also 405 m². Der neue Spielplatz sieht eine Fläche von ca. 630 m² vor und deckt somit sowohl den Spielplatzbedarf der neuen Häuser wie auch mit etwa einem Drittel seiner Fläche das vorhandene Spielflächendefizit aus der Umgebung ab. Kinder, die sich heute beispielsweise in der bestehenden Finkenstraße aufhalten, können zukünftig auf der neuen nahe liegenden Spielfläche spielen.

Der Spielplatz wird bewusst an der zentralen Platzsituation von ‘Alt - Neu‘ vorgesehen, um neben der gestalterischen Anbindung des neuen Wohngebietes (Höhen und Dachform der Wohnhäuser, verkehrsberuhigter Straßenbereich etc.) auch die soziale Anbindung an das bestehende Wohngebiet und des weiteren Siedlungsgebietes zu ermöglichen und zu fördern. Daher wird am Eingang des neuen Wohngebietes und im Übergang zum bestehenden Wohngebiet eine für das ‘alte‘ und das ‘neue‘ Wohngebiet zentrale Platzsituation angelegt, die mit der zuvor beschriebenen Spielfläche für Kinder und einem kleineren Aufenthaltsbereich für Jugendliche und Erwachsene ausgestaltet werden soll.

Die gewichtigen Zweifel, ob sich der Spielplatz in seiner aktuell geplanten Gestalt tatsächlich in das Wohngebiet einfügen wird, werden nicht geteilt.
Die gewählte Lage des Spielplatzes liegt im öffentlichen Interesse und fügt sich ohne weiteres in die Eigenart der näheren Umgebung ein. Besondere zu berücksichtigende Umstände, beispielsweise sensible Nutzungen wie Krankenhäuser oder Pflegeanstalten, sind im Umfeld nicht vorhanden. Da der Spielplatz vorne an der öffentlichen Verkehrsfläche angeordnet ist und nicht an die vorhandenen Gärten angrenzt, werden die Auswirkungen, die ohnehin unter einem besonderen Toleranzgebot der Gesellschaft stehen, sehr gering sein.

Auch die Befürchtung, dass der Spielplatz an der Stelle mit dem höchsten Verkehrs-aufkommen im Plangebiet gewählt worden ist, wird nicht geteilt.
Bei dem zuvor beschriebenen zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommen kann hier nicht von einer Gefahrenstelle die Rede sein. Die Ausstattung der Spielfläche sowie die zur Sicherheit der Kinder erforderliche Einzäunung werden zwischen dem Erschließungsträger und dem Fachamt der Stadt Herzogenrath abgestimmt.

Zusammenfassung
Der Anregungen, den vorstehenden Einwendungen gegen den Entwurf des Bebauungsplans II/58 “Erweiterung Finkenstraße" zu folgen und die Planentwürfe durch die Einplanung einer zweiten Verkehrsanbindung, die bauliche Trennung des Gebiets in zwei Bereiche sowie die zentrale Verortung der Spielflache anzupassen, wird aus den zuvor ausgeführten Gründen nicht gefolgt.

34.

Nadine Baur, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 8
Mail vom 15.06.2015

Es wird ausdrücklich der Zuspruch zum überarbeiteten städtebaulichen Entwurf zur Erweiterung der Finkenstraße mitgeteilt. Aufgrund 14 Jahre Anwohnerschaft in der Finkenstraße könne die Lage hier sehr gut beurteilt werden. Die Lösung der Sackgasse und der Art der Bebauung wird für insgesamt sehr gut befunden.

zu 34. Stellungnahme der Verwaltung

Die Befürwortung des städtebaulichen Konzeptes wird zur Kenntnis genommen.

35.

Familie Komen, 52134 Herzogenrath, Am Marienanger 3
Schreiben vom 23.06.2015

Es darauf hingewiesen, dass auf dem Richtung Süden ausgerichteten Dach des Wohnhauses eine Photovoltaikanlage angebracht ist und ein Neubau auf dem benachbarten Grundstück das Dach zum Teil verschatten würde. Die vom Investor vorgeschlagenen zwei vollen Stockwerke seien daher viel zu hoch. Es wird vorgeschlagen, hier nur einen Flachbau (Bungalow) zu genehmigen.

Weiter wird vorgebracht, dass das zu bebauende Feld zum (privaten) Grundstück hin leicht abfallend liegt und dies bei starkem Regen zu erheblichen Problemen führt. Es wird darum gebeten, ein hydrogeologisches Gutachten erstellen zu lassen und das angrenzende zu bebauende Grundstück mit ca. 100 m^3 Erde auffüllen zu lassen, um so zukünftige Wasserprobleme zu vermeiden.

Da der eigene Garten an einer Stelle relativ schmal ist, wird das Interesse vorgebracht, einen Teil des anliegenden Grundstückes vom Investor zu erwerben,

zu 35. Stellungnahme der Verwaltung

Aufgrund der Befürchtungen der Verschattung der Dach-Photovoltaikanlage wurde eine Verschattungsuntersuchung in Auftrag gegeben. Bei der Untersuchung wurde von einer Maximalausnutzung der im Bebauungsplan vorgegebenen Baufenster ausgegangen. Die Höhe der geplanten Gebäude wurde gemäß Vorgabe mit 173,47 m (NHN) angesetzt. Weiterhin wurde der zusätzliche maximale Dachaufbau von 2 m für die Errichtung von Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung berücksichtigt. Die Untersuchung hat ergeben, dass durch die geplante Neubebauung zu keiner Tageszeit eine Verschattung der auf dem Nachbargrundstück vorhandenen Photovoltaikanlage erfolgen wird.

Im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplanes II/58 wurde auch der ‘Geotechnische Bericht über Baugrund, Gründung und Straßen-Kanalbau‘ erarbeitet. Dem Bericht kann entnommen werden, dass der geotechnisch relevante, gewachsene Baugrund unter dem Ackerboden (Schicht 1) aus einer 4,5 m - 6,4 m dicken lehmigen Deckschicht aus Löß / Lößlehm (Schicht 2). besteht. Darunter steht ein 4 m dickes Paket aus Sanden und Kiesen an (Schicht 3), unter denen tiefere Schichtenfolgen aus tertiären Schichten und dem Grundgebirge beginnen. Das zusammenhängende, unbeeinflusste Grundwasser liegt rd. 7,5 m unter Flur, spielt somit für die Erschließungsmaßnahmen keine Rolle.
Der Wassergehalt der Schicht 2 schwankt jahreszeitlich bedingt und ist nur schwach wasserdurchlässig. Die Bodenschicht verhält sich bei stärkerer Wasserzufuhr (z.B. bei Starkregenereignissen), die sein geringes Schluckvermögen übersteigt, kurzfristig wie ein Wasserstauer. Dies kann verstärkt durch die Topografie zu einer zeitbegrenzten Wasseransammlung führen. Momentan befindet sich an der angesprochenen Stelle nahe der Grundstücksgrenze eine leichte Vertiefung in der Geländeoberfläche, die dazu führt, dass das Oberflächenwasser von größeren Feldflächen sich dort sammeln kann. Nach Durchführung der Erschließungsmaßnahme wird die Bebauung und die Erschließung den Wasserfluss von den umliegenden Feldern unterbrechen, so dass sich dort nur noch das örtlich anfallende Regenwasser niederschlagen, und die Situation nicht anderes als in den umliegenden Gärten sein wird.

Die Anregung wird bei der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die geplante Höhe der Straße, die der angesprochenen Stelle am nächsten liegt, beträgt ca. 166.0 m und entspricht ungefähr der vorhandenen Geländehöhe. Wenn der Garten auf die geplante Straßenhöhe angepasst wird, wird die Vertiefung nicht mehr vorhanden sein.

Bezüglich des Kaufinteresses wird mitgeteilt, dass im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes Grundstücks-Eigentumsverhältnisse nicht geregelt werden. Das Anliegen wurde jedoch dem Erschließungsträger mitgeteilt.

Die Abwägung ist Bestandteil der Vorlage Drucksachen-Nr. V/2012/231 - E 9 zur Sitzung des Rates am 13.12.2016.

Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

Zusammenfassung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen, Anregungen und Hinweise und Abwägungsvorschlag

Die Verwaltung verweist darauf, dass nach Durchführung der ersten Bürgerversammlung und der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange das städtebauliche Konzept überarbeitet wurde. Wesentliche Änderung der Planung ist, dass die erweiterte Finkenstraße nicht mehr an die Amstelbachstraße (L 259) angebunden wird. Das überarbeitete städtebauliche Konzept wurde in einer erneuten Bürgerversammlung der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Abwägung der von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und der in beiden Bürgerversammlungen und im Nachhinein schriftlich eingegangenen Anregungen wird hier inhaltlich zusammenhängend abgewogen.

I. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

1. **StädteRegion Aachen**, Schreiben vom 20.01.2015

Gegen die Planung werden keine Bedenken vorgebracht, wenn die im Folgenden benannten Anregungen und Hinweise beachtet werden.

1.1 Allgemeiner Gewässerschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass die Niederschlagswasserentsorgung in den vorliegenden Unterlagen nicht dargestellt ist und für die wasserwirtschaftliche Prüfung ist die Vorlage von detaillierten Unterlagen und Nachweisen erforderlich ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die anfallenden Schmutzwässer der öffentlichen Kanalisation zuzuleiten sind.

Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass dauerhafte Hausdrainagen nicht betrieben werden dürfen. Keller und Gründungen müssen entsprechend der Grund- und Schichtenwasser-verhältnisse geplant und ausgeführt werden (Keine Kellergeschosse vorsehen oder Keller mit wasserdichter Wanne planen und ausführen).

zu 1.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden berücksichtigt.

Die Niederschlagswasserentsorgung wird derzeit zwischen dem Ingenieurbüro Herbst, dem Wasserverband Eifel-Rur, der Städteregion Aachen und dem FB 4.2 Hoch- und Tiefbau der Stadt Herzogenrath abgestimmt. Die Schmutzwässer werden der öffentlichen Kanalisation zugeleitet. Gemäß dem Bodengutachten des Ingenieurbüros Kramm kann eine gezielte

Versickerung von Wasser aus Bauwerksdränagen nach einer grundstücks- und projektbezogenen Bodenuntersuchung im Einzelfall zugelassen werden.

1.2 Bodenschutz/Altlasten

Es wird darauf hingewiesen, dass die Beurteilung des Planvorhabens aus Sicht des Bodenschutzes noch nicht möglich ist, da der Umweltbericht noch erstellt werden muss. Zur Prüfung der Umweltauswirkungen in Bezug auf den Boden jedoch werden bereits folgende Hinweise gegeben:

Böden, die die Bodenfunktionen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 des Bundesbodenschutzgesetzes im besonderen Maße erfüllen, sind besonders zu schützen. Durch Rechtsverordnung festgelegte Bodenschutzgebiete für besonders schutzwürdige Böden (§ 12 Abs. 1 Satz c Landesbodenschutzgesetz) wurden im Gebiet der StädteRegion Aachen noch nicht ausgewiesen. In der Regel gelten Böden als besonders schutzwürdig, die eine Bodenwertzahl > 75 (nach Karten der Bodenschätzung DKK5) aufweisen.
Im Bebauungsplangebiet befinden sich überwiegend sehr leistungsfähige Ackerböden mit einer durchschnittlichen Bodenzahl von mehr als 75 (bester deutscher Boden hat eine Bodenzahl von 100). Im Abwägungsprozess zur Aufstellung des Bebauungsplans ist daher zu überprüfen,
- wie erheblich der Eingriff für den Boden ist und
- wie die nachteilige Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden vermieden oder verringert werden kann und
- ob und welcher Ausgleich für den Eingriff in das Schutzgut Boden erforderlich wird.

Es werden Anregungen mit der Bitte der Überprüfung gegeben, welche der folgenden Punkte im Bebauungsplan umgesetzt werden könnten bzw. die Gründe darzustellen, weshalb die Punkte nicht umgesetzt werden können:

Zu Vermeidung und Verringerung der nachteiligen Beeinträchtigungen:

- Dachbegrünungen: je nach Mächtigkeit und Eigenschaften kann eine Dachbegrünung in geringem Umfang Bodenfunktionen ersetzen. Wasser wird gespeichert und Biomasse produziert, wodurch die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen im Naturhaushalt gemindert wird.
- Flächensparendes Bauen: Die Bodeninanspruchnahme kann insgesamt gemindert werden, sodass die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen vermieden werden.
- Der Oberboden- und Mutterbodenschutz ist im § 202 BauGB verankert und mit der DIN 18915 werden genaue Anweisungen zum Umgang gegeben. Dennoch wird Oberboden in der Praxis unsachgemäß zwischengelagert und oft auch unsachgemäß wiedereingebaut. Die sachgerechte Zwischenlagerung und der sachgerechte Wiedereinbau des Oberbodens, der im Bebauungsplangebiet aus leistungsfähigem Ackerboden besteht, sind deshalb bei der Planung zu berücksichtigen und durch Überwachungsmaßnahmen zu überprüfen.

Zum Ausgleich der nachteiligen Beeinträchtigungen wird aufgeführt:

Diejenigen Bodenfunktionen, die durch den Eingriff beeinträchtig werden, sollten durch geeignete bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Dies können sein:

- Entsiegelung an anderer Stelle im Stadtgebiet: Nach Rückbau und Beseitigung der Schadverdichtung ist eine 1 bis 2 m mächtige Rekultivierungsschicht aufzubringen.
- Rekultivierung von aufgegebenen Abbaustätten und Altablagerungen an anderer Stelle im Stadtgebiet durch Auftrag einer Rekultivierungsschicht aus Oberboden.
- Überdecken von baulichen Anlagen, deren Beseitigung unverhältnismäßig wäre (zum Beispiel aufgegebene Straßen, ehemalige Garagenhöfe im Stadtgebiet).
- Aufbringen von Oberbodenmaterial zum Erosionsausgleich oder zur Verbesserung von Böden mit geringer Funktionserfüllung.

Gerade im vorliegenden Fall - vorhandener leistungsstarker Ackerboden in großer Menge - bietet sich der Ausgleich durch sachgemäßen Einbau an geeigneter Stelle als Kompensationsmaßnahme an.

zu 1.2 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Altlasten:

Der Hinweis, dass im Plangebiet keine Altlasten vorhanden sind, ist im Bebauungsplan aufgenommen.

Bodenschutz:

Im Umweltbericht wird das Schutzgut Boden bewertet. Gemäß der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes NRW, Blatt L 5102 Geilenkirchen und Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden befindet sich im Plangebiet Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um schluffige Lehmböden. Die Böden haben eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine hohe nutzbare Wasserkapazität, eine mittlere Wasserdurchlässigkeit und sehr hohen Ertrag. Die Bodenwertzahl liegt bei 70 - 90. Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit. Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Schutz des Bodens festgesetzt.

1.3 Natur und Landschaft

Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes bestehen aus landschaftspflegerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Die aus dem Bebauungsplan resultierenden Bebauungen stellen gemäß §14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Aus landschaftspflegerischer Sicht kann dem Bebauungsplan daher nur zugestimmt werden, wenn als Ausgleich für die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entsprechende Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden.

Zur genaueren Beurteilung der durch die geplanten Baumaßnahmen zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft und zur Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen ist mir ein Landschaftspflegerischer Begleitplan vorzulegen (§15 BNatSchG). Insbesondere muss dieses Gutachten enthalten:

a) die Darstellung und Bewertung der ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten unter besonderer Hervorhebung wertvoller Biotope und

b) die Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf der Eingriffe und

c) die Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf der Maßnahmen zur Verminderung zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen

Außerdem ist nicht auszuschließen, dass das Plangebiet Tierarten einen Lebensraum bietet, die unter den besonderen bzw. strengen Schutz des BNatSchG fallen. Gemäß § 44 BNatSchG sind sämtliche Handlungen verboten, die zu einer Beeinträchtigung der besonders und streng geschützten Arten führen können. Die Realisierung des Bauvorhabens könnte möglicherweise zu einer solchen Beeinträchtigung führen.

Diese artenschutzrechtlichen Belange sind durch einen Fachgutachter zu prüfen. Sollte der Gutachter zu dem Ergebnis kommen, dass artenschutzrechtliche Konflikte möglich sind, ist für die betreffende Art eine vertiefende Art-für-Art Betrachtung erforderlich. Das Ergebnis der Untersuchung ist der unteren Landschaftsbehörde der StädteRegion Aachen zur Prüfung vorzulegen.

zu 1.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wie folgt berücksichtigt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde der Landschaftspflegerische Fachbeitrag vom “Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Beuster“ erarbeitet, in dem detailliert Maßnahmen dargestellt werden, die die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgleichen bzw. in sonstiger Weise kompensieren werden.

Die geplante Entwicklung des Wohngebietes kommt dem anhaltenden Bedarf an Wohnbauland nach. Durch die geplante bauliche Entwicklung wird das Plangebiet vollständig überprägt. Der entstehende Eingriff in den Naturhaushalt wurde nach der Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 im Büro Froelich + Sporbeck, bestimmt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken und die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraum-typischen Gehölzarten ausgeglichen. Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet. Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Eingriff vollständig ausgeglichen.

Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde durch den Dipl.-Biol. Sven Kreutz eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Plangebiet konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden. In der angrenzenden Obstwiese wurde ein Steinkauzrevier festgestellt, zu dessen Schutz während der gesamten Bauphase entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun im Bebauungsplan festgesetzt wird. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert (Verpflichtung des Erschließungsträgers wird in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen).

2. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Schreiben vom 18.12.2014 und Mail vom 27.02.2015

2.1. Schreiben vom 18.12.2014

Es wird mitgeteilt, dass eine endgültige Stellungnahme zu o.g. Bauleitplanung nicht möglich ist, das die verkehrsgutachterliche Stellungnahme nicht vorliegt. Es wird darauf hingewiesen, dass die benachbarten Knotenpunkte mit der L 259, die eine sehr starke verkehrliche Bedeutung für die Stadt Herzogenrath haben, im Verkehrsgutachten zu berücksichtigen sind und dass eventuell negative Einflüsse und damit verbundene Umbauten/Ertüchtigungen an diesen Knoten zu Lasten der Stadt Herzogenrath gehen.

Aus dem Bebauungsplan heraus bestehen gegenüber der Straßenbauverwaltung keine rechtlichen Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz durch Verkehrslärm der L 259, auch künftig nicht. Dabei wird auch darauf hingewiesen, dass bei Hochbauten mit Lärmreflexionen zu rechnen ist. Auch hier gehen eventuell notwendige Maßnahmen zu Lasten der Stadt Herzogenrath.

Weiterhin wird vorgebracht, dass auch künftig keine Ansprüche in Bezug auf Lärmsanierung gegenüber dem Landesbetrieb geltend gemacht werden können.

Sollte die schalltechnische Untersuchung zu dem Schluss kommen, dass eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall hergestellt werden muss, sind weder der Baumbestand noch die Entwässerungseinrichtung (Graben/Mulde) des Landesbetriebes in Mitleidenschaft zu ziehen. Unterhaltungsarbeiten an der Fahrbahn oder deren Bestandteile sind keinesfalls zu behindern oder zu erschweren. Fremdwässer, auch von Lärmschutz-wällen o.ä. sind nicht der Entwässerungseinrichtung der L 259 zuzuleiten.

Im Bebauungsplan ist zeichnerisch und/oder textlich auf die Verkehrsemissionen (Staub, Lärm, Abgase, Sprühfahnen und Spritzwasser bei Nässe) der angrenzenden oder in der Nähe liegenden Straßen hinzuweisen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 24 BauGB). Notwendige Schutzmaßnahmen gehen allein zu Lasten der Kommunen/der Vorhabenträger und nicht zu Lasten der Straßenbauverwaltung.

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der zeichnerischen Darstellung erkennbaren Bäume im Einmündungsbereich L 259/ „Planstraße" sehr wahrscheinlich im Sichtdreieck liegen. Im Bereich der Anbindung an die L 259 ist durch entsprechende Regelungen sicherzustellen, dass die Sichtfelder entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen -RAL- Abschnitt 6.6 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Bereich der Einmündung dauerhaft von Bewuchs und Baukörpern freigehalten werden.
Diese Aussage gilt selbstverständlich auch für evtl. Lärmschutzmaßnahmen, Ausgleichsflächen, Einfriedungen usw. Die Stadt Herzogenrath hat dafür, Sorge zu tragen, dass die Sichtdreiecke erhalten bleiben.

2.2. Mail vom 27.02.2015

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung die 'Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation', die von IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Eschweiler, arbeitet wurde, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zugesandt.

Es wird erneut auf die Bedeutsamkeit der benachbarten Knoten der L 259 hingewiesen und dass diese im Gutachten berücksichtigt werden sollten. Selbstverständlich sei in einem solchen Gutachten die Sicherheits- und Leistungsfähigkeit zu untersuchen, wobei auch Prognosewerte, deren Berücksichtigung das Verkehrsministerium per Erlass fordert (derzeit ist das Prognosejahr 2030 für klassifizierte Straßen für eine Beurteilung zu betrachten), der L 259 und der benachbarten Knoten L 231 / L 259 sowie L 232 / L 259 in die verkehrliche Begutachtung mit einzubeziehen sind.

Bezogen auf die Aussage im Gutachten, dass aufgrund der umliegenden Netzstrukturen gutachterlich angenommen wird, dass 30% der Verkehre das neue Wohngebiet über die L 259 anfahren und verlassen werden und sich dort zu gleichen Teilen aufteilen werden, wird mitgeteilt, dass sich somit generell eine neue Anbindung an die L 259 generell erübrigt. Dies wird damit begründet, dass laut gutachterlicher Stellungnahme 2/3 der Ziel- und Quellverkehre über städtische Straßen abgewickelt werden. Zudem wird vorgebracht, dass es ein positiver Nebeneffekt wäre, dass entlang der L 259 eine durchgehende Lärmschutzeinrichtung aufgebaut werden kann und keinerlei straßenbauliche Ertüchtigungen in der L 259 erfolgen müssen. Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß gültiger Richtlinien neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werden.
Es wird vorgebracht, dass es scheint, dass der Knoten L 232 / L 259, der immerhin eine direkte Verbindung zur Autobahnanschlussstelle bildet, trotz der starken Knotenpunktbelastung nicht auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit geprüft worden ist. Es wird darauf hingewiesen, dass auch der Knoten L 231 / L 259 weltlich des Baugebietes eine überörtliche Nord-Süd-Verbindung ist, die keine weiteren Leistungsfähigkeits- und Sicherheitseinbußen hinnehmen kann.

zu 2. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wie folgt berücksichtigt.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes ist auch die Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 entfallen. Nach Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW entfällt somit auch eine weitere Bewertung der benachbarten Knoten L 231 / L 259 und L 232 / L 259.
Die aufgrund der städtebaulichen Überarbeitung, in der der Anschluss an die L 259 weggefallen ist, wurde die verkehrliche Untersuchung erneut überarbeitet. Sie hat zum Ergebnis, dass der Knotenpunkt L 259 / Haus-Heyden-Straße mit den zusätzlich hier erwarteten Verkehren unkritisch sein wird.
Die Untersuchung des Banker Tunnels hat ergeben, dass er von insgesamt 90 Kfz/Tag mehr durchfahren werden wird. Hiermit ergeben sich keine nennenswerten Veränderungen, sodass auch künftig eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist.

In der Gutachterlichen Stellungnahme wird dargestellt, dass der Knoten Finkenstraße/ Bankerfeldstraße die Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in seiner heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln kann und dass aufgrund der Übersichtlichkeit keine sicherheitstechnischen Probleme zu erwarten sind. Es wird darüber hinaus festgestellt, dass die heutige Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann.

3. Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 19.12.2014

Es werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Versorgung des neuen Baugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets einer Prüfung durch die Telekom vorbehalten ist.

Zum Zweck der Koordinierung bittet die Telekom um Mitteilung, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebietes stattfinden werden.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei positivem Ergebnis der Prüfung aus wirtschaftlichen Gründen eine unterirdische Versorgung des Neubaugebietes durch die Telekom Deutschland GmbH nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich ist. Daher wird beantragt, sicherzustellen, dass

- für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist,
- gemäß § 9 (1) Ziffer 21 BauGB auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom Deutschland GmbH als zu belastende Fläche festzusetzen ist,
- eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt, so wie dies ausdrücklich im Telekommunikationsgesetz § 68 Abs. 3 beschrieben sieht,
- die geplanten Verkehrswege in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden,
- dem Vorhabenträger auferlegt wird, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstellt.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass zur Abstimmung der Bauweise und für die rechtzeitige Bereitstellung der Telekommunikationsdienstleistungen sowie zur Koordinierung mit Straßenbau- bzw. Erschließungsmaßnahmen der anderen Versorger es dringend erforderlich ist, dass sich rechtzeitig, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, mit der Telekom in Verbindung gesetzt wird.

zu 3. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme wurde an den Vorhabenträger weiter geleitet. Eine Abstimmung wird im Rahmen der Erschließungsplanung erfolgen.

4. LVR-Dezernat Finanz- und Immobilienmanagement, Schreiben vom 22.12.2014

Es werden keine Bedenken oder Hinweise vorgebracht.

5. Bezirksregierung Arnsberg, Abt. Bergbau und Energie in NRW, Schreiben vom 20.01.2015

Zum Verfahren werden aus bergbehördlicher Sicht folgende Hinweise gegeben.

Die Bebauungsplanfläche liegt über auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Neulaurweg" im Eigentum der EBV Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Myhler Straße 83 in 41836 Hückelhoven.

Auch heute noch einwirkungsrelevanter tages/-oberflächennaher Altbergbau ist in den hier vorliegenden Unterlagen im Bebauungsplanbereich nicht dokumentiert:

Es wird empfohlen, zur Frage zukünftiger bergbaulicher Planungen sowie erforderlicher Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen bezüglich altbergbaulicher Einwirkungen auch die o. g. Feldeseigentümerin um Stellungnahme zu bitten.

Ferner wird der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass der Planbereich über dem Feld der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken „Rheinland“ liegt. Inhaberin der Erlaubnis ist die Wintershall Holding GmbH in Kassel. Diese Erlaubnis gewährt das befristete Recht zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Kohlenwasserstoffe" innerhalb der festgelegten Feldesgrenzen. Unter dem „Aufsuchen" versteht man Tätigkeiten zur Feststellung (Untersuchung) des Vorhandenseins und der Ausdehnung eines Bodenschatzes. Eine Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken dient lediglich dem Konkurrenzschutz und klärt in Form einer Lizenz nur grundsätzlich, welcher Unternehmer in diesem Gebiet Anträge auf Durchführung konkreter Aufsuchungsmaßnahmen stellen darf. Eine erteilte Erlaubnis gestattet noch keinerlei konkrete Maßnahmen, wie z. B. Untersuchungsbohrungen, sodass Umweltauswirkungen in diesem Stadium allein aufgrund einer Erlaubnis nicht hervorgerufen werden können. Konkrete Aufsuchungsmaßnahmen wären erst nach weiteren Genehmigungsverfahren, den Betriebsplanzulassungsverfahren, erlaubt, die ganz konkret das „Ob“ und „Wie“ regeln. Vor einer Genehmigungsentscheidung erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorschriften eine Beteiligung von ggf. betroffenen Privaten, Kommunen und Behörden. Des Weiteren werden ausführlich und gründlich alle öffentlichen Belange - insbesondere auch die des Gewässerschutzes - geprüft, gegebenenfalls in einem separaten wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren.

Es wird aufgeführt, das östlich des Planungsgebietes die im hiesigen Kataster nachrichtlich aufgenommene Alta lagerung “Halde Wilsberg; BAV-Kat-Nr.: 5102 - A - 007" liegt. Für diese Verdachtsfläche wurde durch die Bergbehörde ein Abschlussbetriebsplanverfahren durchgeführt, an dem auch die Stadt Herzogenrath beteiligt war. Die Bergaufsicht endete in diesem Bereich im März 1995. Nach Aktenlage wurde außerdem vorlaufend zum Abschlussbetriebsplan ein Bebauungsplanverfahren (BP II/34) durch die Stadt Herzogenrath eingeleitet, dass die Halde Wilsberg einbezog. In diesem Rahmen wurde u.a. bereits auch eine Altlastengefährdungsabschätzung durchgeführt. Insofern wird davon ausgegangen, dass der Stadt Herzogenrath alle umweltrelevanten Gegebenheiten aufgrund der ehemaligen bergbaulichen Tätigkeiten in dem betreffenden Bereich einschließlich evt. Auswirkungen auf Umgebungsbereiche bekannt sind.

zu 5. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Positivkarte weist das gesamte Plangebiet als Fläche ohne Restriktionen in Hinsicht auf tages- und oberflächennahen Altbergbau aus. Laut Stellungnahme der Städteregion Aachen sind keine Altlastenverdachtsflächen bekannt.

6. Bezirksregierung Köln, Schreiben vom 06.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

7. Geologischer Dienst NRW, Schreiben vom 17.12.2014

Es werden zu beachtende Hinweise vorgebracht.

Erdbebengefährdung

Gemäß der Technischen Baubestimmungen des Landes NRW ist bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten die DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbeben-

gebieten" zu berücksichtigen. Die Gemarkung Kohlscheid der Stadt Herzogenrath ist der Erdbebenzone 3 in geologischer Untergrundklasse R zuzuordnen.

Vorgabe des erforderlichen Umfanges und Detaillierungsgrades der Umweltprüfung nach Q 2 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit 4 (1) BauGB für die Schutzgüter Boden und Wasser:

7.1 Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Boden

Die betroffenen Böden und deren Bodenschutzstufen und Bodenfunktionen sind zu benennen. Bodenbezogene abiotische Ausgleichsmaßnahmen sind empfehlenswert.

7.2 Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Wasser

Für den Untersuchungsraum sind u.a. die Bereiche Grundwasser und Oberflächenwasser einschließlich der Sickerwasserdynamik zu beschreiben.
Zu bewerten ist die Schutzbedürftigkeit / Schutzfähigkeit des Schutzgutes Wasser bzw. die Grundwasserverschmutzungsempfindlichkeit (Schutzfunktion der grundwasserüberdeckenden Schichten). Dabei spielen der Grundwasserflurabstand, die Sickerwasserrate und die Mächtigkeit (Boden-)Substrat als Filterschicht für das Sickerwasser eine Rolle.
Beim Eingriff in den Untergrund ist der hydrogeologische Aufbau zu beschreiben.

7.3 Wechselwirkungen und Maßnahmen für die Schutzziele zwischen den Schutzgütern Boden / Wasser / Klima

Bei der Bodeninanspruchnahme sowie bei Ausgleichsmaßnahmen sollte die Klimafunktion des betroffenen Bodens mit berücksichtigt werden, wobei drei wesentliche Schutzziele in den Vordergrund treten. In diesem Zusammenhang wird auf die Jahres-Publikation des Umweltbundesamtes 2013: ‚Bodenschutz und Klimawandel' und die entsprechende Homepage des Umweltbundesamtes verwiesen.

zu 7. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Allgemein wird wie folgt Stellung genommen.

Erdbebengefährdung

Gemäß der Technischen Baubestimmungen des Landes NRW ist bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten die DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten" zu berücksichtigen. Die Gemarkung Kohlscheid ist der Erdbebenzone 3 in geologischer Untergrundklasse R zuzuordnen. Der entsprechende Hinweis wird im Bebauungsplan gegeben.

zu 7.1 Schutzgut Boden

Im Umweltbericht wird das Schutzgut Boden bewertet. Gemäß der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes NRW, Blatt L 5102 Geilenkirchen und Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden befindet sich im Plangebiet Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um schluffige Lehmböden. Die Böden haben eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine hohe nutzbare Wasserkapazität, eine mittlere Wasserdurchlässigkeit und sehr hohen Ertrag. Die Bodenwertzahl liegt bei 70 - 90. Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit. Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Schutz des Bodens festgesetzt.

zu 7.2 Schutzgut Wasser

Das Bodengutachten macht Aussagen zum Bodenaufbau. Im Umweltbericht wird das Schutzgut Wasser bewertet. Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Das

zusammenhängende, unbeeinflusste Grundwasser liegt gemäß dem Geotechnischen Bericht der Kramm Ingenieure GmbH & Co.KG rund 7,5 m unter Flur. Aufgrund des relativ schnell in der Tiefe folgenden „Reuvertons“ als wassersperrende Schicht (Grundwasserstauer) handelt es sich um ein nur gering mächtiges Grundwasservorkommen, das aus versickerndem Niederschlagswasser gespeist wird und so jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen ist.
Eine gezielte Versickerung größerer Wassermengen wie Dachwasser ist wegen der insgesamt zu geringen Bodendurchlässigkeiten der oberflächennahen Bodenschichten nicht möglich. Grundsätzlich möglich ist eine gezielte Versickerung von kleineren versiegelten Flächen wie Terrassen, Haus- und PKW-Garagenzugängen/-zufahrten. Eine ungezielte Versickerung (z.B. Dränpflaster) ist in den oberflächennahen Bodenschichten möglich.

zu 7.3 Wechselwirkungen und Maßnahmen für die Schutzziele zwischen den Schutzgütern Boden / Wasser / Klima

Wechselwirkungen der Schutzgüter: Im Rahmen der Umweltprüfung wurden neben den einzelnen Schutzgütern auch die Wechselwirkungen zwischen diesen berücksichtigt. Die o.g. Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft / Klima sowie Kultur- und Sachgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Im vorliegenden Fall bestehen keine speziellen Wechselwirkungen, die über das zu den einzelnen Schutzgütern Geschriebene hinausgehen.

8. Gemeente Kerkrade, Schreiben vom 13.01.2015 und 03.09.2015

Bei dem Schreiben vom 03.09.2015 handelt es sich um die deutsche Übersetzung der Stellungnahme vom 13.01.2015. Die Stadt Kerkrade äußert Bedenken gegen den Bebauungsplan. Sie beurteilt den vorliegenden Bebauungsplan im Zusammenhang mit den Bebauungsplänen der Stadt Aachen in Richterich und Horbach. Hierzu gab es bereits eine Stellungnahme an die Stadt Aachen. Alle Bebauungspläne bilden insgesamt einen massiven Eingriff in den Pferdelandpark. Die wertvolle großräumige Agrarlandschaft mit dem Weißen Weg ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für Bürgerinnen und Bürger in unmittelbarer Umgebung. So auch für die Einwohner der Stadt Kerkrade. Der Pferdelandpark ist in der Sturkturvision Kerkrade 2010-2020 vorgemerkt. Aktuell versucht Kerkrade einen zusätzlichen Zugang zum Pferdelandpark von Kerkrade West aus zu errichten.
Die Stadt Kerkrade bittet auch darum, dass neue Bebauungspläne in Grenznähe in euregionaler Zusammenarbeit begutachtet werden. Die Städteregion Parkstadt Limburg und die Stadt Kerkrade haben die Aufgabe, auf Grund des Bevölkerungsrückgangs die Anzahl der Wohnungen zu verringern. Regional werden bis 2020 etwa 3.750 Wohnungen entfallen müssen, in Kerkrade sind es allein 1.490 Wohnungen. In diesem Sinne ist der Neubau von Wohnungen in direkter Nähe nicht nachvollziehbar.

zu 8. Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Es wird wie folgt Stellung genommen.
Bei dem Bebauungsplanentwurf handelt es sich lediglich um eine Erweiterung des Baugebietes Finkenstraße um etwa 45 Einfamilienhäuser. Der Flächennutzungsplan stellte diese Fläche bereits 1999 als Wohnbaufläche dar. Somit war bei den Planungen zum Pferdelandpark die Absicht, hier eine Arrondierung der Wohnbebauung vorzunehmen, bereits bekannt. Um ein einheitliches Erscheinungsbild und einen gestalterisch hochwertigen Übergang zur freien Landschaft unter Wahrung des Landschaftsbildes zu erhalten, setzt der Bebauungsplan eine Firstrichtung parallel zur Erschließungsstraße und die Eingrünung zur freien Landschaft fest. Die Bedenken zur Bebauung der weiträumigen Planungen in Aachen können nachvollzogen werden, sind jedoch nicht mit der Erweiterungsmaßnahme der Finkenstraße in Zusammenhang zu bringen. Gerade die Erschließungsfrage bedarf bei der Großbaumaßnahme der Stadt Aachen einer ausführlichen Betrachtung und wird auch seitens der Stadt Herzogenrath kritisch gesehen.
Aufgrund des für die Stadt Herzogenrath wirtschaftlich bedeutsamen Standortes TPH, der Nähe zum Oberzentrum Aachen sowie dem neuen Campus, gewinnt der Wohnstandort Kohlscheid weiter an Bedeutung und die Nachfrage nach Bauland wird weiterhin ansteigen. Ein wichtiges städtebauliches Ziel in Kohlscheid ist daher die Schaffung neuer Wohnungen.

9. Wasserverband Eifel-Rur, Schreiben vom 28.01.2015

Gegen die Planung werden keine Bedenken vorgebracht.

Voraussetzung ist, dass für die Erweiterung der Finkenstraße ein Regenrückhaltebecken mit einem Volumen von 550 m^3 und einer Weiterleitungsmenge von 5 l/s, bei einer angeschlossenen versiegelten Fläche von rund einem Hektar, vorgesehen ist. Sowohl die Weiterleitung als auch der Abschlag des Beckens soll an den Mischwasserkanal in der Bankerfeldstraße angeschlossen werden.

zu 9. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bedingungen werden eingehalten.

Die Regenwasserrückhaltung wird derzeit zwischen dem Ingenieurbüro Herbst, dem Wasserverband Eifel-Rur, der StädteRegion Aachen und dem Fachbereich 4.2, Hoch- und Tiefbau, abgestimmt.

10. Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst,
Schreiben vom 15.01.2015

Es wird mitgeteilt, dass Luftbilder aus den Jahren 1939 - 1945 und andere historische Unterlagen Hinweise auf vermehrte Kampfhandlungen im beantragten Bereich geben. Es wird eine Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel empfohlen.

zu 10. Stellungnahme der Verwaltung

Der Empfehlung wird gefolgt.

Die Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel wird im weiteren Verfahren durchgeführt und deren Ergebnis im Bebauungsplan berücksichtigt. Die Untersuchung ist in Auftrag gegeben, kann jedoch erst nach der Ernte im September/Oktober 2015 stattfinden.

11. EBV GmbH, Schreiben vom 11.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

12. Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Mail vom 16.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

13. STAWAG, Schreiben (Mail) vom 10.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

14. PLEdoc GmbH, Schreiben vom 15.12.20014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

15. ASEAG, Schreiben (Mail) vom 11.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

16. Unitymedia NRW GmbH, Schreiben vom 13.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Es wird erwähnt, dass das grundsätzliche Interesse besteht, das glasfaserbasierte Kabelnetz in Neubaugebieten zu erweitern und damit einen Beitrag zur Sicherung der Breitbandversorgung zu leisten.

zu 16. Stellungnahme der Verwaltung

Das Interesse, den Ausbaus des glasfaserbasierten Kabelnetzes in Neubaugebieten zu erweitern, wurde an den Erschließungsträger weiter geleitet.

17. enwor GmbH, Schreiben vom 06.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Für erforderliche neue Trafostation, die etwa 6 x 4 m Fläche benötigt, werden zwei Standortvorschläge gemacht.

zu 17. Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweise wird zur Kenntnis genommen.

Der Standort der Trafostation wird mit der enwor GmbH abgestimmt und im Bebauungsplan festgesetzt. Die zugesandten Bestandspläne wurden an die Erschließungsträger zur Beachtung weitergeleitet.

18. Landwirtschaftskammer NRW, Schreiben vom 07.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass hohe laubabwerfende Bäume als Randbepflanzung die Qualität landwirtschaftlicher Kulturen, insbesondere Blattfrüchte und Gemüsekulturen, beeinträchtigen können. Daher ist bei der Gehölzauswahl entsprechend Sorgfalt vorzusehen. Der Gehölzbewuchs sollte 3 m Höhe nicht überschreiten.

zu 18. Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Festsetzungen zur Anpflanzung von Hecken erfolgen im Rahmen der grünordnerischen Festsetzungen. Der Hinweis, dass der Gehölzbewuchs 3 m Höhe nicht überschreiten sollte, wird berücksichtigt.

19. Deutsche Bahn, AG, Schreiben vom 17.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

20. IHK Aachen, Schreiben vom 14.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

21. EHDV Aachen-Düren-Köln e.V.¸ Schreiben vom 15.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

22. Medicom AG Kabelservice, Schreiben vom 10.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

23. Westnetz, Schreiben vom 08.12.2014

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

II. Öffentlichkeit

Bürgerversammlung am 03.12.2014

---

24. Niederschrift der Bürgerversammlung vom 03.12.2014

24.1

Es werden die Bedenken vorgetragen, dass bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit Abkürzungs- und Schleichverkehren über die heutige verkehrsberuhigte Finkenstraße zu rechnen ist, die mögliche Staus auf der Roermonder Straße umfahren möchten.

zu 24.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken sind überholt.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes wird die erweiterte Finkenstraße nicht mehr an die L 259 angeschlossen. Die Möglichkeit, die Finkenstraße als Abkürzung zu nutzen, entfällt somit.

24.2

Es wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung der bestehenden Finkenstraße durch Baufahrzeuge eine erhebliche Belastung für die dortigen Anwohner bedeuten würde. Darüber hinaus sei, da die Finkenstraße nicht für Baufahrzeuge ausgelegt sei, mit Bauschäden zu rechnen, wenn die Baufahrzeuge die Finkenstraße nutzen.

zu 24.2 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, wonach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

24.3

Es wird vorgebracht, dass die Sicherheit der Schulwege auf der Amstelbachstraße und der Bankerfeldstraße nicht ausreichend ist.
Auf der Amstelbachstraße würden schon weit vor der Bushaltestelle keine Gehwege mehr vorhanden sein, sodass die Schulkinder hier auf der Straße gehen müssen.
Auf der Bankerfeldstraße werde vor dem Kindergarten selber oft nicht nur die Straße eng geparkt, sondern auch die Querungshilfe derart zugeparkt, dass sie für die Schulkinder nicht mehr sichtbar sei.

zu 24.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Grundsätzlich wird der Ausbau der neuen inneren Wohnstraßen als Mischfläche einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen.

In den Durchführungs- und Erschließungsvertrag, der zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger geschlossen wird, wird aufgenommen, dass der Investor das südliche Bankett zwischen dem Anschluss des neuen Geh- und Radweges an die L 259 bis

zur Bushaltestelle ‘Kohlscheid Bank Siedlung‘ zu ertüchtigen hat. So wird für die Schulkinder eine gefahrlose Zuwegung auch vom Wendehammer der neuen erweiterten Finkenstraße bis zur Bushaltestelle gewährleistet.

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist bereits heute als angespannt zu bezeichnen und würde mit der Erweiterung der Finkenstraße noch weiter verschärft. Im Zuge des anstehenden Neubaus der Kindertagesstätte wird nach der heutigen Ein-/Ausfahrt auf dem Grundstück ein neuer Vorfahrtsbereich geschaffen, der grundsätzlich dazu beiträgt, die unbefriedigende Bringer- und Holersituation an der Haus-Heyden-Straße zu entzerren. Trotzdem ist der vorhandene Verkehrsraum im Bereich vor der Kindertagesstätte insofern zu ertüchtigen, dass für die Bringer- und Holerverkehre mit Pkw baulich ausreichend Stellplätze vorgesehen werden. Daher muss ein Straßenraumentwurf erarbeitet werden, in dem ein entsprechend gearteter Vorfahrtsbereich für die Kindertagesstätte ausgebildet wird.
Die „Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ wäre somit durch einen entsprechenden Straßenraumentwurf der Haus-Heyden-Straßen für den Bereich vor der Kindertagesstätte zu ergänzen und mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Fachbereich 4 (Straßenbau) abzustimmen.
Sollte der geplante Umbau der Kindertagesstätte mit den dann vorhandenen Vorfahrten für Bringer und Holer auf dem eigenen Grundstück zu einem früheren Zeitpunkt oder aber zu einem ähnlichen Zeitpunkt fertig gestellt sein als die Erweiterung Finkenstraße, so sollte das Erfordernis eines Umbaus der Haus-Heyden-Straße in diesem Bereich nochmals überprüft werden.

24.4

Es wird angeregt, die neue Erschließungsstraße mittig zu teilen und jeweils mit einer Sackgasse zu versehen. Die neuen Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße verteilt.

zu 24.4 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregung wird nicht berücksichtigt.

In seiner Stellungnahme hat Straßen.NRW mitgeteilt, dass sich hier ein neuer Straßenanschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde und daher nur mit Anlage einer Linksabbiegespur auf der L 259 genehmigt werden würde. Für die Anlage dieser Linksabbiegespur müssten fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden, die jedoch nicht zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund kann das neue Wohngebiet nur über die bestehende Finkenstraße und weiter über die Bankerfeldstraße erschlossen werden.

24.5

Es wird angeregt, bei der Festsetzung der Dachneigung darauf zu achten, dass eine sinnvolle Anbringung von Solarkollektoren möglich ist.

zu 24.5 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Mit den Festsetzungen im Bebauungsplan sind bei Häusern mit Satteldach Solaranlagen in Richtung Süd-Westen und Süd-Osten möglich. Die festgesetzte Dachneigung von 35° - 45° bietet eine optimale Neigung für die Anlage von Sonnenkollektoren. Bei Flachdächern lassen die Festsetzungen der Gebäude-Gesamthöhen grundsätzlich eine solarthermische Nutzung zu; eine optimale Ausrichtung und Neigung bleibt dabei frei wählbar.

24.6

Es wird angefragt, ob die Stadt noch einen Minikreisel im Bereich Bankerfeldstraße/ Finkenstraße plant.

zu 24.6 Stellungnahme der Verwaltung

Die bestehende Anbindung der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße kann die zu erwartenden Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in ihrer heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln. Da der Einmündungsbereich übersichtlich ist und hier keine Sichtprobleme bestehen, sind keine sicherheitstechnischen Probleme zu erwarten. Die Anlage eines Minikreisels in diesem Kreuzungsbereich ist daher nicht erforderlich. Darüber hinaus ist nach Bebauung der südöstlichen Seite der Bankerfeldstraße mit Wohnhäusern die Fläche für einen Minikreisel nicht mehr gegeben.

24.7

Es wird daran erinnert, dass der im Zusammenhang mit der geplanten Neubebauung an der Bankerfeldstraße gegründeten Bürgerinitiative das Thema Verkehr, insbesondere die verkehrliche Situation vor dem Kindergarten auf der Bankerfeldstraße, ein sehr wichtiges Thema gewesen ist.
Es wird darauf hingewiesen, dass sich mit dem Bau der letzten neuen Häuser auf der Bankerfeldstraße bereits heute die Stellplatzsituation hier als sehr eng darstellt.

zu 24.7 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen.

Um für die Fahrzeuge der Bewohnerinnen und Bewohner in der erweiterten Finkenstraße genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Prüfung mindestens zwei private, unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden innerhalb der Planstraßen A und B straßenbegleitend öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt. Durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten werden sie planerisch sichergestellt.
Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen. In der vorhandenen Finkenstraße darf der 2. Stellplatz vor der Garage liegen. Es ist nicht davon auszugehen, dass weitere Fahrzeuge in der heutigen Finkenstraße parken werden.

24.8

Es wird darauf hingewiesen, dass die Sicherheit der Schulwege auf der Amstelbachstraße und der Bankerfeldstraße nicht befriedigend sei. Auf der Amstelbachstraße würden schon weit vor der Bushaltestelle keine Gehwege mehr vorhanden sein, sodass die Schulkinder hier auf der Straße gehen müssen. Auf der Bankerfeldstraße würde vor dem Kinderarten oft nicht nur die Straße eng geparkt, sondern auch die Querungshilfe werde derart zugeparkt, dass sie für die Schulkinder nicht mehr sichtbar sei.

zu 24.8 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Die Ausbauart der inneren Wohnstraßen als Mischflächen sollen einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen. Im Rahmen der Schulwegsicherung wird im Durchführungs- und Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger die Ertüchtigung des südlichen Banketts auf der Amstelbachstraße von der neuen Anbindung bis zur Haltestelle „Am Marienanger“ als Gehweg geregelt. Ebenfalls soll in diesem Bereich der Amstelbachstraße eine Querungshilfe eingerichtet werden.
Bezüglich der Schulwegsicherung auf der Bankerfeldstraße wird festgestellt, das sich mit dem Bau des neuen Kindergartens eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation hier einstellen werde (siehe auch Stellungnahme zu 24.7)

24.9
Es wird darauf verwiesen, dass das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ Schleichverkehre auf der Bankerfeldstraße erzeugen werde.

zu 24.9 Stellungnahme der Verwaltung

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit.
Darüber hinaus sind die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen, und die endgültige Entscheidung, das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ in dem heute vorgesehenen Umfang zu realisieren, liegt noch nicht vor.

24.10

Es wird darum gebeten, dass die Planung im Bereich des Überganges der Finkenstraße in die neue Straße den Anschluss des letzten nördlich liegenden Grundstückes an die Straße ermöglicht.

zu 24.10 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregung wird in der Planung berücksichtigt. Die Planung ermöglicht einen direkten Anschluss des Grundstückes an die neue Verkehrsfläche.

zu 24.11

Es wird darauf hingewiesen, dass die Baufahrzeuge nicht über den verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße, auf dem viele Kinder spielen, sondern nur über die Amstelbachstraße fahren dürfen.

zu 24.11 Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

24.12

Es wird darauf hingewiesen, dass der Pferdelandpark und der Weiße Weg in der Planung dahingehend berücksichtigt werden müssen, dass es für die vielen naherholungssuchenden Fußgänger und Radfahrer keine Beeinträchtigung gibt.

Ebenfalls sollte mit Blick auf die Amstelbachstraße als Teil des Weißen Weges ein Rad- und Gehweg dort beantragt werden.

zu 24.12 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath aus dem Jahr 1999 stellt für das gesamte Plangebiet „Wohnbaufläche“ dar. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Landschaftsplanes. Die Planung soll die Ziele des Flächennutzungsplanes umsetzen, die zum Zeitpunkt der Planung des Pferdelandparks bereits definiert waren. Es wird davon ausgegangen, dass das allgemeine Wohngebiet an dieser Stelle bei der Realisierung des Pferdelandparks berücksichtigt wurde.
Darüber hinaus wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes, insbesondere der Gestaltungsfestsetzungen, der Gestaltung des zukünftigen Ortsrandes und somit dem Einfügen in das Landschaftsbild Rechnung getragen.
Bezüglich der Beantragung eines Rad- und Gehweges auf der Amstelbachstraße wird festgestellt, dass das Anlegen eines Rad- und Gehweges auf einer Landesstraße im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW liegt und darüber hinaus nicht in diesem Bebauungsplan behandelt werden kann.

24.13

Es wird die Anregung gegeben, auf kleineren Grundstücken auch Häuser mit Flach-dächern zuzulassen, da diese größere Wohnfläche ermöglichen.

zu 24.13 Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregungen wird im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt.

Um den Wunsch der Bürgerschaft sowohl nach Satteldächern als auch nach Flachdächern nachzukommen, werden beide Dachformen durch die Festsetzungen ermöglicht.
Zum Ortsrand hin wird die süd-westlich orientierte Bebauung die vorhandene eingeschossige Hauszeile entlang der Finkenstraße in Höhe und Dachform fortführen. In der nord-östlichen Zeile sollen Flachdächer die gewünschte moderne Formsprache umsetzen und mit zwei Geschossen ohne Staffelgeschoss deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleiben.
Das Gegenüber von Häusern mit Flachdach und mit Satteldach in einem Straßenzug wird über die Festsetzung der Gesamthöhe und über Gestaltungsfestsetzungen geordnet.
In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, damit die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortgeführt wird. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt.
Ergänzt durch die Flachdach-, Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen sollen eine moderne Formsprache und das gewünschte Straßenbild umgesetzt werden. Durch die Höhenbeschränkung auf max. 6,5 m bei Häusern mit Flachdach, die somit deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung an der Finkenstraße bleibt, werden trotz der II-geschossigen Bauweise die Nachbarn in der Straße Am Marienanger weniger beeinträchtigt als bei den I-geschossigen Satteldachhäusern mit einer Höhe von bis zu 10,0 m.

24.14

Es wird darauf hingewiesen, dass sich Geschosshöhe und Dächer der neuen Bebauung an die vorhandenen umliegenden Häuser anpassen müssen.

zu 24.14 Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt (siehe auch Stellungnahme zu 24.13).

24.15

Es werden die Bedenken vorgetragen, dass die Finkenstraße als Schleichweg und Durchgangsstraße genutzt wird, um die Kreuzung Bankerfeldstraße/Amstelbachstraße zu meiden.

zu 24.15 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Da der städtebauliche Entwurf keine Anbindung der neuen Straße mehr an die Amstelbachstraße vorsieht, ergibt sich auch keine Möglichkeit für Schleich- oder Durchgangsverkehre.

24.16

Es wird die Anregung gemacht, die Hauptstraße ähnlich wie im Neubaugebiet Kämpchenstraße mittig zu teilen und jeweils 2 Sackgassen anzulegen. Die Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße aufgeteilt.

zu 24.16 Stellungnahme der Verwaltung

Der Anregungen wird nicht gefolgt.
Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.

24.17

Es werden die Bedenken vorgetragen, dass eine Teilung der Straße auch mehr Verkehr in der Straße Am Marienanger bedeutet.

zu 24.17 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden nicht geteilt.

Der städtebauliche Entwurf kann keine Teilung der neuen Erschließungsstraße vorsehen, da ein Anschluss an die L 259 nicht möglich ist (siehe auch Stellungnahme der Verwaltung zu 24.16). Mehrverkehre in der Straße Am Marienanger sind daher nicht zu erwarten.

24.18

Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die geplanten schmaleren Straßen zu eng und zu voll beparkt werden und somit Rettungsfahrzeugen ggf. nicht mehr ausreichend Platz bieten.

zu 24.18 Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken werden nicht geteilt.

Da die Straßen und der Wendehammer nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr bemessen und die Parkflächen gekennzeichnet werden, sind auch die schmalen Straßen für die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen nicht zu eng. Darüber hinaus wird auch die Feuerwehr im frühzeitigen Beteiligungsverfahren und der öffentlichen Auslegung beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Ebenso werden bei der Straßenplanung die Fahrbedürfnisse der Müllabfuhr berücksichtigt.

Im Rahmen der Abwägung weist die Verwaltung grundsätzlich darauf hin, dass der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath bereits zum Zeitpunkt des Baus der Wohnhäuser Finkenstraße 1-16 vor rund 15 Jahren auch die Fläche über den ersten Teil der Finkenstraße hinaus bis zur Amstelbachstraße als Wohnbaufläche darstellte. Die damaligen städtebaulichen Entwürfe sahen Grundstücke für etwa 60 Einfamilienhäuser, ebenfalls ohne verkehrlichen Anschluss an die Amstelbachstraße, vor.
Somit war schon beim Bezug der Häuser Finkenstraße 1-16 bekannt, dass die Finkenstraße verlängert werden würde, um weitere schon damals dringend benötigte Flächen für Einfamilienhäuser anzubieten zu können, und dass mit dieser Erweiterung auch mit zahlenmäßig überschaubarem Mehrverkehr auf der bestehenden Finkenstraße zu rechnen war. Lediglich der Zeitpunkt dieser Erweiterung war nicht festgelegt.
Die heutige städtebauliche Planung für etwa 45 Einfamilienhäuser bleibt noch deutlich unter der zunächst vorgesehenen Verdichtung.

25.

[redacted], Schreiben vom 15.12.2014

Die Unterzeichner des v.g. Schreibens tragen Bedenken und Hinweise vor.

Sie widersprechen der in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 28.08.2014 gemachten Behauptung, „dass das geplante Wohnbaugebiet zu keinen wesentlichen Verkehrsbelastungszunahmen im angrenzenden öffentlichen Straßennetz führen wird“. Zusammenfassend werden folgende Bedenken vorgebracht.

- Dargestellt werden ausschließlich Belastungswirkungen auf einen eingegrenzten Teil des angrenzenden Straßennetzes. Die Auswirkungen auf die direkt betroffenen Bereiche bleiben komplett unberücksichtigt.
- Es liegt die Vermutung nahe, dass die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Bereich des Banker Tunnels ohne Berücksichtigung von Verkehrsspitzen (z.B. im Berufsverkehr) gemacht wurden.
- Der Problembereich der Einmündung auf die Roermonder Straße (L 232) in Uersfeld wird nicht betrachtet.
- Die Auswirkungen der verkehrlichen Planungen bezüglich des „Richtericher Dell", deren Berücksichtigung noch in der Sitzung vom 08.04.2014 gefordert wurde, findet aktuell keine Erwähnung.
- Die im Sitzungsprotokoll vom 28.08.2014 angeführte Verteilung der zu erwartenden Verkehre aus dem neuen Wohngebiet durch Anschlüsse im Südosten und Nordwesten wird nicht stattfinden, da sich der Berufs- und Einkaufsverkehr auf den Südosten und damit die jetzt vorhandene Finkenstraße konzentrieren wird. Es ist bei einer Größe des Neubaugebiets von 45 Einheiten mit einer Vervierfachung des Verkehrs in diesem Bereich zu rechnen.
- Die Straßenoberfläche ist nicht für eine solche Zusatzbelastung ausgelegt. Zusätzlich mögliche finanzielle Belastungen der Anwohner z.B. durch Straßenbaubeiträge stellen eine wesentliche Belastung der Anwohner dar.
- Die Beibehaltung des jetzigen Charakters der Finkenstraße als Spielstraße ist bei einer solchen verkehrlichen Zusatzbelastung fraglich.
- Die Finkenstraße wird zu einer Durchfahrtstraße.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres Spielstraßen-charakters nicht als Erschließungsstraße genutzt werden kann.

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Straßen Bankerfeldstraße, Haus-Heyden-Straße, Amstelbachstraße, Forsterheiderstraße und Am Marienanger nach Beschilderung nicht mit einem Bauverkehr mit mehr als 9 t befahren werden dürfen.
- Die Unterzeichner unterbreiten ein Alternativkonzept zum städtebaulichen Entwurf (siehe Anlage 5), der im Wesentlichen die Teilung der neuen Erschließungsstraße vorsieht. Mit Anschluss sowohl an die Bankerfeldstraße als auch an die Amstelbachstraße sollen so die neuen Verkehre gerecht verteilt werden. Darüber hinaus sieht der Entwurf eine große Spielfläche mittig im Baugebiet vor.

zu 25. Stellungnahme der Verwaltung

Die Bedenken/Hinweise werden im Ganzen wie folgt beantwortet.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend dem Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Im Ergebnis bleibt die Erschließung über den heute vorhandenen Anbindungsbereich der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße auch nach der Erweiterung Finkenstraße und ohne Anschluss an die Amstelbachstraße leistungsfähig.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert, wobei bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.
Die bestehende Anbindung der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße kann die Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in der heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln.

Da im Einmündungsbereich keine Sichtprobleme bestehen und dieser übersichtlich ist, sind hier auch keine sicherheitstechnischen Probleme zu erwarten. Die Finkenstraße kann die zusätzlichen Verkehre aufgrund des bestehenden Ausbauzustandes problemlos aufnehmen.

Ebenfalls zeigen sich die Knotenpunkte Amstelbachstraße/Haus-Heyden-Straße und der Banker Tunnel dahingehend unkritisch, dass die Verkehre - auch zusammen mit den neuen Verkehren - abwickelbar sind. Den Banker Tunnel werden insgesamt 90 Kfz pro Tag zusätzlich durchfahren, die auch als zusätzliche Verkehre an dieser Stelle gut abwickelbar sind. Der Vermutung, dass die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Bereich des Banker Tunnels ohne Berücksichtigung von Verkehrsspitzen gemacht wurden, wird widersprochen. Wie bereits zuvor erwähnt, wurden bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt.

Bei der Roermonder Straße handelt es sich um die L 232, die eine Landesstraße ist. Die für die Landesstraße zuständige Behörde Straßen.NRW wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung um Stellungnahme gebeten. Da seitens Straßen.NRW keine Bedenken zu diesem Sachverhalt geäußert wurden, wird davon ausgegangen, dass es sich hier nicht um einen Problembereich handelt. In der Stellungnahme wird von ‚marginaler‘ Verkehrserzeugung im Neubaugebiet Finkenstraße gesprochen.

Der ‘Gutachterlichen Stellungnahme zur verkehrlichen Situation‘ wird entnommen, dass für die Spitzenstunde 12 Fahrten Quellverkehr aus dem Neubaugebiet ermittelt wurden (Uersfeld darf nur in 1 Richtung befahren werden). Von diesen 12 Fahrzeugen fahren ca. 60% (ca. 7 Fahrzeuge), Richtung Aachen. Die Hälfte hiervon, ca. 3-4 Fahrzeuge in der Spitzenstunde, würden Uersfeld passieren. Diese Zahl kann gemäß der Stellungnahme von Straßen.NRW ‚marginal‘ genannt werden.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

Bereits zum Zeitpunkt der Realisierung der bestehenden Finkenstraße war die heute vorgesehene Erweiterung ebenfalls als Sackgasse geplant und Straßenausbau, Straßenbreite und Kanalisierung der Finkenstraße wurden entsprechend für die Erweiterung und Aufnahme der neuen Verkehre aus dem Erweiterungsgebiet dimensioniert und ausgebaut.

Die Gestaltung der erweiterten Finkenstraße wird entsprechend der heutigen Finkenstraße als verkehrsberuhigter Bereich, der umgangssprachlich auch ‘Spielstraße‘ genannt wird, ausgebaut. Darüber hinaus wird ein ausreichend großer Spielplatz als städtebauliche und gestalterische Verbindung zwischen der Wohnbebauung in der bestehenden Finkenstraße und der in der verlängerten Finkenstraße angelegt.

Die Finkenstraße kann nicht als Durchfahrtstraße genutzt werden, da nunmehr keine Anbindung an die Amstelbachstraße mehr vorgesehen ist.

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

Das eingereichte Alternativkonzept kann nicht umgesetzt werden, da der überarbeitete städtebauliche Entwurf aus den in der Stellungnahme zu 24.16 genannten Gründen keine Anbindung mehr an die Amstelbachstraße, sondern nur an die Bankerfeldstraße vorsieht.

26.

[redacted]

Schreiben vom 15.12.2014

Grundsätzlich werden keine Einwendungen gegen die Erweiterung der Finkenstraße vorgebracht.
Es wird betont, dass in den letzten 13 Jahren die Vorzüge einer sehr ruhigen und persönlichen Wohnstraße genossen werden konnten, sich der Charakter der Wohnstraße jedoch nach der weiteren Bebauung bedauerlicherweise verändern wird.

Es wird die Sorge formuliert, dass mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen die jetzige Nutzung als Spielstraße nicht mehr möglich sein wird. Daher wird vorgeschlagen, dass die Erschließung der neuen Bebauung durch zwei Straßen erfolgt, eine mit Anschluss an die Amstelbachstraße und Sackgasse im mittigen neuen Wohngebiet (Vorschlag der Benennung: Meisenweg) und die andere als Verlängerung der heutigen Finkenstraße mit

Anschluss an die Bankerfeldstraße, ebenfalls mit Sackgasse im mittigen neuen Wohngebiet. Dies soll den Vorteil bieten, dass das Verkehrsaufkommen innerhalb der Straße deutlich reduziert wird, weil die Durchgangsverkehre von insgesamt ca. 60 Wohneinheiten (45 geplante neue und 12 bestehende alte) vollständig entfallen und nur noch die Verkehre der anliegenden ca. 30 Wohneinheiten das jeweilige Straßenstück belasten. Nur dadurch ist vielleicht wieder ein Spielstraßencharakter herzustellen.
Es wird vorgeschlagen, die geplante Spielfläche zwischen die beiden Sackgassen zu legen; gegebenenfalls kann auch die Spielfläche entfallen, wenn der Spielstraßencharakter beibehalten werden kann.

Es wird darum gebeten, das vorgelegte Verkehrsgutachten einer kritischen Würdigung zu unterziehen, da die errechneten Kfz-Fahrten pro Tag zu niedrig angesetzt erscheinen. Die Berechnung geht von 3,8 Wegen pro Wohneinheit aus, das bedeutet, dass jeder Erwachsene täglich einen Weg aus dem Wohngebiet heraus und einen Weg hinein macht. Das scheint jedoch eher unrealistisch, insbesondere im Hinblick auf die relativ weit entfernten Infrastruktureinrichtungen und die Hol- und Bringverkehre für den Nachwuchs. Inwieweit der statistische Durchschnitt der Wegehäufigkeit auch dem der Bewohnergruppe von jungen Familien in Randgebieten einer Stadt entspricht, sollte noch hinterfragt werden. Auch der Ansatz von 2,5 Einwohnern pro Wohneinheit erscheint als zu niedrig angesetzt. Er kann vielleicht für die Anfangsphase der Bebauung gelten, ist aber im bestehenden Teil der Finkenstraße von Anfang an etwas höher gewesen (2,6) und ist inzwischen auf 3,8 gestiegen. Auch dieser Ansatz sollte infrage gestellt werden. Erhöht man z.B. in der Berechnung des Verkehrsgutachtens die Einwohnerzahl pro Wohneinheit von 2,5 auf 3,5 und die Wegehäufigkeit von 3,8 auf 5,5, so ergibt sich das doppelte Verkehrsaufkommen von ca. 560 Kfz-Fahrten pro Tag, wenn alle anderen Parameter gleich bleiben.

Bezüglich des Baustellenverkehres wird darum gebeten, Sorge dafür zu tragen, dass der Baustellenverkehr nicht über den bestehenden Teil der Finkenstraße erfolgt.

zu 26. Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregungen werden berücksichtigt.

Der Mischflächen-Charakter der heutigen Finkenstraße, der umgangssprachlich ‚Spielstraße' genannt wird, wird auch für die Erweiterung der Finkenstraße übernommen und realisiert. Zusätzlich wird ein ausreichend großer Spielplatz als bindendes Raumglied zwischen dem alten und dem neuen Wohngebiet Finkenstraße angelegt.

Das eingereichte Alternativkonzept kann nicht umgesetzt werden, da der städtebauliche Entwurf keine Anbindung an die Amstelbachstraße, sondern nur an die Bankerfeldstraße vorsieht (siehe hierzu auch die Stellungnahme zu 24.16).

Den Ergebnissen der "Gutachterlichen Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als 'Verkehrsberuhigter Bereich' (umgangssprachlich auch „Spielstraße" genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert, wobei bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.
Die bestehende Anbindung der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße kann die Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in der heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln.

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit

entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.
Während der Herstellung der Erschließungsmaßnahmen für das Neubaugebiet sowie während der Bauzeit sind die hierfür notwendigen Schwerlastverkehre über die vorhandenen Zufahrtsstraßen zu ermöglichen. Im Rahmen einer vorher statt findenden Verkehrsschau wird unter anderem der heutige Straßenzustand umfassend dokumentiert. Mögliche Straßenschäden sind vom Verursacher im Anschluss der Bautätigkeiten wieder zu beheben.

27.
[redacted]
Schreiben vom 16.12.2014

Zum Bebauungsplan werden Anregungen, Bemerkungen und Vorschläge gemacht.

Verkehrslage Bebauungsplan
Es wird vorgebracht, dass die vorgesehene Straßenbreite von 7,5 m zu eng ist und zu wenig Raum für öffentliche Parkplätze lässt. Außerdem wird befürchtet, dass fehlende Parkplätze im neuen Wohngebiet die Parkplatzsituation in der Straße "Am Marienanger“ weiter anspannen wird, da sie keine Gehwege hat und dort selbst kaum öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen. Daher wird angeregt, dass alle Straßen mindestens 8,5 m breit gebaut werden und zusätzliche öffentliche Parkplätze mit einzuplanen sind.

Verkehrslage Umgebung
Es wird vorgetragen, dass der Bebauungsplan an die Finkenstraße (momentan als ausgeschilderte Spielstraße) und die Amstelbachstraße angebunden wird. Bezogen auf das Verkehrsgutachten von 2012 würde die Finkenstraße mit bis zu 200 Verkehrsfahrten am Tag mehr belastet werden (ausgenommen wird hier der zu erwartende Bauverkehr). Dadurch wäre die Finkenstraße definitiv nicht mehr als Spielstraße zu nutzen.
Die alternativ benannte Amstelbachstraße (L 259) ist nicht nur schmal, sondern u.a. mit Bus- und landwirtschaftlichem Verkehr stark befahren.

Darüber hinaus wird vorgetragen, dass die Amstelbachstraße ein Teil vom "Weißen Weg" (Pferdelandpark) und weiterhin (über-)regionale Radstraße ist. Die Amstelbachstraße hat bislang (mehrere Anträge wurden gestellt) keine Geh- oder Radwege. Die technische Qualität der Straße wird durchgehend als schlecht bewertet und das Befahren mit unbefestigtem Seitenstreifen wird als sehr gefährlich angesehen.
Es wird angemerkt, dass die Amstelbachstraße im Bereich der Kreuzung Haus-Heyden-Straße eine Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen hat und daher der Bauverkehr aus Richtung Kohlscheid verboten ist.

Um die Verkehrssicherheit im genannten Gebiet aufrecht zu erhalten, werden folgende Anregungen vorgebracht:

- Anlage von Gehwegen an der "Amstelbachstraße", mindestens bis zur Bushaltestelle, bevorzugt an beiden Seiten
- Verkehrsberuhigung der Finkenstraße. Dies sollte jedoch so gestaltet werden, dass die Straße Am Marienanger nicht als Schleichweg benutzt werden kann
- Es sollen weitere Maßnahmen erfolgen, um die Lage an der anliegenden Kita zu entschärfen. Dazu müsste auch eine Planung vorgelegt werden, da nur eine allgemeine Zusage des/der Investors/Investoren nicht ausreichend ist.

Es wird zu bedenken gegeben, dass sich die Stadt Herzogenrath als „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt in NRW“ präsentiert und damit dies auch in Zukunft gewährleistet werden kann, ist eine Planverbesserung unbedingt notwendig.

Es wird vorgetragen, dass ein unabhängiges Gutachten, z.B. im Auftrag der Stadt Herzogenrath, besser gewesen wäre, da die im Gutachten aufgestellten Auswirkungen auf die Amstelbachstraße als "äußerst marginal" bezeichnet werden. Dies entspricht nicht den Tatsachen. Fakt ist, dass die Amstelbachstraße keine oder kaum Gehwege hat (und zwar ab Ortseingang bis zum Bankerfeldstraße Tunnel). Dies wurde im Gutachten nicht bedacht.
Das Teilstück der Amstelbachstraße ab Banker Tunnel bis zur Roermonder Straße wird komplett außer Acht gelassen. Es ist aber zu erwarten, dass die Mehrheit der Fahrten in Richtung Roermonder Straße verlaufen wird. Laut Gutachten wird die Amstelbachstraße derzeit von 745 Fahrzeuge belastet (Verkehrsgutachten, Figur Seite 3). Laut Berechnung kämen zu dem in 2012 aufgestellten Gutachten mindestens 140 Fahrzeuge dazu. Dies wäre eine Zusatzbelastung von etwa 20%, die nicht als ‚äußerst marginal" gewertet werden kann.
Auch wird vorgetragen, dass die Berechnung des Zusatzverkehrs auf der Bankerfeldstraße nicht zu stimmen scheint, da im Gutachten eine Verteilung von 40% Richtung Kohlscheid und 60% Richtung Richterich angenommen wird, jedoch aus den Zahlen in der Tabelle auf Seite 3 eine Verteilung von 50% zu 50% erscheint.

Es wird weiter vorgetragen, dass dem Umwelt- und Planungsausschuss am 09.12.2014 ein Sachstandbericht zum Baugebiet "Richtericher Dell" vorlag, indem die Städte Aachen und Herzogenrath übereingekommen sind, in 2015 eine einmalige Zählung auf der Bankerfeldstraße durchzuführen. Es wird angeregt, die Ergebnisse dieser Zählung in ein aktuelles Verkehrsgutachten mit einzubeziehen.

Städtebaulicher Entwurf
Es wird vorgeschlagen, die Anzahl der Wohnhäuser zu verringern (z.B. maximal 32 Einheiten) und mit der Aufnahme von mindestens 4 verschiedenen Haustypen den Siedlungscharakter von Am Marienanger und der bestehenden Finkenstraße aufzunehmen.

Da das "Banker Feld" ein Teil des Naherholungsgebietes Pferdelandpark ist und eine geschlossene Bebauung zum Ortsrand vermieden werden soll, wird angeregt, zum Ortsrand hin weniger Wohnhäuser zu planen, um einen offenen Übergang zum "Banker Feld" zu erhalten.

Es wird vorgebracht, dass die vorgesehene Bebauung zu nah an die vorhandene Bebauung in der Straße Am Marienanger 1, 2, 3 und 3a heranrückt. Der Bebauungsplan sollte daher hier mehr Abstand zwischen neuer und vorhandener Bebauung vorsehen.

Klirnaschutz und Energiekonzept
Es wird vorgebracht, dass Aachen als "KlimaSchutzRegion" gilt und es hierzu im Juli 2013 eine Klimakonferenz in Herzogenrath gegeben hat. Im Sinne des Nachhaltigen Bauens wird die Erstellung und Umsetzung eines Energiekonzeptes, so wie im "Kooperationsvertrag für die Arbeit im Rat der Stadt Herzogenrath in der Legislaturperiode 2014 - 2020" beschrieben, angeregt. Hierbei soll zur Schonung von Energieressourcen bei neuen Baugebieten vorrangig die Nutzung regenerativer Energien angestrebt werden. Dazu sind im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren entsprechende Energieversorgungskonzepte zu erstellen.
Demnach wäre eine günstige Dachneigung und eine bessere Ausrichtung der Dächer Richtung Süden oder Süd-Westen sinnvoll und bei Reduzierung der Anzahl der Wohnhäusern auch möglich.

Natur, Umwelt und Umgebung
Da der Bebauungsplan an das "Naherholungsgebiet Pferdelandpark" grenzt, ist ein sorgfältiges Eingliedern in dieses Gebiet wünschenswert. Im Baugebiet und in der direkten näheren Umgebung gibt es eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten, die näher zu betrachten sind. Ein Natur -und Umweltgutachten (z.B. Nabu-Aachen-Land) ist erforderlich. In dieser Hinsicht wird auf einen Dachsbau in der Nähe der Amstelbachstraße hingewiesen. Weiterhin gibt es ein Vorkommen von Fledermäusen, Hornissen und Raubvögeln, sowie das mögliche Vorkommen von Siedlerkröten.

Zusammenfassend werden folgende Anregungen gemacht, die entsprechend in die Abwägung gehen.

1. Alle Straßen sind mindestens 8,5 m breit zu bauen und zusätzliche öffentliche Parkplätze sind ausreichend einzuplanen.
2. An der Amstelbachstraße sind mindestens bis zur Bushaltestelle, bevorzugt an beiden Seiten Gehwege zu bauen.
3. Die Verkehrsberuhigung der Finkenstraße soll so gestaltet werden, dass die Straße Am Marienanger nicht als Schleichweg benutzt werden kann.
4. Es sollen weitere Maßnahmen erfolgen, um die Lage an der anliegenden Kita zu entschärfen. Dazu muss eine Planung vorgelegt werden, da nur eine allgemeine Zusage des/der Investors/Investoren nicht ausreichend ist.
5. Die Ergebnisse der Verkehrszählung Bankerfeldstraße in 2015 sollen in ein aktuelles Verkehrsgutachten einbezogen werden.
6. Der weitere Verlauf der "Amstelbachstraße" soll in ein aktuelles Verkehrsgutachten einbezogen werden.
7. Der städtebauliche Entwurf soll mehr dem Siedlungscharakter angepasst werden (z.B. durch mehr Einzelhäuser).
8. Mindestens vier verschiedene Bautypen sind anzubieten. An der Seite vom "Banker Feld" sollten weniger Wohnhäuser geplant werden, um hier einen offenen Übergang zum Feld zu erreichen.
9. Der Abstand zur alten Bebauung sollte überall ausreichend sein, auch im Bereich der Straße Am Marienanger 1,2, 3 und 3a.
10. Es soll die Erstellung und Umsetzung eines Energiekonzeptes erfolgen.
11. Es ist ein Natur -und Umweltgutachten (z.B. Nabu-Aachen-Land) erforderlich.

zu 27. Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregungen, Hinweise und Bedenken werden teilweise berücksichtigt und wie folgt beantwortet.

Verkehrslage Bebauungsplan
Die Verbreiterung der östlichen kleinen Erschließungsschleife von geplant 7,5 m auf 8,5 m bringt keinen Gewinn an Stellplätzen, da auch bei 8,5 m Breite keine höhere Anzahl an Stellplätzen für Längsparker vorgesehen werden kann. Sie würde jedoch zu einer unnötigen zusätzlichen Versiegelung führen.

Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private ,unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten sichergestellt werden soll. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen.

Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

Verkehrslage der Umgebung
Die Ausbauart der inneren Wohnstraßen als Mischflächen sollen einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen. Im Rahmen der Schulwegsicherung wird im Durchführungs- und Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger die Ertüchtigung des südlichen Banketts auf der Amstelbachstraße von der neuen Anbindung bis zur Haltestelle „Am Marienanger“ als Gehweg vorgegeben und geregelt.

Beide neuen Straßen werden als verkehrsberuhigter Bereich (umgangssprachlich oft auch Spielstraße genannt) ausgebaut und im Plangebiet entsprechend festgesetzt. Darüber hinaus wird ein ausreichend großer Spielplatz als städtebauliche und gestalterische Verbindung zwischen der Wohnbebauung in der bestehenden Finkenstraße und der in der Verlängerung der Finkenstraße angelegt.

Im Zuge des Kindergartenneubaus auf der Bankerfeldstraße wird die verkehrliche Situation mit den genannten Sichtproblemen vor dem Kindergarten deutlich entschärft, da in diesem Zusammenhang die Anlage weiterer Stellplätzen auf dem Kindergartengelände einhergeht und so große Teile der Bring- und Holverkehre von der Straße auf das Grundstück selber verlagert werden.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Im Ergebnis bleibt die Erschließung über den heute vorhandenen Anbindungsbereich der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße auch nach der Erweiterung Finkenstraße und ohne Anschluss an die Amstelbachstraße leistungsfähig.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert, wobei bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

Siedlungscharakter
Der Bebauungsplan legt weder eine Anzahl der Häuser noch Architektur- oder Haustypen fest. Mit der Festsetzung von Baugrenzen gibt er lediglich Baufenster vor, innerhalb deren Bereiche gebaut werden kann. Darüber hinaus setzt er fest, dass - wie in der bestehenden Finkenstraße und Am Marienanger - nur Einzel- und Doppelhäuser möglich sind. Die jeweilige Anzahl der Einzel- und Doppelhäuser hängt von der späteren Parzellierung ab. Die

zumeist großen Grundstücke, die, bedingt durch die damalige Notwendigkeit der teilweisen Selbstversorgung in den Siedlungen aus der Vorkriegszeit vorherrschen, sind nicht mehr zeitgemäß und würden dem heutigen Ziel des sparenden Umgangs mit Grund und Boden und dem Bedarf nach bezahlbaren Baugrundstücken widersprechen. Die Parzellierung einzelner größerer Grundstücke ist trotzdem gegeben.

Übergang zum Banker Feld
In der verlängerten Finkenstraße ist eine offene Bauweise mit Einzel- und Doppelhäusern als Mischung vorgesehen. Der Bebauungsplan setzt bewusst für das Baufenster an der südwestlichen Straße zum Siedlungsrand hin Satteldächer fest. So wird die vorhandene Reihe der Häuser in der Finkenstraße zum Ortsrand hin weitergeführt und garantiert ebenso einen lockeren Übergang in das „Banker Feld“. Darüber hinaus wird ein Grünstreifen mit der Pflanzung von Hecken festgesetzt, sodass hier ein ‚weicher‘ Übergang zu den landwirtschaftlichen Flächen gebildet wird. Ein Verzicht auf Wohnhäuser hier ist daher nicht erforderlich.

Abstand zur alten Bebauung
Der Abstand der Bebauung zu den Gärten Am Mariennager wird durch die Festsetzung der Baugrenzen festgelegt. Die Hausgärten der geplanten Häuser wurden in Richtung Nordwesten zu den vorhanden Gärten Am Marienanger hin gedreht und somit deren Abstand zu den Gärten der Häuser Nr. 1, 2, 3 und 3a vergrößert. Die Erschließung der neuen Häuser erfolgt nicht mehr wie zunächst geplant über eine Stichstraße, sondern jetzt unmittelbar von der Planstraße aus..

Klimaschutz und Energiekonzept
Bei Satteldachhäusern sind Solaranlagen in Richtung Süd-Westen und Süd-Osten möglich. Die Neigung von 35°-45° bietet eine optimale Neigung. Bei Flachdächern sind eine optimale Ausrichtung und Neigung frei wählbar. Höhenfestsetzungen lassen solarthermische Nutzung zu. Die Nutzung von weiteren regenerativen und Ressourcen schonenden Energiequellen wie z.B. Geothermie, Umweltwärme oder Holzverbrennung sind ebenfalls möglich. Hauseigentümer können frei wählen. Die Erstellung eines Energiekonzeptes ist rechtlich nach den Vorgaben des BauGB nicht erforderlich.

Natur, Umwelt und Umgebung
Der Umweltbericht ist Bestandteil des Bebauungsplanes und beinhaltet u.a. die Artenschutzprüfung. Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde durch den Dipl.-Biologen Sven Kreutz eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Ergebnis wird aufgeführt, dass im Plangebiet keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden konnten. In der angrenzenden Obstwiese wurde ein Steinkauzrevier festgestellt, zu dessen Schutz während der gesamten Bauphase entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun errichtet werden soll. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert.

28.

[redacted]
Schreiben vom 14.12.2014

Es wird angemerkt, dass auf dem Dach eine Photovoltaikanlage installiert ist und ein zu nahe heranrückender Neubau diese teilweise verschatten würde.

Es wird darauf hingewiesen, dass das zu bebauende Feld zu ihrem Grundstück hin leicht abfallend ist und dies bei starkem Regen zu erheblichen Problemen auf ihrem Grundstück führt. Es wird daher darum gebeten, ein hydrogeologisches Gutachten erstellen zu lassen und das angrenzende zu bebauende Grundstück mit ca. 100 m^3 Erde auffüllen zu lassen, um so zukünftige Wasserprobleme zu vermeiden.
Da derzeit keine Grenzsteine mehr vorhanden sind, wird um einen Auszug aus dem Katasteramt gebeten, mit dem die Grundstücksgrenze näher bestimmt werden kann.

zu 28. Stellungnahme der Verwaltung

Dem Wunsch, einen größeren Abstand zwischen der neuen Bebauung und dem vorhandenen Wohnhaus vorzusehen, wird entsprochen. Im Bebauungsplan wurde die Baugrenze in diesem Bereich von 3,0 auf 5,0 m erweitert.
Bezüglich der befürchteten Verschattung der Dach-Photovoltaikanlage wurde eine Verschattungsuntersuchung in Auftrag gegeben. Bei der Untersuchung wurde von einer Maximalausnutzung der im Bebauungsplan vorgegebenen Baufenster unterstellt. Die Höhe der geplanten Gebäude wurde gemäß Vorgabe mit 173,47 m (NHN) angesetzt. Weiterhin wurde der zusätzliche maximale Dachaufbau von 2 m für die Errichtung von Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung berücksichtigt. Die Untersuchung hat ergeben, dass durch die geplante Neubebauung keine Verschattung der auf dem Nachbargrundstück vorhandenen Photovoltaikanlage erfolgen wird.

Im Rahmen der Erschließung wird das Plangebiet vom öffentlich bestellten Vermesser das neu vermessen und die vorhandenen Grenzpunkte werden festgestellt.

29.

[redacted]

Schreiben vom 12.12.2014

Es werden verschiedene Anregungen vorgebracht.

1. Es wird darauf hingewiesen, dass im Bebauungsplan viel zu wenige Parkplätze vorgesehen sind. Bereits für die 2001 in der Finkenstraße gebauten 12 „neueren" Häuser gebe es viel zu wenig Pkw-Stellfläche, so dass die abend- und nächtliche Parksituation schon jetzt dort sehr eingeschränkt ist. Oft ist jeder Stellplatz belegt, so dass sie als Bewohner des Hauses Nr. 16 häufig ihren Zweitwagen ganz vorne im alten Bereich der Finkenstraße parken müssen. Es wird befürchtet, dass sich diese Situation in Zukunft verschlimmern wird, da ca. 90 Autos hinzu kommen werden. Es wird angeregt, innerhalb des neuen Wohngebietes neue größere Stellflächen zu schaffen, um die Situation nicht eskalieren zu lassen.

2. Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die “rechte Straße" nach der geplanten Gabelung der Finkenstraße laut Plan nur 7.50 m breit (einschließlich geplanter Parkstreifen) werden soll und somit 2,50 m schmaler als die schon existierende Finkenstraße. Dies wird für viel zu eng gehalten. Problem ist, dass z.B. Löschfahrzeuge, Müllautos oder Paketdienste hier oft nicht durchkommen werden. Es wird daher angeregt, beide Straßen 8,50 m breit auszubauen. Dadurch würden die Grundstücke nur unwesentlich kleiner, aber der Platzgewinn an der Straße wäre enorm, zumal alle Hauseingänge und Zufahrten an dieser Straße liegen.

3. Hauptanliegen der Bewohner des Hauses Finkenstraße 16 ist die Problematik ihrer Garagenausfahrt, die laut Plan direkt im Kreuzungsbereich liegen würde. Beim Kauf des Grundstücks im Jahr 2001 wurde den Käufern auferlegt, als Ausgleichspflanzung an der freien Längsseite und vor dem Haus eine Hecke mit einer Aussparung von 3 Metern in direkter Verlängerung der Garagenzufahrt zu pflanzen. Von der Verwaltung wurde ihnen wiederholt versichert, dass dies später bei Fortführung der Finkenstraße ihr neuer Garagenzufahrtsbereich wird. Laut heutigem Plan jedoch mündet die Ausfahrt mitten im Kreuzungsbereich, in dem sich die Finkenstraße verzweigen soll. Dies birgt die Gefahr, dass es beim rückwärts Ausparken aus der Garage in die öffentliche Verkehrsfläche zu Kollisionen kommen kann. Ebenfalls bedeutet diese Situation eine Gefahrenstelle für Fußgänger u.a. Verkehrsteilnehmer.

Es wird anhand einer Skizze vorgeschlagen, diesen verkehrlichen Bereich für alle Verkehrsteilnehmer dahingehend zu entschärfen, dass ihr Grundstück nun direkt an die neue Straße angebunden wird, der hier vorgesehene Bereich für einen Treffpunkt etwas verkleinert wird und die vorgesehenen Parkbuchten nun ‘rechts‘ vom Treffpunkt angelegt werden. Diese Neugestaltung würde auch die Anlage einiger weiterer Stellplätze ermöglichen.

4. Es wird darum gebeten, bei der Planung des Straßen-Randstreifens mit Stellplätzen und Gehweg keine Bäume rechts und links im Bereich ihrer bereits sehr schmalen Garagenauffahrt vorzusehen.

5. Es wird darauf hingewiesen, dass es sinnvoll ist, dass das Areal des geplanten Treffpunktes als Grünfläche in städtischer Hand ist und die Pflege von der Stadt durchgeführt wird.

6. Es wird daran erinnert, dass sich im Jahr 2000 die Anwohner der Lerchenstraße und der Straße Am Marienanger erfolgreich dafür eingesetzt haben, dass im weitergeführten Bereich der Finkenstraße höchstens eingeschossige Häuser gebaut werden durften, was den schönen Charakter der Siedlung ausmacht. Es wird angeregt, dass das gesamte geplante Areal maximal eingeschossig bebaut werden darf, da sonst der Charakter und damit die Wohnqualität zerstört würden.

7. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass das geplante Doppelhaus, das ihrem Wohnhaus gegenüber stehen und sich direkt an die drei bestehenden Doppelhäuser anschließen wird, die gleiche Gestalt und Dachform haben wird und somit den benachbarten Doppelhäusern angeglichen wird. Damit würde das gelungene, einheitliche Straßenbild bis zur Gabelung der Finkenstraße bestehen bleiben.

zu 29. Stellungnahme der Verwaltung

zu 1. Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten sichergestellt werden soll. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen.

zu 2. Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

zu 3. Die vorgebrachten Wünsche, die vorhandene Garagenausfahrt komplett an die neue Straße anzuschließen, werden vollumfänglich berücksichtigt. Entsprechend der Anregungen wurde die Straßenführung im überarbeiteten städtebaulichen Entwurf geändert und die neu entstandene Fläche weiteren querliegenden Stellplätzen zugeordnet.

zu 4. Die abschließende exakte Gestaltung des Straßenraumes wird noch zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt abgestimmt. Selbstverständlich wird hier Rücksicht auf die vorhandenen und möglichen Grundstückszufahren genommen. Ebenso wird der benachbarte, rechtsverbindliche Bebauungsplan VBZ II/5 “Finkenstraße“ mit seinen Festsetzungen zu Hecken und ausgewiesenen Bereichen ohne Zufahrt hier berücksichtigt.

zu 5. Die Fläche für den Spielplatz und die öffentlichen Grünflächen werden nach Beendigung der Erschließungsmaßnahme in das Eigentum der Stadt übertragen. Die Pflege obliegt dann der Stadt.

zu 6. In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, um die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortzuführen. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt. Ergänzt durch die Flachdach-, Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen sollen eine moderne Formsprache und das gewünschte Straßenbild umgesetzt werden. Durch die Höhenbeschränkung auf max. 6,5 m, die deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen

Bebauung bleibt, werden trotz der zweigeschossigen Bauweise die Nachbarn Am Marienanger weniger beeinträchtigt als bei den eingeschossigen Satteldachhäusern mit einer Höhe von bis zu 10,0 m.

Der Charakter der vorhandenen Siedlung wird mit diesen Festsetzungen auch in der Verlängerung der Finkenstraße weitergeführt.

zu 7. Dachform: Um dem Wunsch der Bürgerschaft sowohl nach Satteldächern als auch nach Flachdächern nachzukommen, werden beide Dachformen mit Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglicht. Zum Ortsrand hin soll die süd-westlich orientierte Bebauung die vorhandene eingeschossige Hauszeile entlang der Finkenstraße in der Höhe und der Dachform fortführen. In der nord-östlichen Zeile sollen Flachdächer die gewünschte moderne Formsprache umsetzen und mit zwei Geschossen ohne Staffelgeschoss deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleiben. Das Gegenüber von Häusern mit Flachdach und mit Satteldach wird über die Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen geordnet.

Damit wird das einheitliche Straßenbild der bestehenden Finkenstraße auch in die erweiterte Finkenstraße übernommen.

30.

[redacted]

Telefonische Erklärung zur Niederschrift am 16.12.2014

Es wird sich dagegen ausgesprochen, die geplante Verlängerung der Finkenstraße mittig zu teilen und von beiden Seiten eine Sackgasse vorgesehen. Die Verkehre würden sich dann so aufteilen, dass sie im nördlichen Bereich über die Amstelbachstraße und im südlichen Bereich über die Bankerfeldstraße abfließen würden. Es wird befürchtet, dass dann mehr Verkehre auch über die Straße Am Marienanger fahren, um auf dem dann kürzesten Weg von der Amstelbachstraße zur Bankerfeldstraße oder andersherum über die südliche Finkenstraße, Lerchenstraße und Am Marienanger zur Amstelbachstraße zu gelangen.

Es wird angeregt, keine Zweigeschossigkeit festzusetzen, da sonst der heutige Blick in die freie Landschaft zu sehr verbaut würde.

zu 30. Stellungnahme der Verwaltung

Das in der Bürgerversammlung von Bürgern vorgeschlagene Alternativkonzept, das die geplante Erschließungsstraße in 2 Straßen mit je einem Anschluss an die Amstelbachstraße und die Bankerfeldstraße teilt, kann nicht umgesetzt werden, da ein Anschluss an die L 259 nicht möglich ist. Mehrverkehre in der Straße Am Marienanger sind daher nicht zu erwarten.

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, damit die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortgeführt wird. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt. Ergänzt durch die Flachdach-, Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen sollen eine moderne Formsprache und das gewünschte Straßenbild umgesetzt werden (s. Skizze 1). Durch die Höhenbeschränkung auf max. 6,5 m, die deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleibt, werden trotz der zweigeschossigen Bauweise die Nachbarn Am Marienanger weniger beeinträchtigt als bei den eingeschossigen Satteldachhäusern mit einer Höhe von bis zu 10,0 m.

III. Öffentlichkeit

Erneute Bürgerversammlung am 16.06.2015

---

31. Niederschrift der Bürgerversammlung vom 16.06.2015

31.1

Es wird sich erkundigt, ob ein zweites Verkehrsgutachten vorliegt.

zu 31.1 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte "Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

31.2

Es wird vorgetragen, dass er bereits die in der ersten verkehrlichen Untersuchung angenommene Anzahl der Verkehrsbewegungen nicht nachvollziehbar war, da die zu erwartenden Verkehrsbewegungen mit 3,8 Fahrten pro Tag deutlich zu niedrig angesetzt worden sind. Da sich das Baugebiet am Ortsrand befindet und das Kohlscheider Zentrum mit seiner Infrastruktur weiter entfernt liegt, wird das Auto häufiger genutzt als angenommen.

zu 31.2 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte "Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet. Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

31.3

Es wird infrage gestellt, ob die vom Bauträger angenommenen Zahlen realistisch sind. Es wird erneut auf die Anregungen gegeben, dem im Dezember 2014 eingereichten Alternativvorschlag zu folgen und die neue Straße mit 2 Sackgassen zu versehen und 30 Wohneinheiten von der L 259 und 30 Wohneinheiten von der Bankerfeldstraße her zu erschließen. Diese städtebauliche Variante bietet für alle neuen und bereits hier wohnenden Bewohner eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität.

zu 31.3 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte "Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation" im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die

gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Der städtebauliche Entwurf kann keine Teilung der neuen Erschließungsstraße mit jeweils einer Sackgasse vorsehen, da ein Anschluss an die L 259 nicht möglich ist (siehe auch Stellungnahme der Verwaltung zu 24.6). Mehrverkehre in der Straße Am Marienanger sind daher nicht zu erwarten.

31.4

Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die angesetzten Zahlen für die angenommenen Fahrbewegungen zu niedrig angesetzt sind. Es wird befürchtet, dass der Straßencharakter der Finkenstraße, heute eine gelebte Spielstraße, mit Hinzukommen von 45 neuen Wohneinheiten und den zu erwartenden Verkehren verloren geht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung des Autos unbedingt erforderlich ist, da sich hier keinerlei fußläufig erreichbare Infrastruktur befindet und es hier viele Familien gibt, in denen beide Elternteile arbeiten und jeweils ein eigenes Auto benötigen.
Es werden die neuen Entwicklungen im Thema ‘Richtericher Dell‘ angefragt.

zu 31.4 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Die Gestaltung der erweiterten Finkenstraße wird entsprechend der heutigen Finkenstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Darüber hinaus wird ein ausreichend großer Spielplatz als städtebauliche und gestalterische Verbindung zwischen der Wohnbebauung in der bestehenden Finkenstraße und der in der verlängerten Finkenstraße angelegt.

Der städtebauliche Entwurf ist grundsätzlich so ausgelegt, dass nur eine sehr lockere Bebauung mit eingeschossigen Satteldach- und zweigeschossigen Flachdachhäusern möglich ist. Somit wird eine hohe Verdichtung vermieden und die verkehrliche Belastung in Grenzen gehalten.

Die Aussage, dass sich im Bereich Finkenstraße keinerlei fußläufig erreichbare Infrastruktur befindet, wird nicht geteilt. Durch die unmittelbare Nähe der Bushaltestellen der ASEAG-Linien 17 und 27 und der Stadtlinie HZ ist das Plangebiet gut durch den ÖPNV erschlossen.

Der Bahnhof, auch Haltepunkt der Euregiobahn, befindet sich ca. 1,3 km entfernt und ist mit dem Auto, dem Bus, dem Fahrrad, oder zu Fuß zügig erreichbar. Er bietet schnelle Verbindungen in Richtung Aachen und Herzogenrath-Mitte sowie Alsdorf. Der Technologiepark Herzogenrath (TPH) mit zahlreichen Arbeitsplätzen liegt fußläufig ca. 1,5 und mit dem PKW ca. 2 km entfernt. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Kindergarten. Weitere soziale, kulturelle und Freizeiteinrichtungen wie Schulen, Sportstätten, sowie Kirchen und Friedhöfe sind mit dem Fahrrad, dem ÖPNV und zu Fuß schnell erreichbar. Ebenso befinden sich um das Wohngebiet herum Naherholungsgebiete wie das Wurmtal, das Paulinenwäldchen, die Halde Wilsberg und der Weiße Weg, der die Orte innerhalb des Landschaftsparks „Pferdelandpark“ verbindet.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

31.5

Es wird bezweifelt, dass aufgrund der sehr geringen zusätzlichen Verkehre weder eine Staugefahr noch eine Unfallhäufigkeit zu erwarten ist, wird bezweifelt, dass Straßen.NRW bei einem Anschluss an die L 259 trotzdem zwingend eine Linksabbiegespur fordert.

zu 31.5 Stellungnahme der Verwaltung

In ihrer Stellungnahme vom 27.02.2015 weist Straßen.NRW darauf hin, dass gemäß gültiger Richtlinien neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werden. Auch Nachfragen bei Straßen.NRW unter Erläuterung der zu erwartenden niedrigen Verkehrsbelastung haben nicht zu dem Ergebnis geführt, dass auf die Anlage einer Linksabbiegespur auf der L 259 verzichtet wird. Der städtebauliche Entwurf sieht daher heute keinen Anschluss an die L 259 vor.

31.6

Es wird die Abwicklung des Baustellenverkehres erfragt.

zu 31.6 Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung hat mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung durch Baustellenverkehre für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße. Grundsätzlich haben natürlich ‘Lieferanten‘ die Verkehrsregeln zu beachten, insbesondere auch das Einhalten von Vorgaben, die das Gewicht der Fahrzeuge betreffen.

Während der Herstellung der Erschließungsmaßnahmen für das Neubaugebiet sowie während der Bauzeit sind die hierfür notwendigen Schwerlastverkehre über die vorhandenen Zufahrtsstraßen zu ermöglichen. Im Rahmen einer vorher statt findenden Verkehrsschau wird unter anderem der heutige Straßenzustand umfassend dokumentiert. Mögliche Straßenschäden sind vom Verursacher im Anschluss der Bautätigkeiten wieder zu beheben.

31.7

Es wird bemängelt, dass eine einzige Person hier bereits Grundstücke reserviert hat und die Vermarktung durchführt.

zu 31.7 Stellungnahme der Verwaltung

Die Vermarktung der Grundstücke wird nicht im Bebauungsplan behandelt.

31.8

Es wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche Trafostation, die in der alten Planung direkt angrenzend an das private Grundstück plaziert war, zu verlegen ist. Für den neuen Standort der Trafostation wird ein Mindestabstand von 5 m zum nächsten Wohnhaus gefordert.

zu 31.8 Stellungnahme der Verwaltung

Nach Abstimmung mit der Enwor wird die Trafostation in die Mitte des Gebietes mit ausreichendem Abstand zur Bebauung gelegt. In diesem Zusammenhang verweist die Enwor darauf, dass gemäß Messungen auch bei einem Abstand von 1 m keine Immissionen feststellbar sind.

31.9

Es wird angefragt, ob der Neubau des Kindergartens an der Bankerfeldstraße zeitgleich mit den Bauzeiten des neuen Wohngebietes stattfinden werde.

zu 31.9 Stellungnahme der Verwaltung

Die Wahrscheinlichkeit paralleler Bauzeiten ist sehr gering. Eine sichere Aussage kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens nicht zu Problemen auf der Bankerfeldstraße führen wird. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Baustellenverkehre für das Erweiterungsgebiet der Finkenstraße über die Amstelbachstraße erfolgen werden.

31.10

Es wird bezweifelt, dass sich der Verkehrsgutachter intensiv mit der verkehrlichen Gesamtsituation in Bank auseinandergesetzt hat.

zu 31.10 Stellungnahme der Verwaltung

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Bezüglich der Zweifel an der Objektivität des verkehrlichen Gutachtens wird mitgeteilt, dass es selbstverständlich auch im Sinn der Stadt ist, dass ein Gutachten objektive Aussagen macht und die spätere Umsetzung gut funktioniert

31.11

Es wird der Hinweis gegeben, dass im Neubaugebiet die Häuser mit Flachdach 2-geschossig sein dürfen, obwohl im Bestand nur eine 1½-geschossige Bauweise erlaubt ist.

zu 31.11 Stellungnahme der Verwaltung

Es wird darauf hingewiesen, dass Vorgabe für die städtebauliche Planung war, die Höhe der vorhandenen Bebauung als Richtwert zu nehmen und dass diese keinesfalls überschritten werden darf. Die Höhe der bestehenden Häuser an der Finkenstraße liegt zwar bei 9,75 m,

gemäß der Landesbauordnung NRW ist sie jedoch nur eingeschossig. Die neuen Wohnhäuser mit Flachdach hingegen dürfen zwar zweigeschossig sein, jedoch werde die Gesamthöhe auf 6,5 m beschränkt, sodass sie deutlich niedriger als die bestehende eingeschossige Bebauung an der Finkenstraße werden. Zudem wird ein nach der Landesbauordnung NRW zulässiges Staffelgeschoss, das das Gesamtgebäude in Richtung der Gärten von Am Marienanger faktisch dreigeschossig wirken lassen würde, ausgeschlossen.

Die Verwaltung hat sich mit der Festsetzung der Höhen und Dachformen sehr intensiv auseinandergesetzt, um die in der ersten Bürgerversammlung genannten Hinweise, Bedenken und Wünsche bezüglich der Höhen und Haus-, bzw. Dachformen weitestgehend in den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen. Insbesondere die Lösung, kein Staffelgeschoss beim Flachdachhaus zuzulassen, wird als ein guter Kompromiss angesehen, da sich Funktion und städtebauliche Ziele hier sehr gut ergänzen.

Anschließend an die Bürgerversammlung am 16.06.2015 eingegangene schriftliche Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern

---

32.

[redacted] Schreiben vom 26.06.2015

Es werden zum neuen Bebauungsplan verschiedene Anregungen, Hinweise und Vorschläge mit der Bemerkung vorgebracht, dass diese teilweise bereits nach der ersten Bürgerversammlung eingereicht worden waren, im Rahmen der Überarbeitung des Bebauungsplanes hierzu jedoch keine Stellungnahme gefunden wurde.

Verkehrslage Bebauungsplan
Es wird vorgebracht, dass bei 7,5 m Straßenbreite zu wenig Raum für die öffentlichen Parkplätze ist, die für die 45 Wohnhäuser noch zusätzlich gebaut werden müssen. Es wird betont, dass, da die Straße "Am Marienanger" keine Gehwege hat und dort kaum öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen, fehlende Parkplätze im neuen Wohngebiet die Lage "Am Marienanger" weiter anspannen wird. Es wird daher angeregt, dass alle Straßen mindestens 8,5 m breit gebaut und zusätzliche öffentliche Parkplätze eingeplant werden.

Verkehrslage der Umgebung
Es werden die Bedenken vorgetragen, dass der Bebauungsplan ausschließlich an die Finkenstraße, die zurzeit als Spielstraße ausgeschildert ist, angebunden wird und dass sie gemäß Verkehrsgutachten von 2012 mit bis zu 200 Verkehrsfahrten am Tag mehr belastet wird (ausgenommen des zu erwartenden Bauverkehres). Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsgutachten von einem Anschluss an die Amstelbachstraße ausgeht.
Da die Finkenstraße gemäß dem neuen Plan mit deutlich mehr als 200 zusätzlichen Verkehrsfahrten pro Tag belastet wird, wäre sie definitiv nicht mehr als Spielstraße zu nutzen.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Kreuzung Haus-Heyden-Straße eine Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen für die Amstelbachstraße und für die Haus-Heyden-Straße ausgeschildert ist. Schwerlastverkehr vom neuen Wohngebiet Richtung Herzogenrath (oder umgekehrt) ist daher verboten.

Um die Verkehrssicherheit im genannten Gebiet aufrecht zu erhalten, werden folgende Anregungen vorgebracht:

1. Alle Straßen im Wohngebiet 8,5 breit gestalten, inklusive ausreichend öffentlicher Parkplätze.

2. Weitere Maßnahmen sollten in der Haus- Heyden-Straße erfolgen, um die Lage an der anliegenden Kita zu entschärfen. Dazu müsste auch eine Planung vorgelegt werden, da nur eine allgemeine Zusage des/der Investors/Investoren nicht ausreichend ist.

Es wird zu bedenken gegeben, dass Herzogenrath sich als "Fußgänger- und Fahrrad-freundliche Stadt in NRW“ präsentiert und dass, damit dies auch in Zukunft gewährleistet werden kann, eine Planverbesserung dringend notwendig ist.

Es wird vorgebracht, dass das Verkehrsgutachten aus 2012 im Auftrag des Investors aufgestellt wurde und dass dies laut des Sprichworts: "Wessen Brot ich esse, dessen Lied ich singe" verwundert. Ein unabhängiges Gutachten z.B. im Auftrag der Stadt Herzogenrath wäre dringend notwendig, da das Gutachten mittlerweile 3 Jahre alt ist und das Baugebiet "Richterich Dell" nicht mit einschließt.
Es wird darauf hingewiesen, dass im Umwelt- und Planungsausschuss am 09.12.2014 ein Sachstandbericht zum Baugebiet "Richterich Dell" vorlag und die Städte Aachen und Herzogenrath übereingekommen sind, in 2015 eine einmalige Zählung auf der Bankerfeldstraße durchzuführen. Es wird angeregt, die Ergebnisse dieser Zählung in ein aktuelles Verkehrsgutachten mit einzubeziehen.

Siedlungscharakter
Die geplante Bebauung mit durch Garagen verbundenen eng aneinander gebauten Doppelhaushälften, die alle den gleichen Bautyp mit nur minimalen Unterschieden aufweisen, wird nicht gewünscht. Vielmehr wird angeregt, den städtebaulichen Entwurf dem Wohn- Siedlungscharakter der Straße ‘Am Marienanger‘ anzupassen und die dort vorherrschende Bebauungsform mit freistehenden Einzelhäusern und mit mindestens vier verschiedenen Bautypen zu übernehmen. Eine Verringerung der Anzahl der Wohnhäuser (z.B. maximal 32 Einheiten) kombiniert mit mehreren Bautypen kommt dem Siedlungs-Charakter vom" Am Marienanger" mehr entgegen und verbessert gleichzeitig die gesamte Qualität des Baugebiets.
Hierzu sind als Anregungen einige Skizzen des renommierten niederländischen Landschafts-architekten Lubbers erstellt und dem Schreiben beigefügt worden.

Übergang zum ‘Banker Feld‘
Es wird vorgebracht, dass laut Entwurf am südlichen Rand zum ‘Banker Feld‘ hin Wohnhäuser in einer nahezu geschlossenen Reihe geplant werden. Vom Banker Feld, das ein Teil des "Naherholungsgebietes Pferdelandpark" ist, aus gesehen, wird das neue Wohngebiet wie eine geschlossene Wand wirken. Am Ortsrand ist dies eher unerwünscht. Es werden die Bedenken vorgebracht, dass die im Plan angedeutete Begrünung auf den Grundstücken in der Praxis abhängig vom Eigentümer und daher nicht garantiert ist.
Die Skizzen vom Büro Lubbers sehen hier vor, eine deutlich sichtbare Öffnung zu lassen, was maßgeblich zum Siedlungscharakter beiträgt. Es wird daher angeregt, vor allem in dieser Reihe weniger Wohnhäuser zu planen, um einen offenen Übergang zum ‘Banker Feld‘ zu erreichen.

Abstand zur alten Bebauung
Im Bereich der Straße Am Marienanger 1, 2, 3 und 3a liegen die neuen Wohnhäuser sehr nah an den vorhandenen Häusern. Nicht nur für die jetzigen Bewohner, sondern auch für die zukünftigen ist etwas mehr Abstand wünschenswert und die Wohnqualität würde allen zugutekommen. Die Skizzen vom Büro Lubbers zeigen, dass dies durchaus möglich ist. Es wird angeregt, die Grundidee vom Büro Lubbers (mehrere kleinere Gruppen von Häusern und größere offene Räume) im Plan zu berücksichtigen. Damit der Plan gut ins gesamte Landschaftsbild integriert wird, ist ein Gutachten von einem Landschaftsarchitekten notwendig.

Klimaschutz und Energiekonzept
Aachen gilt als "KlimaSchutzRegion". Dazu gab es im Juli 2013 eine Klimakonferenz in Herzogenrath. Nachhaltiges Bauen macht Klima-Schutz möglich. Es wird die Erstellung und

Umsetzung eines Energiekonzeptes angeregt, wie im "Kooperationsvertrag für die Arbeit im Rat der Stadt Herzogenrath in der Legislaturperiode 2014 - 2020" beschrieben (unter Punkt VII Umwelt- und Naturschutz): *“Zur Schonung von Energieressourcen wird bei neuen Baugebieten vorrangig die Nutzung regenerativer Energien angestrebt. Dazu sind im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren entsprechende Energieversorgungs-konzepte zu erstellen.“*

Eine günstige Dachneigung und eine bessere Ausrichtung der Dächer Richtung Süden oder Südwesten wäre dann sinnvoll. Bei Reduzierung der Anzahl der Wohnhäuser (z.B. auf 32) ist dies möglich. Im neuen Plan wurde hierzu keine neue Stellungnahme gefunden.

Natur, Umwelt und Umgebung
Da der Bebauungsplan an das "Naherholungsgebiet Pferdelandpark" angrenzt, ist ein sorgfältiges Eingliedern in dieses Gebiet wünschenswert.
Im Baugebiet und in der direkten näheren Umgebung gibt es eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenorten, die näher zu betrachten sind. Ein Natur -und Umweltgutachten (z.B. Nabu-Aachen-Land) ist erforderlich. In dieser Hinsicht wird auf einen Dachsbau in der Nähe der Amstelbachstraße und auf die Vorkommen von Fledermäusen, Hornissen und Raubvögeln, sowie das mögliche Vorkommen von Siedlerkröten hingewiesen. Im neuen Plan wurde hierzu keine neue Stellungnahme gefunden.

Dem Schreiben sind Pläne/Skizzen des Büros Lubber, Landschapsarchitectuur & stedenbouw beigefügt.

zu 32. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise, Bedenken und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Verschiedene Anregungen wurden bei der Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes berücksichtigt.

Verkehrslage Bebauungsplan
Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private, unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten sichergestellt wird. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen.

Verkehrslage der Umgebung
Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als ‘Verkehrsberuhigter Bereich‘ (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt). Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die

maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Prognose immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt wurden.

Bezüglich der Zweifel an der Objektivität des verkehrlichen Gutachtens wird mitgeteilt, dass es selbstverständlich auch im Sinn der Stadt ist, dass ein Gutachten objektive Aussagen macht und dass die spätere Umsetzung gut funktioniert

Bezüglich der genannten Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen für die Amstelbachstraße und die Haus-Heyden-Straße wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen hat, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Baustellen-Schwerlastverkehre müssen so nicht über Haus-Heyden-Straße fahren.

Die Straßenbreiten wurden intern mit dem Tiefbauamt und der Straßenverkehrsbehörde der Verwaltung abgestimmt. Neben u.a. der gefahrlosen Verkehrsführung und der Anlage von Stellplätzen soll bei einer ausreichenden Dimensionierung für die geplante Nutzung auch die Versiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Straßen und der Wendehammer sind nach den Erfordernissen der Rettungsfahrzeuge und der Müllabfuhr ausreichend bemessen. Zu breit dimensionierte Straßen würden zu schnellerem Fahren verleiten und so wiederum zusätzliche geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen erforderlich machen.

Der dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Gestaltungsplan sieht für den Bereich der Verkehrsflächen grundsätzlich eine Straßenraumbreite von 8,50 m vor. Lediglich in der nordöstlich gelegenen Nebenfahrbahn ist eine Straßenraumbreite von 7,50 m geplant.
In beiden Straßenräumen sind Längsparkstände vorgesehen, die (selbst bei einer Straßenraumbreite von 7,50 m) ein Mindestmaß an Barrierefreiheit und Benutzerfreundlichkeit für den Fußgänger und Parkplatzbenutzer gewährleisten. Darüber hinaus sind neben der Möglichkeit für Längsparken auch Flächen für Senkrechtparken geplant.

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist heute als angespannt zu bezeichnen und würde mit der Erweiterung der Finkenstraße noch weiter verschärft. Im Zuge des anstehenden Neubaus der Kindertagesstätte wird nach der heutigen Ein-/Ausfahrt auf dem Grundstück ein neuer Vorfahrtsbereich geschaffen, der grundsätzlich dazu beiträgt, die unbefriedigende Bringer- und Holersituation an der Haus-Heyden-Straße zu entzerren. Trotzdem ist der vorhandene Verkehrsraum im Bereich vor der Kindertagesstätte insofern zu ertüchtigen, dass für die Bringer- und Holerverkehre mit Pkw baulich ausreichend Stellplätze vorgesehen werden. Daher muss ein Straßenraumentwurf erarbeitet werden, in dem ein entsprechend gearteter Vorfahrtsbereich für die Kindertagesstätte ausgebildet wird.
Die „Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ wäre somit durch einen entsprechenden Straßenraumentwurf der Haus-Heyden-Straßen für den Bereich vor der Kindertagesstätte zu ergänzen und mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Fachbereich 4 (Straßenbau) abzustimmen.
Sollte der geplante Umbau der Kindertagesstätte mit den dann vorhandenen Vorfahrten für Bringer und Holer auf dem eigenen Grundstück zu einem früheren Zeitpunkt oder aber zu einem ähnlichen Zeitpunkt fertig gestellt sein als die Erweiterung Finkenstraße, so sollte das Erfordernis eines Umbaus der Haus-Heyden-Straße in diesem Bereich nochmals überprüft werden.

Die im für das Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ erstellten Verkehrsgutachten benannten Analysebelastungsdaten haben auch für den Prognose-0-Fall 2025 der Städteregion Aachen, in der zukünftige Entwicklungen berücksichtigt sind, Gültigkeit. Da die Planungen der Stadt Aachen zu ‘Richtericher Dell‘ bis heute noch nicht abgeschlossen sind und eine endgültige Entscheidung, ob das Baugebiet ‘Richtericher Dell‘ im vorgesehenen Umfang realisiert werden soll, noch nicht vorliegt, kann seitens der Stadt Herzogenrath keine abschließende Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Finkenstraße durchgeführt werden.

Siedlungscharakter
Der Bebauungsplan legt weder eine Anzahl der Häuser noch Architektur- oder Haustypen fest. Mit der Festsetzung von Baugrenzen gibt er lediglich sogenannte Baufenster vor, innerhalb dieser gebaut werden kann. Darüber hinaus setzt er fest, dass nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sind, was dem Siedlungscharakter der bestehenden Finkenstraße und Am Marienanger entspricht. Die jeweilige Anzahl der Einzel- und Doppelhäuser hängt von der späteren Parzellierung ab. Die dort zumeist großen Grundstücke, die, bedingt durch die damalige Notwendigkeit der teilweisen Selbstversorgung in den Siedlungen aus der Vorkriegszeit vorherrschen, sind nicht mehr zeitgemäß und würden dem heutigen Ziel des sparenden Umgangs mit Grund und Boden und dem Bedarf nach bezahlbaren Baugrundstücken widersprechen. Die Möglichkeit der Parzellierung einzelner größerer Grundstücke ist trotzdem gegeben.

Übergang ‘Banker Feld‘
In der verlängerten Finkenstraße ist eine offene Bauweise mit Einzel- und Doppelhäusern als Mischung vorgesehen. Der Bebauungsplan setzt bewusst für das Baufenster an der südwestlichen Straße zum Siedlungsrand hin Satteldächer fest. So wird die vorhandene Reihe der Häuser in der Finkenstraße zum Ortsrand hin weitergeführt und garantiert ebenso einen lockeren Übergang in das ‘Banker Feld‘. Darüber hinaus wird ein Grünstreifen mit der Pflanzung von Hecken festgesetzt, sodass hier ein ‚weicher‘ Übergang zu den landwirtschaftlichen Flächen gebildet wird. Ein Verzicht auf Wohnhäuser hier ist daher nicht erforderlich.
Die vom Landschaftsplanungsbüro Lubber eingereichten Skizzen, die mit der Anlage mehrerer Hausgruppen größere und offene Räume auch zum Feld hin schaffen, gehen von einer Anbindung sowohl an die Bankerfeldstraße als auch an die Amstelbachstraße aus. Da aufgrund der Stellungnahme von Straßen.NRW von einer Anbindung an die Amstelbachstraße abgesehen wird, können diese Entwürfe nicht als Grundlage in die weitere Beurteilung, bzw. Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes für den Bebauungsplan übernommen werden. Auch die weiterführende Überlegung, auf die in sich abgeschlossenen Hausgruppen, die von der Amstelbachstraße her erschlossen werden sollen, gänzlich zu verzichten, kann nicht umgesetzt werden, da sich dann die gesamte Entwicklung des Wohngebietes als nicht mehr wirtschaftlich darstellen würde.

Die vorgeschlagenen Entwürfe würden jedoch auch aus städtebaulichen Gründen nicht als Grundlage für den Bebauungsplan übernommen werden, da die einzelnen Hausgruppen mit den dazwischen vorgesehenen sehr großen Freiräumen eine Zersiedlung bewirken würden, die untypisch für die dort vorhandenen Siedlungsstrukturen ist. Darüber hinaus ist die Siedlungskante zum Teil direkt angrenzend an das freie Feld geplant, sodass hier gar kein Übergang zur freien Landschaft vorhanden wäre.
Da die vorgeschlagene Cluster-Anordnung in der Summe einen hohen Flächenverbrauch aufweist und die Erschließungsflächen zum Teil sehr großflächig sind, wird ein hoher, unerwünschter Versiegelungsgrad bewirkt.
Die vorgesehenen geringen Abstände zwischen den einzelnen Wohnhäusern und die größtenteils sehr kleinen Privatgärten entsprechen zumeist nicht den Vorstellungen der Nutzer, die hier am Ortsrand ein Haus erwerben oder bauen möchten.
Der Ortsrand zum freien Feld verschiebt sich von der Straße Am Marienanger zur geplanten Straße. Die Sichtbeziehungen werden sich somit, genauso wie heute Am Marienanger, bei den geplanten freistehenden Einfamilienhäusern ergeben können. Die festgesetzten Baugrenzen geben als sogenanntes Baufenster nur einen Rahmen für die maximal mögliche Ausdehnung aller Gebäude. Eine Staffelung innerhalb der Baugrenzen wird sich in der Ausführung ergeben.

Abstand zur alten Bebauung
Der Abstand der neuen Bebauung zu den Gärten der südwestlichen Seite der Straße Am Mariennager wird durch die Festsetzung der Baugrenzen festgelegt. Im überarbeiteten Konzept wurden die Hausgärten der geplanten Häuser in Richtung Nordwesten zu den vorhanden Gärten Am Marienanger hin gedreht und somit deren Abstand zu den Gärten der Häuser Nr. 1, 2, 3 und 3a vergrößert. Die Erschließung der neuen Häuser erfolgt nicht mehr

wie zunächst geplant über eine Stichstraße, sondern jetzt unmittelbar von der Planstraße aus.
Der auch in diesem Zusammenhang vorgebrachten Anregung, die Grundidee des Büros Lubber zu berücksichtigen, wird aus v.g. Gründen nicht gefolgt.

Klimaschutz und Energiekonzept
Bei Satteldachhäusern sind Solaranlagen in Richtung Süd-Westen und Süd-Osten möglich. Die Neigung von 35°-45° bietet eine optimale Neigung. Bei Flachdächern sind eine optimale Ausrichtung und Neigung frei wählbar. Höhenfestsetzungen lassen solarthermische Nutzung zu. Die Nutzung von weiteren regenerativen und Ressourcen schonenden Energiequellen wie z.B. Geothermie, Umweltwärme oder Holzverbrennung sind ebenfalls möglich. Hauseigentümer können frei wählen. Die Erstellung eines Energiekonzeptes ist rechtlich nach den Vorgaben des BauGB nicht erforderlich.

Natur, Umwelt und Umgebung
Der Umweltbericht ist Bestandteil des Bebauungsplanes und beinhaltet u.a. die Artenschutzprüfung. Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Plangebiet konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden. In der angrenzenden Obstwiese wurde ein Steinkauzrevier festgestellt, zu dessen Schutz während der gesamten Bauphase entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun im Bebauungsplan festgesetzt wird. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert. Dies wird als Verpflichtung des Erschließungsträgers in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.
Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde der Landschaftspflegerische Fachbeitrag erarbeitet, in dem detailliert Maßnahmen dargestellt werden, die die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgleichen bzw. in sonstiger Weise kompensieren werden.

Die geplante Entwicklung des Wohngebietes kommt dem anhaltenden Bedarf an Wohnbauland nach. Durch die geplante bauliche Entwicklung wird das Plangebiet vollständig überprägt. Der entstehende Eingriff in den Naturhaushalt wurde nach der Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 im Büro Froelich + Sporbeck, bestimmt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken und die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraumtypischen Gehölzarten ausgeglichen. Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet. Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Eingriff vollständig ausgeglichen.

33.

Kapellmann Rechtsanwälte, 40111 Düsseldorf, Postfach 190 115
Schreiben vom 25.06.2015

Namens der Mandanten [redacted]
werden Einwendungen gegen die beabsichtigten Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans II/58 “Erweiterung Finkenstraße" erhoben.

Verkehrsanbindung des Plangebiets
Der alleinigen Anbindung an die Finkenstraße wird widersprochen. Es wird davon ausgegangen, dass die beabsichtigten Festsetzungen eine beträchtliche Zunahme des Verkehrs in diesem Teil der Straße zur Folge haben werden; ausweislich der hier vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme zur verkehrlichen Situation vom 17.08.2012, ist mit etwa 280 Kfz-Fahrten pro Tag zu rechnen. Unabhängig von der Frage, ob diese Annahmen nicht noch zu niedrig gegriffen sind, belegt dieser Wert bereits den zu erwartenden beträchtlichen Verkehrszuwachs in der bestehenden Finkenstraße.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere auch das Interesse von Anliegern, von einer Zunahme des Anliegerverkehrs und daraus resultierenden Verkehrslärm, der aus einer

Neuausweisung von Baugebieten in der Nachbarschaft bzw. der Erweiterung eines Wohngebiets resultiert, verschont zu werden, abwägungserheblich ist.

Es wird auf folgende Urteile verwiesen:
BVerwG, Beschl. V . 21.07.1989 - 4 NB 18/88 -, NVwZ 1990,256 (256ff.) und
BVerwG, Beschl. V . 18.03.1994 - 4 NB 24.93 -, NVwZ 1994, 683ff

Es wird vorgetragen, dass durch die einseitige Erschließung des neuen Baugebiets Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sowie die Sicherheit der Wohnbevölkerung (§1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) der Anwohner der bestehenden Finkenstraße über die Maßen beeinträchtigt werden und dass eine Rechtfertigung hierfür nicht ersichtlich ist. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Mandanten gemeinsam mit anderen Anwohnern bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ein alternatives Verkehrskonzept erarbeitet hatten, das eine bauliche Trennung des Wohngebiets in zwei etwa gleichgroße Teile vorsah. Dieser Vorschlag der Mandanten wurde jedoch in keiner Weise berücksichtigt. Vielmehr wurde sogar die zu diesem Zeitpunkt noch geplante Anbindung des geplanten Baugebiets an die Landesstraße L 259 gestrichen. Als Reaktion auf den Verbesserungsvorschlag seitens der Mandanten erfolgte also mehr oder weniger kommentarlos eine nochmalige Intensivierung der zu erwartenden Belastungen (Planung war schon bei Kauf des Hauses etwa 2002 bekannt).

Augenscheinlich ist der Grund hierfür in erster Linie, keine zusätzlichen Kosten durch die Schaffung eines neuen Anschlusses an die L 259 zu verursachen. Durch diese einseitige Konzentrierung der Erschließung auf die Finkenstraße werden jedoch die berechtigten Belange der Anwohner der Finkenstraße in nicht gerechtfertigter Weise hinter rein monetäre Interessen zurückgestellt.

Es wird die Befürchtung vorgetragen, dass so die bestehende Finkenstraße mit dem Beginn der Arbeiten in dem neuen Baugebiet zu einer reinen Durchfahrtsstraße für die Bewohner und Besucher des neuen Wohngebiets sowie den Bauverkehr wird. Hiermit gehen erhebliche Gefahren für die Anwohner der Straße einher, da sich das PKW-Aufkommen in der Straße vervielfachen und überdies auch das Fahrverhalten der Fahrer ein anderes sein wird. Während die Finkenstraße (alt) zum momentanen Zeitpunkt in ihrem oberen Bereich faktisch eine Sackgasse darstellt, soll nach Ausweisung des Wohngebiets nach den momentanen Planungen die alleinige Erschließung des neuen Baugebiets über diese Straße erfolgen. Erfahrungsgemäß werden in der Straße hierdurch erheblich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten auftreten.

Besonders ist hierbei zu berücksichtigen, dass in der Straße viele Kinder wohnen und die Straße aktuell als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist. Die in der Straße wohnenden Kinder sind es also gewohnt, auf der Straße zu spielen. Wenn die Finkenstraße (alt) den kompletten Erschließungsverkehr für das neu geplante Wohngebiet zusätzlich aufnehmen muss, ist die Qualität der Straße als Spielstraße nicht mehr zu halten. Vielmehr steht zu befürchten, dass es zu Unfällen kommen wird, da nicht zu erwarten ist, dass die in der Straße wohnenden Kinder sich ohne Weiteres von heute auf morgen an die neue Situation gewöhnen und demzufolge auch weiterhin auf der Straße spielen werden. Es ist mithin damit zu rechnen, dass durch die Aufrechterhaltung der alleinigen Erschließung über die Finkenstraße erhebliche Gefahren für die Anwohner hervorgerufen werden.

Es wird die Sorge vorgetragen, dass unabhängig von den konkreten Gefahren auch eine wesentlich höhere Lärmbelastung der Anwohner der Finkenstraße durch den Durchgangsverkehr entstehen wird.

Es wird weiter angemerkt, dass auch der gegenwärtige Zustand der Straße bei einer alleinigen Erschließung des neuen Baugebiets über die Finkenstraße durch den zu erwartenden Bauverkehr und den im Nachgang erfolgenden Regelverkehr sehr stark in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Die in der gutachterlichen Stellungnahme aus dem Jahre 2012 enthaltene pauschale Aussage, wonach die Finkenstraße die zusätzlichen Verkehre aufgrund des bestehenden Ausbauzustandes problemlos aufnehmen könne, ist durch Nichts belegt und unzutreffend.

Eine zweite Verkehrsanbindung des Baugebiets sowie eine geänderte Führung der Verkehrsströme sind deshalb dringend angezeigt.

Spielfläche
Bezüglich der Errichtung einer Spielfläche, die in den Planunterlagen an der südöstlichen Grenze des neuen Baugebiets vorgesehenen ist, wird vorgetragen, dass die Mandanten keine grundsätzlichen Einwände gegen die Errichtung einer Spielfläche im Plangebiet haben, jedoch anregen, die Spielfläche zentral in der Mitte des Plangebietes anzulegen.

Hierfür sprechen folgende Erwägungen: Zunächst ist zu berücksichtigen, dass die vom Spielplatz ausgehenden Geräuschemissionen durch die Verortung am äußersten Rande des Plangebiets primär die Anwohner der bestehenden Finkenstraße treffen werden. Besonders betroffen werden unsere Mandanten sein, da der Spielplatz nach momentanem Planungsstand direkt angrenzend an ihr Grundstück errichtet werden soll.

Unseren Mandanten ist selbstverständlich bekannt, dass die Einrichtung von Kinderspielplatzen in Wohngebieten in der Regel als sozialadäquat anzusehen ist. Demensprechend haben unsere Mandanten auch keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die Errichtung eines Spielplatzes im Plangebiet. Nach der Rechtsprechung ist diese Sozialadäquanz allerdings nur dann gegeben, wenn und soweit sich ein Spielplatz nach Art, Größe sowie Ausstattung in das entsprechende Wohngebiet einfügt.

Es wird auf folgendes Urteil verwiesen:
Siehe aktuell etwa VG Trier, Urt. V. 28.01.2015 - 5 K 1542/14.TR, Juris.

Vorliegend bestehen aber gewichtige Zweifel, ob sich der Spielplatz in seiner aktuell geplanten Gestalt tatsächlich in das Wohngebiet einfügen wird.
Nach den Informationen der Mandantschaft soll die Spielfläche sowohl den Kindern der Anwohner des neuen Baugebiets Finkenstraße (neu) wie auch den Kindern der Anwohner der bestehenden Finkenstraße sowie der ebenfalls bestehenden Banker-Feld-Straße dienen.

Tatsächlich ist es aber so, dass die Kinder der Anwohner der bestehenden Finkenstraße zum voraussichtlichen Fertigstellungszeitpunkt des Spielplatzes dem Alter, in dem man Spielplätze aufsucht, entwachsen sein werden. Überdies existieren in der direkten Nachbarschaft in Entfernungen von 100 bis 200 m weitere Spielflächen. Der Spielplatz wird also aller Voraussicht nach weit überwiegend nur von Kindern aus dem neuen Baugebiet frequentiert werden. Tatsächlich dürfte die Spielfläche angesichts der geplanten Ausrichtung des Einzugsbereichs also überdimensioniert sein.

Faktisch steht mithin zu erwarten, dass die Vorteile der Spielfläche allein den Bewohnern des neuen Plangebietes entstehen, wohingegen die negativen Auswirkungen aufgrund der momentan geplanten Verortung in erster Linie die Anwohner der alten Finkenstraße treffen werden. Dies ist nicht gerechtfertigt.

Diesbezüglich wird weiter angemerkt, dass der Spielplatz nach der momentan vorliegenden Planung direkt an der Finkenstraße errichtet werden soll, die sich an der Einmündung in das neue Baugebiet zudem gabeln soll. Für den Spielplatz ist also - zumindest nach aktuellem Planungsstand - die Stelle mit dem höchsten Verkehrsaufkommen im Plangebiet gewählt worden. Eine solche Verortung eines Spielplatzes an einer Gefahrenstelle ist äußerst unglücklich.

Auch aus diesem Grunde regen unsere Mandanten daher eine Verortung des Spielplatzes in die Mitte des Wohngebietes an. Hierdurch würde die zentrale Erreichbarkeit der Spielfläche für alle Kinder im Wohngebiet sichergestellt. Darüber hinaus hätte eine solche Verortung den Vorteil größerer Sicherheit. Schließlich hätte die Errichtung des Spielplatzes in der Mitte des Baugebiets auch städtebauliche Vorteile, da so ein zentraler Bereich im Baugebiet geschaffen würde, auf den hin sich die geplante Bebauung im Baugebiet orientieren könnte und der zugleich zur Auflockerung des Straßenbildes beitragen könnte.

Zusammenfassung

Namens der Mandantschaft wird angeregt, den vorstehenden Einwendungen gegen den Entwurf des Bebauungsplans II/58 “Erweiterung Finkenstraße" zu folgen und die Planentwürfe durch die Einplanung einer zweiten Verkehrsanbindung, die bauliche Trennung des Gebiets in zwei Bereiche sowie die zentrale Verortung der Spielflache anzupassen.

Die vorstehenden Ausführungen werden vollumfänglich von den Bewohnern der Häuser [redacted] mitgetragen, die von den Planungen ebenfalls negativ betroffen sein werden. Diesbezüglich wird auf die anliegende Unterschriftenliste vom 23.06.2015 verwiesen.

Ein weiterer Vortrag wird sich im Rahmen der Offenlage nach § 3 Abs. 2 BauGB ausdrücklich vorbehalten.

zu 33. Stellungnahme der Verwaltung

Der Anregung, eine zweite Verkehrsanbindung des Baugebiets sowie eine geänderte Führung der Verkehrsströme vorzusehen, wird nicht gefolgt, da eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die Amstelbachstraße nicht möglich ist.

Die Annahme, dass in erster Linie keine zusätzlichen Kosten durch die Schaffung eines neuen Anschlusses an die L 259 verursacht werden sollen und dass durch diese einseitige Konzentrierung der Erschließung auf die Finkenstraße die berechtigten Belange der Anwohner der Finkenstraße in nicht gerechtfertigter Weise hinter rein monetäre Interessen zurückgestellt werden, wird nicht geteilt.

Die Aufgabe des Anschlusses der erweiterten Finkenstraße an die Amstelbachstraße erfolgte aufgrund der Stellungnahme von Straßen.NRW (siehe Nr. 2), in der die sicherheitstechnischen öffentlichen Belange im Falle eines Anschlusses an die Amstelbachstraße zur weiteren Berücksichtigung vorgebracht werden
Da der Anschluss außerhalb der Ortsdurchfahrt liegen würde, wäre gemäß den gültigen Richtlinien zu beachten, dass neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werden würde. Als Träger öffentlicher Belange regt Straßen.NRW an, die Verkehre der Neubaumaßnahme über städtische Straßen (hier Finkenstraße) abzuwickeln. Andernfalls müssten für die Linksabbiegespur - unter Inanspruchnahme fremder Grundstücke - umfangreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt werden. Eine solche Maßnahme wurde von den Fachämtern der Stadt Herzogenrath geprüft. Ergebnis dieser Prüfung ist, dass zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit die Fachämter der Anregung von Straßen.NRW folgen.

Mit Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfes und hiermit einhergehend der Verzicht auf den Anschluss der neuen Erschließungsstraße an die Amstelbachstraße hat auch das Ingenieurbüro IGEPA Verkehrstechnik seine in 2012 gefertigte “Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“ im Juli 2015 überarbeitet und angepasst. Die gutachterliche Stellungnahme wurde vom Verkehrsingenieur der Stadt Herzogenrath geprüft und als schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Gemäß den Aussagen der Gutachterlichen Stellungnahme werden aus der Wohngebietserweiterung bis zu 317 Kfz-Fahrten/Tag generiert. Für die Spitzenstunde wurden 12 Pkw/h als Quellverkehr und 22 Pkw/h als Zielverkehr prognostiziert. Bei der Prognose wurden immer die maximal möglichen Zahlen angesetzt. Unter Umständen auftretende tägliche Belastungsschwankungen während der Spitzenverkehrszeiten sind zwar möglich, würden jedoch keine wesentlichen Belastungsänderungen hervorrufen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Berechnungsmethodik zur Verkehrserzeugung anerkannt und durch den Ansatz der jeweils ungünstigsten Faktoren bei den unterschiedlichen Parameteransätzen auf der sogenannten „sicheren Seite“ ist.
Über die bestehende Finkenstraße werden neben den vorhandenen 12 Wohnhäusern zukünftig etwa 45 neue, insgesamt also 57 Wohnhäuser, erschlossen, was für eine verkehrsberuhigte Wohnstraße immer noch gering ist.

Den Ergebnissen dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass die Finkenstraße aufgrund ihres bestehenden Ausbauzustandes die zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Auch führen die Verkehrszunahmen zu keiner Änderung bei der Ausweisung des heute abgebundenen Bereiches der Finkenstraße als 'Verkehrsberuhigter Bereich' (umgangssprachlich auch 'Spielstraße' genannt). Die in der RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze für die maximal zulässige Verkehrsstärke während der Spitzenstunde von 150 Kfz/h wird hier nicht ansatzweise erreicht. Es wird darauf hingewiesen, dass das Berechnungsverfahren anerkannt ist und somit zu aussagefähigen Ergebnissen bei der Ermittlung der künftigen Verkehrsqualität führt. Auch wenn die Prognosebelastung 2025 im Vergleich zu heute eine annähernde Verdopplung der Kfz-Verkehre in der Finkenstraße bedeutet, so bleibt die künftige Gesamtverkehrsmenge immer noch auf dem Niveau eines Anliegerweges.
In diesem Zusammenhang ist auch die vorgetragene Sorge, dass unabhängig von den konkreten Gefahren auch eine wesentlich höhere Lärmbelastung der Anwohner der Finkenstraße durch den Durchgangsverkehr entstehen wird, nicht begründet.

Die geplante Verkehrsführung wird zwar Auswirkungen auf die Anwohner der Finkenstraße haben, jedoch werden aufgrund des dann immer noch sehr niedrigen Verkehrsaufkommens die gesunden Wohnverhältnisse weiterhin gewahrt.

Zur Reduzierung der Beeinträchtigung wird die gesamte erweiterte Finkenstraße ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Rad- und Fußgängerverkehr erhalten einen direkten Anschluss zur Amstelbachstraße.

Der Hinweis, dass zu berücksichtigen ist, dass die Kinder daran gewöhnt sind, auf der Straße zu spielen, da die Straße aktuell als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist, wird zur Kenntnis genommen. Allerdings begründet dies nicht die Forderung, das bestehende Wohngebiet Finkenstraße nicht zu erweitern. Es wird davon ausgegangen, dass Kleinkinder grundsätzlich nicht ohne Aufsicht auf der Straße spielen. Älteren Kindern muss zugetraut werden, sich im üblichen Straßenverkehr entsprechend aufmerksam zu verhalten. Erwachsenen Menschen ist die Umstellung und Anpassung ihrer Aufmerksamkeit auf die zu erwartenden Mehrverkehre durchaus zumutbar. Es wird nochmals auf die zuvor gemachte Aussage verwiesen, dass die in einem verkehrsberuhigten Bereich maximal zulässige Verkehrsstärke hier in der Finkenstraße - auch mit einer Wohngebietserweiterung - nicht ansatzweise erreicht wird.

Grundsätzlich ist sehr verständlich, dass der Verzicht auf die heutige Sackgassensituation, die sehr viel Raum zum ungestörten Spielen und Aufenthalt lässt, schwer fällt. An dieser Stelle wird jedoch nochmals deutlich darauf hingewiesen, dass der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath bereits zum Zeitpunkt des Baus der Wohnhäuser Finkenstraße 1-16 auch die Fläche über den ersten Teil der Finkenstraße hinaus bis zur Amstelbachstraße als Wohnbaufläche darstellte. Die damaligen städtebaulichen Entwürfe für die Erweiterung sahen Grundstücke für etwa 60 Einfamilienhäuser (heute sind 45 geplant) und ebenfalls keinen verkehrlichen Anschluss an die Amstelbachstraße vor. Somit war schon beim Bezug der Häuser Finkenstraße 1-16 bekannt, dass die Sackgasse nur eine Übergangssituation sein und die Finkenstraße verlängert werden würde, um weitere schon damals dringend benötigte Flächen für Einfamilienhäuser anzubieten zu können. Ebenso war damals bekannt, dass diese Erweiterung auch - mit zahlenmäßig überschaubarem - Mehrverkehr auf der bestehenden Finkenstraße einhergehen würde. Lediglich der Zeitpunkt dieser Erweiterung war nicht festgelegt.

Um die bestehende Finkenstraße nicht mit dem Baustellenverkehr zu belasten, hat die Verwaltung mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen, dass es für die wesentliche Bauzeit von ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Somit entfällt auch die befürchtete Mehrbelastung sowohl für die heutigen Anwohner an der Finkenstraße als auch den Straßenausbauzustand der Finkenstraße durch die Baustellenverkehre.

Spielfläche
Gemäß den Berechnungen des zuständigen Fachbereiches Jugendhilfeplanung der Stadt Herzogenrath wurde im betroffenen Sozialraum ein derzeitiges Spielflächendefizit von 225 m² ermittelt. Für die zu erstellenden ca. 45 Wohnhäuser ergibt sich ein Bedarf von 9 m² je Haus, also 405 m². Der neue Spielplatz sieht eine Fläche von ca. 630 m² vor und deckt somit sowohl den Spielplatzbedarf der neuen Häuser wie auch mit etwa einem Drittel seiner Fläche das vorhandene Spielflächendefizit aus der Umgebung ab. Kinder, die sich heute beispielsweise in der bestehenden Finkenstraße aufhalten, können zukünftig auf der neuen nahe liegenden Spielfläche spielen.

Der Spielplatz wird bewusst an der zentralen Platzsituation von ‘Alt - Neu‘ vorgesehen, um neben der gestalterischen Anbindung des neuen Wohngebietes (Höhen und Dachform der Wohnhäuser, verkehrsberuhigter Straßenbereich etc.) auch die soziale Anbindung an das bestehende Wohngebiet und des weiteren Siedlungsgebietes zu ermöglichen und zu fördern. Daher wird am Eingang des neuen Wohngebietes und im Übergang zum bestehenden Wohngebiet eine für das ‘alte‘ und das ‘neue‘ Wohngebiet zentrale Platzsituation angelegt, die mit der zuvor beschriebenen Spielfläche für Kinder und einem kleineren Aufenthaltsbereich für Jugendliche und Erwachsene ausgestaltet werden soll.

Die gewichtigen Zweifel, ob sich der Spielplatz in seiner aktuell geplanten Gestalt tatsächlich in das Wohngebiet einfügen wird, werden nicht geteilt.
Die gewählte Lage des Spielplatzes liegt im öffentlichen Interesse und fügt sich ohne weiteres in die Eigenart der näheren Umgebung ein. Besondere zu berücksichtigende Umstände, beispielsweise sensible Nutzungen wie Krankenhäuser oder Pflegeanstalten, sind im Umfeld nicht vorhanden. Da der Spielplatz vorne an der öffentlichen Verkehrsfläche angeordnet ist und nicht an die vorhandenen Gärten angrenzt, werden die Auswirkungen, die ohnehin unter einem besonderen Toleranzgebot der Gesellschaft stehen, sehr gering sein.

Auch die Befürchtung, dass der Spielplatz an der Stelle mit dem höchsten Verkehrs-aufkommen im Plangebiet gewählt worden ist, wird nicht geteilt.
Bei dem zuvor beschriebenen zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommen kann hier nicht von einer Gefahrenstelle die Rede sein. Die Ausstattung der Spielfläche sowie die zur Sicherheit der Kinder erforderliche Einzäunung werden zwischen dem Erschließungsträger und dem Fachamt der Stadt Herzogenrath abgestimmt.

Zusammenfassung
Der Anregungen, den vorstehenden Einwendungen gegen den Entwurf des Bebauungsplans II/58 “Erweiterung Finkenstraße" zu folgen und die Planentwürfe durch die Einplanung einer zweiten Verkehrsanbindung, die bauliche Trennung des Gebiets in zwei Bereiche sowie die zentrale Verortung der Spielflache anzupassen, wird aus den zuvor ausgeführten Gründen nicht gefolgt.

34.

[redacted]
Mail vom 15.06.2015

Es wird ausdrücklich der Zuspruch zum überarbeiteten städtebaulichen Entwurf zur Erweiterung der Finkenstraße mitgeteilt. Aufgrund 14 Jahre Anwohnerschaft in der Finkenstraße könne die Lage hier sehr gut beurteilt werden. Die Lösung der Sackgasse und der Art der Bebauung wird für insgesamt sehr gut befunden.

zu 34. Stellungnahme der Verwaltung

Die Befürwortung des städtebaulichen Konzeptes wird zur Kenntnis genommen.

35.

[redacted]

Schreiben vom 23.06.2015

Es darauf hingewiesen, dass auf dem Richtung Süden ausgerichteten Dach des Wohnhauses eine Photovoltaikanlage angebracht ist und ein Neubau auf dem benachbarten Grundstück das Dach zum Teil verschatten würde. Die vom Investor vorgeschlagenen zwei vollen Stockwerke seien daher viel zu hoch. Es wird vorgeschlagen, hier nur einen Flachbau (Bungalow) zu genehmigen.

Weiter wird vorgebracht, dass das zu bebauende Feld zum (privaten) Grundstück hin leicht abfallend liegt und dies bei starkem Regen zu erheblichen Problemen führt. Es wird darum gebeten, ein hydrogeologisches Gutachten erstellen zu lassen und das angrenzende zu bebauende Grundstück mit ca. 100 m^3 Erde auffüllen zu lassen, um so zukünftige Wasserprobleme zu vermeiden.

Da der eigene Garten an einer Stelle relativ schmal ist, wird das Interesse vorgebracht, einen Teil des anliegenden Grundstückes vom Investor zu erwerben,

zu 35. Stellungnahme der Verwaltung

Aufgrund der Befürchtungen der Verschattung der Dach-Photovoltaikanlage wurde eine Verschattungsuntersuchung in Auftrag gegeben. Bei der Untersuchung wurde von einer Maximalausnutzung der im Bebauungsplan vorgegebenen Baufenster ausgegangen. Die Höhe der geplanten Gebäude wurde gemäß Vorgabe mit 173,47 m (NHN) angesetzt. Weiterhin wurde der zusätzliche maximale Dachaufbau von 2 m für die Errichtung von Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung berücksichtigt. Die Untersuchung hat ergeben, dass durch die geplante Neubebauung zu keiner Tageszeit eine Verschattung der auf dem Nachbargrundstück vorhandenen Photovoltaikanlage erfolgen wird.

Im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplanes II/58 wurde auch der ‘Geotechnische Bericht über Baugrund, Gründung und Straßen-Kanalbau‘ erarbeitet. Dem Bericht kann entnommen werden, dass der geotechnisch relevante, gewachsene Baugrund unter dem Ackerboden (Schicht 1) aus einer 4,5 m - 6,4 m dicken lehmigen Deckschicht aus Löß / Lößlehm (Schicht 2). besteht. Darunter steht ein 4 m dickes Paket aus Sanden und Kiesen an (Schicht 3), unter denen tiefere Schichtenfolgen aus tertiären Schichten und dem Grundgebirge beginnen. Das zusammenhängende, unbeeinflusste Grundwasser liegt rd. 7,5 m unter Flur, spielt somit für die Erschließungsmaßnahmen keine Rolle.
Der Wassergehalt der Schicht 2 schwankt jahreszeitlich bedingt und ist nur schwach wasserdurchlässig. Die Bodenschicht verhält sich bei stärkerer Wasserzufuhr (z.B. bei Starkregenereignissen), die sein geringes Schluckvermögen übersteigt, kurzfristig wie ein Wasserstauer. Dies kann verstärkt durch die Topografie zu einer zeitbegrenzten Wasseransammlung führen. Momentan befindet sich an der angesprochenen Stelle nahe der Grundstücksgrenze eine leichte Vertiefung in der Geländeoberfläche, die dazu führt, dass das Oberflächenwasser von größeren Feldflächen sich dort sammeln kann. Nach Durchführung der Erschließungsmaßnahme wird die Bebauung und die Erschließung den Wasserfluss von den umliegenden Feldern unterbrechen, so dass sich dort nur noch das örtlich anfallende Regenwasser niederschlagen, und die Situation nicht anderes als in den umliegenden Gärten sein wird.

Die Anregung wird bei der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die geplante Höhe der Straße, die der angesprochenen Stelle am nächsten liegt, beträgt ca. 166.0 m und entspricht ungefähr der vorhandenen Geländehöhe. Wenn der Garten auf die geplante Straßenhöhe angepasst wird, wird die Vertiefung nicht mehr vorhanden sein.

Bezüglich des Kaufinteresses wird mitgeteilt, dass im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes Grundstücks-Eigentumsverhältnisse nicht geregelt werden. Das Anliegen wurde jedoch dem Erschließungsträger mitgeteilt.

Stadt Herzogenrath

Niederschrift

über die Bürgerversammlung zur Vorstellung des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

am 03.12.2014 im Technologiepark Herzogenrath

Beginn: 19.30 Uhr
Ende: 20.50 Uhr

Leitung:	Herr Spiertz, Vorsitzender des Umwelt- und Planungsausschuss
von der Verwaltung:	Herr Migenda, Techn. Beigeordneter Frau Heß, Teamleiterin Planung Frau Peikert, Planung

An der Bürgerversammlung nehmen (gemäß Anwesenheitsliste) 49 Bürgerinnen und Bürger teil.

Herr Spiertz begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und Herrn Technischen Beigeordneten Migenda, Frau Heß und Frau Peikert von der Verwaltung. Er weist darauf hin, dass die ordnungsgemäße Bekanntmachung in den Schaukästen in allen drei Ortsteilen, auf der Homepage der Stadt Herzogenrath, im amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Herzogenrath sowie als Information in der Presse veröffentlicht wurde.

Er macht darauf aufmerksam, dass die Pläne bis einschließlich 17.12.2014 öffentlich ausgelegt sind und in dieser Zeit während der Dienststunden im Rathaus der Stadtverwaltung bei Frau Peikert, Zimmer 326, die Planunterlagen eingesehen und Anregungen zur Planung vorgebracht oder zur Niederschrift erklärt werden können. Alle Anregungen werden dann in die weiteren Beratungen des Rates bzw. der Fachausschüsse der Stadt eingehen.

Anhand einer Powerpointpräsentation stellt Frau Peikert den städtebaulichen Vorentwurf zum Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ vor.

Im Anschluss an die Vorstellung der Planinhalte bittet Herr Spiertz die Anwesenden unter Benennung ihres Namens, ihre Anregungen und Einwände vorzutragen oder Fragen zu stellen. Die nachfolgenden Anregungen und Fragen werden erörtert und seitens der Verwaltung beantwortet.

Anregung/Frage 1

Herr Hoffmann-Siemes, Haus-Heyden-Straße 199, bittet, bei Festsetzung einer Dachneigung darauf zu achten, dass eine sinnvolle Anbringung von Solarkollektoren möglich ist.

Er erkundigt sich, wie groß die Grundstücke sein werden und welche Geschossigkeit vorgesehen ist.

Antwort zu 1

Herr Migenda antwortet, dass der Hinweis zu Festsetzungen der Dachneigungen aufgenommen werde. Die Parzellierung der Grundstücke führe der Investor durch, hierauf habe die Stadt keinen Einfluss.

Frau Peikert ergänzt, dass die Festsetzung zur Geschossigkeit noch geprüft werde, betont aber, dass die umgebende Bebauung berücksichtigt werde.

Anregung/Frage 2

Herr Michel erkundigt sich, ob nur Satteldächer mit einer Firstrichtung festgesetzt oder ob auch Flachdächer möglich sein werden? Darüber hinaus möchte er wissen, ob die Grundstücksgrößen über GRZ und GFZ festgesetzt werden.

Antwort zu 2

Frau Peikert antwortet, dass es Überlegungen gebe, Bereiche festzusetzen, in denen nur Gebäude mit Flachdächern und Bereiche, in denen nur Gebäude mit Satteldächern zugelassen werden. Wichtig sei, dass ein städtebaulich einheitliches und entspanntes Straßenbild gewährleistet ist. Die Größe der Grundstücke könne über eine GRZ nicht festgesetzt werden.

Anregung/Frage 3

Herr Jansen, Finkenstraße 6, trägt vor, dass, sollte die Erweiterung der Finkenstraße dauerhaft an die Amstelbachstraße angeschlossen werden, damit zu rechnen sei, dass Abkürzungsverkehre durch den heutigen verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße fahren werden, um mögliche Staus auf der Roermonder Straße zu umfahren. Darüber hinaus erkundigt er sich, ob auch die Baustellen-Großfahrzeuge diesen verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße nutzen werden. Dies würde nicht nur eine erhebliche Belastung für die Anwohner bedeuten, es müsse auch mit Bauschäden in der Straße gerechnet werden.

Antwort zu 3

Frau Heß antwortet, dass ein dauerhafter Anschluss an Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße geplant sei und dass die neue Straße den gleichen Ausbau und verkehrsberuhigten Charakter wie die jetzige Finkenstraße erhalte solle. Die Problematik der Baustellen-Großfahrzeuge müsse noch geklärt werden, sie könne jedoch nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Die Anregung werde aufgenommen und an die Verkehrsbehörde zur Klärung weitergeleitet.

Herr Migenda ergänzt, dass es heute darum gehe, den planungsrechtlichen Teil des Bebauungsplanes vorzustellen. Die Führung der ‚täglichen' Verkehre im Bereich des Bebauungsplanes wie auch die Führung der Baustellenverkehre seien sehr wichtige Themen und müsse gut geklärt werden. Ob etwa eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen oder eine Sperrung für Großverkehre vorgenommen werde, sei demnach noch zu prüfen und abzuklären.
Er betont das Anliegen der Verwaltung, keine Probleme im Raum stehen zu lassen.

Anregung/Frage 4

Herr Breuer, Bankerfeldstraße 76, erkundigt sich, ob die Stadt noch einen Minikreisel im Bereich Bankerfeldstraße/Finkenstraße plane.

Antwort zu 4

Herr Migenda antwortet, dass die Anlage eines Kreisverkehres in diesem Kreuzungsbereich vom Verkehrsplaner geprüft werde.

Anregung/Frage 5

Frau Breuer, Bankerfeldstraße 76, erinnert daran, dass der im Zusammenhang mit der geplanten Neubebauung an der Bankerfeldstraße gegründeten Bürgerinitiative das Thema Verkehr, hier insbesondere die verkehrlich unbefriedigende Situation vor dem Kindergarten, ein sehr wichtiges Thema gewesen sei und dies auch der Verwaltung entsprechend mitgeteilt worden sei.
Darüber hinaus verweist sie darauf, dass sich mit dem Bau des letzten neuen Hauses an der Bankerfeldstraße bereits heute die Stellplatzsituation als sehr eng darstelle.

Antwort zu 5

Frau Heß informiert darüber, dass im Sommer 2016 mit dem Bau eines neuen Kindergartens begonnen und die Planung hierfür auch ausreichend Parkplätze auf dem Grundstück selber vorsehen werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten werde sich eine verkehrlich deutlich entspanntere Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen.

Bezüglich der Stellplatzsituation erläutert Herr Migenda, dass die Stadt Herzogenrath bereits heute über die Standard-Vorgabe der BauO NRW hinausgehe und von den Bauherren nicht nur einen, sondern zwei Stellplätze pro Wohneinheit, die auch nicht hintereinander liegen dürfen, fordere. Auch dies werde zur weiteren Entspannung des Parkens im öffentlichen Raum beitragen.

Anregung/Frage 6

Frau Pinsdorf, Bankerfeldstraße 31, verweist darauf, dass die Sicherheit der Schulwege auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße nicht befriedigend sei. Auf der Amstelbachstraße würden schon weit vor der Bushaltestelle keine Gehwege mehr vorhanden sein, sodass die Schulkinder hier auf der Straße gehen müssen. Auf der Bankerfeldstraße würde vor dem Kindergarten selber oft nicht nur die Straße eng geparkt, sondern auch die Querungshilfe werde derart zugeparkt, dass sie für die Schulkinder nicht mehr sichtbar sei. Je mehr Kinder hier wohnen, umso mehr Kinder würden gefährdet werden.

Antwort zu 6

Frau Peikert erläutert, dass die Verwaltung Gespräche mit Straßen.NRW als Eigentümerin der Amstelbachstraße (L 259) mit dem Ziel führen werde, dass mindestens von der Einmündung der neuen Straße ein Gehweg mit Querungshilfe auf der Amstelbachstraße angelegt werde. Wer die Kosten hierfür zu übernehmen habe, sei dann noch zu klären. Ggf. habe dies der Investor zu leisten.
Die Aussagen von Frau Heß bezüglich des Kindergartenneubaus ergänzend erläutert sie, dass dann auch die Schulwegeverbindung vom neuen Wohngebiet aus in Richtung Bankerfeldstraße über die Lerchenstraße verlaufen solle.

Anregung/Frage 7

Frau Schwarz, Marienanger 19, teilt mit, dass das Land bereits 1989 zugesagt habe, dass auf der Amstelbachstraße ein Gehweg mindestens bis zu Bushaltestelle angelegt werde.

Antwort zu 7

Frau Peikert antwortet, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW in Kontakt treten werde, um eine gemeinsame Lösung zu finden.

Anregung/Frage 8

Frau Skobel, Finkenstraße 16, bemängelt, dass schon heute nicht ausreichend Stellplätze in der Finkenstraße zur Verfügung stehen und dass insgesamt mehr Parkflächen geschaffen werden sollen. Grundsätzlich befürchtet sie mit der Erweiterung des Wohngebietes noch mehr Stellplatzprobleme.
Darüber hinaus bittet sie, dass die Planung im Bereich des Überganges der Finkenstraße in die neue Straße den Anschluss ihres Grundstückes an die Straße ermöglicht. Dies sei ihr von der Verwaltung bereits vor 12 Jahren, als sie ihr Haus gebaut habe, zugesagt worden. Sie verweist darauf, dass sie schon persönlich bei der Planungsabteilung vorstellig geworden sei, die Problematik berichtet und darum gebeten habe, ihren Wunsch bei der detaillierten Straßenplanung zu berücksichtigen.
Sie erkundigt sich, wie groß die Fläche für den ‘Treffpunkt‘ sein solle.

Antwort zu 8

Frau Peikert antwortet, dass bei der neuen Planung neben der Vorgabe, dass pro Wohneinheit 2 Stellplätze nachgewiesen werden müssen, auch im öffentlichen Straßenraum ausreichend Stellplätze für Besucher angeboten werden. Daher werde nicht davon ausgegangen, dass die Neubebauung den Parkplatzdruck erhöhen werde.
Ihre Wünsche bezüglich der Anbindung ihres Grundstückes an die neue Straße werden als Anregungen aufgenommen.
Bezüglich der Flächengröße des ‘Treffpunktes‘ teilt sie mit, dass diese erst mit der endgültigen Straßenplanung festliege.

Anregung/Frage 9

Herr Schings, Finkenstraße 12, bezweifelt die Seriosität des Verkehrsgutachtens und ist der Ansicht, dass die Straßen hier mit deutlich mehr Verkehren belastet sind als im Gutachten benannt.

Antwort zu 9

Herr Migenda bestätigt, dass die verkehrliche Belastung hier eine bedeutende Rolle spiele und dass im Rahmen des nächsten Schrittes des Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange auch die Städte-Region Aachen beteiligt werde, die kritisch die vorgelegten Gutachten prüfen werde. Sollten die hierin genannten Zähldaten nicht ausreichend sein, werde sie Nachbesserung fordern. Grundsätzlich müsse jedoch davon ausgegangen werden, dass ein Verkehrsgutachten vor dem Hintergrund der Neutralität erstellt werde.

Anregung/Frage 10

Frau Vanderheidn, Finkenstraße 10, erkundigt sich, wie die zu erwartenden Verkehre aus dem geplanten Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ berücksichtigt werden.

Antwort zu 10

Herr Migenda antwortet, dass im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes für ‘Richtericher Dell‘ die Stadt Aachen auch die Stadt Herzogenrath als betroffene Nachbarkommune beteiligt habe. In ihrer Stellungnahme habe die Stadt Herzogenrath deutlich auf die ggf. zu erwartenden Schleichverkehre, die von Norden kommend einen schnelleren Weg über Kohlscheid-Bank nach Aachen suchen, hingewiesen. In weiteren Gesprächen habe die Stadt Aachen zugesagt, eine Mikrosimulation zur Erfassung der möglichen Verkehre durchzuführen. Er betont, dass die Herzogenrather Verwaltung die verkehrliche Situation in Kohlscheid-Bank und eine mit der Realisierung von ‘Richtericher Dell‘ mögliche negative Entwicklung hier aufmerksam im Blick halte.

Anregung/Frage 11

Frau Thoma, Finkenstraße 5, möchte wissen, wann die neuen Häuser fertig sein werden. Sie verweist darauf, dass die Baufahrzeuge nicht über den verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße, auf dem viele Kinder spielen, sondern nur über die Amstelbachstraße fahren dürfen.

Antwort zu 11

Frau Heß antwortet, dass der Bebauungsplan die planerischen Festsetzungen vorgebe, jedoch keinen Einfluss auf die tatsächliche Bauzeit habe. Die Führung der Bauverkehre werde noch geprüft.

Herr Migenda führt aus, dass, insbesondere mit Blick auf die hohe Nachfrage für Wohnbauflächen in Herzogenrath und der Nähe zu Aachen und den sich hier entwickelnden Campus, angestrebt werde, den Bebauungsplan im August diesen Jahres zur Rechtskraft zu führen, soweit sich keine unerwarteten Probleme ergeben. Die Vermarktung der Grundstücke werde dann voraussichtlich sehr schnell gehen. Ebenso werde mit einem schnellen Bauen selber gerechnet, da mit einem Bebauungsplan das Freistellungsverfahren angewendet werden könne. Allerdings müsse im Rahmen der Anwendung dieses Freistellungsverfahren die Baustraße als gesicherte Erschließung bereits gebaut sein.

Die Anregung, dass Baufahrzeuge während der Bauzeit die Finkenstraße nicht befahren dürfen, werde aufgenommen.

Anregung/Frage 12

Frau Mayntz, An der Kant 18e, erkundigt sich, welche Geschossigkeit und ob Flach- oder Satteldächer mit welcher Dachneigung geplant seien. Sie wünsche sich eine grundsätzlich gemäßigte Geschossigkeit, die sich an die an die vorhandene Bebauung anpasst.

Frau Skobel trägt ebenfalls vor, dass es ihr sehr wichtig sei, dass sich die neuen Häuser in der Geschossigkeit an die vorhandenen angleichen und nur maximal 1½ geschossig sein sollen. Eine 2-Geschossigkeit lehnt sie grundsätzlich ab.

Antwort zu 12

Frau Heß antwortet, dass die Überlegungen zur Geschossigkeit in der weiteren Planung durchgeführt werden. Sie sagt zu, dass die Anregungen aufgenommenen und auf ihre Umsetzung hin geprüft werden.

Herr Migenda ergänzt, dass im nächsten Schritt die textlichen Festsetzungen formuliert werden, die u.a. auch Vorgaben zur Geschossigkeit und zur Art der Dächer, Sattel- oder Flachdach, treffen werden.

Anregung/Frage 13

Herr Komen, Am Marienanger 3, erkundigt sich, inwieweit der Pferdelandpark und der Weiße Weg in die heutige Planung des neuen Wohngebietes eingegangen sind und betont, dass viele naherholungssuchende Fußgänger und Radfahrer die Amstelbachstraße nutzen. Daher dürfe es durch mehr Autoverkehr für die Fußgänger und Radfahrer hier keine Beeinträchtigung geben.
Darüber hinaus möchte er wissen, ob der Einblick in das verkehrliche Gutachten möglich ist.

Antwort zu 13

Frau Heß antwortet, dass das neue Wohngebiet keine Beeinträchtigung für den Pferdelandpark bedeuten werde.

Frau Peikert teilt mit, dass das Verkehrsgutachten problemlos in ihrem Büro eingesehen werden könne.

Anregung/Frage 14

Herr Michel, Gartenstraße 14, Aachen, trägt vor, dass er Verständnis dafür habe, dass hier Satteldächer vorgesehen werden sollen, da sie nett aussehen. Er regt jedoch an, dass auf kleineren Grundstücken auch Flachdächer zulässig sein sollten, da diese eine größere Wohnfläche ermöglichen.

Anregung/Frage 15

Herr Hoffmann-Siemes ist der Ansicht, dass mit Blick auf die Amstelbachstraße als Teil des Weißen Weges ein Rad- und Gehweg auf der L 259 (Forstheider Straße/Amstelbachstraße) beantragt werden sollte. Auch würde sich dann die hier problematische Situation, die sich in der Bauphase durch die Baufahrzeuge ergeben werde, entspannen.

Anregung/Frage 18

Auch Herr Vathke, Wilsberger Straße 33, stellt fest, dass es für Radfahrer auf der Amstelbachstraße Richtung Niederlande gefährlich und unsicher sei. Darüber hinaus möchte er wissen, wer Bauträger der neuen Bebauung werde.

Antwort zu 16

Herr Migenda antwortet, dass für den Bebauungsplan nicht von Bedeutung sei, wer Bauträger werde. Der Bebauungsplan sei ein neutrales Rahmenwerk und biete Beständigkeit und Planungssicherheit auch über die Zeit eines Investors hinaus.

Anregung/Frage 16

Herr Jansen, Finkenstraße 6, teilt mit, dass das Bankett an der Ausfahrt Finkenstraße kaputt sei und sich dadurch gefährliche Situationen insbesondere für Radfahrer ergeben.

Antwort zu 16

Herr Migenda sagt eine Prüfung zu.

Anregung/Frage 17

Frau Schwarz trägt ihre Ansicht vor, dass sich Geschosshöhe und Dächer der neuen Bebauung an die vorhandenen umliegenden Häuser anpassen müssen.

Anregung/Frage 18

Frau Komen, Am Marienanger 3, erkundigt sich, ob mit Straßen.NRW schon Gespräche geführt wurden und wann die Amstelbachstraße erneuert werden soll.

Antwort zu 18

Herr Migenda erläutert, dass heute ein erster städtebaulicher Entwurf noch mit Unschärfe vorgestellt worden sei und dass es im nächsten Arbeitsschritt in die Detaillierung der Planung gehe. Parallel zu dieser Bürgerversammlung werde derzeit auch die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt, in der auch die Behörde Straßen.NRW um Prüfung der Planung und Stellungnahme gebeten werde.

Anregung/Frage 19

Frau Vanderheidn trägt ihre Bedenken vor, dass die Finkenstraße als Schleichweg und Durchgangsstraße genutzt werde, um die Kreuzung Bankerfeldstraße/Amstelbachstraße zu meiden. Sie erkundigt sich, wer wann die Entscheidung getroffen habe, dass die neue Straße an die L 259 angeschlossen werde.

Antwort zu 19

Herr Migenda sagt zu, dass diese Bedenken zur Prüfung aufgenommen werden. Selbstverständlich sei es auch der Verwaltung sehr wichtig, Schleichwege und Durchgangsverkehre zu vermeiden und nicht zu produzieren.

Frau Peikert ergänzt, dass der Umwelt- und Planungsausschuss den heute vorgestellten städtebaubaulichen Vorentwurf in dieser Form am 28.08.2014 beschlossen habe.

Anregung/Frage 20

Herr Moschel schlägt vor, die Hauptstraße ähnlich wie im Neubaugebiet Kämpchenstraße mittig zu teilen und jeweils 2 Sackgassen anzulegen. Die Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße aufgeteilt.

Antwort zu 20

Herr Migenda sagt zu, diesen Vorschlag als Anregungen in die weitere Prüfung aufzunehmen.

Anregung/Frage 21

Frau Pinsdorf begrüßt den Vorschlag der mittigen Teilung der Hauptstraße und schlägt vor, die Durchfahrt für Radfahrer offen zu halten. Darüber hinaus ist sie der Ansicht, dass auch die neue Straße genau wie die Finkenstraße, in der die Kinder sehr oft spielen, als Spielstraße ausgewiesen werden solle.

Anregung/Frage 22

Herr Komen trägt seine Bedenken vor, dass eine Teilung der Straße auch mehr Verkehr in der Straße Am Marienanger bedeuten würde.

Anregung/Frage 23

Frau Skobel möchte wissen, ob in der geplanten schmaleren Straße Rettungsfahrzeuge ausreichend Platz hätten. Sie befürchtet, dass die Straße zu eng und zu vollgeparkt sein werde.

Antwort zu 23

Herr Migenda bestätigt, dass jedes Haus von Feuerwehr und Rettungswagen im Sinne der BauO NRW angefahren werden können müsse und dies bei der Straßenplanung berücksichtigt werde. Selbstverständlich werde auch die Feuerwehr im frühzeitigen Beteiligungsverfahren beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Ebenso würden bei der Straßenplanung die Fahrbedürfnisse der Müllabfuhr berücksichtigt.

Anregung/Frage 24

Frau Breuer erkundigt sich, wo die erforderlichen Ausgleichsflächen vorgesehen werden.

Antwort zu 24

Frau Peikert erläutert, dass aufgrund einer noch nicht exakten Planung heute noch nicht gesagt werden könne, wieviel Ausgleichsfläche erforderlich und wo sie vorgesehen werde. Sicher sei, dass ein großer Teil als Ortsrandeingrünung dienen werde.

Herr Migenda fügt hinzu, dass es sich bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes um ein Vollverfahren handele und daher auch ein Umweltbericht erarbeitet werden müsse.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr erfolgen bedankt sich Herr Spiertz für die rege Beteiligung und schließt die Bürgerversammlung um 20.50 Uhr.

Herzogenrath, den 03.02.3015

aufgestellt durch:

gez.: Werner Spiertz
Vorsitzender
Umwelt- und Planungsausschuss

gez.: Petra Peikert
Schriftführerin

Stadt Herzogenrath

Niederschrift

über die Bürgerversammlung zur Vorstellung des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

am 03.12.2014 im Technologiepark Herzogenrath

Beginn: 19.30 Uhr
Ende: 20.50 Uhr

Leitung:	Herr Spiertz, Vorsitzender des Umwelt- und Planungsausschuss
von der Verwaltung:	Herr Migenda, Techn. Beigeordneter Frau Heß, Teamleiterin Planung Frau Peikert, Planung

An der Bürgerversammlung nehmen (gemäß Anwesenheitsliste) 49 Bürgerinnen und Bürger teil.

Herr Spiertz begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und Herrn Technischen Beigeordneten Migenda, Frau Heß und Frau Peikert von der Verwaltung. Er weist darauf hin, dass die ordnungsgemäße Bekanntmachung in den Schaukästen in allen drei Ortsteilen, auf der Homepage der Stadt Herzogenrath, im amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Herzogenrath sowie als Information in der Presse veröffentlicht wurde.

Er macht darauf aufmerksam, dass die Pläne bis einschließlich 17.12.2014 öffentlich ausgelegt sind und in dieser Zeit während der Dienststunden im Rathaus der Stadtverwaltung bei Frau Peikert, Zimmer 326, die Planunterlagen eingesehen und Anregungen zur Planung vorgebracht oder zur Niederschrift erklärt werden können. Alle Anregungen werden dann in die weiteren Beratungen des Rates bzw. der Fachausschüsse der Stadt eingehen.

Anhand einer Powerpointpräsentation stellt Frau Peikert den städtebaulichen Vorentwurf zum Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ vor.

Im Anschluss an die Vorstellung der Planinhalte bittet Herr Spiertz die Anwesenden unter Benennung ihres Namens, ihre Anregungen und Einwände vorzutragen oder Fragen zu stellen. Die nachfolgenden Anregungen und Fragen werden erörtert und seitens der Verwaltung beantwortet.

Anregung/Frage 1

Herr , bittet, bei Festsetzung einer Dachneigung darauf zu achten, dass eine sinnvolle Anbringung von Solarkollektoren möglich ist.

Er erkundigt sich, wie groß die Grundstücke sein werden und welche Geschossigkeit vorgesehen ist.

Antwort zu 1

Herr Migenda antwortet, dass der Hinweis zu Festsetzungen der Dachneigungen aufgenommen werde. Die Parzellierung der Grundstücke führe der Investor durch, hierauf habe die Stadt keinen Einfluss.

Frau Peikert ergänzt, dass die Festsetzung zur Geschossigkeit noch geprüft werde, betont aber, dass die umgebende Bebauung berücksichtigt werde.

Anregung/Frage 2

Herr erkundigt sich, ob nur Satteldächer mit einer Firstrichtung festgesetzt oder ob auch Flachdächer möglich sein werden? Darüber hinaus möchte er wissen, ob die Grundstücksgrößen über GRZ und GFZ festgesetzt werden.

Antwort zu 2

Frau Peikert antwortet, dass es Überlegungen gebe, Bereiche festzusetzen, in denen nur Gebäude mit Flachdächern und Bereiche, in denen nur Gebäude mit Satteldächern zugelassen werden. Wichtig sei, dass ein städtebaulich einheitliches und entspanntes Straßenbild gewährleistet ist. Die Größe der Grundstücke könne über eine GRZ nicht festgesetzt werden.

Anregung/Frage 3

Herr , trägt vor, dass, sollte die Erweiterung der Finkenstraße dauerhaft an die Amstelbachstraße angeschlossen werden, damit zu rechnen sei, dass Abkürzungsverkehre durch den heutigen verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße fahren werden, um mögliche Staus auf der Roermonder Straße zu umfahren. Darüber hinaus erkundigt er sich, ob auch die Baustellen-Großfahrzeuge diesen verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße nutzen werden. Dies würde nicht nur eine erhebliche Belastung für die Anwohner bedeuten, es müsse auch mit Bauschäden in der Straße gerechnet werden.

Antwort zu 3

Frau Heß antwortet, dass ein dauerhafter Anschluss an Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße geplant sei und dass die neue Straße den gleichen Ausbau und verkehrsberuhigten Charakter wie die jetzige Finkenstraße erhalte solle. Die Problematik der Baustellen-Großfahrzeuge müsse noch geklärt werden, sie könne jedoch nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Die Anregung werde aufgenommen und an die Verkehrsbehörde zur Klärung weitergeleitet.

Herr Migenda ergänzt, dass es heute darum gehe, den planungsrechtlichen Teil des Bebauungsplanes vorzustellen. Die Führung der ‚täglichen' Verkehre im Bereich des Bebauungsplanes wie auch die Führung der Baustellenverkehre seien sehr wichtige Themen und müsse gut geklärt werden. Ob etwa eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen oder eine Sperrung für Großverkehre vorgenommen werde, sei demnach noch zu prüfen und abzuklären.
Er betont das Anliegen der Verwaltung, keine Probleme im Raum stehen zu lassen.

Anregung/Frage 4

Herr , erkundigt sich, ob die Stadt noch einen Minikreisel im Bereich Bankerfeldstraße/Finkenstraße plane.

Antwort zu 4

Herr Migenda antwortet, dass die Anlage eines Kreisverkehres in diesem Kreuzungsbereich vom Verkehrsplaner geprüft werde.

Anregung/Frage 5

Frau , erinnert daran, dass der im Zusammenhang mit der geplanten Neubebauung an der Bankerfeldstraße gegründeten Bürgerinitiative das Thema Verkehr, hier insbesondere die verkehrlich unbefriedigende Situation vor dem Kindergarten, ein sehr wichtiges Thema gewesen sei und dies auch der Verwaltung entsprechend mitgeteilt worden sei.
Darüber hinaus verweist sie darauf, dass sich mit dem Bau des letzten neuen Hauses an der Bankerfeldstraße bereits heute die Stellplatzsituation als sehr eng darstelle.

Antwort zu 5

Frau Heß informiert darüber, dass im Sommer 2016 mit dem Bau eines neuen Kindergartens begonnen und die Planung hierfür auch ausreichend Parkplätze auf dem Grundstück selber vorsehen werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten werde sich eine verkehrlich deutlich entspanntere Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen.

Bezüglich der Stellplatzsituation erläutert Herr Migenda, dass die Stadt Herzogenrath bereits heute über die Standard-Vorgabe der BauO NRW hinausgehe und von den Bauherren nicht nur einen, sondern zwei Stellplätze pro Wohneinheit, die auch nicht hintereinander liegen dürfen, fordere. Auch dies werde zur weiteren Entspannung des Parkens im öffentlichen Raum beitragen.

Anregung/Frage 6

Frau , verweist darauf, dass die Sicherheit der Schulwege auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße nicht befriedigend sei. Auf der Amstelbachstraße würden schon weit vor der Bushaltestelle keine Gehwege mehr vorhanden sein, sodass die Schulkinder hier auf der Straße gehen müssen. Auf der Bankerfeldstraße würde vor dem Kindergarten selber oft nicht nur die Straße eng geparkt, sondern auch die Querungshilfe werde derart zugeparkt, dass sie für die Schulkinder nicht mehr sichtbar sei. Je mehr Kinder hier wohnen, umso mehr Kinder würden gefährdet werden.

Antwort zu 6

Frau Peikert erläutert, dass die Verwaltung Gespräche mit Straßen.NRW als Eigentümerin der Amstelbachstraße (L 259) mit dem Ziel führen werde, dass mindestens von der Einmündung der neuen Straße ein Gehweg mit Querungshilfe auf der Amstelbachstraße angelegt werde. Wer die Kosten hierfür zu übernehmen habe, sei dann noch zu klären. Ggf. habe dies der Investor zu leisten.
Die Aussagen von Frau Heß bezüglich des Kindergartenneubaus ergänzend erläutert sie, dass dann auch die Schulwegeverbindung vom neuen Wohngebiet aus in Richtung Bankerfeldstraße über die Lerchenstraße verlaufen solle.

Anregung/Frage 7

Frau , teilt mit, dass das Land bereits 1989 zugesagt habe, dass auf der Amstelbachstraße ein Gehweg mindestens bis zu Bushaltestelle angelegt werde.

Antwort zu 7

Frau Peikert antwortet, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW in Kontakt treten werde, um eine gemeinsame Lösung zu finden.

Anregung/Frage 8

Frau bemängelt, dass schon heute nicht ausreichend Stellplätze in der Finkenstraße zur Verfügung stehen und dass insgesamt mehr Parkflächen geschaffen werden sollen. Grundsätzlich befürchtet sie mit der Erweiterung des Wohngebietes noch mehr Stellplatzprobleme.
Darüber hinaus bittet sie, dass die Planung im Bereich des Überganges der Finkenstraße in die neue Straße den Anschluss ihres Grundstückes an die Straße ermöglicht. Dies sei ihr von der Verwaltung bereits vor 12 Jahren, als sie ihr Haus gebaut habe, zugesagt worden. Sie verweist darauf, dass sie schon persönlich bei der Planungsabteilung vorstellig geworden sei, die Problematik berichtet und darum gebeten habe, ihren Wunsch bei der detaillierten Straßenplanung zu berücksichtigen.
Sie erkundigt sich, wie groß die Fläche für den ‘Treffpunkt‘ sein solle.

Antwort zu 8

Frau Peikert antwortet, dass bei der neuen Planung neben der Vorgabe, dass pro Wohneinheit 2 Stellplätze nachgewiesen werden müssen, auch im öffentlichen Straßenraum ausreichend Stellplätze für Besucher angeboten werden. Daher werde nicht davon ausgegangen, dass die Neubebauung den Parkplatzdruck erhöhen werde.
Ihre Wünsche bezüglich der Anbindung ihres Grundstückes an die neue Straße werden als Anregungen aufgenommen.
Bezüglich der Flächengröße des ‘Treffpunktes‘ teilt sie mit, dass diese erst mit der endgültigen Straßenplanung festliege.

Anregung/Frage 9

Herr , bezweifelt die Seriosität des Verkehrsgutachtens und ist der Ansicht, dass die Straßen hier mit deutlich mehr Verkehren belastet sind als im Gutachten benannt.

Antwort zu 9

Herr Migenda bestätigt, dass die verkehrliche Belastung hier eine bedeutende Rolle spiele und dass im Rahmen des nächsten Schrittes des Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange auch die Städte-Region Aachen beteiligt werde, die kritisch die vorgelegten Gutachten prüfen werde. Sollten die hierin genannten Zähldaten nicht ausreichend sein, werde sie Nachbesserung fordern. Grundsätzlich müsse jedoch davon ausgegangen werden, dass ein Verkehrsgutachten vor dem Hintergrund der Neutralität erstellt werde.

Anregung/Frage 10

Frau , erkundigt sich, wie die zu erwartenden Verkehre aus dem geplanten Aachener Neubaugebiet ‘Richtericher Dell‘ berücksichtigt werden.

Antwort zu 10

Herr Migenda antwortet, dass im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes für ‘Richtericher Dell‘ die Stadt Aachen auch die Stadt Herzogenrath als betroffene Nachbarkommune beteiligt habe. In ihrer Stellungnahme habe die Stadt Herzogenrath deutlich auf die ggf. zu erwartenden Schleichverkehre, die von Norden kommend einen schnelleren Weg über Kohlscheid-Bank nach Aachen suchen, hingewiesen. In weiteren Gesprächen habe die Stadt Aachen zugesagt, eine Mikrosimulation zur Erfassung der möglichen Verkehre durchzuführen. Er betont, dass die Herzogenrather Verwaltung die verkehrliche Situation in Kohlscheid-Bank und eine mit der Realisierung von ‘Richtericher Dell‘ mögliche negative Entwicklung hier aufmerksam im Blick halte.

Anregung/Frage 11

Frau , möchte wissen, wann die neuen Häuser fertig sein werden. Sie verweist darauf, dass die Baufahrzeuge nicht über den verkehrsberuhigten Bereich der Finkenstraße, auf dem viele Kinder spielen, sondern nur über die Amstelbachstraße fahren dürfen.

Antwort zu 11

Frau Heß antwortet, dass der Bebauungsplan die planerischen Festsetzungen vorgebe, jedoch keinen Einfluss auf die tatsächliche Bauzeit habe. Die Führung der Bauverkehre werde noch geprüft.

Herr Migenda führt aus, dass, insbesondere mit Blick auf die hohe Nachfrage für Wohnbauflächen in Herzogenrath und der Nähe zu Aachen und den sich hier entwickelnden Campus, angestrebt werde, den Bebauungsplan im August diesen Jahres zur Rechtskraft zu führen, soweit sich keine unerwarteten Probleme ergeben. Die Vermarktung der Grundstücke werde dann voraussichtlich sehr schnell gehen. Ebenso werde mit einem schnellen Bauen selber gerechnet, da mit einem Bebauungsplan das Freistellungsverfahren angewendet werden könne. Allerdings müsse im Rahmen der Anwendung dieses Freistellungsverfahren die Baustraße als gesicherte Erschließung bereits gebaut sein.

Die Anregung, dass Baufahrzeuge während der Bauzeit die Finkenstraße nicht befahren dürfen, werde aufgenommen.

Anregung/Frage 12

Frau , erkundigt sich, welche Geschossigkeit und ob Flach- oder Satteldächer mit welcher Dachneigung geplant seien. Sie wünsche sich eine grundsätzlich gemäßigte Geschossigkeit, die sich an die an die vorhandene Bebauung anpasst.

Frau trägt ebenfalls vor, dass es ihr sehr wichtig sei, dass sich die neuen Häuser in der Geschossigkeit an die vorhandenen angleichen und nur maximal 1½ geschossig sein sollen. Eine 2-Geschossigkeit lehnt sie grundsätzlich ab.

Antwort zu 12

Frau Heß antwortet, dass die Überlegungen zur Geschossigkeit in der weiteren Planung durchgeführt werden. Sie sagt zu, dass die Anregungen aufgenommenen und auf ihre Umsetzung hin geprüft werden.

Herr Migenda ergänzt, dass im nächsten Schritt die textlichen Festsetzungen formuliert werden, die u.a. auch Vorgaben zur Geschossigkeit und zur Art der Dächer, Sattel- oder Flachdach, treffen werden.

Anregung/Frage 13

Herr , erkundigt sich, inwieweit der Pferdelandpark und der Weiße Weg in die heutige Planung des neuen Wohngebietes eingegangen sind und betont, dass viele naherholungssuchende Fußgänger und Radfahrer die Amstelbachstraße nutzen. Daher dürfe es durch mehr Autoverkehr für die Fußgänger und Radfahrer hier keine Beeinträchtigung geben.
Darüber hinaus möchte er wissen, ob der Einblick in das verkehrliche Gutachten möglich ist.

Antwort zu 13

Frau Heß antwortet, dass das neue Wohngebiet keine Beeinträchtigung für den Pferdelandpark bedeuten werde.

Frau Peikert teilt mit, dass das Verkehrsgutachten problemlos in ihrem Büro eingesehen werden könne.

Anregung/Frage 14

Herr , Aachen, trägt vor, dass er Verständnis dafür habe, dass hier Satteldächer vorgesehen werden sollen, da sie nett aussehen. Er regt jedoch an, dass auf kleineren Grundstücken auch Flachdächer zulässig sein sollten, da diese eine größere Wohnfläche ermöglichen.

Anregung/Frage 15

Herr ist der Ansicht, dass mit Blick auf die Amstelbachstraße als Teil des Weißen Weges ein Rad- und Gehweg auf der L 259 (Forstheider Straße/Amstelbachstraße) beantragt werden sollte. Auch würde sich dann die hier problematische Situation, die sich in der Bauphase durch die Baufahrzeuge ergeben werde, entspannen.

Anregung/Frage 18

Auch , stellt fest, dass es für Radfahrer auf der Amstelbachstraße Richtung Niederlande gefährlich und unsicher sei. Darüber hinaus möchte er wissen, wer Bauträger der neuen Bebauung werde.

Antwort zu 16

Herr Migenda antwortet, dass für den Bebauungsplan nicht von Bedeutung sei, wer Bauträger werde. Der Bebauungsplan sei ein neutrales Rahmenwerk und biete Beständigkeit und Planungssicherheit auch über die Zeit eines Investors hinaus.

Anregung/Frage 16

Herr , teilt mit, dass das Bankett an der Ausfahrt Finkenstraße kaputt sei und sich dadurch gefährliche Situationen insbesondere für Radfahrer ergeben.

Antwort zu 16

Herr Migenda sagt eine Prüfung zu.

Anregung/Frage 17

Frau trägt ihre Ansicht vor, dass sich Geschosshöhe und Dächer der neuen Bebauung an die vorhandenen umliegenden Häuser anpassen müssen.

Anregung/Frage 18

Frau , erkundigt sich, ob mit Straßen.NRW schon Gespräche geführt wurden und wann die Amstelbachstraße erneuert werden soll.

Antwort zu 18

Herr Migenda erläutert, dass heute ein erster städtebaulicher Entwurf noch mit Unschärfe vorgestellt worden sei und dass es im nächsten Arbeitsschritt in die Detaillierung der Planung gehe. Parallel zu dieser Bürgerversammlung werde derzeit auch die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt, in der auch die Behörde Straßen.NRW um Prüfung der Planung und Stellungnahme gebeten werde.

Anregung/Frage 19

Frau trägt ihre Bedenken vor, dass die Finkenstraße als Schleichweg und Durchgangsstraße genutzt werde, um die Kreuzung Bankerfeldstraße/Amstelbachstraße zu meiden. Sie erkundigt sich, wer wann die Entscheidung getroffen habe, dass die neue Straße an die L 259 angeschlossen werde.

Antwort zu 19

Herr Migenda sagt zu, dass diese Bedenken zur Prüfung aufgenommen werden. Selbstverständlich sei es auch der Verwaltung sehr wichtig, Schleichwege und Durchgangsverkehre zu vermeiden und nicht zu produzieren.

Frau Peikert ergänzt, dass der Umwelt- und Planungsausschuss den heute vorgestellten städtebaubaulichen Vorentwurf in dieser Form am 28.08.2014 beschlossen habe.

Anregung/Frage 20

Herr schlägt vor, die Hauptstraße ähnlich wie im Neubaugebiet Kämpchenstraße mittig zu teilen und jeweils 2 Sackgassen anzulegen. Die Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße aufgeteilt.

Antwort zu 20

Herr Migenda sagt zu, diesen Vorschlag als Anregungen in die weitere Prüfung aufzunehmen.

Anregung/Frage 21

Frau begrüßt den Vorschlag der mittigen Teilung der Hauptstraße und schlägt vor, die Durchfahrt für Radfahrer offen zu halten. Darüber hinaus ist sie der Ansicht, dass auch die neue Straße genau wie die Finkenstraße, in der die Kinder sehr oft spielen, als Spielstraße ausgewiesen werden solle.

Anregung/Frage 22

Herr trägt seine Bedenken vor, dass eine Teilung der Straße auch mehr Verkehr in der Straße Am Marienanger bedeuten würde.

Anregung/Frage 23

Frau möchte wissen, ob in der geplanten schmaleren Straße Rettungsfahrzeuge ausreichend Platz hätten. Sie befürchtet, dass die Straße zu eng und zu vollgeparkt sein werde.

Antwort zu 23

Herr Migenda bestätigt, dass jedes Haus von Feuerwehr und Rettungswagen im Sinne der BauO NRW angefahren werden können müsse und dies bei der Straßenplanung berücksichtigt werde. Selbstverständlich werde auch die Feuerwehr im frühzeitigen Beteiligungsverfahren beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Ebenso würden bei der Straßenplanung die Fahrbedürfnisse der Müllabfuhr berücksichtigt.

Anregung/Frage 24

Frau erkundigt sich, wo die erforderlichen Ausgleichsflächen vorgesehen werden.

Antwort zu 24

Frau Peikert erläutert, dass aufgrund einer noch nicht exakten Planung heute noch nicht gesagt werden könne, wieviel Ausgleichsfläche erforderlich und wo sie vorgesehen werde. Sicher sei, dass ein großer Teil als Ortsrandeingrünung dienen werde.

Herr Migenda fügt hinzu, dass es sich bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes um ein Vollverfahren handele und daher auch ein Umweltbericht erarbeitet werden müsse.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr erfolgen bedankt sich Herr Spiertz für die rege Beteiligung und schließt die Bürgerversammlung um 20.50 Uhr.

Herzogenrath, den 03.02.3015

aufgestellt durch:

gez.: Werner Spiertz
Vorsitzender
Umwelt- und Planungsausschuss

gez.: Petra Peikert
Schriftführerin

Stadt Herzogenrath

Niederschrift

über die erneute Bürgerversammlung zur Vorstellung des überarbeiteten Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

am 16.06.2015 im Technologiepark Herzogenrath

Beginn: 19.30 Uhr
Ende: 20.40 Uhr

Leitung:	Herr Spiertz, Vorsitzender Umwelt- und Planungsausschusses
von der Verwaltung:	Herr Migenda, Techn. Beigeordneter Frau Heß, Teamleiterin Planung Frau Peikert, Planung

An der Bürgerversammlung nehmen (gemäß Anwesenheitsliste) 35 Bürgerinnen und Bürger teil.

Herr Spiertz begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und Herrn Technischen Beigeordneten Migenda, Frau Heß und Frau Peikert von der Verwaltung. Er weist darauf hin, dass die Bekanntmachung auf der Homepage der Stadt Herzogenrath, im amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Herzogenrath sowie als Information in der Presse veröffentlicht wurde.

Er macht darauf aufmerksam, dass die Pläne bis einschließlich 30.06.2015 öffentlich ausgelegt sind und in dieser Zeit während der Dienststunden im Rathaus der Stadtverwaltung bei Frau Peikert, Zimmer 326, die Planunterlagen eingesehen und Anregungen zur Planung vorgebracht oder zur Niederschrift erklärt werden können. Alle Anregungen werden dann in die weiteren Beratungen des Rates bzw. der Fachausschüsse der Stadt eingehen.

Anhand einer Powerpointpräsentation stellt Frau Peikert den überarbeiteten städtebaulichen Entwurf zum Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ vor.

Im Anschluss an die Vorstellung der Planinhalte bittet Herr Spiertz die Anwesenden, unter Benennung ihres Namens ihre Anregungen und Einwände vorzutragen oder Fragen zu stellen. Die nachfolgenden Anregungen und Fragen werden erörtert und seitens der Verwaltung beantwortet.

Anregung/Frage 1

Frau Oste, Finkenstraße 15, erkundigt sich, ob ein zweites Verkehrsgutachten vorliege.

Antwort zu 1

Frau Peikert antwortet, dass es kein neues Verkehrsgutachten gebe, jedoch der städtische Verkehrsingenieur auf Grundlage des ersten Gutachtens geprüft habe, wie sich die neue verkehrliche Situation - ohne Anschluss der neuen Straße an die L 259 - auf die vorhandenen Straßen auswirken werde. Sie erläutert, dass gemäß dieser Prüfung das vorhandene Straßennetz auch die neuen Verkehre ohne Probleme aufnehmen könne.

Anregung/Frage 2

Herr Spilker, Finkenstraße 9, trägt vor, dass er bereits die in der ersten verkehrlichen Untersuchung angenommene Anzahl der Verkehrsbewegungen nicht hat nachvollziehen können. Seiner Einschätzung nach seien die zu erwartenden Verkehrsbewegungen mit 3,8 Fahrten pro Tag deutlich zu niedrig angesetzt worden. Da sich das Baugebiet am Ortsrand befinde und das Kohlscheider Zentrum mit seiner Infrastruktur weiter entfernt liege, werde das Auto häufiger genutzt als angenommen.

Antwort zu 2

Frau Peikert antwortet, dass der städtische Verkehrsingenieur die Annahmen des Gutachters als nachvollziehbar bestätigt habe. Er selbst habe eine eigene Berechnung ohne Anschluss der neuen Straße an die L 259 durchgeführt und eine Belastung von 15 - 20 Kfz in der Spitzenstunde des Quellverkehrs am Morgen und des Zielverkehrs am Abend errechnet. Dies bedeute, dass bei 45 Wohneinheiten, die angenommen ca. 200 - 250 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugen, in der Spitzenstunde alle 3-4 Minuten ein Fahrzeug in der neuen Finkenstraße fahren werde.

Anregung/Frage 3

Herr Spilker bittet darum, die genauen Berechnungsgrundlagen für die Quell- und Zielverkehre nachvollziehbar zusammenzustellen, zu bewerten und ihm zur Verfügung zu stellen. Er stellt die Frage, ob die vom Bauträger angenommenen Zahlen realistisch seien.
Darüber hinaus spricht er seinen nach der letzten Bürgerversammlung bei der Verwaltung eingereichten Alternativvorschlag an, die neue Straße mit 2 Sackgassen zu versehen und 30 Wohneinheiten von der L 259 und 30 Wohneinheiten von der Bankerfeldstraße her zu erschließen. Er sei der Überzeugung, dass diese städtebauliche Variante für alle neuen und bereits hier wohnenden Bewohner eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität bieten würde. Er möchte wissen, ob die Stadt diese Lösung betrachtet habe und wie sie zu ihr stehe.

Antwort zu 3

Herr Migenda antwortet, dass die Verwaltung alle vorliegenden Varianten analysiert und abgewogen habe und dass die Varianten jeweils Vor- und Nachteile haben. Städtebaulich schätze er diese 2-Sackgassen-Lösung als sehr ungewöhnlich ein. Bezüglich der verkehrlichen Belastung jedoch würde diese Lösung ohne Zweifel eine geringere Belastung für die jeweiligen Straßenabschnitte und die heutige Finkenstraße bedeuten. Er verweist jedoch auf die von Frau Peikert in ihrem Vortrag angesprochene Stellungnahme von Straßen.NRW, die bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße grundsätzlich eine Linksabbiegespur fordere, der hierfür erforderliche Raum auf der L 259 jedoch nicht ausreiche.
Bezüglich der Zweifel an der Objektivität des verkehrlichen Gutachtens stellt er fest, dass es selbstverständlich auch im Sinn der Stadt sei, dass ein Gutachten objektive Aussagen mache und dass in der späteren Umsetzung alles zusammen gut funktioniere.

Anregung/Frage 4

Frau Oste unterstützt Herrn Spilker in seinen Aussagen und betont ebenfalls, dass die angesetzten Zahlen für die angenommenen Fahrbewegungen zu niedrig angesetzt seien.

Sie führt aus, dass die Finkenstraße heute eine gelebte Spielstraße sei, dieser Straßencharakter jedoch mit dem Hinzukommen von 45 neuen Wohneinheiten und den zu erwartenden Verkehren verloren gehe. Ebenfalls ist sie der Meinung, dass die Nutzung des Autos unbedingt erforderlich sei, da sich hier keinerlei fußläufig erreichbare Infrastruktur befinde. Zudem gebe es hier viele Familien, in denen beide Elternteile arbeiten und jeweils ein eigenes Auto benötigen.
Sie erkundigt sich, ob der Verwaltung neue Entwicklungen im Thema ‘Richtericher Dell‘ bekannt seien.
Darüber hinaus bittet sie um Erhalt des heutigen Vortrages.

Antwort zu 4

Herr Migenda stimmt zu, dass durch die neuen Wohneinheiten auch eine verkehrliche Mehrbelastung und bedauerlicherweise entsprechende Einschränkungen in der alten Finkenstraße zu erwarten seien und dass dies nicht schön geredet werden könne. Er betont nochmals, dass die Vorgabe von Straßen.NRW zu berücksichtigen und ein Anschluss an die L 259 zur besseren Verteilung der Verkehre leider nicht realisierbar sei.
Grundsätzlich jedoch sei der städtebauliche Entwurf so ausgelegt, dass nur eine sehr lockere Bebauung mit eingeschossigen Satteldach- und zweigeschossigen Flachdachhäusern möglich sei. Somit werde eine hohe Verdichtung vermieden und die verkehrliche Belastung in Grenzen gehalten. Nach Abwägung der unterschiedlichen Anregungen und Bedenken erachte er die heute vorgestellte städtebauliche Lösung als einen guten Kompromiss.
Bezüglich der zu erwartenden Auswirkungen durch das Aachener Wohngebiet ‘Richtericher Dell‘ informiert er, dass der neue Technische Dezernent der Stadt Aachen im August seinen Dienst antreten und die Stadt Herzogenrath zügig Kontakt zu ihm aufnehmen werde. Er verweist darauf, dass die Entwicklung ‘Richtericher Dell‘ sich nur sehr schleppend gestalte, da auch in Aachen selbst hohe Widerstände gegen dieses Wohnbaugebiet vorliegen.

Er sagt die Veröffentlichung des heutigen Vortrags auf der Herzogenrather Homepage zu.

Anregung/Frage 5

Herr Spilker trägt vor, dass er sich nicht vorstellen könne, dass Straßen.NRW bei einem Anschluss an die L 259 trotz der sehr geringen zusätzlichen Verkehre zwingend eine Linksabbiegespur fordere. Selbst ohne Linksabbiegespur sehe er weder eine Staugefahr noch sei eine Unfallhäufigkeit zu erwarten. Er bittet darum, nochmals das Gespräch mit Straßen.NRW zu suchen und energisch ‘nachzuhaken‘.

Antwort zu 5

Frau Peikert antwortet, dass sie genau diese Frage der Sachbearbeitern von Straßen.NRW gestellt habe. Klare Antwort sei gewesen, dass grundsätzlich bei jedem neuen Anschluss an eine Landstraße eine Linksabbiegespur gefordert werde, unabhängig von der zu erwartenden Anzahl der Fahrzeuge.

Herr Migenda ergänzt, dass das Gespräch mit Straßen.NRW nochmals gesucht werde.

Anregung/Frage 6

Herr Zaß, Haus-Heyden-Straße 185a erkundigt sich, ab wann die Vermarktung der Grundstücke, bzw. Häuser begonnen werde und auf welchen Straßen der Bauverkehr abgewickelt werde.

Antwort zu 6

Herr Migenda antwortet, dass der Bebauungsplan voraussichtlich im November rechtskräftig werde und der Investor dann mit der Realisierung beginnen könne. Die Vermarktung sei privatrechtlich mit dem Investor zu klären, der wohl die Rechtskraft des Bebauungsplanes abwarten werde.

Frau Peikert ergänzt, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW eine Vereinbarung getroffen habe, dass für die intensive Zeit der Bauarbeiten von etwa 1,5 Jahren die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren werden.

Anregung /Frage 7

Herr Röder, Heydenstraße 15, kritisiert, dass Herr Heins auch hier bereits Grundstücke reserviert habe und die Vermarktung durchführe.

Antwort zu 5

Herr Migenda antwortet, dass die Vermarktung von den Investoren abgewickelt werde und nicht Thema der Stadt sei. Aufgrund des erforderlichen Datenschutzes könne er auch keine weiteren Aussagen hierzu treffen.

Anregung/Frage 8

Frau Skobel möchte wissen, ob für ihr Grundstück weiterhin der Anschluss an die neue Straße vorgesehen sei und ob die Zusage verbindlich sei, die Trafostation, die in der alten Planung direkt an ihr Grundstück angrenzend plaziert gewesen sei, zu verlegen. Für den neuen Standort der Trafostation fordert sie einen Mindestabstand von 5 m zum nächsten Wohnhaus.

Antwort zu 8

Frau Peikert bestätigt, dass ihr Haus einen direkten Zugang zur Straße erhalten und die Trafostation verlegt werde. Das Planungsbüro habe den Auftrag erhalten, zusammen mit der enwor einen bestmöglichen neuen Standort zu suchen.

Anregung/Frage 9

Herr Schmidtke, Amstelbachstraße 17, erkundigt sich, ob der Neubau des Kindergartens an der Bankerfeldstraße zeitgleich mit den Bauzeiten des neuen Wohngebietes stattfinden werde.

Antwort zu 9

Herr Migenda teilt mit, dass er hierzu keine sichere Aussage machen könne, die Wahrscheinlichkeit paralleler Bauzeiten jedoch eher gering sei. Ihm sei die Problematik der Überschneidung von Bring- und Holzverkehren am Kindergarten mit zeitgleichen Bauverkehren sehr bewusst. Er sagt eine Prüfung zu.

Anregung/Frage 10

Ein Bürger (ohne Namensnennung) bezweifelt, dass sich der Verkehrsgutachter intensiv mit mit der verkehrlichen Gesamtsituation in Bank auseinandergesetzt habe und erkundigt sich, ob in die Unterlagen eingesehen werde könne.

Antwort zu 10

Herr Migenda antwortet, dass die Gutachten im Büro von Frau Peikert eingesehen werden können.

Anregung/Frage 11

Frau Schwartz, Am Marienanger 19, möchte wissen, warum im Neubaugebiet die Flachdach-Häuser 2-geschossig sein dürfen, obwohl im Bestand nur eine 1½ geschossige Bauweise erlaubt sei.

Antwort zu 11

Frau Peikert erläutert, dass Vorgabe für die städtebauliche Planung war, die Höhe der vorhandenen Bebauung als Richtwert zu nehmen und diese keinesfalls überschritten werden dürfe. Die Höhe der bestehenden Häuser an der Finkenstraße liege zwar bei 9,75 m, sei faktisch jedoch nur eingeschossig. Die neuen Wohnhäuser mit Flachdach dürften zwar zweigeschossig sein, jedoch werde die Gesamthöhe auf 6,5 m beschränkt, sodass sie deutlich niedriger als die bestehende eingeschossige Bebauung an der Finkenstraße werden. Zudem werde ein nach der Landesbauordnung NRW zulässiges Staffelgeschoss, das das Gesamtgebäude in Richtung der Gärten von Am Marienanger faktisch dreigeschossig wirken lassen würde, ausgeschlossen.
Die Häuser mit Satteldach würden sich in ihrer Höhe mit der festgesetzten maximalen Traufhöhe von 4,0 m und maximalen Firsthöhe von 10,0 m an die vorhandene Bebauung in der Finkenstraße ebenfalls anpassen.
Sie führt weiter aus, dass zum Erhalt eines städtebaulich einheitlichen Bildes in einem Straßenzug mit dem Gegenüber Flachdach- und Satteldachhäuser für die Flachdachhäuser vorgegeben werde, dass sie eine Fassadengliederung aufzuweisen haben, die die Traufhöhen und Gesamthöhen der Dachaufbauten der gegenüber liegenden Satteldachhäuser deutlich aufnimmt.

Herr Migenda ergänzt, dass die Verwaltung versucht habe, möglichst alle von der Bürgerschaft eingegangenen Anregungen zu berücksichtigen und dass sie sich sehr intensiv mit den neuen zulässigen Gebäudehöhen im Vergleich zum Bestand sowie mit dem Gegenüber von Flachdach- und Satteldachhäusern auseinandergesetzt habe. Insbesondere die Lösung, kein Staffelgeschoss beim Flachdachhaus zuzulassen, sei ein guter Kompromiss, da sich trotzdem Funktion und städtebauliche Ziele hier sehr gut ergänzen. Die gestalterischen Vorgaben der Fassadengliederung bei Häusern mit Flachdach erachtet er ebenfalls als eine städtebaulich gute und sehr verträgliche Lösung.

Anregung/Frage 12

Herr Detke, An der Kant 18e, erkundigt sich, ob der vorgestellte Zeitplan eingehalten werden könne, wenn sich keine erheblichen Probleme in der Offenlage ergeben würden.

Antwort zu 12

Frau Peikert bejaht dies.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, bedankt sich Herr Spiertz für die rege Beteiligung und wünscht eine gute Sommerzeit.

Herzogenrath, den 29.06.3015	aufgestellt durch:
gez.: Werner Spiertz	gez.: Petra Peikert
Vorsitzender Umwelt- und Planungsausschuss	Schriftführerin

Stadt Herzogenrath

Niederschrift

über die erneute Bürgerversammlung zur Vorstellung des überarbeiteten Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

am 16.06.2015 im Technologiepark Herzogenrath

Beginn: 19.30 Uhr
Ende: 20.40 Uhr

Leitung: Herr Spiertz, Vorsitzender Umwelt- und Planungsausschusses

von der Verwaltung: Herr Migenda, Techn. Beigeordneter
Frau Heß, Teamleiterin Planung
Frau Peikert, Planung

An der Bürgerversammlung nehmen (gemäß Anwesenheitsliste) 35 Bürgerinnen und Bürger teil.

Herr Spiertz begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und Herrn Technischen Beigeordneten Migenda, Frau Heß und Frau Peikert von der Verwaltung. Er weist darauf hin, dass die Bekanntmachung auf der Homepage der Stadt Herzogenrath, im amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Herzogenrath sowie als Information in der Presse veröffentlicht wurde.

Er macht darauf aufmerksam, dass die Pläne bis einschließlich 30.06.2015 öffentlich ausgelegt sind und in dieser Zeit während der Dienststunden im Rathaus der Stadtverwaltung bei Frau Peikert, Zimmer 326, die Planunterlagen eingesehen und Anregungen zur Planung vorgebracht oder zur Niederschrift erklärt werden können. Alle Anregungen werden dann in die weiteren Beratungen des Rates bzw. der Fachausschüsse der Stadt eingehen.

Anhand einer Powerpointpräsentation stellt Frau Peikert den überarbeiteten städtebaulichen Entwurf zum Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ vor.

Im Anschluss an die Vorstellung der Planinhalte bittet Herr Spiertz die Anwesenden, unter Benennung ihres Namens ihre Anregungen und Einwände vorzutragen oder Fragen zu stellen. Die nachfolgenden Anregungen und Fragen werden erörtert und seitens der Verwaltung beantwortet.

Anregung/Frage 1

Frau [redacted], erkundigt sich, ob ein zweites Verkehrsgutachten vorliege.

Antwort zu 1

Frau Peikert antwortet, dass es kein neues Verkehrsgutachten gebe, jedoch der städtische Verkehrsingenieur auf Grundlage des ersten Gutachtens geprüft habe, wie sich die neue verkehrliche Situation - ohne Anschluss der neuen Straße an die L 259 - auf die vorhandenen Straßen auswirken werde. Sie erläutert, dass gemäß dieser Prüfung das vorhandene Straßennetz auch die neuen Verkehre ohne Probleme aufnehmen könne.

Anregung/Frage 2

Herr [redacted], trägt vor, dass er bereits die in der ersten verkehrlichen Untersuchung angenommene Anzahl der Verkehrsbewegungen nicht hat nachvollziehen können. Seiner Einschätzung nach seien die zu erwartenden Verkehrsbewegungen mit 3,8 Fahrten pro Tag deutlich zu niedrig angesetzt worden. Da sich das Baugebiet am Ortsrand befinde und das Kohlscheider Zentrum mit seiner Infrastruktur weiter entfernt liege, werde das Auto häufiger genutzt als angenommen.

Antwort zu 2

Frau Peikert antwortet, dass der städtische Verkehrsingenieur die Annahmen des Gutachters als nachvollziehbar bestätigt habe. Er selbst habe eine eigene Berechnung ohne Anschluss der neuen Straße an die L 259 durchgeführt und eine Belastung von 15 - 20 Kfz in der Spitzenstunde des Quellverkehrs am Morgen und des Zielverkehrs am Abend errechnet. Dies bedeute, dass bei 45 Wohneinheiten, die angenommen ca. 200 - 250 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugen, in der Spitzenstunde alle 3-4 Minuten ein Fahrzeug in der neuen Finkenstraße fahren werde.

Anregung/Frage 3

Herr [redacted] bittet darum, die genauen Berechnungsgrundlagen für die Quell- und Zielverkehre nachvollziehbar zusammenzustellen, zu bewerten und ihm zur Verfügung zu stellen. Er stellt die Frage, ob die vom Bauträger angenommenen Zahlen realistisch seien.
Darüber hinaus spricht er seinen nach der letzten Bürgerversammlung bei der Verwaltung eingereichten Alternativvorschlag an, die neue Straße mit 2 Sackgassen zu versehen und 30 Wohneinheiten von der L 259 und 30 Wohneinheiten von der Bankerfeldstraße her zu erschließen. Er sei der Überzeugung, dass diese städtebauliche Variante für alle neuen und bereits hier wohnenden Bewohner eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität bieten würde. Er möchte wissen, ob die Stadt diese Lösung betrachtet habe und wie sie zu ihr stehe.

Antwort zu 3

Herr Migenda antwortet, dass die Verwaltung alle vorliegenden Varianten analysiert und abgewogen habe und dass die Varianten jeweils Vor- und Nachteile haben. Städtebaulich schätze er diese 2-Sackgassen-Lösung als sehr ungewöhnlich ein. Bezüglich der verkehrlichen Belastung jedoch würde diese Lösung ohne Zweifel eine geringere Belastung für die jeweiligen Straßenabschnitte und die heutige Finkenstraße bedeuten. Er verweist jedoch auf die von Frau Peikert in ihrem Vortrag angesprochene Stellungnahme von Straßen.NRW, die bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße grundsätzlich eine Linksabbiegespur fordere, der hierfür erforderliche Raum auf der L 259 jedoch nicht ausreiche.
Bezüglich der Zweifel an der Objektivität des verkehrlichen Gutachtens stellt er fest, dass es selbstverständlich auch im Sinn der Stadt sei, dass ein Gutachten objektive Aussagen mache und dass in der späteren Umsetzung alles zusammen gut funktioniere.

Anregung/Frage 4

Frau [redacted] unterstützt Herrn [redacted] in seinen Aussagen und betont ebenfalls, dass die angesetzten Zahlen für die angenommenen Fahrbewegungen zu niedrig angesetzt seien.

Sie führt aus, dass die Finkenstraße heute eine gelebte Spielstraße sei, dieser Straßencharakter jedoch mit dem Hinzukommen von 45 neuen Wohneinheiten und den zu erwartenden Verkehren verloren gehe. Ebenfalls ist sie der Meinung, dass die Nutzung des Autos unbedingt erforderlich sei, da sich hier keinerlei fußläufig erreichbare Infrastruktur befinde. Zudem gebe es hier viele Familien, in denen beide Elternteile arbeiten und jeweils ein eigenes Auto benötigen.
Sie erkundigt sich, ob der Verwaltung neue Entwicklungen im Thema ‘Richtericher Dell‘ bekannt seien.
Darüber hinaus bittet sie um Erhalt des heutigen Vortrages.

Antwort zu 4

Herr Migenda stimmt zu, dass durch die neuen Wohneinheiten auch eine verkehrliche Mehrbelastung und bedauerlicherweise entsprechende Einschränkungen in der alten Finkenstraße zu erwarten seien und dass dies nicht schön geredet werden könne. Er betont nochmals, dass die Vorgabe von Straßen.NRW zu berücksichtigen und ein Anschluss an die L 259 zur besseren Verteilung der Verkehre leider nicht realisierbar sei.
Grundsätzlich jedoch sei der städtebauliche Entwurf so ausgelegt, dass nur eine sehr lockere Bebauung mit eingeschossigen Satteldach- und zweigeschossigen Flachdachhäusern möglich sei. Somit werde eine hohe Verdichtung vermieden und die verkehrliche Belastung in Grenzen gehalten. Nach Abwägung der unterschiedlichen Anregungen und Bedenken erachte er die heute vorgestellte städtebauliche Lösung als einen guten Kompromiss.
Bezüglich der zu erwartenden Auswirkungen durch das Aachener Wohngebiet ‘Richtericher Dell‘ informiert er, dass der neue Technische Dezernent der Stadt Aachen im August seinen Dienst antreten und die Stadt Herzogenrath zügig Kontakt zu ihm aufnehmen werde. Er verweist darauf, dass die Entwicklung ‘Richtericher Dell‘ sich nur sehr schleppend gestalte, da auch in Aachen selbst hohe Widerstände gegen dieses Wohnbaugebiet vorliegen.

Er sagt die Veröffentlichung des heutigen Vortrags auf der Herzogenrather Homepage zu.

Anregung/Frage 5

Herr [redacted] trägt vor, dass er sich nicht vorstellen könne, dass Straßen.NRW bei einem Anschluss an die L 259 trotz der sehr geringen zusätzlichen Verkehre zwingend eine Linksabbiegespur fordere. Selbst ohne Linksabbiegespur sehe er weder eine Staugefahr noch sei eine Unfallhäufigkeit zu erwarten. Er bittet darum, nochmals das Gespräch mit Straßen.NRW zu suchen und energisch ‘nachzuhaken‘.

Antwort zu 5

Frau Peikert antwortet, dass sie genau diese Frage der Sachbearbeitern von Straßen.NRW gestellt habe. Klare Antwort sei gewesen, dass grundsätzlich bei jedem neuen Anschluss an eine Landstraße eine Linksabbiegespur gefordert werde, unabhängig von der zu erwartenden Anzahl der Fahrzeuge.

Herr Migenda ergänzt, dass das Gespräch mit Straßen.NRW nochmals gesucht werde.

Anregung/Frage 6

Herr [redacted] erkundigt sich, ab wann die Vermarktung der Grundstücke, bzw. Häuser begonnen werde und auf welchen Straßen der Bauverkehr abgewickelt werde.

Antwort zu 6

Herr Migenda antwortet, dass der Bebauungsplan voraussichtlich im November rechtskräftig werde und der Investor dann mit der Realisierung beginnen könne. Die Vermarktung sei privatrechtlich mit dem Investor zu klären, der wohl die Rechtskraft des Bebauungsplanes abwarten werde.

Frau Peikert ergänzt, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW eine Vereinbarung getroffen habe, dass für die intensive Zeit der Bauarbeiten von etwa 1,5 Jahren die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren werden.

Anregung /Frage 7

Herr [redacted], kritisiert, dass Herr [redacted] auch hier bereits Grundstücke reserviert habe und die Vermarktung durchführe.

Antwort zu 5

Herr Migenda antwortet, dass die Vermarktung von den Investoren abgewickelt werde und nicht Thema der Stadt sei. Aufgrund des erforderlichen Datenschutzes könne er auch keine weiteren Aussagen hierzu treffen.

Anregung/Frage 8

Frau [redacted] möchte wissen, ob für ihr Grundstück weiterhin der Anschluss an die neue Straße vorgesehen sei und ob die Zusage verbindlich sei, die Trafostation, die in der alten Planung direkt an ihr Grundstück angrenzend plaziert gewesen sei, zu verlegen. Für den neuen Standort der Trafostation fordert sie einen Mindestabstand von 5 m zum nächsten Wohnhaus.

Antwort zu 8

Frau Peikert bestätigt, dass ihr Haus einen direkten Zugang zur Straße erhalten und die Trafostation verlegt werde. Das Planungsbüro habe den Auftrag erhalten, zusammen mit der enwor einen bestmöglichen neuen Standort zu suchen.

Anregung/Frage 9

Herr [redacted], erkundigt sich, ob der Neubau des Kindergartens an der Bankerfeldstraße zeitgleich mit den Bauzeiten des neuen Wohngebietes stattfinden werde.

Antwort zu 9

Herr Migenda teilt mit, dass er hierzu keine sichere Aussage machen könne, die Wahrscheinlichkeit paralleler Bauzeiten jedoch eher gering sei. Ihm sei die Problematik der Überschneidung von Bring- und Holzverkehren am Kindergarten mit zeitgleichen Bauverkehren sehr bewusst. Er sagt eine Prüfung zu.

Anregung/Frage 10

Ein Bürger (ohne Namensnennung) bezweifelt, dass sich der Verkehrsgutachter intensiv mit mit der verkehrlichen Gesamtsituation in Bank auseinandergesetzt habe und erkundigt sich, ob in die Unterlagen eingesehen werde könne.

Antwort zu 10

Herr Migenda antwortet, dass die Gutachten im Büro von Frau Peikert eingesehen werden können.

Anregung/Frage 11

Frau [redacted], möchte wissen, warum im Neubaugebiet die Flachdach-Häuser 2-geschossig sein dürfen, obwohl im Bestand nur eine 1½ geschossige Bauweise erlaubt sei.

Antwort zu 11

Frau Peikert erläutert, dass Vorgabe für die städtebauliche Planung war, die Höhe der vorhandenen Bebauung als Richtwert zu nehmen und diese keinesfalls überschritten werden dürfe. Die Höhe der bestehenden Häuser an der Finkenstraße liege zwar bei 9,75 m, sei faktisch jedoch nur eingeschossig. Die neuen Wohnhäuser mit Flachdach dürften zwar zweigeschossig sein, jedoch werde die Gesamthöhe auf 6,5 m beschränkt, sodass sie deutlich niedriger als die bestehende eingeschossige Bebauung an der Finkenstraße werden. Zudem werde ein nach der Landesbauordnung NRW zulässiges Staffelgeschoss, das das Gesamtgebäude in Richtung der Gärten von Am Marienanger faktisch dreigeschossig wirken lassen würde, ausgeschlossen.
Die Häuser mit Satteldach würden sich in ihrer Höhe mit der festgesetzten maximalen Traufhöhe von 4,0 m und maximalen Firsthöhe von 10,0 m an die vorhandene Bebauung in der Finkenstraße ebenfalls anpassen.
Sie führt weiter aus, dass zum Erhalt eines städtebaulich einheitlichen Bildes in einem Straßenzug mit dem Gegenüber Flachdach- und Satteldachhäuser für die Flachdachhäuser vorgegeben werde, dass sie eine Fassadengliederung aufzuweisen haben, die die Traufhöhen und Gesamthöhen der Dachaufbauten der gegenüber liegenden Satteldachhäuser deutlich aufnimmt.

Herr Migenda ergänzt, dass die Verwaltung versucht habe, möglichst alle von der Bürgerschaft eingegangenen Anregungen zu berücksichtigen und dass sie sich sehr intensiv mit den neuen zulässigen Gebäudehöhen im Vergleich zum Bestand sowie mit dem Gegenüber von Flachdach- und Satteldachhäusern auseinandergesetzt habe. Insbesondere die Lösung, kein Staffelgeschoss beim Flachdachhaus zuzulassen, sei ein guter Kompromiss, da sich trotzdem Funktion und städtebauliche Ziele hier sehr gut ergänzen. Die gestalterischen Vorgaben der Fassadengliederung bei Häusern mit Flachdach erachtet er ebenfalls als eine städtebaulich gute und sehr verträgliche Lösung.

Anregung/Frage 12

Herr [redacted], erkundigt sich, ob der vorgestellte Zeitplan eingehalten werden könne, wenn sich keine erheblichen Probleme in der Offenlage ergeben würden.

Antwort zu 12

Frau Peikert bejaht dies.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, bedankt sich Herr Spiertz für die rege Beteiligung und wünscht eine gute Sommerzeit.

Herzogenrath, den 29.06.3015	aufgestellt durch:
gez.: Werner Spiertz	gez.: Petra Peikert
Vorsitzender Umwelt- und Planungsausschuss	Schriftführerin

Die Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungsvorschlag sind Bestandteil der Vorlage Drucksachen-Nr. V/2012/231 - E 9 zur Sitzung des Rates am 13.12.2016

Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung von Behörden und sonstigen Trägern und der Öffentlichkeit eingegangenen Stellungnahmen und

Abwägungsvorschlag

I. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

1. StädteRegion Aachen, A 70 - Umweltamt, Schreiben vom 11.11.2015

Gegen die Planung werden aus Sicht des Umweltamtes zum Thema ‚Bodenschutz und Altlasten‘ Bedenken vorgebracht.

1.1 Allgemeiner Gewässerschutz

Es werden keine Bedenken vorgebracht, wenn die nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen eingehalten werden.

- Die anfallenden Schmutzwässer sind der öffentlichen Kanalisation zuzuleiten.
- Dauerhafte Hausdrainagen dürfen nicht betrieben werden. Keller und Gründungen müssen entsprechend der Grund- und Schichtenwasserverhältnisse geplant und ausgeführt werden. (Keine Kellergeschosse vorsehen oder Keller mit wasserdichter Wanne planen und ausführen).
- Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer thermischen Nutzung (Wärmepumpen mit Sonden, Flächen- oder Spiralkollektoren und Ähnliches) des Erdbereiches oder des Grundwassers eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen ist.

zu 1.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Die Schmutzwässer werden der öffentlichen Kanalisation zugeführt. Die Entwässerungsplanung wird mit dem Fachbereich 4.2 - Hoch- und Tiefbau - abgestimmt.

Dem Geotechnischen Bericht ist zu entnehmen, dass das zusammenhängende Grundwasser so tief unter Gelände liegt, dass die künftigen Unterkellerungen nicht im Grundwasser liegen werden. Für den Fall einer Drainierung erdeingebundener Baukörper wird also die natürliche Wasserführung des zusammenhängenden und beweglichen Grundwassers nicht beeinflusst.

Der überall bis unter die Ausschachtungstiefen unterkellerter Gebäude reichende “Löss/Lösslehm“ ist jahreszeitlich mit kapillarhangendem Porenwasser gesättigt („vernässt“). Kapillarhangend bedeutet, dass das Porenwasser nahezu bewegungslos ist. Daraus folgt für den Fall einer Dränierung erdeingebundener Baukörper, dass der angrenzende, zeitweise wassergesättigte (vernässte) Baugrund sich durch Dränagen nicht nennenswert entwässern lässt, weil die Absenkkurve sehr steil ist und auf den Nahbereich der Baugrubenausschachtung beschränkt bleibt. Eine Dränierung einzelner Keller würde also die großflächige natürliche Vernässung des gewachsenen Bodens in dem Bebauungsgebiet nicht nennenswert beeinflussen können, d.h. sie würde erhalten bleiben. Mit einer Dränage wird damit im Wesentlichen nur das in der Arbeitsraumverfüllung lokal vor den Bauwerksaußenwänden versickerte Niederschlagswasser erfasst.
Der überall bis unter die Ausschachtungstiefen unterkellerter Gebäude reichende “Löss/Lösslehm“ ist nur schwach durchlässig und verhält sich daher bei stärkerer Wasserzufuhr aus Starkregenereignissen kurzfristig wie ein Wasserstauer. Die bautechnische Folge hiervon ist, dass sich in der Arbeitsraumverfüllung zeitweise Stauwasser bildet, das aus den geschilderten Gründen allein versickertes Niederschlagswasser und kein Grundwasser ist.

Aus den genannten Gründen sind aus geotechnischer und geohydrologischer Sicht mögliche Auswirkungen auf den allgemeinen Gewässerschutz vernachlässigbar.

1.2 Bodenschutz und Altlasten

Gegen den Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße" werden vorsorglich Bedenken erhoben.

Es wird vorgebracht, dass im Plangebiet besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden vorhanden sind. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird ein ca. 2,35 ha großes Gebiet überplant, von dem ca. 1,26 ha dauerhaft durch Bebauung versiegelt werden sollen. Der Umweltbericht geht daher auch richtigerweise von einer hohen Erheblichkeit der Planung für die Umwelt in Bezug auf den Boden aus.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung habe die StädteRegion Aachen mit Schreiben vom 20.01.2015 Hinweise zur Prüfung der Umweltauswirkungen in Bezug auf den Boden gegeben. Darüber hinaus habe sie mögliche Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Beeinträchtigungen des Bodens vorgeschlagen.

In der nun vorgelegten Begründung zum Bebauungsplan habe eine Berücksichtigung im Sinne des vorsorgenden Bodenschutzes nicht stattgefunden. Es werde nicht deutlich, warum die Errichtung der 45 Einfamilienhäuser gerade an dieser Stelle realisiert werden solle. Lediglich werde festgestellt, dass die Siedlungsstruktur in diesem Bereich vervollständigt und abgeschlossen wird und dass die Schaffung neuer Wohnbauflächen in diesem Bereich ein wichtiges städtebauliches Ziel ist. Laut Umweltbericht Kapitel 2.2.3 seien anderweitige Planungs- und Lösungsmöglichkeiten nicht betrachtet worden. Es ist daher aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes zu prüfen, ob andere Bereiche im Stadtgebiet, in denen keine besonders schutzwürdigen Böden vorhanden sind, für eine Bebauung geeigneter sind (zum Beispiel Brachflächen, Baulücken, alte Industriestandorte).

Sollte das Ergebnis der Abwägung sein, dass trotz der besonders schutzwürdigen Böden die Realisierung des Bebauungsplans in diesem Bereich erfolgen soll, so sind Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung nachteiliger Beeinträchtigung des Bodens zu ergreifen. Solche Maßnahmen sind im vorgelegten Bebauungsplan vorgesehen: Ein Versiegelungsgrad von 40 % sowie die Maßnahmen zum Schutz des Bodens nach Kapitel 5.3 der textlichen Festsetzungen.

Es fehlen jedoch Aussagen zum Ausgleich der nachteiligen Beeinträchtigungen des Bodens. Diejenigen Bodenfunktionen, die durch den Eingriff beeinträchtig werden, sollten durch geeignete bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Dies können sein:

- Entsiegelung an anderer Stelle im Stadtgebiet: Nach Rückbau und Beseitigung der Schadverdichtung ist eine 1 bis 2 m mächtige Rekultivierungsschicht aufzubringen.
- Rekultivierung von aufgegebenen Abbaustätten und Altablagerungen an anderer Stelle im Stadtgebiet durch Auftrag einer Rekultivierungsschicht aus Oberboden.
- Überdecken von baulichen Anlagen, deren Beseitigung unverhältnismäßig wäre (zum Beispiel aufgegebene Straßen, ehemalige Garagenhöfe im Stadtgebiet).
- Aufbringen von Oberbodenmaterial zum Erosionsausgleich oder zur Verbesserung von Böden mit geringer Funktionserfüllung.

Gerade im vorliegenden Fall - vorhandener leistungsstarker Ackerboden in großer Menge - biete sich der Ausgleich durch sachgemäßen Einbau an geeigneter Stelle als Kompensationsmaßnahme an. Die Kompensationsmaßnahmen, die im vorliegenden Fall durchgeführt werden sollen, sind im Bebauungsplan (Begründung/Umweltbericht) darzustellen.

zu 1.2 Stellungnahme der Verwaltung

Nach Rücksprache mit dem Umweltamt der Städteregion Aachen wurde der Umweltbericht im Hinblick auf den Bodenschutz ergänzt.

Aufgrund der relativ großen Neuversiegelung auf hochwertigen Ackerböden wurden seitens des Investors bei der Stadt Herzogenrath und bei der Bahnflächen-EntwicklungsGesellschaft NRW Möglichkeiten der Entsiegelung oder Rekultivierung zur Kompensation für die Neuversiegelung angefragt. Die Stadt Herzogenrath besitzt keine Flächen, die entsiegelt, rekultiviert oder für anderweitige Verbesserungsmaßnahmen im Sinne des Bodenschutzes zur Verfügung gestellt werden können. Ebenso stehen seitens der Bahnflächen-EntwicklungsGesellschaft keine geeigneten Flächen zur Verfügung.

Der Bebauungsplan ermöglicht für einen großen Teil des Plangebietes die Veränderung und Versiegelung von Bodenfläche. Da keine Flächen für bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stehen, ist insgesamt von einer hohen Erheblichkeit auszugehen. Anderweitige Planungs- und Lösungsmöglichkeiten wurden nicht betrachtet, da die Planung seitens eines privaten Investors erfolgt, dem keine anderweitigen Flächen zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich sind im Hinblick auf die anzustrebende Vermeidung der Inanspruchnahme von Flächen mit hochwertigen Ackerböden anderweitige Lösungsmöglichkeiten nur begrenzt möglich, da im Nordkreis Aachen hochwertige Ackerböden sehr weit verbreitet sind.

Das Plangebiet wird im Regionalplan als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt und entspricht so den Zielen des Regionalplans. Der 1999 aufgestellte Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath stellt diese Fläche als Wohnbaufläche dar.

Gemäß der Darstellung ‘Wohnbaufläche‘ im Flächennutzungsplan wurden vor rund 15 Jahren die 12 Wohnhäuser dieses ersten Teiles der neuen Finkenstraße gebaut. Schon zu diesem Zeitpunkt war die Verlängerung der Finkenstraße zur weiteren Bebauung mit Wohnhäusern bis zur L 259 mit städtebaulichen Entwürfen in Planung.

Mit der geplanten Erweiterung des Finkenstraße wird auf die große Nachfrage nach Grundstücken für Einfamilienhäuser in Kohlscheid insbesondere vor dem Hintergrund, dass keine weiteren Reserveflächen in dieser Größenordnung in Kohlscheid zur Verfügung stehen, die als Wohnbaufläche entwickelt werden können, reagiert.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Bergbauproblematik in gesamt Kohlscheid verwiesen, die immer wieder dazu führt, dass sich die Aufbereitung von - für Wohnen grundsätzlich geeigneten - Flächen aufgrund von Bergbauproblemen als nicht wirtschaftlich darstellt. Das Plangebiet des Bebauungsplanes II/58 hingegen ist eine Fläche, die ohne bergbauliche Probleme zeitnah entwickelt werden kann.

1.3 Natur und Landschaft

Es bestehen keine Bedenken, wenn die nachfolgend aufgeführten Voraussetzungen eingehalten werden.

- Die dauerhafte Umsetzung der Festsetzung Nr. 5.1 (Fläche 1) ist durch ein geeignetes Mittel (z.B. städtebaulicher Vertrag) zu gewährleisten.
- Die „Abrechnung“ des ökologischen Defizites muss vor Beginn der Erschließungsmaßnahmen erfolgen.
- Der Standort der festgesetzten Steinkauzröhren ist mit der Unteren Landschafts-behörde der Städteregion Aachen abzustimmen.

zu 1.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die aufgeführten Punkte werden in den Durchführungs- und Erschließungsvertrag, der zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger abgeschlossen wird, aufgenommen.

2. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Schreiben vom 12.11.2015 (2.1) mit Bezug auf
- das Schreiben vom 5.10.2015 (2.2)
- die Mail vom 29.06.2015 (2.3)
- das Schreiben vom 18.12.2014 (2.4),
- das (der Verwaltung in Durchschrift zugesandte) Schreiben an Herrn Spilker vom 27.10.2015 (2.5)

2.1 Straßen.NRW, Schreiben vom 12.11.2015

Es werden Hinweise, jedoch keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Auf die Stellungnahme vom 18.12.2014 wird nicht weiter eingegangen, da diese bereits in die Abwägung im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingegangen ist.

Es wird vorgebracht, dass die unterschiedlichen Eingangswerte, die im Verkehrsgutachten von 2015 benannt sind, im Vergleich zu den im Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2012 benannten aus folgenden Gründen nicht nachvollziehbar ist:

Obwohl die Personenanzahl je Wohneinheiten laut Jahrbuch sinke, werde gutachterlich eine Erhöhung vorgenommen (2012 = 2,5 Personen / WE, 2015 = 3,0 Personen / WE) und die angenommene Wegehäufigkeit pro Einwohner werde heute im Vergleich zum Jahr 2012 um 0,2 Punkte mehr in Ansatz gebracht. Der Abschlag leistungstechnisch relevanter Quell-/ Zielverkehre werde vermindert (vorher 12 % jetzt 10 %). Der MIV-Anteil werde von 60% in 2012 auf 70% in 2015 angehoben. Im Weiteren werde der in 2012 angesetzte MIV-Abschlag von 3% auf 0 % herabgesetzt.

Mit der Annahme, dass sich innerhalb von 3 Jahren nicht sämtliche Grundannahmen nachteilig ändern, ergeben sich quell- und zielrelevante MIV-Verkehre von 198 Kfz-Fahrten / Tag. Im Ergebnis sind damit 7 Pkw-E/h im Quellverkehr und 14 Pkw-E/h im Zielverkehr deutlich weniger als im Gutachten angegeben.

Hinsichtlich der fußläufig geplanten Anbindung an die L 259 sind im Bereich der Landesstraße mindestens regelgerechte Querungshilfen in barrierefreier Ausführung vorzusehen. Die erforderliche Aufweitung der Fahrbahn ist als Straßenfläche in die Bebauungsplanung aufzunehmen.

Die fehlenden Gehweganlagen zur sicheren Erreichbarkeit des nächstmöglichen Wirtschafts- oder Wanderweges sind ebenfalls als Verkehrsfläche in der Bauleitplanung darzustellen.

Ansonsten wird auf vorangegangene Ausführungen in den Stellungnahmen an die Stadt vom 18.12.2014 vom 29.06.2015 und an einen Bürger vom 27.10.2015 verwiesen.

zu 2.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und die Anregungen berücksichtigt.

Die verkehrsgutachterlichen Stellungnahmen vom Büro IGEPA aus den Jahren 2012 und 2015 weisen unterschiedliche Verkehrserzeugungswerte auf. Im Hinblick auf die Abschätzung des Verkehrsaufkommens in der aktuellen Verkehrsuntersuchung vom Juli 2015 wurden die jeweils ungünstigsten Annahmen aus den jeweiligen Parameterspannbreiten gewählt. Faktisch führt dies dazu, dass die Überprüfungen der Leistungsfähigkeiten auf der sichereren Seite liegen. Hiermit wird insbesondere den in beiden Bürgerversammlungen und schriftlichen Bürgereingaben vorgebrachten Bedenken, dass aufgrund der fehlenden Infrastruktur um das Baugebiet herum, mehr Fahrten mit dem PKW durchgeführt werden, als bisher angenommen, Rechnung getragen.

Derzeit verfügt die Amstelbachstraße (L 259) im Bereich der beiden Bushaltestellen der Linie 17 und der neuen fußläufigen Anbindung der Erweiterung Finkenstraße kurz vor der Gemeindegrenze mit der Stadt Aachen keinerlei befestigte Flächen für Fußgänger. Die Forderung von Straßen.NRW, die fehlenden Gehweganlagen sowie eine Querungshilfe in barrierefreier Ausführung vorzusehen, wird daher seitens der Herzogenrather Straßenverkehrsbehörde begrüßt und berücksichtigt.

Eine Darstellung in der Bauleitplanung wie von Straßen.NRW gefordert, wird nicht vorgenommen, da sich der Bereich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes befindet. Jedoch wird die Forderung, im Zusammenhang mit dem Anschluss des neuen Geh- und Radweges an die L 259 Gehweganlagen sowie eine Querungshilfe in barrierefreier Ausführung vorzusehen, als verpflichtende Forderung im Durchführungs- und Erschließungsvertrag, der zwischen dem Investor und der Stadt Herzogenrath abgeschlossen wird, aufgeführt. Hierin wird u.a. die Verpflichtung verankert, das Straßenbankett zwischen dem Anschluss des neuen Geh- und Radweges an die L 259 bis zur Bushaltestelle „Kohlscheid Bank Siedlung“ zu ertüchtigen.

2.2 Straßen.NRW, Schreiben vom 05.10.2015

Es werden Hinweise, jedoch keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass in einem Verkehrsgutachten die Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsaspekte untersucht werden sollten und dabei auch Prognosewerte, deren Berücksichtigung das Verkehrsministerium per Erlass fordert, für eine Beurteilung zu betrachten sind. Ausführlich werden die Aufgabe des Landesbetriebes nach Straßen- und Wegesetzt NRW und die Grundlage zur Entscheidungsfindung benannt.

Bezogen auf die „Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Juli 2015, wird mitgeteilt, dass dort von Quell- und Zielrelevanten MIV-Verkehren von ca. 280 Kfz-Fahrten/Tag ausgegangen werde und dass aufgrund der umliegenden Netzstrukturen angenommen werde, dass 30% der Verkehre das neue Wohngebiet über die L 259 anfahren und verlassen und sich dort zu gleichen Teilen aufteilen würden. Desweiteren sei von marginalem Verkehrsaufkommen die Rede.

In der Stellungnahme von Straßen.NRW wird hierzu u.a. ausgeführt, dass sich somit generell eine neue Anbindung an die L 259 erübrige, da 2/3 der Quell- und Zielverkehre - das entspreche etwa 187 Kfz/d - laut gutachterlicher Stellungnahme über städtische Straßen abgewickelt werden würde. Zudem wäre ein positiver Nebeneffekt, dass im Bedarfsfall entlang der L 259 eine durchgehende Lärmschutzeinrichtung aufgebaut werden könne und keinerlei straßenbauliche Ertüchtigungen in der L 259 erfolgen müssten.

Es wird mitgeteilt, dass gemäß gültigen Richtlinien neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werde.
Im Weiteren wird ausführlich auf die Aufgabe von Straßen.NRW nach Straßen- und Wegegesetz NRW und die Grundlage zur Entscheidungsfindung mit Benennung der ‘anerkannten Regeln der Technik‘ eingegangen.

zu 2.2 Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausführungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt.

Ausgehend davon, dass Straßen.NRW von ihrer Forderung der Anlage einer Linksabbiegespur bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 nicht abgehen wird, wurde eine Linksabbiegespur von den Fachämtern der Stadt Herzogenrath mit dem Ergebnis geprüft, dass für die Linksabbiegespur umfangreiche Umbaumaßnahmen und Erweiterungsmaßnahmen auf nicht zur Verfügung stehenden Grundstücken durchgeführt werden müssten. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit wird daher die erweiterte Finkenstraße mit einem Wendehammer versehen und auf einen Anschluss an die L 259 verzichtet.

2.3 Straßen.NRW, Mail vom 29.06.2015

Es werden Hinweise, jedoch keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Planungshoheit der Kommune durch den jeweiligen Straßenbaulastträger die Einschränkung erfährt, dass die Bauleitplanung dessen Mitwirkung insbesondere im Hinblick auf die Erschließung bedarf. Dabei sind sämtliche mit der Erschließungsmaßnahme erforderlichen Nachweise, Abstimmungen mit anderen Behörden, evtl. notwendiger Grunderwerb usw. Aufgabe der Kommune, da sie Veranlasserin der Änderung der verkehrlichen Belange ist.

Neben der Benennung und Auflistung von Aufgaben des Landesbetriebes nach Straßen- und Weggenetz NRW, Grundlagen zur Entscheidungsfindung und maßgebenden Verordnungen wird insbesondere hingewiesen auf:

Es wird insbesondere auf § 8 Vorfahrt VwV-StVO hingewiesen:
1. I. 1: *„Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden schon durch ihre bauliche Beschaffenheit erkennbar sein. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden.“*

19. III. 2 „*Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird.“*

zu 2.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausführungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Da der Inhalt im Wesentlichen mit dem des Schreibens vom 05.10.2015 übereinstimmt, wird auf den Abwägungsvorschlag zu 2.2 verwiesen.

2.4 Straßen.NRW, Schreiben vom 18.12.2014

Auf die Stellungnahme vom 18.12.2014 wird nicht weiter eingegangen, da diese bereits bei der im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens durchgeführten Abwägung berücksichtigt worden ist.

2.5 Straßen.NRW, Schreiben an Herrn Spilker vom 27.10.2015

Die Kommunikation Spilker / Straßen.NRW ist seitens des Herrn Spilker auf ‚privater Ebene' veranlasst und geführt worden. Eine offizielle Abwägung wird daher in diesem Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren nicht durchgeführt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die im v.g. Schreiben von Straßen.NRW vorgebrachten Argumente und Vorgaben ebenfalls an die Stadt Herzogenrath geschickten Stellungnahmen/Schreiben vorgebracht wurden und insofern in die Abwägung eingehen.

3. Polizeipräsidium Aachen, Städtebauliche Kriminalprävention Schreiben vom 04.11.2015

Beschreibung des Plangebietes und seiner Umgebung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 „Erweiterung Finkenstraße" umfasst ein ca. 2,35 ha großes Gebiet im Süd-Westen des Herzogenrather Ortsteils Kohlscheid-Bank.
Die Bebauung in den angrenzenden Wohngebieten östlich und südlich des Plangebietes besteht überwiegend aus 1,5-geschossigen Einfamilienhäusern. Im Westen und Norden befinden sich landwirtschaftlich genutzte Acker- und Wiesenflächen.
Die nahe liegende Roermonder Straße (L 232), als wichtigste überörtliche Nord-Süd-Verbindung, gewährleistet die örtliche und überörtliche Erschließung des Bereiches und eine Verbindung mit den einzelnen Ortsteilen.

Erläuterungen zur Planung

Im gesamten Planbereich sollen Einfamilienhäuser in offener Bauweise entstehen. Angestrebt ist eine gemischte Nutzung mit ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern als Einzel- und Doppelhäuser. Die geplante maßvolle Verdichtung des Plangebietes spricht gegen die bestehenden Erkenntnisse einer gettoisierenden Wohnform und den daraus eventuell entstehenden Kriminalitätserscheinungen.
Die überschaubare Größe der Gebäude und die Unterteilung des Raumes in übersichtliche Einheiten bietet eine sozial verträgliche Maßstäblichkeit. Hinzu kommt das Angebot an Frei- und Grünflächen der umliegenden Naherholungsgebiete (Wurmtal, Paulinenwäldchen und die Halde Wilsberg), sowie das Angebot an Freizeit- und Sozialeinrichtungen in der unmittelbaren Umgebung der Wohnbebauung. Diese „Nähe zur Natur" und den o.g. Einrichtungen erhöht die Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes.

Im Norden des Plangebietes ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen.
Die Integration des geplanten Neubaugebietes in die bereits bestehenden angrenzenden Wohngebiete würde durch zusätzliche geplante fußläufige Verbindungen erleichtert. Hierdurch verstärkt sich die soziale Kontrolle (Nutzungsfrequenz) im gesamten Wohngebiet. In der Planung sollte aber auch das Angebot an Freizeiteinrichtungen und Begegnungsstätten für Jugendliche und Senioren auf die hinzukommenden Bewohner abgestimmt sein.

Durch die geplante Ausrichtung der Hauseingänge zu der Erschließungsstraße werden bedrohliche Situationen frühzeitig wahrgenommen. Eine erhoffte ,,soziale Kontrolle" tritt aber auch nur ein, wenn die Fenster der häufig genutzten Wohnräume (z.B. Küche, Wohnzimmer) auf diese Flächen ausgerichtet sind. Hierdurch können kritische Situationen von Dritten beobachtet werden.
Des Weiteren sollte das direkte Umfeld der Häuser und insbesondere der Eingangsbereich überschaubar sein, um die Angst vor möglicherweise „versteckten" Tätern nicht entstehen zu lassen. Die Außenbeleuchtung der Wege und Gebäude muss so konzipiert werden, dass keine dunklen Bereiche bestehen (siehe unten - Beleuchtung).

Zäune, Mauern, Hecken und andere Grenzmarkierungen sollen abtrennen, aber nicht unübersichtliche Nischen mit Versteckmöglichkeiten erzeugen. Vorgärten und die Umzäunungen sollten so gestaltet sein, dass das Geschehen im öffentlichen Straßenraum aus allen Häusern gut überblickt werden kann. Über die Festlegungen in Gestaltungssatzungen - wie z.B. die maximale Höhe von Hecken und Zäunen oder auch die Art der Begrenzungen (z.B. keine undurchsichtigen Zäune) - kann dies erreicht werden.
Durch den Ausschluss von hohen Hecken, Zäunen und Mauern werden gute Voraussetzungen für eine informelle Sozialkontrolle ermöglicht, welche die Begehung von Straftaten erschwert.

Geplante PKW-Stellflächen

Die geplanten PKW-Stellflächen sollten von zu- und abführenden Verkehrswegen und Fußwegen aus eingesehen werden können. Dieses erhöht einerseits das Entdeckungsrisiko für eventuelle Täter, andererseits wird hiermit auch das Sicherheitsgefühl des Benutzers gestärkt. Des Weiteren sollten Bäume und Strauchbepflanzungen strategisch platziert werden, um das wilde Parken von Fahrzeugen und eine dadurch entstehende Unübersichtlichkeit zu verhindern.

Geplanter Kinderspielplatz

Bei der Standortauswahl des geplanten Spielplatzes sollten insbesondere die Kriterien der Einsehbarkeit, die Sichtnähe zu Wohnungen und die gefahrlose Erreichbarkeit durch die Kinder berücksichtigt werden. Da im Gegensatz zum schon vorhandenen Siedlungsgebiet der Finkenstraße im Bereich der Neubebauung der Finkenstraße der Zuzug junger Familien zu erwarten ist, wäre eine zentrale Lage des Kinderspielplatzes im neuen Plangebiet aus kriminalpräventiver Sicht zu empfehlen. Zumal aufgrund der vorhandenen Altersstruktur des angrenzenden bestehenden Siedlungsgebietes nur eine geringe Nutzung zu erwarten ist. Hier wäre eine zentrale Lage des Spielplatzes im Wohnbereich der tatsächlichen Nutzergruppe von Vorteil.
Dadurch wird zudem die Beaufsichtigung der Kinder erleichtert, ohne dass sich ständig eine Begleitperson auf dem Spielplatz aufhalten muss. Des Weiteren können die Kinder den Spielplatz selbstständig erreichen.

Ausrichtung, Stellung und Gestaltung der geplanten Wohngebäude und Erschließungsflächen

Bei den Planungen zu diesem Wohnquartier können mit der Anordnung der Gebäude und Erschließungsflächen zueinander unterschiedliche, sicherheitsrelevante Effekte erzielt werden. Für die natürliche Überwachung gilt das Prinzip, mit baulichen Mitteln Aufmerksamkeit in einer Nachbarschaft zu erzeugen. Damit ist vor allem die Ausrichtung der Fenster gemeint, die Gestaltung der Gebäude und des Quartiers zur Förderung der sozialen Kontrolle, die beim potentiellen Täter den Eindruck der Beobachtung vermitteln soll.
Zur Kriminalprävention gehört die gestalterische Symbolisierung der Wachsamkeit und die Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenhangs.
Die in den Planunterlagen zu erkennende Hinwendung der Häuser zum öffentlichen Raum signalisiert eine gute Nachbarschaft sowie gegenseitige Wachsamkeit.

Planung der Straßenräume, Rad- und Gehwegeverbindungen

Die geplante Erschließung des neuen Wohngebietes erfolgt im Süd-Westen über die Finkenstraße, die im Plangebiet in einem Wendehammer mündet. Zusätzlich wird im nordöstlichen Teil des Plangebietes eine kleine Schleife angelegt. Die Straßenräume werden als Mischfläche mit verkehrsberuhigenden Elementen wie Stellplätze und Straßenbäume ausgebaut. Hier sollten aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten weitere Straßeneinengungen eingeplant werden. Im Bereich der Fahrbahnverengung könnte ein verbreiterter Gehweg mit Sitzbänken als kommunikativer Treffpunkt ausgestattet werden.
Durch die Verengung der Fahrbahn, unterstützt durch Klinkerpflasterung, und einer entsprechenden Bepflanzung (z.B. Baumtore), symbolisiert der Zugang zum Wohnquartier eine kontrollierte Zugänglichkeit.

Im Norden des Plangebietes ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen. Hier ist aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten der Verzicht auf die ursprünglich geplante Anschlussstraße an die Amstelbachstraße zu befürworten. Der Eindruck der kontrollierten Zugänglichkeit wird durch die dann vorhandene Sackgassengestaltung der Erschließungsstraßen noch verstärkt. Sackgassengestaltungen bieten den Bewohnern eine hervorragende Überblicksmöglichkeit über ihren Straßenteil und sind daher aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" zu befürworten. Hier würden Fluchtwege - insbesondere für Wohnungseinbrecher - zu kompliziert werden.
Fuß- und radläufige Verbindungen sind weiterhin gegeben. Diese gestalterischen Maßnahmen würden das Neubaugebiet, für potentielle Täter einer Straftat, als ungeeignet erscheinen lassen.
Aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung eignen sich die Erschließungsstraßen, insbesondere der Wendehammer, auch als Kontaktzonen. Die Straßen sollten zum Verweilen einladen und nicht nur zur Passage. Das Aufstellen von Bänken und Sitzgruppen auf breit angelegten Gehwegen würde hier die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusätzlich verstärken. Sie ermöglichen auch ein kurzes Gespräch mit dem Nachbarn und werden somit als Treffpunkt und Aufenthaltsraum eher und stärker angenommen. Diese Gestaltungsmöglichkeit fördert nicht nur den nachbarschaftlichen Zusammenhalt, sie verbessert auch die informelle Sozialkontrolle.

Des Weiteren erhöht eine ausreichende Straßen- und Wegebeleuchtung das subjektive Sicherheitsempfinden und ermöglicht frühzeitig Gefahrensituationen zu erkennen.

Bepflanzung

Zur Bepflanzung der Außenfreiräume einschließlich der Grünflächen wird unter dem Aspekt der Überschaubarkeit und Transparenz auf folgende zu beachtende Punkte hingewiesen:

- Das Blattwerk von Bäumen sollte erst ab 2 m Höhe beginnen
- Sträucher sollten nicht höher als 1 m sein
- Bepflanzungen sollten erst ab 2 m Abstand neben Wegen beginnen
- Pflanzen sollten keinen Sichtschutz potentiell gefährdeter Bereiche bieten

Beleuchtung

Diese Bereiche sollten ausreichend und hell beleuchtet sein, etwa durch Weißlicht mit mindestens 20 Lux Leuchtstärke, gewährleistet durch Leuchtkörper, die durch ihre Bauart und die Art der Platzierung Dunkelflächen während der Dämmerung und Dunkelheit ausschließen.
Eine alternierende Aufstellung der Lampen vermittelt eine gleichmäßigere Ausleuchtung und damit mehr Helligkeit. Dieses wirkt sich zusätzlich positiv auf das Sicherheitsgefühl des Nutzers aus. Bezüglich der geplanten Gehwege werden hinsichtlich der Beleuchtung (Dämmerungs- und Nachtstunden) folgende Empfehlungen gegeben:

- Der Ausleuchtungsgrad ist gleichmäßig, ohne Blendwirkung und Dunkelzonen zu halten.
- Eine geeignete Lichtverteilung ist bei fußläufigen Erschließungen durch direktbreitstrahlende Leuchttypen gewährleistet.
- Die künstliche Beleuchtung des Gehwegs ist so auszurichten, dass Gesichtsausdruck und Verhalten von Passanten aus einer Entfernung von mindestens 4 Metern erkennbar sind, um eine mögliche Bedrohung zu erkennen.

zu 3. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Im Übergang zwischen dem ‚alten' Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt von Personen aller Altersklassen genutzt werden kann, vorgesehen sind. Die Lage des Begegnungsbereiches ist bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße und derer beider Zusammenführung zu fördern.

Es wird darauf verwiesen, dass die Anlage des Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch der Familien, die nach dem bereits begonnenen ‘Generationenwechsel‘ der Straßen im Umfeld dort wohnen werden. Ein solcher Wandel in der Bewohnerstruktur zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich aufgrund von Zuzügen junger Familien in letzter Zeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.
Daher wird der Annahme in der Stellungnahme des Polizeipräsidiums widersprochen, dass “aufgrund der vorhandenen Altersstruktur des angrenzenden bestehenden Siedlungsgebietes nur eine geringe Nutzung zu erwarten ist“.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung des Jugendamtes und deckt nicht nur den Bedarf der neuen Häuser ab, sondern auch das bestehende Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des vorhandenen Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht. Die Lage des neuen Begegnungsbereiches mit seinem Spielplatz und dem Treffpunkt bezieht sich daher nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf das weiter gefasste umliegende Wohnumfeld. So wird mit der ‚großräumigeren‘ mittigen Lage des Begegnungsbereiches die beste Erreichbarkeit für die unterschiedlichen Nutzergruppen gewährleistet, was wiederum die hier gewünschte soziale Kontrolle stärkt. Auch sieht die städtebauliche Planung unmittelbar am geplanten Spielplatz Baufenster für Einzel- und Doppelhäuser vor, die i.d.R. von Familien erstbezogen werden. So wird durch die neuen Familien hier ebenfalls eine direkte soziale Kontrolle gegeben sein.

Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass Kleinkinder nicht unbegleitet zum Spielplatz gehen oder sich dort ohne Aufsicht zum Spielen aufhalten. Ein weiterer Weg von maximal 100 m vom äußersten Ende des neuen Wohngebietes bis zum geplanten Spielplatz im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der geplanten Erweiterung ist dabei den Vätern oder Müttern mit ihren Kindern zumutbar. Ebenfalls ist älteren Kindern bis 14 Jahren zuzutrauen, einen 100 m weiteren Weg zum Spielplatz zu gehen. Im Gegenzug würde sich der Weg für die Kinder von Am Marienanger bis zum neuen Spielplatz, wenn er im Übergangsbereich ‚Neu-Alt‘ liegt, entsprechend um 100 m verkürzen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung bei der Gestaltungs- und Ausstattungsplanung des Begegnungsbereiches insbesondere darauf achten wird, dass durch geeignete gestalterische Mittel eine natürliche Wachsamkeit in der Nachbarschaft gefördert wird und die sogenannte ‚soziale Kontrolle‘, u.a. durch eine gute Einsehbarkeit, gewährleistet ist. Die Ausstattung der Spielfläche und die zur Sicherheit der Kinder erforderliche Einzäunung sowie die auf den Verkehrsflächen erforderlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden zwischen den betroffenen Fachämtern der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger abgestimmt und im Durchführungs- und Erschließungsvertrag festgelegt.

Die in der Stellungnahme unter den Punkten
- PKW-Stellflächen
- Geplanter Kinderspielplatz
- Ausrichtung, Stellung und Gestaltung der geplanten Wohngebäude und Erschließungsflächen
- Planung der Straßenräume
- Rad- und Gehwegeverbindungen
- Bepflanzung und
- Beleuchtung

benannten Ausführungen und Hinweise werden beachtet.

Die vorgebrachten Überlegungen zur Ausgestaltung, Möblierung und Bepflanzung der öffentlichen Räume sowie der geplanten verkehrsberuhigenden Elemente werden im Rahmen der Ausbauplanung zwischen den Fachämtern der Verwaltung und dem Erschließungsträger berücksichtigt und gehen ggf. als verpflichtende Vorgaben in den Durchführungs- und Erschließungsvertrag ein. Da neben den Belangen der Kriminal-

prävention vor allem auch die Belange der Feuerwehr und des Rettungsdienstes zu beachten sind, ist auch für diese Belange eine gründliche Abwägung untereinander erforderlich.

4. Wasserverband Eifel-Rur, Schreiben vom 30.10.2015

Es werden keine Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass beim geplanten Vorhaben auf ein Rückhaltevolumen von 50 m^3 mit einer maximalen Drosselwassermenge von 5 l/s nicht verzichtet werden kann. Im „Nachweis der Regenwasserbehandlung im Einzugsgebiet der Kläranlage Aachen-Horbach", aufgestellt durch das Ingenieurbüro IWB, ist die Erweiterung der Finkenstraße mit einer abflusswirksamen Fläche von knapp einem Hektar angesetzt. Diese sollte nach Angaben der Stadt Herzogenrath über ein Regenrückhaltebecken entwässert und an den Mischwasserkanal in Bank angeschlossen werden.
Diese für den Prognosefall angesetzten Belastungsdaten sind so im vom Wasserverband Eifel-Rur Anfang 2014 erarbeiteten detaillierten Nachweis nach BKW-Merkblatt M3/M7 für den Amstelbach eingeflossen.
Wie dem in der Stellungnahme aufgeführten Längsschnitt zu entnehmen ist, ist die Einleitung des RÜB Bank einer von mehreren Problempunkten hinsichtlich BWK M3/M7 entlang des Amstelbaches.
Trotz verschiedener Maßnahmenvarianten am Amstelbach kann die Zielgröße nach BWK M3/M7 schwer eingehalten werden. Aus diesem Grund kann auf die geplante Rückhaltung für die Erweiterung Finkenstraße nicht verzichtet werden, da die sich daraus erhöhenden Abschlagsmengen des RÜB Bank zu einer noch größeren nicht gewässerverträglichen Belastung des Gewässers führen.

zu 4. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Entwässerung erfolgt im Trennsystem.
Im Rahmen der Entwässerungsplanung und nach Rücksprache mit der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen wird außerhalb des Plangebietes, auf der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße, ein oberirdisches Regenwasserrückhaltebecken mit einer Versickerungsanlage angelegt.
Die Beseitigung des Niederschlagswassers wird in dieser Form durchgeführt, da gemäß den Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur eine Rückhaltung mit gedrosselter Weiterleitung gefordert und andererseits eine Versickerung des Niederschlagswassers gemäß Landeswassergesetz angestrebt wird. Ein unterirdisches Rückhaltebecken mit einer Drosselanlage würde bei der Stadt Herzogenrath, die die Entwässerungsanlage nach Fertigstellung der Erschließungsmaßnahmen übernehmen wird, einen zu hohen Wartungsaufwand nach sich ziehen.

Die Abstimmungsgespräche bzgl. der Detailplanung und der Bemessung des Beckens finden derzeit zwischen dem Fachplaner, der Stadt Herzogenrath und der Unteren Wasserbehörde statt. Die abgestimmte Planung wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Im Bebauungsplan wird der Leitungsverlauf im Allgemeinen Wohngebiet WA 6 über die Festsetzung einer mit Leitungsrecht belasteten Fläche gesichert.

5. NABU Aachen-Land, Mail vom 09.11.2015

Es werden keine Bedenken vorgebracht.

Bezugnehmend auf die Stellungnahme vom Dezember 2014 wird noch gefordert, dass die vom Büro Beuster geforderte vorbeugende Maßnahme zum Schutz des Steinkauzreviers in der unmittelbar benachbarten Obstwiese, den Baubeginn erst 2 Jahre nach dem Aufhängen

der Steinkauzröhren zu legen ist. Das nachgewiesene Brutpaar benötige mindestens eine Brutsaison, um die Nisthilfen zu akzeptieren.

zu 5. Stellungnahme der Verwaltung

Zur Forderung, mit den Baumaßnahmen erst 2 Jahre nach dem Aufhängen der Steinkauzröhren zu beginnen, wird wie folgt Stellung genommen.

In der Artenschutzprüfung vom 05.07.2015 wird zunächst die folgende Minderungsmaßnahme aufgeführt: *„Errichtung eines sichtundurchlässigen Bauzaunes während der gesamten Bauphase entlang der Grenze EG/Obstwiese (2 m Höhe). Da insbesondere sich bewegende Personen eine potentielle Störquelle für den Kauz darstellen, ist diese Höhe zur Abschirmung ausreichend. Fahrzeuge stellen für viele Vogelarten weniger starke Beeinträchtigungen dar (sog. 'Kasteneffekt')."*

Da sich die Brutstätte des Kauzes ca. 100 m vom Eingriffsgebiet entfernt befindet, kann davon ausgegangen werden, dass Beeinträchtigungen nicht eintreten werden. Die bedeutsamen visuellen Störungen werden durch den Bauzaun verhindert. Im Rahmen des Vorsorgeprinzips sollen zusätzlich zwei Brutröhren installiert werden, die zum einen als Ausweichhabitate während der Bauphase, zum anderen aber auch zur Unterstützung der lokalen Population allgemein dienen sollen.
Bei MKUNLV (2013) bzgl. der Wirksamkeit von CEF Maßnahmen ist folgendes zu lesen: *Zeitliche Dauer bis Wirksamkeit: Die Nisthilfen sind ab der nächsten Brutperiode wirksam.*

Um einen maximalen zeitlichen Vorlauf zu erreichen, sind daher die Ersatzröhren unmittelbar mit Rechtskraft des Bebauungsplanes zu installieren. Der Erschließungsträger wird daher im Durchführungs- und Erschließungsvertrag verpflichtet, die Maßnahmen unmittelbar nach Eintritt der Rechtskraft des Bebauungsplanes II/58 „Erweiterung der Finkenstraße" durchzuführen.

6. Deutsche Bahn AG, Schreiben vom 22.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass keine Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz-oder Ersatzmaßnahmen gegen die DB AG geltend gemacht werden dürfen, auf Grund von Immissionen durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen.

7. Westnetz GmbH, Schreiben vom 19.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

8. unitymedia kabel bw GmbH, Mail vom 13.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

9. IHK, Schreiben vom 11.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

10. Pledoc GmbH, Schreiben vom 21.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

11. Medicom AG Kabelservice, Schreiben vom 20.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

12. LVR - Dez. 2, Schreiben vom 20.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

13. Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Mail vom 23.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

14. EBV GmbH, Schreiben vom 27.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

15. Polizei NRW, Direktion Verkehr, Mail vom 12.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

16. Stadt Aachen, Mail vom 09.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

17. Gemeente Kerkrade, Schreiben vom 29.10.2015

Die Gemeente Kerkrade teilt mit, dass das Anschreiben der Stadt Herzogenrath registriert wurde. Bedenken werden hierin nicht vorgebracht.

18. Einzelhandels- und Dienstleistungsverband Aachen-Düren-Köln e.V., Schreiben vom 02.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

19. Landwirtschaftskammer, Schreiben vom 28.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

20. STAWAG, Mail vom 19.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

II. Öffentlichkeit

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung (13.10.2015 bis einschl. 13.11.2015) eingegangene schriftliche Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern

---

21. Ulrike Heymann-Spilker und Ralf Spilker, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 9

Schreiben 1 vom 29.10.2015: Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung
Schreiben 2 vom 29.10.2015: Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung (Ergänzung)
Schreiben 3 vom 12.11.2015: Widerspruch gegen den Bebauungsplan

21.1 Schreiben 1 vom 29.10.2015
Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung

a) Ausgangslage

Es wird vorgetragen, dass in der Stellungnahme vom 15.12.2014 und der gemeinsamen Stellungnahme der Bewohner der Finkenstraße mit gleichem Datum im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Vorschlag gemacht wurde, die vorgesehene Bebauung durch eine 2-Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin wird eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.
Dieser Vorschlag sei von der Stadtverwaltung inhaltlich nicht abgewogen worden, weder gegenüber dem ersten noch gegenüber dem überarbeiteten städtebaulichen Entwurf, den die Stadtverwaltung vorgelegt hat.
Dass der 2-Sackgassen-Vorschlag nicht abwegig ist, sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 deutlich geworden, da sich alle Parteien positiv dazu geäußert und es bedauert haben, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur fordert, nicht umsetzbar sei. Ebenso haben auch die Vertreter der Parteien ihr Unverständnis über diese Regelung formuliert.

b) Beschluss der öffentlichen Auslegung

Es wird vorgetragen, dass die Beschlussfassung des Umwelt- und Planungsausschusses in der Weise erfolgte, dass der Abwägung der Stadtverwaltung und der Offenlegung nur unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt, zugestimmt wurde. Der Bebauungsplan werde zurzeit (in der Zeit vom 13.10.2015 bis zum 13.11.2015) ausgelegt, ohne dass eine entsprechende Stellungnahme des Landesbetriebs vorliege. Die öffentliche Auslegung sei daher ohne Zustimmung der Politik erfolgt.

c) Stellungnahmen des Landesbetriebs

Es wird vorgebracht, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW zwar eine Stellungnahme mit Datum vom 05.10.2015 vorgelegt habe, diese jedoch keine Untersagung der Anbindung enthalte. Es erfolge auch kein Bezug auf eine erneute Anfrage der Stadtverwaltung, sondern lediglich auf Schreiben vom 08.12.2014 und 18.12.2014.
Das Schreiben enthalte lediglich die persönliche Einschätzung der Sachbearbeiterin, "*M.E. erübrigt sich generell eine neue Anbindung".* Diese Formulierung finde sich bereits in der E-Mail des Landesbetriebs vom 27.02.2015. Hieraus lasse sich keine strikte Untersagung der Anbindung herauslesen.
Der wesentliche Punkt in der Argumentation der Stadtverwaltung, dass eine Anbindung nicht möglich sei, liege auch nicht in der grundsätzlichen Ablehnung durch den Landesbetrieb - die offenbar nie über das o.g. Zitat hinausgehend formuliert wurde - sondern in der ‚angedrohten' Forderung des Landesbetriebs, im Falle einer Anbindung müsse eine Linksabbiegespur auf der Amstelbachstraße eingerichtet werden.

Die Legitimität dieser Forderung des Landesbetriebs sei bereits deutlich in der zweiten Bürgeranhörung bezweifelt worden, da die Amstelbachstraße eine außergewöhnlich wenig befahrene Landstraße ist und eine Linksabbiegespur dort weder aus Gründen der Stauvermeidung noch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Es wird - für Ortsunkundige - angemerkt, dass die Amstelbachstraße im Kreuzungsbereich mit der Haus-Heyden-Straße, etwa 300 m von der potentiellen Anbindung entfernt, einstreifig ist.

Im Schreiben des Landesbetriebs vom 05.10.2015 werde deutlich, dass die Forderung auch formal nicht haltbar ist: Der Bezug auf den § 8 - Vorfahrt VwV-StVO, Abs. 1 Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen - dort die Passage: *"Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird"* könne nicht herangezogen werden, da die potentielle Anbindung natürlich nicht außerhalb der geschlossenen Ortschaft, sondern innerhalb der geschlossenen Ortschaft liegt, d.h., hinter dem Ortseingangsschild, das auch zu einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zwingt.

Auch die Erläuterung des Landesbetriebs *"Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."* könne ebenfalls nicht herangezogen werden, da es sich bei dem betreffenden Teilstück der Amstelbachstraße schon jetzt um ein bebautes Gebiet handele und erst recht dann, wenn die neue Bebauung errichtet worden ist.

d) Stellungnahme der Verwaltung

Es wird vorgetragen, dass die Lage der Einmündung in Bezug auf die Ortsdurchfahrt auch in der Stellungnahme der Verwaltung (Sitzungsvorlage für den Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015) behandelt werde. Es wird der Abwägungstext aus Punkt 24.4 (wie sinngemäß auch in 24.16) zitiert:

"24.4.: Es wird angeregt die neue Erschließungsstraße mittig zu teilen und jeweils mit einer Sackgasse zu versehen. Die neuen Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße verteilt.

Zu 24.4 Stellungnahme der Verwaltung: Die Anregung wird nicht berücksichtigt. In seiner Stellungnahme hat Straßen. NRW mitgeteilt, dass sich hier ein neuer Straßenanschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde und daher nur mit Anlage einer Linksabbiegerspur auf der L 259 genehmigt werden würde. Für die Anlage dieser Linksabbiegespur müssten fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden, die jedoch nicht zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund kann das neue Wohngebiet nur über die bestehende Finkenstraße und weiter über die Bankerfeldstraße erschlossen werden".

Offenbar habe die Verwaltung hier übersehen, dass die Begründung des Landesbetriebs sich auf eine Regelung bezieht, die für die hier vorliegende Situation - Lage der Anbindung innerhalb einer geschlossenen Ortschaft - nicht zutrifft. Mit dieser Argumentation habe die Verwaltung bereits in der Ausschusssitzung vom 05.05.2015 die Nachfrage der Politik, warum denn der Bürgervorschlag nicht umsetzbar sei, beantwortet. Die Notwendigkeit einer Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs, der in dieser Ausschusssitzung beschlossen wurde, beruhte zum Teil offenbar ebenfalls auf dem anscheinend unüberwindbaren Sachargument der erforderlichen Linksabbiegespur, da in diesem Entwurf gegenüber dem ersten Entwurf ein Wendehammer am Ende der Finkenstraße eingearbeitet wurde.

e) Lärmschutzmaßnahmen

In den Stellungnahmen des Landesbetriebs sei wiederholt von einer Lärmschutzeinrichtung die Rede, die längs der L 259 aufgebaut werden könne. Da die Amstelbachstraße (L 259) deutlich weniger befahren sei als eine innerstädtische Erschließungsstraße (im von den Bauträgem vorgelegten Verkehrsgutachten werde auf der Amstelbachstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 740 Kfz/Tag und auf der Bankerfeldstraße von ca. 1930 Kfz/Tag geschätzt), seien diese Passagen unverständlich.

Offensichtlich liege auch in dieser Hinsicht den Stellungnahmen des Landesbetriebs eine Fehleinschätzung der örtlichen Situation zugrunde.

f) Fazit

Zusammenfassend wird vorgetragen, dass die Stellungnahmen des Landesbetriebs in Bezug auf die Linksabbiegespur weder inhaltlich nachvollziehbar noch formal legitimiert seien. Eine Untersagung der Anbindung liege nicht vor und habe daher keine belastbare Begründung. Dem Vorbehalt der Politik müsse daher entsprochen werden. Die öffentliche Auslegung sei zurückzunehmen. Der städtebauliche Entwurf sei im Hinblick auf die Anregungen inhaltlich abzuwägen.

21.2 Schreiben 2 vom 29.10.2015
Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung (Ergänzung)

Ergänzend zu Schreiben 1 wird zum Antwortschreiben des Landesbetriebs Straßenbau NRW Stellung genommen. Anlass dieses Antwortschreiben des Landesbetriebs war ein Schreiben des Herr Spilker, in dem er um Zusendung der Richtlinie bzw. entsprechender Textauszüge gebeten hatte, die die Notwendigkeit einer Linksabbiegespur regeln. Im Schreiben des Landesbetriebs werde bestätigt, dass die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur aus dem Schreiben des Landesbetriebs vom 05.10.2015 hervorgehen. Eine neue, andere Quelle werde im Schreiben vom 27.10.2015 nicht zitiert. Also werde weiterhin davon ausgegangen werden, dass die einzige zitierfähige Quelle der § 8 VwV StVO sei. Diese Sollvorschrift beziehe sich auf die Ortsangabe der „geschlossenen Ortschaft". Wie im Schreiben des Landesbetriebs bestätigt werde, beginne diese hinter dem Ortseingangsschild („Ortstafel").
Die Unterscheidung zwischen den Begriffen „geschlossene Ortschaft" und „Ortsdurchfahrt",
die in dem Schreiben erläutert werde, sei leider nicht hilfreich, weil es offenbar keine zitierfähige Richtlinie gebe, die eine Verknüpfung zwischen „Ortsdurchfahrt" und der Notwendigkeit einer Linksabbiegespur enthalte.

Der im oben aufgeführten Schreiben 1 formulierte Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung bleibe daher auch nach Kenntnis des Schreibens vom Landesbetrieb Straßen.NRW vom 05.10.2015 bestehen.

zu 21.1 und 21.2 Stellungnahme der Verwaltung

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung im Sinne des BauGB formal nicht eingelegt werden kann. Die vorgebrachten Inhalte der beiden Schreiben vom 29.10.2015 werden jedoch im Rahmen der öffentlichen Auslegung als Stellungnahme behandelt und bei der Abwägung inhaltlich zusammen behandelt.

Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise werden wie folgt beantwortet.

zu a) Ausgangslage

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine inhaltliche Abwägung über den Vorschlag der 2-Sackgassen-Lösung nicht stattgefunden habe. Hierzu wird auf die Stellungnahmen der Verwaltung zu 24.16 und 25 verwiesen, die im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses beraten und beschlossen wurden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 24.16: Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.

Auszug aus Stellungnahme zu 25: Das eingereichte Alternativkonzept kann nicht umgesetzt werden, da der überarbeitete städtebauliche Entwurf aus den in der Stellungnahme zu 24.16 genannten Gründen keine Anbindung mehr an die Amstelbachstraße, sondern nur an die Bankerfeldstraße vorsieht.

Bezüglich der Aussage, dass die 2-Sackgassen-Lösung einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte dient, wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen (siehe Nr. 3 dieser Abwägung) zum Thema ‚städtebauliche Kriminalprävention' verwiesen. Hierin wird aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten besonders befürwortet, dass auf die ursprünglich geplante Anschlussstraße an die L 259 verzichtet wird, da so der Eindruck der kontrollierten Zugänglichkeit durch die dann vorhandene Sackgassengestaltung der Erschließungsstraße noch verstärkt wird. Somit entspricht auch die vorgesehene, 'einfache Sackgassenlösung' den Kriterien einer guten Krimimalprävention.

In der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 hat die Politik den Beschluss der Offenlage dahingehend ergänzt, dass Strassen.NRW nochmals zur Notwendigkeit der Linksabbiegespur im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Stellung bezieht. Sowohl in dem oben angegebenen Schreiben vom 27.10.2015 wie auch in der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath (Pkt. 3 der Abwägung) hat der Landesbetrieb die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt.
Demnach wird seitens des Straßenbaulastträgers eine direkte Anbindung des geplanten Wohngebietes Finkenstraße an die Amstelbachstraße L 259 aufgrund des prognostizierten recht geringen Verkehrsaufkommens und der angenommenen Verkehrsverteilung für nicht erforderlich gehalten, womit auch keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen erforderlich werden würden. Die leistungsfähige Erschließung ist über die bestehenden Gemeindestraßen gewährleistet.

Im Zusammenhang der Abwägung wird auch darauf verwiesen, dass ein Umbau der L 259 für die Anlage einer Linksabbiegespur unverhältnismäßig wäre, da für die Linksabbiegespur umfangreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt werden und hierfür auch fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, die sich nicht im Eigentum der Erschließungsträger, des Straßenträgers oder der Stadt Herzogenrath befinden. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit wird daher der Anregung von Straßen.NRW gefolgt, die neuen Verkehre aus der erweiterten Finkenstraße über städtische Straßen abzuwickeln.

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat sich zwar in seiner Sitzung am 29.09.2015 bevorzugt für die 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen und sein Bedauern darüber geäußert, dass dieser Vorschlag aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur fordert, nicht umsetzbar ist. Auch haben die Vertreter der Parteien ihr Unverständnis über diese von Regelung von Straßen.NRW formuliert. Über den Fakt hinaus, dass keine weiteren Flächen für die Anlage der Linksabbiegespur zur Verfügung stehen, berücksichtigt die Verwaltung in ihrer Abwägung jedoch insbesondere das im Interesse der Verkehrssicherheit von Straßen.NRW vorgebrachte Argument, dass "*im Zuge von Vorfahrtstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden sollten, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren werde.*"

zu b) Beschluss der öffentlichen Auslegung

Der Vorschlag der 2-Sackgassen-Lösung wird aufgrund der oben genannten sachlichen Kriterien insbesondere bezüglich der Verkehrssicherheit nicht weiter verfolgt. Die öffentliche Auslegung wurde nach Eingang des o.g. Schreibens von Straßen.NRW vom 05.10.2015 mit seinen v.g. Argumenten durchgeführt. Somit wurde der Forderung des Umwelt- und Planungsausschusses gefolgt, vor Durchführung der öffentlichen Auslegung eine entsprechende Stellungnahme von Straßen.NRW einzuholen.

zu c) Stellungnahmen des Landesbetriebs und
zu d) Stellungnahme der Verwaltung

Die vom Umwelt- und Planungsausschusses in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 29.09.2015 die Durchführung der öffentlichen Auslegung unter der Voraussetzung beschlossen, “dass Straßen.NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“ Aus dem Kontext der Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt und nach Nachfrage bei Ausschussmitgliedern im Nachgang zu dieser Sitzung ist festzustellen, dass der Beschluss mit seiner Wortwahl ‚untersagt‘ nicht einer ‚tatsächlichen Untersagung‘ entsprechen sollte, sondern hiermit gemeint war, dass Straßen.NRW nochmals angefragt werden sollte, ob bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 nicht doch auf eine Linksabbiegespur auf der L 259 verzichtet

werden könnte. Nur mit einer endgültigen Aussage von Straßen.NRW, den Anschluss der erweiterten Finkenstraße ohne Abbiegespur auf der L 259 nicht zu genehmigen, sollte die öffentliche Auslegung durchgeführt werden. Straßen.NRW hat mit seinem Schreiben am 05.10.2015 eine Antwort gegeben (siehe Nr. 2 dieser Abwägung), die der Verwaltung als Voraussetzung gedient hat, die öffentliche Auslegung zügig durchzuführen.

zu e) Lärmschutzmaßnahmen

Im Verlauf einer Planung zu einem Bebauungsplanverfahren ist die Verwaltung in der Pflicht, den Rat der Stadt (hier dem Umwelt- und Planungsausschuss als zuständigem Fachausschuss) im Rahmen der Abwägung der Eingaben der Träger öffentlicher Belange über die Ergebnisse zu informieren. Empfiehlt es sich hierbei von der Ursprungsplanung abzuweichen, so ist dies dem Fachausschuss plausibel mitzuteilen, um per Beschluss eine weitere Überarbeitung seitens der Verwaltung vornehmen zu lassen.

Dies ist daraufhin geschehen und ein weiteres, zweites Offenlageverfahren mit einem angepassten Bebauungsplanentwurf wurde initiiert.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.
Es wird darauf hingewiesen, dass für die Formulierung der Erfordernisse einer Lärmschutzeinrichtung nicht der Landesbetrieb sondern die Städteregion Aachen zuständig ist.

zu f) Fazit

siehe Abwägung a) - e)

21.3 Schreiben 3 vom 12.11.2015
Widerspruch gegen den Bebauungsplan

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

a) Länge der Sackgasse

Die Planung sehe vor, die Finkenstraße in ihrer Länge ab dem Abzweig Lerchenstraße als Sackgasse auszuführen. Insgesamt werden mit den ca. 45 geplanten neuen Häusern und den bestehenden 12 Häusern ca. 57 Häuser über diese Sackgasse erschlossen.
Die Vorteile einer Sackgasse für die Anwohner im Hinblick auf Verkehrsbelastung, Spielmöglichkeiten und Kontrolle zur Vermeidung von Einbruchs- und anderen Delikten seien bei dieser Länge und Wohnungsanzahl nicht mehr gegeben. Zudem sei zu bezweifeln, dass über die gesamte Länge dieser Sackgasse im Schritttempo gefahren werden werde. Im Gegensatz zum ausgelegten Bebauungsplan würde eine Planung nach deren Alternativvorschlag, die geplante Bebauung zusammen mit der vorhandenen Bebauung in zwei Sackgassen mit jeweils ca. 30 Wohneinheiten aufzuteilen, eine deutlich bessere Wohnumfeldqualität für alle Alt- und Neubürger der Finkenstraße aufweisen.
Die Länge der Sackgasse im ausgelegten Bebauungsplan sei auch, soweit das beurteilt werden könne, in der Stadt Herzogenrath einmalig. Als Sackgasse seien zumindest im näheren Umfeld von Kohlscheid bisher keine Straßen vergleichbarer Länge und Wohneinheiten vorhanden. Zum Vergleich ist dem Schreiben ein Stadtplan-Ausschnitt beigefügt, in dem die angenommene ungefähre Anzahl von Wohnungen an ähnlichen Wohnstandorten aufgeführt ist.
Der städtische Vorschlag stelle somit ein “Pilotprojekt" dar, das in dieser Hinsicht weder in der 2. Bürgeranhörung noch in den ausgelegten Unterlagen zum Bebauungsplan thematisiert werde. Offensichtlich sei die „längste Sackgasse Herzogenraths" von der Stadt auch nicht als wünschenswerte städtebauliche Zielvorstellung geplant worden, sondern

schlicht das Ergebnis der fragwürdigen Stellungnahme des Landesbetriebs. Andere Begründungen finden sich jedenfalls nicht in den Unterlagen.
In der zweiten Bürgeranhörung wurde versichert, dass die Erweiterung der Finkenstraße als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen werde. In den Unterlagen zum Bebauungsplan werde allerdings keine Festlegung getroffen. Auch in den Unterlagen werde auch nicht festgelegt, wie dafür Sorge getragen werden soll, dass nur mit Schritttempo gefahren wird. Beides sollte in einen Bebauungsplan zur Erweiterung der Finkenstraße aufgenommen werden.

b) Verkehrsbelastung der nahen Knotenpunkte

Das Verkehrsgutachten von 2012, das dem ursprünglichen, ersten städtebaulichen Entwurf zugrunde lag, sei im Juli 2015 überarbeitet worden. Leicht erhöht wurden die Zahl der Einwohner/Wohneinheit und die Wegehäufigkeit/Einwohner, gesenkt worden sei allerdings die Zahl der Wohneinheiten von 60 auf 45 und die Besucherverkehre seien vernachlässigt worden. Im Ergebnis sei eine Erhöhung von ursprünglich prognostizierten 280 Kfz/Tag auf 317 Kfz/Tag zustande gekommen. Die zusätzliche Verkehrsbelastung der angrenzenden Straßen werde im Gutachten als “marginal“ bezeichnet.
Die Prognose zum Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten von lediglich 12 PKW-Einheiten pro Stunde, aus der sich die weiteren Belastungsuntersuchungen im Verkehrsgutachten ergeben, könne allerdings nicht nachvollzogen werden.
In ihrer (bislang noch sehr übersichtlichen) Wohnsiedlung fahre mindestens ein PKW/ Wohneinheit morgens zwischen 7 und 9 Uhr aus der Wohnsiedlung heraus (eher seien es schätzungsweise 1,5 PKW/WE). Das seien bei 12 Wohnhäusern 6 PKW/h. Daher müsse eine realistische Schätzung bei 45 neuen Häusern auf etwa die 4-fache Menge von 24 PKW/h kommen. Das seien doppelt so viele, wie im Verkehrsgutachten prognostiziert werden. Dass nur die Hälfte der neuen Bewohner morgens zwischen 7 und 9 Uhr das Haus mit dem PKW verlassen, scheine leider ein Wunschdenken der Verkehrsplaner zu sein. Es sei sicherlich keine realistische Annahme.

c) Verkehrsbelastung der übergeordneten Knotenpunkte

In der Stellungnahme des Landesbetriebs vom 27.02.2015 werde - trotz des angeblich geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens - bemängelt, dass die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Knotens L 259 / L 232 (Anschluss an die Roermonder Straße) nicht nachgewiesen sei. Auch der Knoten L 259 / L 231 (Anschluss an die Horbacher Straße) könne keine weiteren Leistungsfähigkeits- und Sicherheitseinbußen mehr hinnehmen. Im Schreiben des Landesbetriebs vom 05.10.2015 werde ebenfalls ausgeführt, dass die Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsmerkmale in einem Verkehrsgutachten untersucht werden sollten. Dies sei offenbar im vorliegenden Gutachten nicht erfolgt und der Hinweis darin, dass ,,konkrete Leistungsnachweise für die Anbindungen nicht Bestandteil dieser Aufgabenstellung" seien, sei für den Landesbetrieb „nicht zufriedenstellend".

Offenbar stehe dieses Schreiben im Widerspruch zur Stellungnahme der Stadt im Abwägungsvorschlag vom 29.09.2015. Pkt. 2.2, drittletzter Absatz. Danach habe es eine Rücksprache mit dem Landesbetrieb gegeben, wonach eine Bewertung der Knotenpunkte entfallen könne, weil die Finkenstraße nicht mehr an die L 259 angeschlossen würde. Eine entsprechende Bestätigung dieser Vereinbarung lässt sich aus dem Schreiben des Landesbetriebs vom 05.1 0.2015 allerdings nicht herauslesen.
Die Argumentation im Abwägungsvorschlag sei auch inhaltlich fragwürdig, weil die Zusatzverkehre in Richtung Kohlscheid und in Richtung Niederlande natürlich die beiden Knotenpunkte zusätzlich belasten, auch wenn keine direkte Anbindung an die L 259 erfolge.
Die vom Landesbetrieb geforderten Nachweise würden also nicht vorliegen und die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Bebauung auf das überörtliche Straßennetz seien von der Stadt nicht untersucht worden.
Dem ausgelegten Bebauungsplan würden damit keine belastbaren verkehrstechnischen Überprüfungen in Bezug auf das übergeordnete Straßennetz zugrundeliegen.

d) Begrenzung der Anzahl der Wohneinheiten

Der Bebauungsplan enthält keine Vorgaben zur Begrenzung der Anzahl der vorgesehenen Wohneinheiten. Da im ersten Verkehrsgutachten von 2012 noch von 60 neuen

Wohneinheiten ausgegangen wurde, steht zu befürchten, dass eine höhere Grundstücksauslastung angestrebt werde. Im Bebauungsplan sollte daher die Anzahl von maximal 45 neuen Wohneinheiten festgeschrieben werden.

e) Öffentliche Auslegung trotz fehlender politischer Zustimmung

Zu diesem Punkt wird auf das Schreiben vom 29.10.2015 sowie die Ergänzung vom 30.10.2015 verwiesen (*Anmerkung der Verwaltung: vermutlich ist das Datum 29.10.2015 gemeint, welches auf dem ‚Ergänzungsschreiben' steht.)*

zu 21.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu a) Länge der Sackgasse

Sackgassen in einem Wohngebiet sind u.a. ein äußerst probates Mittel, die Verkehre auf die Quell- und Zielverkehre zu reduzieren und Durchgangsverkehre zu unterbinden. Eine definierte Obergrenze, ab welcher Anzahl von Wohneinheiten eine Sackgasse nicht mehr zu empfehlen ist, wird in der einschlägigen Lektüre nicht genannt.

Es wird der Aussage widersprochen, dass die Vorteile einer Sackgasse bei dieser Länge nicht mehr gegeben sind. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen, Städtebauliche Kriminalprävention, (siehe Nr. 3) verwiesen. Hierin wird aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten gerade der Verzicht auf den Anschluss der Finkenstraße an die L 259 befürwortet, da durch die Sackgassenbildung der Eindruck der kontrollierten Zugänglichkeit verstärkt werde. Es wird betont, dass Sackgassengestaltungen den Bewohnern eine hervorragende Überblicksmöglichkeit über ihren Straßenteil bieten und Fluchtwege - insbesondere für Wohnungseinbrecher - zu kompliziert werden würden.
Ebenfalls wird in der Stellungnahme des Polizeipräsidiums darauf hingewiesen, dass sich aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung Erschließungsstraßen mit Wendehammer auch als Kontaktzonen eignen. Weiter heißt es: *"Die Straßen sollten zum Verweilen einladen und nicht nur zur Passage. Das Aufstellen von Bänken und Sitzgruppen auf breit angelegten Gehwegen würde hier die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusätzlich verstärken. Sie ermöglichen auch ein kurzes Gespräch mit dem Nachbarn und werden somit als Treffpunkt und Aufenthaltsraum eher und stärker angenommen. Diese Gestaltungsmöglichkeit fördert nicht nur den nachbarschaftlichen Zusammenhalt, sie verbessert auch die informelle Sozialkontrolle."*

Es wird darauf verwiesen, dass der Bebauungsplan die öffentlichen Verkehrsflächen als 'Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - verkehrsberuhigter Bereich bzw. Fußgängerbereich/Radweg - festsetzt. Weitergehende Festsetzungen beispielsweise zur Straßengestaltung oder -möblierung sind nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes. In diesem Zusammenhang wird erläutert, dass zur Unterstützung der Einhaltung der mit dieser Zweckbestimmung 'Verkehrsberuhigter Bereich' vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit der Straßenentwurf mit alternierenden Parkflächen und Versätzen sowie mit geschwindigkeitsmindernden und verkehrsberuhigenden Maßnahmen versehen wird. Die entsprechende Straßen-Entwurfsplanung wird zwischen dem Fachplaner und der Verwaltung, dem Fachbereich 4.2 Bau und Betrieb, intensiv abgestimmt. Dabei ist es der Verwaltung selbstverständlich ein besonderes Anliegen, die Straßenführung, -gestaltung und -möblierung dahingehend zu optimieren, dass neben der erforderlichen Erschließungsfunktion eine möglichst große Aufenthaltsqualität den Anliegern hier geboten wird. Es wird darauf geachtet, dass die Gestaltung der Straße lediglich eine Fahrgeschwindigkeit im Schritttempo zulässt. Dies ist aufgrund der vorgenannten verkehrsberuhigenden Elemente und Maßnahmen auch bei einer Sackgasse in der vorliegenden Länge problemlos möglich.
Im Durchführungs- und Erschließungsvertrag schließlich wird der Erschließungsträger u.a. dazu verpflichtet, die v.g. Straßen-Entwurfsplanung mit seinen Planungsdetails im von der Stadt Herzogenrath vorgegebenen Umfang komplett umzusetzen.

Die Verwaltung sieht in der Planung der Erweiterung der Finkenstraße zu einer Sackgasse mit ca. 60 Einzel- und Doppelhäusern kein ‘Pilotprojekt‘. Unter Pilotprojekt wird im Allgemeinen beispielsweise ein Großversuch, Demonstrationsprojekt oder auch ein Projekt mit dem Wunsch, einer Initialzündung zu dienen, verstanden. Die geplante Erweiterung des Wohnbaugebietes ‘Finkenstraße‘ mit Einfamilien- und Doppelhäusern entspricht in keinster Weise diesen deutlich hoch gesetzten - hier: städtebaulichen - Zielen.

Auch ist in Herzogenrath eine sogenannte Sackgasse, über die (mindestens) ca. 45 Einzel- und Doppelhäuser erschlossen werden, nicht unüblich. Als Beispiele seien etwa die einzelnen Bauabschnittes des Neubaugebietes „Raderfeld“ in Herzogenrath-Mitte oder auch das Altbaugebiet „Am Maar“ in Merkstein genannt, die über lediglich einen verkehrlichen Verknüpfungsbereich erschlossen werden.

zu b) Verkehrsbelastung der nahen Knotenpunkte

Im Verkehrsgutachten der IGEPA Verkehrstechnik GmbH vom Juli 2015 werden für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens grundsätzlich die ungünstigsten Parameteransätze angenommen, so dass sich im motorisierten Individualverkehr (MIV) die höchsten Werte ergeben. Ebenfalls sind hierbei die Besucherverkehre berücksichtigt.

Bei der Bestimmung der Spitzenstundenverkehre wurde das sogenannte maßgebende Spitzenstundenintervall, hier die Nachmittagsspitzenstunde zwischen 16 und 17 Uhr, angenommen und bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen zugrunde gelegt. Für die Morgenspitzenstunde erfolgte im Verkehrsgutachten keine Betrachtung, da während dieses Zeitfensters zwar im Quellverkehr die höheren Verkehrsbelastungen auftreten (in etwa der Wert vom nachmittäglichen Zielverkehr) jedoch im Zielverkehr die Verkehrsbelastung fast „NULL“ ist. Somit ist in Summe für die Spitzenstundenbetrachtung die Nachmittagsspitzenstunde maßgebend. Während der Nachmittagsstunden ergeben sich gegenüber den Vormittagsstunden die höheren Überlagerungen von Einkaufsverkehren, Berufsverkehren, Freizeitverkehren und Wirtschaftsverkehren. Somit ist in Summe für die Spitzenstundenbetrachtung die Nachmittagsspitzenstunde maßgebend.

Die Annahme aus dem Widerspruch im Bezug auf den morgendlichen Quellverkehr ist zwar weitestgehend richtig, ist aber auf Grund der geringeren Gesamtverkehrsüberlagerung während der Morgenstunden nicht maßgebend. Daher ergeben sich während dieser Zeit auch geringere verkehrliche Auswirkungen insbesondere auf die Leistungsfähigkeiten an den betrachteten Knotenpunkten.

zu c) Verkehrsbelastung der übergeordneten Knotenpunkte

Verbunden mit der Offenlage des Bebauungsplanes II/58 wurde auch die verkehrsgutachterliche Stellungnahme vom Büro IGEPA (Stand Juli 2015) aktualisiert. Künftig werden hiernach der Knoten L231/L259 mit täglich rd. 25-30 Kfz-Fahrten und der Knoten L232/L259 mit täglich rd. 90 Kfz-Fahrten zusätzlich belastet. Während der maßgebenden morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bedeuten dies am Knoten L231/L259 zusätzlich rd. 3-4 Kfz-Fahrten und am Knoten L232/L259 zusätzlich rd. 9-11 Kfz-Fahrten. Diese zusätzlichen Prognoseverkehre werden zu keinen spürbaren Leistungsfähig-keitsänderungen führen. Die Änderungen der Verkehrsmengen in dieser Größenordnung ergeben sich bereits im Rahmen der üblichen täglichen Schwankungen. Eine gesonderte Leistungsfähigkeitsprüfung ist von daher entbehrlich.

zu d) Begrenzung der Zahl der Wohneinheiten

Der Bebauungsplan regelt über das festgeschriebene Maß der baulichen Nutzung und die Bauweise die Dichte der Bebauung. Zusätzlich wird die Anzahl der Wohneinheiten in den allgemeinen Wohngebieten auf höchstens 2 Wohnungen pro Gebäude / Doppelhaushälfte beschränkt. Die genaue Gesamtanzahl der Wohnhäuser im gesamten Wohngebiet ist bedingt durch die spätere Grundstücksteilung, die im Bauleitverfahren nicht geregelt wird. Die Vorgabe einer Höchstanzahl von Wohnungen kann im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden.

e) Öffentliche Auslegung trotz fehlender politischer Zustimmung

Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu den Nummern 21.1 und 21.2 dieser Abwägung verwiesen.

22.

Daniela und Dr. med. Jochen Jansen, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 6

Schreiben vom 30.10.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *"Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt."*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
"Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *"Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Es wird aus der Begründung zum Bebauungsplan vom 31.07.2015 zitiert: *"Herausgestellt soll neben der gestalterischen auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße und des weiteren Siedlungsgebietes. Zu diesem Zweck wurde am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt und Neubürger ausgestaltet werden soll."*
Weder nach Länge noch nach Anzahl Bewohner bzw. der Bebauungsdichte werde eine zentrale Lage gewählt, die den Hauptnutzern kürzere Wege und eine Beaufsichtigung „von zu Hause" ermöglichen würde. Die Anlage von Sozialflächen dieser Art habe in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen in Form einer Sogwirkung auf Vandalismus geführt. Sozialflächen am und auf dem Wilsberg mit zum Teil extremen Zerstörungen (Parkbänke und Tische aus Betonverankerungen gerissen), wiederholte Polizeieinsätze am Spielplatz Haus-Heyden-Straße sowie der Zustand der Sitzgruppe am „Weißen Weg" (verbogene Metallsitze, verschobene Betonfundamente) werden als Beispiele angeführt. Diese Umstände würden zeigen, dass die Konzeption solcher Spiel- und Sozialflächen nur funktionieren könne, wenn ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle stattfinde.
Eine Verortung wie in dem Alternativvorschlag der Anwohner (siehe Anlage 1 Alternativkonzept) beispielhaft aufgeführt, würde diese Kriterien erfüllen. Diese Anordnung ermögliche auch die Wahrung eines Mindestabstands zu den Wohngebäuden.
Ferner würden die neuen Anwohner der Finkenstraße durch die Wahl der Baufläche die Möglichkeit haben, ihre Präferenzen hinsichtlich Sozialflächen umzusetzen. Für Altanwohner bestehe die Möglichkeit nicht.

3. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *"Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen Stellung bezogen worden: *"Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehr festgehalten werden kann."*
Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

Abschließend möchten die Einwender auf einen Einwand eingehen, der in den Antworten der Verwaltung immer wieder durchklinge: Die Anwohner hätten ja immer gewusst, dass eine Erweiterung des Baugebiets anstehe. Die Grundlagen für den ablehnenden Beschluss des Umwelt- und Planungsauschusses aus 2004 würden immer noch gelten. Die Verkehrssituation habe sich seit damals eher verschlechtert. Was in Durchschnittswerten ausgedrückt (Verkehrsgutachten) eher harmlos aussehe, stelle sich zu Stoßzeiten anders dar (z.B. Anschlüsse an Roermonder Straße).

Die Einwender bringen vor, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer legitimen Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben. Wenn darin von der

Verwaltung ein Problem gesehen werde, sei das ein eher problematisches Staatsverständnis.

zu 22. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

"Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab."

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 "Erweiterung Finkenstraße" liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Ausgehend davon, dass Straßen.NRW von ihrer Forderung der Anlage einer Linksabbiegespur bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 nicht abgehen wird, wurde eine Linksabbiegespur von den Fachämtern der Stadt Herzogenrath mit dem Ergebnis geprüft, dass für die Linksabbiegespur umfangreiche Umbaumaßnahmen und Erweiterungsmaßnahmen auf nicht zur Verfügung stehenden Grundstücken durchgeführt werden müssten. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit wird daher die erweiterte Finkenstraße mit einem Wendehammer versehen und auf einen Anschluss an die L 259 verzichtet.

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße

geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

zu 2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Im Übergang zwischen dem ‚alten' Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes ‘Erweiterte Finkenstraße', ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten ‘Generationenwechsel' der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher ‘Generationenwechsel' zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Ebenfalls ist die Lage des Begegnungsbereiches bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Zusammenführung und Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße zu fördern.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

zu 3. Verkehrsengpass Kindergarten

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpass als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes 'Erweiterung Finkenstraße' nicht merkbar verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgut-achten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartenden Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum Sommer 2017 abgeschlossen sein wird.

Bezüglich der Annahme, dass sich die Verkehrssituation seit 2004 verschlechtert habe, wird mitgeteilt, dass sich das allgemeine Verkehrsaufkommen während der letzten 10 Jahre weder im Bereich der Bankerfeldstraße/Haus-Heyden-Straße/Amstelbachstraße/Gracht-straße/Banker Straße noch auf der Roermonder Straße signifikant verändert hat. Teilweise ist im betrachteten Zeitraum sogar ein leichter Rückgang der täglichen Verkehrsbelastungen, insbesondere im Zuge der Roermonder Straße, zu verzeichnen. Zu den maßgebenden Spitzenstunden morgens und abends sind die Verkehrsbelastungen, bis auf die üblichen täglichen Schwankungen, weitestgehend konstant geblieben.

Auch künftig wird mit keinen wesentlichen Änderungen zu rechnen sein. Eher kann mit einer geringfügigen Verkehrsreduzierung nach Fertigstellung des Buitenringes in den Niederlanden gerechnet werden. Die Verkehrssituation kann also als weitestgehend stabil bezeichnet werden.

Die Mitteilung, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer legitimen Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben, wird zur Kenntnis genommen.

23.

Danja und Andreas Oste, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 15

Schreiben vom 31.10.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *"Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt."*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine

höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung falsch.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Es wird aus der Begründung zum Bebauungsplan vom 31.07.2015 zitiert: *“Herausgestellt soll neben der gestalterischen auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße und des weiteren Siedlungsgebietes. Zu diesem Zweck wurde am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt und Neubürger ausgestaltet werden soll."*
Weder nach Länge noch nach Anzahl Bewohner bzw. der Bebauungsdichte werde eine zentrale Lage gewählt, die den Hauptnutzern kürzere Wege und eine Beaufsichtigung „von zu Hause" ermöglichen würde. Die Anlage von Sozialflächen dieser Art habe in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen in Form einer Sogwirkung auf Vandalismus geführt. Sozialflächen am und auf dem Wilsberg mit zum Teil extremen Zerstörungen (Parkbänke und Tische aus Betonverankerungen gerissen), wiederholte Polizeieinsätze am Spielplatz Haus-Heyden-Straße sowie der Zustand der Sitzgruppe am „Weißen Weg" (verbogene Metallsitze, verschobene Betonfundamente) werden als Beispiele angeführt. Diese Umstände würden zeigen, dass die Konzeption solcher Spiel- und Sozialflächen nur funktionieren könne, wenn ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle stattfinde.
Eine Verortung wie in dem Alternativvorschlag der Anwohner (siehe Anlage 1 Alternativkonzept) beispielhaft aufgeführt, würde diese Kriterien erfüllen. Diese Anordnung ermögliche auch die Wahrung eines Mindestabstands zu den Wohngebäuden.

Die Lage direkt unter dem Schlafzimmer der Unterzeichner erfülle nicht die Anforderung nach Rücksichtnahme aus der Bauleitplanung „**Hinweise** für die Planung von Spielflächen“ vom 31.07.1974.

Ferner würden die neuen Anwohner der Finkenstraße durch die Wahl der Baufläche die Möglichkeit haben, ihre Präferenzen hinsichtlich Sozialflächen umzusetzen. Für Altanwohner bestehe die Möglichkeit nicht.

Es wird vorgetragen, dass die Unterzeichner den Hinweis der Verwaltung, man möge die Sozialflächen doch stark nutzen, um Vandalismus zu verhindern, nebenbei als blanken Zynismus empfinden. Hier solle die Lösung von Problemen, die durch Verwaltungshandeln erst erzeugt werden, auf die Bürger abgewälzt werden.

3. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *“Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen Stellung bezogen worden: *“Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehrfestgehalten werden kann.“*

Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

zu 23. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist.

Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit liegt würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in

die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

zu 2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes ‘Erweiterte Finkenstraße‘, ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten ‘Generationenwechsel‘ der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher ‘Generationenwechsel‘ zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Ebenfalls ist die Lage des Begegnungsbereiches bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Zusammenführung und Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße zu fördern.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar

an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

Die Einwender bringen vor, dass die Lage des Spielplatzes direkt unter dem Schlafzimmer der Unterzeichner die Anforderung nach Rücksichtnahme aus der Bauleitplanung “Hinweise für die Planung von Spielflächen“ vom 31.07.1974 nicht erfüllen.
Im Rahmen der Abwägung wird davon ausgegangen, dass der Runderlass des Innenministers vom 31.7.1974 - V C 2 - 901.11 und hier die Passage unter 4. ‘Lage und Zugänglichkeit der Spielflächen‘ gemeint sind. Hier wird u.a. aufgeführt, dass “ …auf das Ruhebedürfnis der Anwohner nach Möglichkeit durch eine zweckmäßige Lage der Spielflächen und durch eine geeignete Stellung der Baukörper Rücksicht genommen werden soll.“

Es wird dem Eindruck widersprochen, dass der vorgesehene Spielplatz das Rücksichtnahmegebot der vorhandenen Nachbarschaft gegenüber verletze. Kinderspielplätze gehören als wichtige Einrichtungen für Kinder in die unmittelbare Nähe einer Wohnbebauung. Der hiervon ausgehende Kinderlärm wird in der Regel als sozialadäquat und daher als hinnehmbar eingestuft. Auch ist hier kein überdimensionierter Spielplatz geplant, vielmehr handelt es sich um einen für Wohngebiete absolut üblichen Spielplatz mit üblichen Spielgeräten. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass Kinderlärm unter einem besonderen Toleranzgebot der Gesellschaft steht und dass Geräusche spielender Kinder Ausdruck der kindlichen Entwicklung und Entfaltung und daher grundsätzlich zumutbar sind.

<u>zu 3. Verkehrsengpass Kindergarten</u>
Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpasses als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes ‘Erweiterung Finkenstraße‘ nicht weiter verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgutachten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartende Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich hier neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum 01.08.2017 abgeschlossen sein wird.

24.
Initiative Anwohner Am Marienanger, 52134 Herzogenrath
Schreiben vom 03.11.2015

Gegen den Bebauungsplan werden Einwendungen vorgebracht.

Verkehrslage Bebauungsplan

Durch die Erweiterung des Wohngebiets werde in erheblicher Weise neuer Ziel- und Quellverkehr auftreten, welcher die Anwohner der Straße „Am Marienanger" sehr stark belasten werde.
Es wird zu bedenken gegeben, dass das Interesse von Anliegern, von einer Zunahme des Anliegerverkehrs und daraus resultierendem Verkehrslärm, welcher aus der Erweiterung eines Wohngebiets resultiert, verschont zu werden, abwägungserheblich sei (BVerwG, NVwZ 1990, 256 ff.). Durch die geplante Erschließung würden die gesunden Wohnverhältnisse sowie die Sicherheit der Wohnbevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) der Anwohner der Straße „Am Marienanger" über die Maßen beeinträchtigt.
Auch die gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation des Büros IGEPA aus Eschweiler, welche Teil der ausliegenden Unterlagen ist, ändere nichts an diesem Befund. Die Einwender schließen sich der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW an, wonach es scheint, dass der Verkehrsknoten L 232 / L 259 nicht auf seine Sicherheit und Leistungsfähigkeit hin geprüft worden ist. Die Knoten L 231 / L 259 seien im Verkehrsgutachten in jedem Fall einzubeziehen.

Insgesamt würden die vorliegenden Unterlagen zum Bebauungsplan nach wie vor keine vertiefte inhaltliche Auseinandersetzung mit den berechtigten Interessen der Anwohner bzgl. des Schutzes vor übermäßigen Immissionsbelastungen erkennen lassen.

Es wird überdies für sehr bemerkenswert gehalten, dass die Stadt Herzogenrath in einer Sitzung des Planungs- und Umweltamtes beschlossen habe, *„alle rechtlichen Mittel bis hin zu einer Normenkontrollklage gegen die Stadt Aachen ausschöpfen zu können, um eine auch für die Stadt Herzogenrath zufriedenstellende verkehrliche Lösung zu finden"* (Drucksachen-Nr: V/2012/111-E05, Sitzung 29.09.2015, ungeändert beschlossen). Gemeint sei hier das nur etwa 1 km weiter gelegene Baugebiet "Richterich Dell". Es scheine, dass die Stadt Herzogenrath hier mit zweierlei Maßen messe. Die Einwender sind der Meinung, dass beide Pläne nicht unabhängig beurteilt werden können und dass die Nachteile vom Bebauungsplan Richterich Dell ebenfalls beim Bebauungsplan Finkenstraße auftreten werden. Die beiden Baugebiete lägen so nah zusammen, dass eine gegenseitige Beeinflussung der jeweiligen Planungen in jedem Fall gegeben sein werde.

Ruhender Verkehr

Auch der durch das Vorhaben ausgelöste ruhende Verkehr sei problematisch: Die Straße "Am Marienanger" habe keine Gehwege und in der Straße stehen kaum öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Fehlende Parkplätze im neuen Wohngebiet würden die Lage "Am Marienanger" weiter anspannen, da damit zu rechnen sei, dass diese einen Teil des ruhenden Verkehrs des neuen Wohngebiets aufnehmen müsste.

Laut Beratung im Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015 gelte: „*Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private, unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen“.*
Falls hierzu auch Garagen gezählt würden, dann würde das Problem durch diese Stellungnahme nicht gelöst. Da im B-Plan eher kleiner geschnittene Wohnungen geplant werden, sei zu erwarten, dass die Garagen erfahrungsgemäß eher als Abstellraum benutzt werden und dürften somit nicht als Stellplatz angerechnet werden. Mit der Anzahl der jetzt geplanten Park- und Stellplätze zeigen sich die Einwender deshalb nicht einverstanden.

Verkehrslage der Umgebung

Laut Beratung im Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015 gelte: *„Bezüglich der genannten Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen für die Amstelbachstraße und die Haus-Heyden-Straße wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen hat, dass es für die wesentliche Bauzeit von Ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Baustellen-Schwerlastverkehre müssen so nicht über die Haus-Heyden-Straße fahren".*

Dies würde bedeuten dass sämtlicher Bauverkehr aus Richtung Aachen/Horbach komme. Die L 259 führe zwar ab der Roermonder Straße in Richtung des Baugebiets, sei durch die Eisenbahn-Unterführung aber nicht für Schwerlastverkehr geeignet. Oder, so wird gefragt, nehme die Stadtverwaltung hier eine Verschlechterung der jetzt schon maroden Bausubstanz der Unterführung zur Steigerung privater Profite in Kauf. Darüber hinaus stelle sich die Frage, ob eine behördliche Aufsicht/Kontrolle des Bauverkehrs gewährleistet sei.

Verkehr aufgrund des Spielplatzes

Es wird vorgebracht, dass im Bebauungsplan ein Spielplatz geplant sei. Es befinde sich jedoch in der Lerchenstraße bereits jetzt schon einen Spielplatz in Nähe der Kita. Es wird gefragt, ob geplant sei, diesen Spielplatz für Bring- und Holverkehre umzubauen? Das würde zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Finkenstraße bedeuten. Hiermit zeigen sich die Einwender nicht einverstanden.

Siedlungscharakter

Laut des Beschlussvorschlags vom 28.08.2014 gelte: „*Der Bebauungsplan legt weder eine Anzahl der Häuser noch Architektur- oder Haustypen fest.“*

Dies würde bedeuten dass auch mehr als die bis jetzt genannten 41 Wohnhäuser möglich sind. Damit zeigen sich die Einwender nicht einverstanden. Eine kleinere Anzahl von Wohnhäusern würde nicht nur in höherem Maße dem Umgebungscharakter entsprechen, sondern dazu auch die Verkehrslage der Finkenstraße entschärfen.

Sparsamer und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden

Es wird vorgetragen, dass laut des Beschlussvorschlags vom 28.08.2014 gelte: *„Die dort zumeist großen Grundstücke, die, bedingt durch die damalige Notwendigkeit der teilweisen Selbstversorgung in den Siedlungen aus der Vorkriegszeit vorherrschen, sind nicht mehr zeitgemäß und würden dem heutigen Ziel des sparenden Umgangs mit Grund und Boden und dem Bedarf nach bezahlbaren Baugrundstücken widersprechen.“*

Ein sparender und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden sei ohne Frage zeitgemäß. So sei in § 1 Abs. 5 S. 2, 3 BauGB geregelt, dass das Orts- und Landschaftsbild erhalten werden soll und dass hierzu die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll (Battis, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 2014, § 1 Rn. 46c).
Im Licht dieses sogar in Gesetzesrang erhobenen Gesichtspunkts sei der ganze Bebauungsplan insgesamt fragwürdig. Es solle wertvolles Ackerland bebaut und teilweise versiegelt werden. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden liege hier nicht vor. Es wird hierzu auf den Vorrang der Innenentwicklung verwiesen. Hierbei sei insbesondere zu berücksichtigen, dass auf Herzogenrather Stadtgebiet zahlreiche freie Potentialflächen irn Innenbereich vorhanden seien, welche ohne weiteres einer Wohnbebauung zugeführt werden können. Es wird hierzu beispielhaft auf mehrere unbebaute Grundstücke zwischen der Amstelbachstraße und dem Germersweg, das EBV-Gelände zwischen Roermonder Straße und Bahnstraße sowie verschiedene Grundstücke zwischen Wilsbergerstraße und Mevenheide beziehungsweise bis zur Gemeindegrenze verwiesen.

Dies werde besonders deutlich durch einen Blick in die Nachbarschaft: Die Stadt Aachen habe in den Ausschusssitzungen angedeutet, dass auf ihrem Stadtgebiet noch ein 5%-iges Innenerschließungspotential bestehe. Es wird davon ausgegangen, dass dies auch in Herzogenrath der Fall ist, u.U. bestehe hier sogar ein höherer Anteil an Potenzialflächen. Vergleiche man die Aachener Zahlen prozentual mit Herzogenrath (bezogen auf Einwohner zahl) könnte in Herzogenrath noch ein Potential von etwa 1.300 Wohneinheiten vorhanden sein. Werden die (privaten) Leerstände dazu gerechnet, dann bestehe berechtigter Zweifel an der Notwendigkeit des Bebauungsplans (§ 1 Abs. 3 BauGB). Bezeichnenderweise würden sich hierzu keinerlei Ausführungen in den im Rahmen der Offenlage ausgelegten Unterlagen finden. Insbesondere habe die Stadt Herzogenrath keine Untersuchungen dahingehend angestellt, ob tatsächlich ein ausreichender Bedarf für die Neuausweisung von Wohnbauflächen bestehe, etwa durch die Erfassung und Bewertung von Baulücken. Eine solche Untersuchung wäre aber erforderlich, um das Vorliegen eines Abwägungsfehlers zu vermeiden (siehe OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 23.01.2013, Juris Rn. 31).

Hinzuweisen sei insbesondere darauf, dass der Bebauungsplan mit der Notwendigkeit zur Schaffung von Wohnraum für die zu erwartenden neuen Mitarbeiter des Campus Aachen begründet werde. In Aachen selbst sei jedoch nach Auskunft der Stadt Aachen noch genug Potential vorhanden, zudem gebe es (wie ausgeführt) in der Region viele (private) Leerstände.
Es fehle offenbar an einer regionalen Abstimmung der Entwicklungsprojekte. Es wird hierzu auch auf das Schreiben der Stadt Kerkrade vom 3.September 2015 verwiesen, in welchem diese rüge, dass der Bebauungsplan einen massiven Eingriff im Naherholungsgebiet Pferdelandpark darstelle. Dazu müssten Bebauungspläne zusammenhängend im größeren Rahmen gemeinsam mit den betroffenen Träger öffentlicher Belange, u.a. der Stadt Aachen. beurteilt werden.
Eine regionale Abstimmung würde weiteres Bebauen von wertvollen Acker- und Grünlandflächen verhindern. Die Einwender fordern die Stadt Herzogenrath auf, insoweit eine grenzüberschreitende Abstimmung (vgl. § 4a Abs. 5 BauGB) herbeizuführen.

Somit entstehe der Verdacht, dass der Bebauungsplan vor allem zum Nutzen der Investoren weitergeführt werde. Dazu wird auf folgenden Text im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 verwiesen: *„auf die in sich abgeschlossenen Hausgruppen, die von der Amstelbachstraße her erschlossen werden sollen, gänzlich zu verzichten, kann nicht umgesetzt werden, da sich dann die gesamte Entwicklung des Wohngebietes als nicht mehr wirtschaftlich darstellen würde."*
Es wird die Frage formuliert, ob hier die Wirtschaftlichkeit wichtiger gewertet werde als die Interessen der Anwohner. Der breite Widerstand der Anwohner des neuen Plangebiets zeige doch, dass hier der zumindest der Verdacht bestehe, dass Partikularinteressen über das Wohl der Allgemeinheit gestellt werden.

<u>Alternative zum Bebauungsplan</u>

Aufgrund des Planungsleitsatzes des sparsamen und nachhaltigen Umgangs mit Grund und Boden sei es wichtig, Neubaugebieten in direkter Nähe zu Grüngebieten unter Einbeziehung von Experten, in erster Linie also Landschaftsarchitekten, zu planen. Daher hätten die Einwender einen alternativen Entwurf durch den renommierten niederländischen Landschaftsarchitekten Lubbers erstellen lassen.

Diese seien zwar beachtet aber anscheinend nur oberflächig gewürdigt worden. Weder die Einwender noch der Entwurfsverfasser seien zur Erläuterung der Pläne gebeten worden. Die Alternative werde dementsprechend relativ pauschal abgewertet. Hiermit zeigen sich die Einwender nicht einverstanden. und fordern der Stadt Herzogenrath auf, in einem Dialog den Alternativvorschlag zu besprechen und sich inhaltlich hiermit auseinander zu setzen. Nach deren Dafürhalten liege bei Nichtbeachtung des alternativen Vorschlags ein Abwägungsfehler vor.

Im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 heiße es lediglich: „Die vorgeschlagenen Entwürfe würden jedoch auch aus städtebaulichen Gründen nicht als Grundlage für den Bebauungsplan übernommen werden, da die einzelnen Hausgruppen mit den dazwischen vorgesehenen sehr großen Freiräumen eine Zersiedlung bewirken würden, die untypisch für die dort vorhandenen Siedlungsstrukturen ist."

Dies stimme so nicht. Das Feld liege am Rand von Herzogenrath-Bank. In direkter Nähe befänden sich z.B. die Siedlungen Forsterheide und Uersfeld. Dazu sei auch das Stadtteil Horbach (Aachen) am Rand und ähnlich wie dem Vorschlag der Einwender mit größeren Freiräumen ausgestattet.

Im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 heiße es weiter: „kann nicht umgesetzt werden, da sich dann die gesamte Entwicklung des Wohngebietes als nicht mehr wirtschaftlich darstellen würde." Auch hier stelle sich wieder die Frage, ob hier Wirtschaftlichkeit höher gewichtet werde als die städtebauliche Qualität.

Im Beschlussvorschlags vom 28.08.2014 heiße es weiter: „Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze." Zum Thema Verkehr werde also das Gebiet mit einem Dorfgebiet verglichen. Einem dörflichen Charakter entspreche aber gerade eine gewisse Zersiedelung und aufgelockerte Bebauung. Die vorgeschlagene Alternative wäre in dieser Hinsicht näher zu bewerten.

Schließlich werde im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 behauptet: „Der Ortsrand zum freien Feld verschiebt sich von der Straße Am Marienanger zur geplanten Straße. Die Sichtbeziehungen werden sich somit, genauso wie heute Am Marienanger, bei den geplanten freistehenden Einfamilienhäusern ergeben können."

Es wird vorgetragen, dass dies für die neuen Wohneinheiten zutreffen mag. Fakt sei aber, dass die jetzigen Sichtbeziehungen durch die neue Bebauung zerschnitten würden. Somit würden die jetzigen Anwohner ihre Sichtbeziehung verlieren. Im Bebauungsplan werde in keinerlei Weise hierzu eine Verbesserung, ein Entgegenkommen oder eine Kompensation angeboten. Auch hier stelle sich die Frage, ob der Wunsch einzelner an der Schaffung von Baurecht wichtiger gewertet werde als die Interessen der seit langer Zeit in der Stadt Herzogenrath lebenden Anwohner.

Abstand zur bestehenden Bebauung

Es wird vorgetragen, dass im Bereich der Häuser Am Marienanger 1,2,3 und 3a die neuen Wohnhäuser - auch nach der Nachbesserung in diesem Bereich - sehr nah an den vorhandenen Häusern liegen. In Bezug auf die zerstörten Sichtbeziehungen (siehe oben) sowie insbesondere im Hinblick auf die Erhaltung eines angemessenen Sozialabstands und zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse wäre mehr Abstand dringend angezeigt. In der Begründung des Bebauungsplans II/58 werde unter Ziff. 2.6 ein Abstand von 8,00 m zur rückwärtigen Nachbargrenze für die Gebiete WA 3 und WA 5 festgesetzt. Dieser Abstand von 8,00 m müsse auch gegenüber den seitlichen Nachbargrenzen bei schon vorhandener Bebauung gelten, um so ausreichende Abstände sicherzustellen und dem von der Stadt Herzogenrath verfolgten Ziel einer aufgelockerten Siedlungsstruktur und einer Verhinderung einer zu großen Dichte der Bebauung (vgl. Ziff. 2.6 der Begründung zum Bebauungsplan) nahe zu kommen. Hierdurch würden letztlich alle Anwohner von der gesteigerten Wohnqualität profitieren.

zu 24. Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die dieser Stellungnahme beigefügte Unterschriftenliste eine Kopie der Liste ist, die die "Anwohner Initiative Am Marienanger" ihrer im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingereichten Stellungnahme vom 26.06.2015 beigefügt hatte. Aus dieser Liste ist heute nicht erkennbar, ob alle Unterschreiber tatsächlich mit dem Inhalt einverstanden sind, der in dieser zweiten Stellungnahme vorgebracht wird.

Die Inhalte der Anregungen, Hinweise und Bedenken werden trotzdem abgewogen und wie folgt beantwortet.

zu: Verkehrslage Bebauungsplan

Verbunden mit der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes wurde auch die verkehrsgutachterliche Stellungnahme vom Büro IGEPA aktualisiert (Stand Juli 2015). Künftig werden hiernach der Knoten L 231 / L 259 mit täglich rd. 25-30 Kfz-Fahrten und der Knoten L 232 / L 259 mit täglich rd. 90 Kfz-Fahrten zusätzlich belastet. Während der maßgebenden morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bedeuten dies am Knoten L231/L259 zusätzlich rd. 3-4 Kfz-Fahrten und am Knoten L232/L259 zusätzlich rd. 9-11 Kfz-Fahrten. Diese zusätzlichen Prognoseverkehre werden zu keinen spürbaren Leistungsfähigkeitsänderungen führen. Die Änderungen der Verkehrsmengen in dieser Größenordnung ergeben sich bereits im Rahmen der üblichen täglichen Schwankungen. Eine gesonderte Leistungsfähigkeitsprüfung ist von daher entbehrlich.

Die Planungen der Wohngebiete 'Richtericher Dell' auf Aachener und 'Erweiterung Finkenstraße' auf Herzogenrather Stadtgebiet sind in keinster Weise auch nur annähernd zu vergleichen. Bei der 'Erweiterung Finkenstraße' sind ca. 45 Wohneinheiten (rd. 135 Einwohner) mit einem täglichen Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 300 Kfz-Fahrten geplant. 'Richtericher Dell' hingegen sieht in seiner Planung ca. 800 Wohneinheiten (rd. 2.600 Einwohner) mit einem täglichen Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 4.700 Kfz-Fahrten vor. Darüber hinaus ist auch eine Ortsumgehung (L 231 n) geplant, die bei ihrer beabsichtigten Linienführung noch weitere Verkehre von Richterich bündeln wird. Hier ist es absolut verständlich, dass seitens der Stadt Herzogenrath ein verstärktes Augenmerk auf die

Planung Richtericher Dell liegt, um mögliche negative Auswirkungen auf das Herzogenrather Straßennetz (insbesondere von Kohlscheid-Bank) zu vermeiden. Aus den vorgenannten Gegebenheiten sind die beiden Planungen durchaus gesondert zu betrachten und zu beurteilen.

zu: Ruhender Verkehr

Die Straße Am Marienanger besitzt keinerlei fußläufige Verbindungen zur geplanten Erweiterung Finkenstraße. Mögliche Parkvorgänge, ausgelöst durch Anlieger oder Besucher der Finkenstraße, sind somit unwahrscheinlich bzw. nicht zu erwarten. Die aktuelle Planung sieht darüber hinaus eine ausreichende Anzahl von öffentlichen Parkplätzen in den neuen Erschließungsstraßen vor. Des Weiteren müssen pro Wohneinheit 2 unabhängig anfahrbare Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden. Sollte die Garage zweckentfremdet genutzt werden, besteht immer noch die 2. Parkmöglichkeit vor der Garage.

zu: Verkehrslage der Umgebung

Für den Zeitraum der Bauphase der Erweiterung Finkenstraße ist eine sogenannte Vereinbarung mit Straßen.NRW vorgesehen, um die Lieferverkehre (> 9,0 t) über die klassifizierte Landesstraße zu führen. Hierbei ist der sogenannte „Banker Tunnel“ ausgenommen und es wird keine Sonderregelung geben.

zu: Verkehr aufgrund des Spielplatzes

Die städtebauliche Planung sieht im Erweiterungsgebiet der Finkenstraße einen neuen Spielplatz vor. Aus verkehrlicher Sicht hat dies auf den Spielplatz in der Lerchenstraße keinerlei Auswirkungen. Dieser wird auch zukünftig ausschließlich als Spielplatz und nicht als Vorfahrt für Bringer und Holer des Kindergartens genutzt werden.

zu: Siedlungscharakter

Über die Anzahl der Häuser und über die Verkehrslage der Finkenstraße hat der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 beraten und unter Nr. 33 der Abwägungsvorlage einen Beschluss gefasst. Die Unterlagen der öffentlichen Auslegung beruhen auf diesem Beschluss.
Im Bebauungsplan wird nicht die Anzahl der Wohnhäuser festgesetzt. Das so genannte Baufenster im Bebauungsplan setzt lediglich fest, in welchem Bereich die Wohnhäuser gebaut werden dürfen. Eine überschaubare Schwankung der Anzahl der Wohnhäuser nach oben oder aber auch nach unten bleibt möglich. Zusätzlich werden das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Flächen und somit die maximal mögliche Dichte der Bebauung geregelt.

zu: Sparsamer und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden

Ein sparsamer und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden ist ohne Frage zeitgemäß. Vor diesem Hintergrund ist die Stadt Herzogenrath bemüht, die zur Verfügung stehenden Potenziale im Innenbereich der Siedlungsgebiete zu entwickeln. Hierzu hat die Verwaltung bereits begonnen, ein Flächen- bzw. Baulückenkataster zu erstellen, das die Baulücken und Potenzialflächen erfasst und mittelfristig Bauinteressenten erste Informationen, etwa dem bestehenden Planungsrecht für diese Flächen, aufzeigen wird. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich alle derzeit in Frage kommenden Potenzialflächen im Privatbesitz befinden und die Stadt daher keinen Zugriff auf diese Flächen hat.

Um das städtebauliche Ziel der Stadt Herzogenrath, die Realisierung neuer Wohnbauflächen, umzusetzen, werden zunächst die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächenreserven - wie auch die hier am Ortsrand von Kohlscheid-Bank - einer Bebauung zugeführt. Die enorme Nachfrage nach vergleichbaren Parzellen ist unumstritten. Die zügige Vermarktung und Bebauung der zuletzt realisierten Baugebiete in Herzogenrath und die weiterhin enorme Nachfrage nach Bauparzellen im Baugebiet Kämpchenstraße, die um ein Vielfaches die zur Disposition stehenden Parzellen übersteigt, ist ein deutlicher Beleg dafür. Auch für das geplante Gebiet ‘Erweiterung Finkenstraße‘ gibt es bereits in der derzeitigen Planungsphase eine starke Nachfrage bei der Stadt Herzogenrath und beim Erschließungsträger.

Alle Umweltbelage, zu denen auch das Gut ‚Boden' gehört, werden im Rahmen der Umweltprüfung bewertet und entsprechend gewürdigt.

Die Nachbargemeinden wurden im Rahmen als Träger öffentlicher Belange am Bauleitverfahren zum Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße" beteiligt. Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken werden in das Verfahren einfließen und abgewogen.

zu: Alternative zum Bebauungsplan

In der Stellungnahme wird mehrfach auf die Sitzung des Umwelt- und Planungsausschuss am 28.08.2014 verwiesen. An diesem Tag hat der Umwelt- und Planungsausschuss nicht über die eingegangenen Stellungnahme der 'Initiative Anwohner Am Marienanger' beraten. Vermutlich ist die Sitzung des Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015 gemeint.

Die von der 'Initiative Anwohner Am Marienanger' eingereichten Alternativvorschläge hat die Verwaltung dem Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2105 unter Nr. 32 vorgelegt. Der Ausschuss hat hierüber beraten und die Abwägung getroffen, dass aus städtebaulichen Gründen die Alternativvorschläge nicht als Grundlage für den Bebauungsplan übernommen werden.
Der persönliche Wunsch der jetzigen Anwohner der Straße 'Am Marienanger', dass die heutigen Sichtbeziehungen auf die westlich liegende freie Landschaft auch nach Errichtung der Neubebauung zukünftig erhalten bleibt, ist nachvollziehbar. Nach oben genannter Abwägung wird dieser Wunsch jedoch dem öffentlichen Interesse nach Schaffung neuer Flächen für Wohnraum untergeordnet.

zu: Abstand zur bestehenden Bebauung

Die Landesbauordnung NRW regelt in § 6 'Abstandsflächen' den Mindestabstand zu Nachbargrenzen unter anderem mit dem Ziel der Schaffung eines angemessenen Sozialabstandes und zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse. Ein Mindestabstand von 3.0 ist nach Ansicht des Gesetzgebers ausreichend. Der im Bebauungsplan festgesetzte seitliche Mindestabstand von mind. 5.0 m zu den Grenzen der Häuser am Marienanger überschreitet dieses vom Gesetzgeber als ausreichend angegebene Maß.

25.

Vera Vanderheiden, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 10
Schreiben vom 10.11.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

2- Sackgassen- Lösung

Es wird vorgetragen, dass im Rahmen der Bürgerbeteiligung die Anwohner der Finkenstraße eine 2-Sackgassen-Lösung vorgeschlagen haben, durch welche die vorgesehene Bebauung in zwei unabhängige Sackgassen geteilt würde.
Der 2-Sackgassen-Vorschlag würde zu einer erheblichen Verringerung der Verkehrsbelastung für beide Teile führen, was die Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße steigern würde. Zudem würde diese Lösung die Sicherheit der Bewohner optimieren, da Sackgassenlösungen die Kriminalität zu einem hohen Anteil verringern würde.
Der 2-Sackgassen-Vorschlag sei am 29.09.2015 anlässlich der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses von allen Parteien als ansprechende Alternative bewertet worden.

Spielfläche

In dem beabsichtigten Bebauungsplan sei eine Spielfläche an der Grenze des Plangebietes vorgesehen. Die Lage der Spielfläche sei falsch gewählt.
Die Spielfläche müsse zentral in das neue Wohngebiet platziert werden, damit erhebliche Nachteile und Beeinträchtigungen von vorne herein vermieden werden können.
Im neuen Wohngebiet würden sich erfahrungsgemäß zu einem großen Teil Familien mit kleinen Kindern ansiedeln. Spielflächen würden in unmittelbarer Nähe gebraucht und dann

auch erst genutzt werden. Nur wenn eine Spielfläche in direkter Nähe vorhanden sei, würden die in Frage kommenden Nutzer diese auch tatsächlich in Anspruch nehmen.
Die tatsächlichen Nutzer der geplanten Spielfläche würden sich aus Anwohnern des neuen Wohngebietes rekrutieren und nicht aus den Altanwohnern der bisherigen Finkenstraße. Bei den „Altbewohnern“ der bisherigen Finkenstraße seien gegen Null tendierende Zahlen von Kleinkindern, die eine Spielfläche nutzen dürfen.
Eine Spielfläche, die nicht unmittelbar an die Nutzer angebunden sei, werde nicht frequentiert, da die spielenden Kinder nicht aus Nähe des Wohnumfeldes beaufsichtigt werden können. Selbst ein Weg von wenigen 100 Metern werde nicht in Kauf genommen. Dies ließe sich leicht anhand des Beispiels der neu errichteten Häuser an der Bankerfeldstraße demonstrieren. Bei allen dieser Hauser, wo kleine Kinder ansässig seien, seien Spielflächen im Garten gebaut worden.
Der nahe Spielplatz an der Lerchenstraße, weniger als 100 Meter entfernt, werde nicht in Anspruch genommen, da eine Beaufsichtigung der Kinder aus dem Wohnumfeld heraus nicht möglich sei.

Ein zentral im geplanten Wohngebiet gelegener Spielplatz würde wegen des direkt umliegenden Nutzerklientels in die Sozialkontrolle der Nutzer fallen. Eine Spielfläche müsse einer Sozialkontrolle unterliegen, damit dort kein Vandalismus, keine „Vermüllung“, keine Kriminalität und keine Vernachlässigung der Spielstätte eintreten können.
Diese Sozialkontrolle würden nicht die ,,Altbewohner" der Finkenstraße ausüben, die selber nicht Nutzer sein würden. Diese Sozialkontrolle könne nur durch die „Neubewohner“ der Finkenstraße erfolgen, da sie ein Interesse hätten und deshalb die Sozialkontrolle ausüben würden.
Auch perspektivisch gesehen werde sich diese Konstellation nicht verändern. Die „Altbewohner" der Finkenstraße seien in einem Altersgefüge, welches in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu keiner maßgeblichen Veränderung führen werde. Zudem seien Prognosen in diesem Bereich rein hypothetisch und damit unseriös.

In der Bürgeranhörung zur Erweiterung der Finkenstraße wurde seitens der Stadt Herzogenrath dargelegt, dass die Spielfläche auf Anregung des Jugendamtes in dieser Dimension errichtet werden solle. Hierbei sei der Spielplatz an der Lerchenstraße mit einbezogen worden.
Wenn dies tatsächlich so betrachtet worden sei, könne die geplante Spielfläche nur im Zentrum des neuen Wohngebietes errichtet werden, unter Beachtung des bereits bestehenden Spielplatzes an der Lerchenstraße würde die neue Spielfläche nur im Zentrum des geplanten Wohngebietes zu einer paritätischen Verteilung auf die Anwohnerzahlen führen.
Nach Auskunft der Stadt Herzogenrath sei seitens des Jugendamtes keine Empfehlung auf den Standort der geplanten Spielfläche gegeben worden, sondern dies sei offen geblieben.

Die Annahme „Spielfläche ja, aber nicht vor meiner Haustür“ sei im Fall der Einwenderin viel zu kurz gegriffen. Sie sei Mutter zweier Söhne im jugendlichen Alter. Sie habe mit ihren Kindern Spielplätze aufgesucht, habe dies aber immer als Belastung empfunden, da sie ihr Wohnumfeld verlassen musste, um einen Spielplatz aufzusuchen. Da dies unverhältnismäßig viel Zeit in Anspruch genommen habe, hätten sie gemeinsam in der Nachbarschaft die Kinder auf ihren Grundstücken spielen lassen, wo sie aufgrund der durch sie in Wohnnähe direkt hätten beaufsichtigt werden können. Der Spielplatz sei von ihnen nicht mehr aufgesucht worden.
Ihre Erfahrung zeige auf, dass dies genauso in einem neu geplanten Wohngebiet umgesetzt werde. Auch die bereits erwähnte Erfahrung zum Wohngebiet Bankerfeldstraße stütze diese Erklärung.
Wenn die Stadt Herzogenrath einen Spielplatz haben wolle, der von Müttern und Kindern angenommen werde, dann gehöre er direkt zu den Nutzern und nicht entfernt von diesen. Er dürfe auch nicht nur wenig entfernt sein, weil das den Umstand nicht verändere.
Wenn die Stadt Herzogenrath eine Spielfläche errichte, die nicht angenommen werde und nicht der Sozialkontrolle unterliege, dann werde diese Spielfläche Vernachlässigung, Vandalismus, „Vermüllung" und Kriminalität anziehen. Hierfür gebe es unzählige Beispiele bereits bestehender Spielplätze, die genau diesen Weg gegangen seien.

Deshalb trägt die Einwenderin ihre ganz persönliche Feststellung mit dem Satz vor: „Spielplatz ja. Aber dann bitte da, wo er tatsächlich sinnvoll hingehöre".

Es wird darum gebeten, die von ihr eingebrachten Gründe in Erwägung zu ziehen und die Entscheidung zu überdenken.

zu 25. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu: 2-Sackgassen- Lösung

Es ist richtig, dass der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 die 2-Sackgassen-Lösung als eine wünschenswerte Alternative diskutiert hat. Allerdings hat er diese Lösung in Zusammenhang mit dem Verzicht der Linksabbiegespur auf der Amstelbachstraße durch Straßen.NRW gesetzt und diesen Zusammenhang auch in seinem Beschluss widergespiegelt.

In seiner Stellungnahme vom 05.10.2015 (siehe Nr. 2 dieser Abwägung) hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur auf der L 259 ausführlich dargelegt. Somit ist die angeregte - und vom gesamten Umwelt- und Planungsausschuss durchaus gewünschte - 2-Sackgassen-Lösung städtebaulich nicht umsetzbar

In diesem Zusammenhang wird auch auf die unter Nr. 32 vom Umwelt- und Planungsausschuss in der v.g. Sitzung umfänglich durchgeführte Abwägung der Stellungnahme der ‘Anwohner Initiative Am Marienanger‘ verwiesen. Inhaltlich ist auch heute keine andere Abwägung möglich.

zu: Spielfläche

Im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die erforderliche Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes ‘Erweiterte Finkenstraße‘, ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten ‘Generationenwechsel‘ der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher ‘Generationenwechsel‘ zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

Die Aussage, dass der Weg mit den Kindern zum Spielplatz als Belastung gesehen wird, weil das Wohnumfeld verlassen werden musste und dies unverhältnismäßig viel Zeit in Anspruch genommen hatte, wird zur Kenntnis genommen.
Die private Gartennutzung - vor allem bei Einfamilienhäusern - für das Kinderspiel wird nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung zu öffentlichen Spielplätzen gesehen, da diese andere soziale Bedürfnisse zu bedienen haben.

26.

Andrea und Marco Fühner, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 8

Schreiben vom 12.11.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs). In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Es wird aus der Begründung zum Bebauungsplan vom 31.07.2015 zitiert: *“Herausgestellt soll neben der gestalterischen auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße und des weiteren Siedlungsgebietes. Zu diesem Zweck wurde am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt und Neubürger ausgestaltet werden soll."*
Weder nach Länge noch nach Anzahl Bewohner bzw. der Bebauungsdichte werde eine zentrale Lage gewählt, die den Hauptnutzern kürzere Wege und eine Beaufsichtigung „von zu Hause" ermöglichen würde. Die Anlage von Sozialflächen dieser Art habe in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen in Form einer Sogwirkung auf Vandalismus geführt. Sozialflächen am und auf dem Wilsberg mit zum Teil extremen Zerstörungen (Parkbänke und Tische aus Betonverankerungen gerissen), wiederholte Polizeieinsätze am Spielplatz Haus-Heyden-Straße sowie der Zustand der Sitzgruppe am „Weißen Weg" (verbogene Metallsitze, verschobene Betonfundamente) werden als Beispiele angeführt. Diese Umstände würden zeigen, dass die Konzeption solcher Spiel- und Sozialflächen nur funktionieren könne, wenn ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle stattfinde.
Eine Verortung wie in dem Alternativvorschlag der Anwohner (siehe Anlage 1 Alternativkonzept) beispielhaft aufgeführt, würde diese Kriterien erfüllen. Diese Anordnung ermögliche auch die Wahrung eines Mindestabstands zu den Wohngebäuden.
Ferner würden die neuen Anwohner der Finkenstraße durch die Wahl der Baufläche die Möglichkeit haben, ihre Präferenzen hinsichtlich Sozialflächen umzusetzen. Für Altanwohner bestehe die Möglichkeit nicht.

3. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *“Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen Stellung bezogen worden: *“Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehrfestgehalten werden kann.“*
Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

Abschließend möchten die Einwender auf einen Einwand eingehen, der in den Antworten der Verwaltung immer wieder durchklinge: Die Anwohner hätten ja immer gewusst, dass eine Erweiterung des Baugebiets anstehe. Die Grundlagen für den ablehnenden Beschluss des Umwelt- und Planungsauschusses aus 2004 würden immer noch gelten. Die Verkehrssituation habe sich seit damals eher verschlechtert. Was in Durchschnittswerten ausgedrückt (Verkehrsgutachten) eher harmlos aussehe, stelle sich zu Stoßzeiten anders dar (z.B. Anschlüsse an Roermonder Straße).
Es wird vorgetragen, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer legitimen Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben. Wenn darin von der Verwaltung ein Problem gesehen werde, sei das ein eher problematisches Staatsverständnis.

zu 26. Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die in der Stellungnahme benannten 3 Anlagen dem Schreiben nicht beigefügt waren.

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am

Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der "2-Sackgassen-Lösung" müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

zu 2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Im Übergang zwischen dem ‚alten' Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes 'Erweiterte Finkenstraße', ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten 'Generationenwechsel' der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher 'Generationenwechsel' zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Ebenfalls ist die Lage des Begegnungsbereiches bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Zusammenführung und Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße zu fördern.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar

außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

zu 3. Verkehrsengpass Kindergarten

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpass als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes ‘Erweiterung Finkenstraße‘ nicht merkbar verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgut-achten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartenden Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum 01.08.2017 abgeschlossen sein wird.

Bezüglich der Annahme, dass sich die Verkehrssituation sei 2004 verschlechtert habe, wird mitgeteilt, dass sich das allgemeine Verkehrsaufkommen während der letzten 10 Jahre weder im Bereich der Bankerfeldstraße/Haus-Heyden-Straße/Amstelbachstraße/Gracht-straße/Banker Straße noch auf der Roermonder Straße signifikant verändert hat. Teilweise ist im betrachteten Zeitraum sogar ein leichter Rückgang der täglichen Verkehrsbelastungen, insbesondere im Zuge der Roermonder Straße, zu verzeichnen. Zu den maßgebenden Spitzenstunden morgens und abends sind die Verkehrsbelastungen, bis auf die üblichen täglichen Schwankungen, weitestgehend konstant geblieben.

27.

Dr.-Ing. Thomas Schumacher, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 7

Schreiben vom 08.11.2015

Gegen den Bebauungsplan in seiner jetzigen Form wird Widerspruch eingelegt.

Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

zu 27. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu: Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter

Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit liegt würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe

Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

28.

Kerstin und Frank Jöpen, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße 13

Schreiben vom 09.11.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und

- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.

Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

Die Grundlagen für den ablehnenden Beschluss des Umwelt- und Planungsauschusses aus 2004 würden immer noch gelten. Die Verkehrssituation habe sich seit damals eher verschlechtert. Was in Durchschnittswerten ausgedrückt (Verkehrsgutachten) eher harmlos aussehe, stelle sich zu Stoßzeiten anders dar (z.B. Anschlüsse an Roermonder Straße).

2. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *“Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen

Stellung bezogen worden: *“Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehrfestgehalten werden kann.“*

Damit werde die angespannte Verkehrssituation durch die Bring- und Holverkehre auf der Bankfeldstraße bis auf weiteres bestehen bzw. werde durch das Neubaugebiet noch verstärkt.
Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

Abschließend möchten die Einwender auf einen Einwand eingehen, der in den Antworten der Verwaltung immer wieder durchklinge: Die Anwohner hätten ja immer gewusst, dass eine Erweiterung des Baugebiets anstehe.

Die Einwender bringen vor, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben.

zu 28. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit liegt würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke

bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.

Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

Bezüglich der Annahme, dass sich die Verkehrssituation sei 2004 verschlechtert habe, wird mitgeteilt, dass sich das allgemeine Verkehrsaufkommen während der letzten 10 Jahre weder im Bereich der Bankerfeldstraße/Haus-Heyden-Straße/Amstelbachstraße/Gracht-straße/Banker Straße noch auf der Roermonder Straße signifikant verändert hat. Teilweise ist im betrachteten Zeitraum sogar ein leichter Rückgang der täglichen Verkehrsbelastungen, insbesondere im Zuge der Roermonder Straße, zu verzeichnen. Zu den maßgebenden Spitzenstunden morgens und abends sind die Verkehrsbelastungen, bis auf die üblichen täglichen Schwankungen, weitestgehend konstant geblieben.

Auch künftig wird mit keinen wesentlichen Änderungen zu rechnen sein. Eher kann mit einer geringfügigen Verkehrsreduzierung nach Fertigstellung des Buitenringes in den Niederlanden gerechnet werden. Die Verkehrssituation kann also als weitestgehend stabil bezeichnet werden.

zu 2. Verkehrsengpass Kindergarten

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpass als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes ‘Erweiterung Finkenstraße‘ nicht merkbar verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgut-achten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartenden Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum 01.08.2017 abgeschlossen sein wird.

Die Mittelung, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben, wird zur Kenntnis genommen.

Die Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungsvorschlag sind Bestandteil der Vorlage Drucksachen-Nr. V/2012/231 - E 9 zur Sitzung des Rates am 13.12.2016

Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung von Behörden und sonstigen Trägern und der Öffentlichkeit eingegangenen Stellungnahmen und

Abwägungsvorschlag

I. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

1. StädteRegion Aachen, A 70 - Umweltamt, Schreiben vom 11.11.2015

Gegen die Planung werden aus Sicht des Umweltamtes zum Thema ‚Bodenschutz und Altlasten‘ Bedenken vorgebracht.

1.1 Allgemeiner Gewässerschutz

Es werden keine Bedenken vorgebracht, wenn die nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen eingehalten werden.

- Die anfallenden Schmutzwässer sind der öffentlichen Kanalisation zuzuleiten.
- Dauerhafte Hausdrainagen dürfen nicht betrieben werden. Keller und Gründungen müssen entsprechend der Grund- und Schichtenwasserverhältnisse geplant und ausgeführt werden. (Keine Kellergeschosse vorsehen oder Keller mit wasserdichter Wanne planen und ausführen).
- Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer thermischen Nutzung (Wärmepumpen mit Sonden, Flächen- oder Spiralkollektoren und Ähnliches) des Erdbereiches oder des Grundwassers eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen ist.

zu 1.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Die Schmutzwässer werden der öffentlichen Kanalisation zugeführt. Die Entwässerungsplanung wird mit dem Fachbereich 4.2 - Hoch- und Tiefbau - abgestimmt.

Dem Geotechnischen Bericht ist zu entnehmen, dass das zusammenhängende Grundwasser so tief unter Gelände liegt, dass die künftigen Unterkellerungen nicht im Grundwasser liegen werden. Für den Fall einer Drainierung erdeingebundener Baukörper wird also die natürliche Wasserführung des zusammenhängenden und beweglichen Grundwassers nicht beeinflusst.

Der überall bis unter die Ausschachtungstiefen unterkellerter Gebäude reichende “Löss/Lösslehm“ ist jahreszeitlich mit kapillarhangendem Porenwasser gesättigt („vernässt“). Kapillarhangend bedeutet, dass das Porenwasser nahezu bewegungslos ist. Daraus folgt für den Fall einer Dränierung erdeingebundener Baukörper, dass der angrenzende, zeitweise wassergesättigte (vernässte) Baugrund sich durch Dränagen nicht nennenswert entwässern lässt, weil die Absenkkurve sehr steil ist und auf den Nahbereich der Baugrubenausschachtung beschränkt bleibt. Eine Dränierung einzelner Keller würde also die großflächige natürliche Vernässung des gewachsenen Bodens in dem Bebauungsgebiet nicht nennenswert beeinflussen können, d.h. sie würde erhalten bleiben. Mit einer Dränage wird damit im Wesentlichen nur das in der Arbeitsraumverfüllung lokal vor den Bauwerksaußenwänden versickerte Niederschlagswasser erfasst.
Der überall bis unter die Ausschachtungstiefen unterkellerter Gebäude reichende “Löss/Lösslehm“ ist nur schwach durchlässig und verhält sich daher bei stärkerer Wasserzufuhr aus Starkregenereignissen kurzfristig wie ein Wasserstauer. Die bautechnische Folge hiervon ist, dass sich in der Arbeitsraumverfüllung zeitweise Stauwasser bildet, das aus den geschilderten Gründen allein versickertes Niederschlagswasser und kein Grundwasser ist.

Aus den genannten Gründen sind aus geotechnischer und geohydrologischer Sicht mögliche Auswirkungen auf den allgemeinen Gewässerschutz vernachlässigbar.

1.2 Bodenschutz und Altlasten

Gegen den Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße" werden vorsorglich Bedenken erhoben.

Es wird vorgebracht, dass im Plangebiet besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden vorhanden sind. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird ein ca. 2,35 ha großes Gebiet überplant, von dem ca. 1,26 ha dauerhaft durch Bebauung versiegelt werden sollen. Der Umweltbericht geht daher auch richtigerweise von einer hohen Erheblichkeit der Planung für die Umwelt in Bezug auf den Boden aus.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung habe die StädteRegion Aachen mit Schreiben vom 20.01.2015 Hinweise zur Prüfung der Umweltauswirkungen in Bezug auf den Boden gegeben. Darüber hinaus habe sie mögliche Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Beeinträchtigungen des Bodens vorgeschlagen.

In der nun vorgelegten Begründung zum Bebauungsplan habe eine Berücksichtigung im Sinne des vorsorgenden Bodenschutzes nicht stattgefunden. Es werde nicht deutlich, warum die Errichtung der 45 Einfamilienhäuser gerade an dieser Stelle realisiert werden solle. Lediglich werde festgestellt, dass die Siedlungsstruktur in diesem Bereich vervollständigt und abgeschlossen wird und dass die Schaffung neuer Wohnbauflächen in diesem Bereich ein wichtiges städtebauliches Ziel ist. Laut Umweltbericht Kapitel 2.2.3 seien anderweitige Planungs- und Lösungsmöglichkeiten nicht betrachtet worden. Es ist daher aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes zu prüfen, ob andere Bereiche im Stadtgebiet, in denen keine besonders schutzwürdigen Böden vorhanden sind, für eine Bebauung geeigneter sind (zum Beispiel Brachflächen, Baulücken, alte Industriestandorte).

Sollte das Ergebnis der Abwägung sein, dass trotz der besonders schutzwürdigen Böden die Realisierung des Bebauungsplans in diesem Bereich erfolgen soll, so sind Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung nachteiliger Beeinträchtigung des Bodens zu ergreifen. Solche Maßnahmen sind im vorgelegten Bebauungsplan vorgesehen: Ein Versiegelungsgrad von 40 % sowie die Maßnahmen zum Schutz des Bodens nach Kapitel 5.3 der textlichen Festsetzungen.

Es fehlen jedoch Aussagen zum Ausgleich der nachteiligen Beeinträchtigungen des Bodens. Diejenigen Bodenfunktionen, die durch den Eingriff beeinträchtig werden, sollten durch geeignete bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Dies können sein:

- Entsiegelung an anderer Stelle im Stadtgebiet: Nach Rückbau und Beseitigung der Schadverdichtung ist eine 1 bis 2 m mächtige Rekultivierungsschicht aufzubringen.
- Rekultivierung von aufgegebenen Abbaustätten und Altablagerungen an anderer Stelle im Stadtgebiet durch Auftrag einer Rekultivierungsschicht aus Oberboden.
- Überdecken von baulichen Anlagen, deren Beseitigung unverhältnismäßig wäre (zum Beispiel aufgegebene Straßen, ehemalige Garagenhöfe im Stadtgebiet).
- Aufbringen von Oberbodenmaterial zum Erosionsausgleich oder zur Verbesserung von Böden mit geringer Funktionserfüllung.

Gerade im vorliegenden Fall - vorhandener leistungsstarker Ackerboden in großer Menge - biete sich der Ausgleich durch sachgemäßen Einbau an geeigneter Stelle als Kompensationsmaßnahme an. Die Kompensationsmaßnahmen, die im vorliegenden Fall durchgeführt werden sollen, sind im Bebauungsplan (Begründung/Umweltbericht) darzustellen.

zu 1.2 Stellungnahme der Verwaltung

Nach Rücksprache mit dem Umweltamt der Städteregion Aachen wurde der Umweltbericht im Hinblick auf den Bodenschutz ergänzt.

Aufgrund der relativ großen Neuversiegelung auf hochwertigen Ackerböden wurden seitens des Investors bei der Stadt Herzogenrath und bei der Bahnflächen-EntwicklungsGesellschaft NRW Möglichkeiten der Entsiegelung oder Rekultivierung zur Kompensation für die Neuversiegelung angefragt. Die Stadt Herzogenrath besitzt keine Flächen, die entsiegelt, rekultiviert oder für anderweitige Verbesserungsmaßnahmen im Sinne des Bodenschutzes zur Verfügung gestellt werden können. Ebenso stehen seitens der Bahnflächen-EntwicklungsGesellschaft keine geeigneten Flächen zur Verfügung.

Der Bebauungsplan ermöglicht für einen großen Teil des Plangebietes die Veränderung und Versiegelung von Bodenfläche. Da keine Flächen für bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stehen, ist insgesamt von einer hohen Erheblichkeit auszugehen. Anderweitige Planungs- und Lösungsmöglichkeiten wurden nicht betrachtet, da die Planung seitens eines privaten Investors erfolgt, dem keine anderweitigen Flächen zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich sind im Hinblick auf die anzustrebende Vermeidung der Inanspruchnahme von Flächen mit hochwertigen Ackerböden anderweitige Lösungsmöglichkeiten nur begrenzt möglich, da im Nordkreis Aachen hochwertige Ackerböden sehr weit verbreitet sind.

Das Plangebiet wird im Regionalplan als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt und entspricht so den Zielen des Regionalplans. Der 1999 aufgestellte Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath stellt diese Fläche als Wohnbaufläche dar.

Gemäß der Darstellung ‘Wohnbaufläche‘ im Flächennutzungsplan wurden vor rund 15 Jahren die 12 Wohnhäuser dieses ersten Teiles der neuen Finkenstraße gebaut. Schon zu diesem Zeitpunkt war die Verlängerung der Finkenstraße zur weiteren Bebauung mit Wohnhäusern bis zur L 259 mit städtebaulichen Entwürfen in Planung.

Mit der geplanten Erweiterung des Finkenstraße wird auf die große Nachfrage nach Grundstücken für Einfamilienhäuser in Kohlscheid insbesondere vor dem Hintergrund, dass keine weiteren Reserveflächen in dieser Größenordnung in Kohlscheid zur Verfügung stehen, die als Wohnbaufläche entwickelt werden können, reagiert.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Bergbauproblematik in gesamt Kohlscheid verwiesen, die immer wieder dazu führt, dass sich die Aufbereitung von - für Wohnen grundsätzlich geeigneten - Flächen aufgrund von Bergbauproblemen als nicht wirtschaftlich darstellt. Das Plangebiet des Bebauungsplanes II/58 hingegen ist eine Fläche, die ohne bergbauliche Probleme zeitnah entwickelt werden kann.

1.3 Natur und Landschaft

Es bestehen keine Bedenken, wenn die nachfolgend aufgeführten Voraussetzungen eingehalten werden.

- Die dauerhafte Umsetzung der Festsetzung Nr. 5.1 (Fläche 1) ist durch ein geeignetes Mittel (z.B. städtebaulicher Vertrag) zu gewährleisten.
- Die „Abrechnung“ des ökologischen Defizites muss vor Beginn der Erschließungsmaßnahmen erfolgen.
- Der Standort der festgesetzten Steinkauzröhren ist mit der Unteren Landschafts-behörde der Städteregion Aachen abzustimmen.

zu 1.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die aufgeführten Punkte werden in den Durchführungs- und Erschließungsvertrag, der zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger abgeschlossen wird, aufgenommen.

2. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Schreiben vom 12.11.2015 (2.1) mit Bezug auf
- das Schreiben vom 5.10.2015 (2.2)
- die Mail vom 29.06.2015 (2.3)
- das Schreiben vom 18.12.2014 (2.4),
- das (der Verwaltung in Durchschrift zugesandte) Schreiben an Herrn Spilker vom 27.10.2015 (2.5)

2.1 Straßen.NRW, Schreiben vom 12.11.2015

Es werden Hinweise, jedoch keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Auf die Stellungnahme vom 18.12.2014 wird nicht weiter eingegangen, da diese bereits in die Abwägung im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingegangen ist.

Es wird vorgebracht, dass die unterschiedlichen Eingangswerte, die im Verkehrsgutachten von 2015 benannt sind, im Vergleich zu den im Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2012 benannten aus folgenden Gründen nicht nachvollziehbar ist:

Obwohl die Personenanzahl je Wohneinheiten laut Jahrbuch sinke, werde gutachterlich eine Erhöhung vorgenommen (2012 = 2,5 Personen / WE, 2015 = 3,0 Personen / WE) und die angenommene Wegehäufigkeit pro Einwohner werde heute im Vergleich zum Jahr 2012 um 0,2 Punkte mehr in Ansatz gebracht. Der Abschlag leistungstechnisch relevanter Quell-/ Zielverkehre werde vermindert (vorher 12 % jetzt 10 %). Der MIV-Anteil werde von 60% in 2012 auf 70% in 2015 angehoben. Im Weiteren werde der in 2012 angesetzte MIV-Abschlag von 3% auf 0 % herabgesetzt.

Mit der Annahme, dass sich innerhalb von 3 Jahren nicht sämtliche Grundannahmen nachteilig ändern, ergeben sich quell- und zielrelevante MIV-Verkehre von 198 Kfz-Fahrten / Tag. Im Ergebnis sind damit 7 Pkw-E/h im Quellverkehr und 14 Pkw-E/h im Zielverkehr deutlich weniger als im Gutachten angegeben.

Hinsichtlich der fußläufig geplanten Anbindung an die L 259 sind im Bereich der Landesstraße mindestens regelgerechte Querungshilfen in barrierefreier Ausführung vorzusehen. Die erforderliche Aufweitung der Fahrbahn ist als Straßenfläche in die Bebauungsplanung aufzunehmen.

Die fehlenden Gehweganlagen zur sicheren Erreichbarkeit des nächstmöglichen Wirtschafts- oder Wanderweges sind ebenfalls als Verkehrsfläche in der Bauleitplanung darzustellen.

Ansonsten wird auf vorangegangene Ausführungen in den Stellungnahmen an die Stadt vom 18.12.2014 vom 29.06.2015 und an einen Bürger vom 27.10.2015 verwiesen.

zu 2.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und die Anregungen berücksichtigt.

Die verkehrsgutachterlichen Stellungnahmen vom Büro IGEPA aus den Jahren 2012 und 2015 weisen unterschiedliche Verkehrserzeugungswerte auf. Im Hinblick auf die Abschätzung des Verkehrsaufkommens in der aktuellen Verkehrsuntersuchung vom Juli 2015 wurden die jeweils ungünstigsten Annahmen aus den jeweiligen Parameterspannbreiten gewählt. Faktisch führt dies dazu, dass die Überprüfungen der Leistungsfähigkeiten auf der sichereren Seite liegen. Hiermit wird insbesondere den in beiden Bürgerversammlungen und schriftlichen Bürgereingaben vorgebrachten Bedenken, dass aufgrund der fehlenden Infrastruktur um das Baugebiet herum, mehr Fahrten mit dem PKW durchgeführt werden, als bisher angenommen, Rechnung getragen.

Derzeit verfügt die Amstelbachstraße (L 259) im Bereich der beiden Bushaltestellen der Linie 17 und der neuen fußläufigen Anbindung der Erweiterung Finkenstraße kurz vor der Gemeindegrenze mit der Stadt Aachen keinerlei befestigte Flächen für Fußgänger. Die Forderung von Straßen.NRW, die fehlenden Gehweganlagen sowie eine Querungshilfe in barrierefreier Ausführung vorzusehen, wird daher seitens der Herzogenrather Straßenverkehrsbehörde begrüßt und berücksichtigt.

Eine Darstellung in der Bauleitplanung wie von Straßen.NRW gefordert, wird nicht vorgenommen, da sich der Bereich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes befindet. Jedoch wird die Forderung, im Zusammenhang mit dem Anschluss des neuen Geh- und Radweges an die L 259 Gehweganlagen sowie eine Querungshilfe in barrierefreier Ausführung vorzusehen, als verpflichtende Forderung im Durchführungs- und Erschließungsvertrag, der zwischen dem Investor und der Stadt Herzogenrath abgeschlossen wird, aufgeführt. Hierin wird u.a. die Verpflichtung verankert, das Straßenbankett zwischen dem Anschluss des neuen Geh- und Radweges an die L 259 bis zur Bushaltestelle „Kohlscheid Bank Siedlung“ zu ertüchtigen.

2.2 Straßen.NRW, Schreiben vom 05.10.2015

Es werden Hinweise, jedoch keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass in einem Verkehrsgutachten die Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsaspekte untersucht werden sollten und dabei auch Prognosewerte, deren Berücksichtigung das Verkehrsministerium per Erlass fordert, für eine Beurteilung zu betrachten sind. Ausführlich werden die Aufgabe des Landesbetriebes nach Straßen- und Wegesetzt NRW und die Grundlage zur Entscheidungsfindung benannt.

Bezogen auf die „Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Juli 2015, wird mitgeteilt, dass dort von Quell- und Zielrelevanten MIV-Verkehren von ca. 280 Kfz-Fahrten/Tag ausgegangen werde und dass aufgrund der umliegenden Netzstrukturen angenommen werde, dass 30% der Verkehre das neue Wohngebiet über die L 259 anfahren und verlassen und sich dort zu gleichen Teilen aufteilen würden. Desweiteren sei von marginalem Verkehrsaufkommen die Rede.

In der Stellungnahme von Straßen.NRW wird hierzu u.a. ausgeführt, dass sich somit generell eine neue Anbindung an die L 259 erübrige, da 2/3 der Quell- und Zielverkehre - das entspreche etwa 187 Kfz/d - laut gutachterlicher Stellungnahme über städtische Straßen abgewickelt werden würde. Zudem wäre ein positiver Nebeneffekt, dass im Bedarfsfall entlang der L 259 eine durchgehende Lärmschutzeinrichtung aufgebaut werden könne und keinerlei straßenbauliche Ertüchtigungen in der L 259 erfolgen müssten.

Es wird mitgeteilt, dass gemäß gültigen Richtlinien neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen werde.
Im Weiteren wird ausführlich auf die Aufgabe von Straßen.NRW nach Straßen- und Wegegesetz NRW und die Grundlage zur Entscheidungsfindung mit Benennung der ‘anerkannten Regeln der Technik‘ eingegangen.

zu 2.2 Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausführungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt.

Ausgehend davon, dass Straßen.NRW von ihrer Forderung der Anlage einer Linksabbiegespur bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 nicht abgehen wird, wurde eine Linksabbiegespur von den Fachämtern der Stadt Herzogenrath mit dem Ergebnis geprüft, dass für die Linksabbiegespur umfangreiche Umbaumaßnahmen und Erweiterungsmaßnahmen auf nicht zur Verfügung stehenden Grundstücken durchgeführt werden müssten. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit wird daher die erweiterte Finkenstraße mit einem Wendehammer versehen und auf einen Anschluss an die L 259 verzichtet.

2.3 Straßen.NRW, Mail vom 29.06.2015

Es werden Hinweise, jedoch keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Planungshoheit der Kommune durch den jeweiligen Straßenbaulastträger die Einschränkung erfährt, dass die Bauleitplanung dessen Mitwirkung insbesondere im Hinblick auf die Erschließung bedarf. Dabei sind sämtliche mit der Erschließungsmaßnahme erforderlichen Nachweise, Abstimmungen mit anderen Behörden, evtl. notwendiger Grunderwerb usw. Aufgabe der Kommune, da sie Veranlasserin der Änderung der verkehrlichen Belange ist.

Neben der Benennung und Auflistung von Aufgaben des Landesbetriebes nach Straßen- und Weggenetz NRW, Grundlagen zur Entscheidungsfindung und maßgebenden Verordnungen wird insbesondere hingewiesen auf:

Es wird insbesondere auf § 8 Vorfahrt VwV-StVO hingewiesen:
1. I. 1: *„Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden schon durch ihre bauliche Beschaffenheit erkennbar sein. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden.“*

19. III. 2 „*Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird.“*

zu 2.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die Ausführungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Da der Inhalt im Wesentlichen mit dem des Schreibens vom 05.10.2015 übereinstimmt, wird auf den Abwägungsvorschlag zu 2.2 verwiesen.

2.4 Straßen.NRW, Schreiben vom 18.12.2014

Auf die Stellungnahme vom 18.12.2014 wird nicht weiter eingegangen, da diese bereits bei der im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens durchgeführten Abwägung berücksichtigt worden ist.

2.5 Straßen.NRW, Schreiben an Herrn Spilker vom 27.10.2015

Die Kommunikation Spilker / Straßen.NRW ist seitens des Herrn Spilker auf ‚privater Ebene' veranlasst und geführt worden. Eine offizielle Abwägung wird daher in diesem Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren nicht durchgeführt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die im v.g. Schreiben von Straßen.NRW vorgebrachten Argumente und Vorgaben ebenfalls an die Stadt Herzogenrath geschickten Stellungnahmen/Schreiben vorgebracht wurden und insofern in die Abwägung eingehen.

3. Polizeipräsidium Aachen, Städtebauliche Kriminalprävention Schreiben vom 04.11.2015

Beschreibung des Plangebietes und seiner Umgebung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 „Erweiterung Finkenstraße" umfasst ein ca. 2,35 ha großes Gebiet im Süd-Westen des Herzogenrather Ortsteils Kohlscheid-Bank.
Die Bebauung in den angrenzenden Wohngebieten östlich und südlich des Plangebietes besteht überwiegend aus 1,5-geschossigen Einfamilienhäusern. Im Westen und Norden befinden sich landwirtschaftlich genutzte Acker- und Wiesenflächen.
Die nahe liegende Roermonder Straße (L 232), als wichtigste überörtliche Nord-Süd-Verbindung, gewährleistet die örtliche und überörtliche Erschließung des Bereiches und eine Verbindung mit den einzelnen Ortsteilen.

Erläuterungen zur Planung

Im gesamten Planbereich sollen Einfamilienhäuser in offener Bauweise entstehen. Angestrebt ist eine gemischte Nutzung mit ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern als Einzel- und Doppelhäuser. Die geplante maßvolle Verdichtung des Plangebietes spricht gegen die bestehenden Erkenntnisse einer gettoisierenden Wohnform und den daraus eventuell entstehenden Kriminalitätserscheinungen.
Die überschaubare Größe der Gebäude und die Unterteilung des Raumes in übersichtliche Einheiten bietet eine sozial verträgliche Maßstäblichkeit. Hinzu kommt das Angebot an Frei- und Grünflächen der umliegenden Naherholungsgebiete (Wurmtal, Paulinenwäldchen und die Halde Wilsberg), sowie das Angebot an Freizeit- und Sozialeinrichtungen in der unmittelbaren Umgebung der Wohnbebauung. Diese „Nähe zur Natur" und den o.g. Einrichtungen erhöht die Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes.

Im Norden des Plangebietes ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen.
Die Integration des geplanten Neubaugebietes in die bereits bestehenden angrenzenden Wohngebiete würde durch zusätzliche geplante fußläufige Verbindungen erleichtert. Hierdurch verstärkt sich die soziale Kontrolle (Nutzungsfrequenz) im gesamten Wohngebiet. In der Planung sollte aber auch das Angebot an Freizeiteinrichtungen und Begegnungsstätten für Jugendliche und Senioren auf die hinzukommenden Bewohner abgestimmt sein.

Durch die geplante Ausrichtung der Hauseingänge zu der Erschließungsstraße werden bedrohliche Situationen frühzeitig wahrgenommen. Eine erhoffte ,,soziale Kontrolle" tritt aber auch nur ein, wenn die Fenster der häufig genutzten Wohnräume (z.B. Küche, Wohnzimmer) auf diese Flächen ausgerichtet sind. Hierdurch können kritische Situationen von Dritten beobachtet werden.
Des Weiteren sollte das direkte Umfeld der Häuser und insbesondere der Eingangsbereich überschaubar sein, um die Angst vor möglicherweise „versteckten" Tätern nicht entstehen zu lassen. Die Außenbeleuchtung der Wege und Gebäude muss so konzipiert werden, dass keine dunklen Bereiche bestehen (siehe unten - Beleuchtung).

Zäune, Mauern, Hecken und andere Grenzmarkierungen sollen abtrennen, aber nicht unübersichtliche Nischen mit Versteckmöglichkeiten erzeugen. Vorgärten und die Umzäunungen sollten so gestaltet sein, dass das Geschehen im öffentlichen Straßenraum aus allen Häusern gut überblickt werden kann. Über die Festlegungen in Gestaltungssatzungen - wie z.B. die maximale Höhe von Hecken und Zäunen oder auch die Art der Begrenzungen (z.B. keine undurchsichtigen Zäune) - kann dies erreicht werden.
Durch den Ausschluss von hohen Hecken, Zäunen und Mauern werden gute Voraussetzungen für eine informelle Sozialkontrolle ermöglicht, welche die Begehung von Straftaten erschwert.

Geplante PKW-Stellflächen

Die geplanten PKW-Stellflächen sollten von zu- und abführenden Verkehrswegen und Fußwegen aus eingesehen werden können. Dieses erhöht einerseits das Entdeckungsrisiko für eventuelle Täter, andererseits wird hiermit auch das Sicherheitsgefühl des Benutzers gestärkt. Des Weiteren sollten Bäume und Strauchbepflanzungen strategisch platziert werden, um das wilde Parken von Fahrzeugen und eine dadurch entstehende Unübersichtlichkeit zu verhindern.

Geplanter Kinderspielplatz

Bei der Standortauswahl des geplanten Spielplatzes sollten insbesondere die Kriterien der Einsehbarkeit, die Sichtnähe zu Wohnungen und die gefahrlose Erreichbarkeit durch die Kinder berücksichtigt werden. Da im Gegensatz zum schon vorhandenen Siedlungsgebiet der Finkenstraße im Bereich der Neubebauung der Finkenstraße der Zuzug junger Familien zu erwarten ist, wäre eine zentrale Lage des Kinderspielplatzes im neuen Plangebiet aus kriminalpräventiver Sicht zu empfehlen. Zumal aufgrund der vorhandenen Altersstruktur des angrenzenden bestehenden Siedlungsgebietes nur eine geringe Nutzung zu erwarten ist. Hier wäre eine zentrale Lage des Spielplatzes im Wohnbereich der tatsächlichen Nutzergruppe von Vorteil.
Dadurch wird zudem die Beaufsichtigung der Kinder erleichtert, ohne dass sich ständig eine Begleitperson auf dem Spielplatz aufhalten muss. Des Weiteren können die Kinder den Spielplatz selbstständig erreichen.

Ausrichtung, Stellung und Gestaltung der geplanten Wohngebäude und Erschließungsflächen

Bei den Planungen zu diesem Wohnquartier können mit der Anordnung der Gebäude und Erschließungsflächen zueinander unterschiedliche, sicherheitsrelevante Effekte erzielt werden. Für die natürliche Überwachung gilt das Prinzip, mit baulichen Mitteln Aufmerksamkeit in einer Nachbarschaft zu erzeugen. Damit ist vor allem die Ausrichtung der Fenster gemeint, die Gestaltung der Gebäude und des Quartiers zur Förderung der sozialen Kontrolle, die beim potentiellen Täter den Eindruck der Beobachtung vermitteln soll.
Zur Kriminalprävention gehört die gestalterische Symbolisierung der Wachsamkeit und die Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenhangs.
Die in den Planunterlagen zu erkennende Hinwendung der Häuser zum öffentlichen Raum signalisiert eine gute Nachbarschaft sowie gegenseitige Wachsamkeit.

Planung der Straßenräume, Rad- und Gehwegeverbindungen

Die geplante Erschließung des neuen Wohngebietes erfolgt im Süd-Westen über die Finkenstraße, die im Plangebiet in einem Wendehammer mündet. Zusätzlich wird im nordöstlichen Teil des Plangebietes eine kleine Schleife angelegt. Die Straßenräume werden als Mischfläche mit verkehrsberuhigenden Elementen wie Stellplätze und Straßenbäume ausgebaut. Hier sollten aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten weitere Straßeneinengungen eingeplant werden. Im Bereich der Fahrbahnverengung könnte ein verbreiterter Gehweg mit Sitzbänken als kommunikativer Treffpunkt ausgestattet werden.
Durch die Verengung der Fahrbahn, unterstützt durch Klinkerpflasterung, und einer entsprechenden Bepflanzung (z.B. Baumtore), symbolisiert der Zugang zum Wohnquartier eine kontrollierte Zugänglichkeit.

Im Norden des Plangebietes ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen. Hier ist aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten der Verzicht auf die ursprünglich geplante Anschlussstraße an die Amstelbachstraße zu befürworten. Der Eindruck der kontrollierten Zugänglichkeit wird durch die dann vorhandene Sackgassengestaltung der Erschließungsstraßen noch verstärkt. Sackgassengestaltungen bieten den Bewohnern eine hervorragende Überblicksmöglichkeit über ihren Straßenteil und sind daher aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" zu befürworten. Hier würden Fluchtwege - insbesondere für Wohnungseinbrecher - zu kompliziert werden.
Fuß- und radläufige Verbindungen sind weiterhin gegeben. Diese gestalterischen Maßnahmen würden das Neubaugebiet, für potentielle Täter einer Straftat, als ungeeignet erscheinen lassen.
Aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung eignen sich die Erschließungsstraßen, insbesondere der Wendehammer, auch als Kontaktzonen. Die Straßen sollten zum Verweilen einladen und nicht nur zur Passage. Das Aufstellen von Bänken und Sitzgruppen auf breit angelegten Gehwegen würde hier die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusätzlich verstärken. Sie ermöglichen auch ein kurzes Gespräch mit dem Nachbarn und werden somit als Treffpunkt und Aufenthaltsraum eher und stärker angenommen. Diese Gestaltungsmöglichkeit fördert nicht nur den nachbarschaftlichen Zusammenhalt, sie verbessert auch die informelle Sozialkontrolle.

Des Weiteren erhöht eine ausreichende Straßen- und Wegebeleuchtung das subjektive Sicherheitsempfinden und ermöglicht frühzeitig Gefahrensituationen zu erkennen.

Bepflanzung

Zur Bepflanzung der Außenfreiräume einschließlich der Grünflächen wird unter dem Aspekt der Überschaubarkeit und Transparenz auf folgende zu beachtende Punkte hingewiesen:

- Das Blattwerk von Bäumen sollte erst ab 2 m Höhe beginnen
- Sträucher sollten nicht höher als 1 m sein
- Bepflanzungen sollten erst ab 2 m Abstand neben Wegen beginnen
- Pflanzen sollten keinen Sichtschutz potentiell gefährdeter Bereiche bieten

Beleuchtung

Diese Bereiche sollten ausreichend und hell beleuchtet sein, etwa durch Weißlicht mit mindestens 20 Lux Leuchtstärke, gewährleistet durch Leuchtkörper, die durch ihre Bauart und die Art der Platzierung Dunkelflächen während der Dämmerung und Dunkelheit ausschließen.
Eine alternierende Aufstellung der Lampen vermittelt eine gleichmäßigere Ausleuchtung und damit mehr Helligkeit. Dieses wirkt sich zusätzlich positiv auf das Sicherheitsgefühl des Nutzers aus. Bezüglich der geplanten Gehwege werden hinsichtlich der Beleuchtung (Dämmerungs- und Nachtstunden) folgende Empfehlungen gegeben:

- Der Ausleuchtungsgrad ist gleichmäßig, ohne Blendwirkung und Dunkelzonen zu halten.
- Eine geeignete Lichtverteilung ist bei fußläufigen Erschließungen durch direktbreitstrahlende Leuchttypen gewährleistet.
- Die künstliche Beleuchtung des Gehwegs ist so auszurichten, dass Gesichtsausdruck und Verhalten von Passanten aus einer Entfernung von mindestens 4 Metern erkennbar sind, um eine mögliche Bedrohung zu erkennen.

zu 3. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Im Übergang zwischen dem ‚alten' Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt von Personen aller Altersklassen genutzt werden kann, vorgesehen sind. Die Lage des Begegnungsbereiches ist bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße und derer beider Zusammenführung zu fördern.

Es wird darauf verwiesen, dass die Anlage des Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch der Familien, die nach dem bereits begonnenen ‘Generationenwechsel‘ der Straßen im Umfeld dort wohnen werden. Ein solcher Wandel in der Bewohnerstruktur zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich aufgrund von Zuzügen junger Familien in letzter Zeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.
Daher wird der Annahme in der Stellungnahme des Polizeipräsidiums widersprochen, dass “aufgrund der vorhandenen Altersstruktur des angrenzenden bestehenden Siedlungsgebietes nur eine geringe Nutzung zu erwarten ist“.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung des Jugendamtes und deckt nicht nur den Bedarf der neuen Häuser ab, sondern auch das bestehende Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des vorhandenen Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht. Die Lage des neuen Begegnungsbereiches mit seinem Spielplatz und dem Treffpunkt bezieht sich daher nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf das weiter gefasste umliegende Wohnumfeld. So wird mit der ‚großräumigeren‘ mittigen Lage des Begegnungsbereiches die beste Erreichbarkeit für die unterschiedlichen Nutzergruppen gewährleistet, was wiederum die hier gewünschte soziale Kontrolle stärkt. Auch sieht die städtebauliche Planung unmittelbar am geplanten Spielplatz Baufenster für Einzel- und Doppelhäuser vor, die i.d.R. von Familien erstbezogen werden. So wird durch die neuen Familien hier ebenfalls eine direkte soziale Kontrolle gegeben sein.

Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass Kleinkinder nicht unbegleitet zum Spielplatz gehen oder sich dort ohne Aufsicht zum Spielen aufhalten. Ein weiterer Weg von maximal 100 m vom äußersten Ende des neuen Wohngebietes bis zum geplanten Spielplatz im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der geplanten Erweiterung ist dabei den Vätern oder Müttern mit ihren Kindern zumutbar. Ebenfalls ist älteren Kindern bis 14 Jahren zuzutrauen, einen 100 m weiteren Weg zum Spielplatz zu gehen. Im Gegenzug würde sich der Weg für die Kinder von Am Marienanger bis zum neuen Spielplatz, wenn er im Übergangsbereich ‚Neu-Alt‘ liegt, entsprechend um 100 m verkürzen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung bei der Gestaltungs- und Ausstattungsplanung des Begegnungsbereiches insbesondere darauf achten wird, dass durch geeignete gestalterische Mittel eine natürliche Wachsamkeit in der Nachbarschaft gefördert wird und die sogenannte ‚soziale Kontrolle‘, u.a. durch eine gute Einsehbarkeit, gewährleistet ist. Die Ausstattung der Spielfläche und die zur Sicherheit der Kinder erforderliche Einzäunung sowie die auf den Verkehrsflächen erforderlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden zwischen den betroffenen Fachämtern der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger abgestimmt und im Durchführungs- und Erschließungsvertrag festgelegt.

Die in der Stellungnahme unter den Punkten
- PKW-Stellflächen
- Geplanter Kinderspielplatz
- Ausrichtung, Stellung und Gestaltung der geplanten Wohngebäude und Erschließungsflächen
- Planung der Straßenräume
- Rad- und Gehwegeverbindungen
- Bepflanzung und
- Beleuchtung

benannten Ausführungen und Hinweise werden beachtet.

Die vorgebrachten Überlegungen zur Ausgestaltung, Möblierung und Bepflanzung der öffentlichen Räume sowie der geplanten verkehrsberuhigenden Elemente werden im Rahmen der Ausbauplanung zwischen den Fachämtern der Verwaltung und dem Erschließungsträger berücksichtigt und gehen ggf. als verpflichtende Vorgaben in den Durchführungs- und Erschließungsvertrag ein. Da neben den Belangen der Kriminal-

prävention vor allem auch die Belange der Feuerwehr und des Rettungsdienstes zu beachten sind, ist auch für diese Belange eine gründliche Abwägung untereinander erforderlich.

4. Wasserverband Eifel-Rur, Schreiben vom 30.10.2015

Es werden keine Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass beim geplanten Vorhaben auf ein Rückhaltevolumen von 50 m^3 mit einer maximalen Drosselwassermenge von 5 l/s nicht verzichtet werden kann. Im „Nachweis der Regenwasserbehandlung im Einzugsgebiet der Kläranlage Aachen-Horbach", aufgestellt durch das Ingenieurbüro IWB, ist die Erweiterung der Finkenstraße mit einer abflusswirksamen Fläche von knapp einem Hektar angesetzt. Diese sollte nach Angaben der Stadt Herzogenrath über ein Regenrückhaltebecken entwässert und an den Mischwasserkanal in Bank angeschlossen werden.
Diese für den Prognosefall angesetzten Belastungsdaten sind so im vom Wasserverband Eifel-Rur Anfang 2014 erarbeiteten detaillierten Nachweis nach BKW-Merkblatt M3/M7 für den Amstelbach eingeflossen.
Wie dem in der Stellungnahme aufgeführten Längsschnitt zu entnehmen ist, ist die Einleitung des RÜB Bank einer von mehreren Problempunkten hinsichtlich BWK M3/M7 entlang des Amstelbaches.
Trotz verschiedener Maßnahmenvarianten am Amstelbach kann die Zielgröße nach BWK M3/M7 schwer eingehalten werden. Aus diesem Grund kann auf die geplante Rückhaltung für die Erweiterung Finkenstraße nicht verzichtet werden, da die sich daraus erhöhenden Abschlagsmengen des RÜB Bank zu einer noch größeren nicht gewässerverträglichen Belastung des Gewässers führen.

zu 4. Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Entwässerung erfolgt im Trennsystem.
Im Rahmen der Entwässerungsplanung und nach Rücksprache mit der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen wird außerhalb des Plangebietes, auf der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße, ein oberirdisches Regenwasserrückhaltebecken mit einer Versickerungsanlage angelegt.
Die Beseitigung des Niederschlagswassers wird in dieser Form durchgeführt, da gemäß den Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur eine Rückhaltung mit gedrosselter Weiterleitung gefordert und andererseits eine Versickerung des Niederschlagswassers gemäß Landeswassergesetz angestrebt wird. Ein unterirdisches Rückhaltebecken mit einer Drosselanlage würde bei der Stadt Herzogenrath, die die Entwässerungsanlage nach Fertigstellung der Erschließungsmaßnahmen übernehmen wird, einen zu hohen Wartungsaufwand nach sich ziehen.

Die Abstimmungsgespräche bzgl. der Detailplanung und der Bemessung des Beckens finden derzeit zwischen dem Fachplaner, der Stadt Herzogenrath und der Unteren Wasserbehörde statt. Die abgestimmte Planung wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Im Bebauungsplan wird der Leitungsverlauf im Allgemeinen Wohngebiet WA 6 über die Festsetzung einer mit Leitungsrecht belasteten Fläche gesichert.

5. NABU Aachen-Land, Mail vom 09.11.2015

Es werden keine Bedenken vorgebracht.

Bezugnehmend auf die Stellungnahme vom Dezember 2014 wird noch gefordert, dass die vom Büro Beuster geforderte vorbeugende Maßnahme zum Schutz des Steinkauzreviers in der unmittelbar benachbarten Obstwiese, den Baubeginn erst 2 Jahre nach dem Aufhängen

der Steinkauzröhren zu legen ist. Das nachgewiesene Brutpaar benötige mindestens eine Brutsaison, um die Nisthilfen zu akzeptieren.

zu 5. Stellungnahme der Verwaltung

Zur Forderung, mit den Baumaßnahmen erst 2 Jahre nach dem Aufhängen der Steinkauzröhren zu beginnen, wird wie folgt Stellung genommen.

In der Artenschutzprüfung vom 05.07.2015 wird zunächst die folgende Minderungsmaßnahme aufgeführt: *„Errichtung eines sichtundurchlässigen Bauzaunes während der gesamten Bauphase entlang der Grenze EG/Obstwiese (2 m Höhe). Da insbesondere sich bewegende Personen eine potentielle Störquelle für den Kauz darstellen, ist diese Höhe zur Abschirmung ausreichend. Fahrzeuge stellen für viele Vogelarten weniger starke Beeinträchtigungen dar (sog. 'Kasteneffekt')."*

Da sich die Brutstätte des Kauzes ca. 100 m vom Eingriffsgebiet entfernt befindet, kann davon ausgegangen werden, dass Beeinträchtigungen nicht eintreten werden. Die bedeutsamen visuellen Störungen werden durch den Bauzaun verhindert. Im Rahmen des Vorsorgeprinzips sollen zusätzlich zwei Brutröhren installiert werden, die zum einen als Ausweichhabitate während der Bauphase, zum anderen aber auch zur Unterstützung der lokalen Population allgemein dienen sollen.
Bei MKUNLV (2013) bzgl. der Wirksamkeit von CEF Maßnahmen ist folgendes zu lesen: *Zeitliche Dauer bis Wirksamkeit: Die Nisthilfen sind ab der nächsten Brutperiode wirksam.*

Um einen maximalen zeitlichen Vorlauf zu erreichen, sind daher die Ersatzröhren unmittelbar mit Rechtskraft des Bebauungsplanes zu installieren. Der Erschließungsträger wird daher im Durchführungs- und Erschließungsvertrag verpflichtet, die Maßnahmen unmittelbar nach Eintritt der Rechtskraft des Bebauungsplanes II/58 „Erweiterung der Finkenstraße" durchzuführen.

6. Deutsche Bahn AG, Schreiben vom 22.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass keine Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz-oder Ersatzmaßnahmen gegen die DB AG geltend gemacht werden dürfen, auf Grund von Immissionen durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen.

7. Westnetz GmbH, Schreiben vom 19.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

8. unitymedia kabel bw GmbH, Mail vom 13.01.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

9. IHK, Schreiben vom 11.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

10. Pledoc GmbH, Schreiben vom 21.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

11. Medicom AG Kabelservice, Schreiben vom 20.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

12. LVR - Dez. 2, Schreiben vom 20.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

13. Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Mail vom 23.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

14. EBV GmbH, Schreiben vom 27.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

15. Polizei NRW, Direktion Verkehr, Mail vom 12.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

16. Stadt Aachen, Mail vom 09.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

17. Gemeente Kerkrade, Schreiben vom 29.10.2015

Die Gemeente Kerkrade teilt mit, dass das Anschreiben der Stadt Herzogenrath registriert wurde. Bedenken werden hierin nicht vorgebracht.

18. Einzelhandels- und Dienstleistungsverband Aachen-Düren-Köln e.V., Schreiben vom 02.11.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

19. Landwirtschaftskammer, Schreiben vom 28.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

20. STAWAG, Mail vom 19.10.2015

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

II. Öffentlichkeit

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung (13.10.2015 bis einschl. 13.11.2015) eingegangene schriftliche Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern

---

21. **,** 52134 Herzogenrath, Finkenstraße

Schreiben 1 vom 29.10.2015: Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung
Schreiben 2 vom 29.10.2015: Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung (Ergänzung)
Schreiben 3 vom 12.11.2015: Widerspruch gegen den Bebauungsplan

21.1 Schreiben 1 vom 29.10.2015
Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung

a) Ausgangslage

Es wird vorgetragen, dass in der Stellungnahme vom 15.12.2014 und der gemeinsamen Stellungnahme der Bewohner der Finkenstraße mit gleichem Datum im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Vorschlag gemacht wurde, die vorgesehene Bebauung durch eine 2-Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin wird eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.
Dieser Vorschlag sei von der Stadtverwaltung inhaltlich nicht abgewogen worden, weder gegenüber dem ersten noch gegenüber dem überarbeiteten städtebaulichen Entwurf, den die Stadtverwaltung vorgelegt hat.
Dass der 2-Sackgassen-Vorschlag nicht abwegig ist, sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 deutlich geworden, da sich alle Parteien positiv dazu geäußert und es bedauert haben, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur fordert, nicht umsetzbar sei. Ebenso haben auch die Vertreter der Parteien ihr Unverständnis über diese Regelung formuliert.

b) Beschluss der öffentlichen Auslegung

Es wird vorgetragen, dass die Beschlussfassung des Umwelt- und Planungsausschusses in der Weise erfolgte, dass der Abwägung der Stadtverwaltung und der Offenlegung nur unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt, zugestimmt wurde. Der Bebauungsplan werde zurzeit (in der Zeit vom 13.10.2015 bis zum 13.11.2015) ausgelegt, ohne dass eine entsprechende Stellungnahme des Landesbetriebs vorliege. Die öffentliche Auslegung sei daher ohne Zustimmung der Politik erfolgt.

c) Stellungnahmen des Landesbetriebs

Es wird vorgebracht, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW zwar eine Stellungnahme mit Datum vom 05.10.2015 vorgelegt habe, diese jedoch keine Untersagung der Anbindung enthalte. Es erfolge auch kein Bezug auf eine erneute Anfrage der Stadtverwaltung, sondern lediglich auf Schreiben vom 08.12.2014 und 18.12.2014.
Das Schreiben enthalte lediglich die persönliche Einschätzung der Sachbearbeiterin, "*M.E. erübrigt sich generell eine neue Anbindung".* Diese Formulierung finde sich bereits in der E-Mail des Landesbetriebs vom 27.02.2015. Hieraus lasse sich keine strikte Untersagung der Anbindung herauslesen.
Der wesentliche Punkt in der Argumentation der Stadtverwaltung, dass eine Anbindung nicht möglich sei, liege auch nicht in der grundsätzlichen Ablehnung durch den Landesbetrieb - die offenbar nie über das o.g. Zitat hinausgehend formuliert wurde - sondern in der ‚angedrohten' Forderung des Landesbetriebs, im Falle einer Anbindung müsse eine Linksabbiegespur auf der Amstelbachstraße eingerichtet werden.

Die Legitimität dieser Forderung des Landesbetriebs sei bereits deutlich in der zweiten Bürgeranhörung bezweifelt worden, da die Amstelbachstraße eine außergewöhnlich wenig befahrene Landstraße ist und eine Linksabbiegespur dort weder aus Gründen der Stauvermeidung noch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Es wird - für Ortsunkundige - angemerkt, dass die Amstelbachstraße im Kreuzungsbereich mit der Haus-Heyden-Straße, etwa 300 m von der potentiellen Anbindung entfernt, einstreifig ist.

Im Schreiben des Landesbetriebs vom 05.10.2015 werde deutlich, dass die Forderung auch formal nicht haltbar ist: Der Bezug auf den § 8 - Vorfahrt VwV-StVO, Abs. 1 Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen - dort die Passage: *"Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird"* könne nicht herangezogen werden, da die potentielle Anbindung natürlich nicht außerhalb der geschlossenen Ortschaft, sondern innerhalb der geschlossenen Ortschaft liegt, d.h., hinter dem Ortseingangsschild, das auch zu einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zwingt.

Auch die Erläuterung des Landesbetriebs *"Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."* könne ebenfalls nicht herangezogen werden, da es sich bei dem betreffenden Teilstück der Amstelbachstraße schon jetzt um ein bebautes Gebiet handele und erst recht dann, wenn die neue Bebauung errichtet worden ist.

d) Stellungnahme der Verwaltung

Es wird vorgetragen, dass die Lage der Einmündung in Bezug auf die Ortsdurchfahrt auch in der Stellungnahme der Verwaltung (Sitzungsvorlage für den Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015) behandelt werde. Es wird der Abwägungstext aus Punkt 24.4 (wie sinngemäß auch in 24.16) zitiert:

"24.4.: Es wird angeregt die neue Erschließungsstraße mittig zu teilen und jeweils mit einer Sackgasse zu versehen. Die neuen Verkehre würden dann auf Amstelbachstraße und Bankerfeldstraße verteilt.

Zu 24.4 Stellungnahme der Verwaltung: Die Anregung wird nicht berücksichtigt. In seiner Stellungnahme hat Straßen. NRW mitgeteilt, dass sich hier ein neuer Straßenanschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde und daher nur mit Anlage einer Linksabbiegerspur auf der L 259 genehmigt werden würde. Für die Anlage dieser Linksabbiegespur müssten fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden, die jedoch nicht zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund kann das neue Wohngebiet nur über die bestehende Finkenstraße und weiter über die Bankerfeldstraße erschlossen werden".

Offenbar habe die Verwaltung hier übersehen, dass die Begründung des Landesbetriebs sich auf eine Regelung bezieht, die für die hier vorliegende Situation - Lage der Anbindung innerhalb einer geschlossenen Ortschaft - nicht zutrifft. Mit dieser Argumentation habe die Verwaltung bereits in der Ausschusssitzung vom 05.05.2015 die Nachfrage der Politik, warum denn der Bürgervorschlag nicht umsetzbar sei, beantwortet. Die Notwendigkeit einer Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs, der in dieser Ausschusssitzung beschlossen wurde, beruhte zum Teil offenbar ebenfalls auf dem anscheinend unüberwindbaren Sachargument der erforderlichen Linksabbiegespur, da in diesem Entwurf gegenüber dem ersten Entwurf ein Wendehammer am Ende der Finkenstraße eingearbeitet wurde.

e) Lärmschutzmaßnahmen

In den Stellungnahmen des Landesbetriebs sei wiederholt von einer Lärmschutzeinrichtung die Rede, die längs der L 259 aufgebaut werden könne. Da die Amstelbachstraße (L 259) deutlich weniger befahren sei als eine innerstädtische Erschließungsstraße (im von den Bauträgem vorgelegten Verkehrsgutachten werde auf der Amstelbachstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 740 Kfz/Tag und auf der Bankerfeldstraße von ca. 1930 Kfz/Tag geschätzt), seien diese Passagen unverständlich.

Offensichtlich liege auch in dieser Hinsicht den Stellungnahmen des Landesbetriebs eine Fehleinschätzung der örtlichen Situation zugrunde.

f) Fazit

Zusammenfassend wird vorgetragen, dass die Stellungnahmen des Landesbetriebs in Bezug auf die Linksabbiegespur weder inhaltlich nachvollziehbar noch formal legitimiert seien. Eine Untersagung der Anbindung liege nicht vor und habe daher keine belastbare Begründung. Dem Vorbehalt der Politik müsse daher entsprochen werden. Die öffentliche Auslegung sei zurückzunehmen. Der städtebauliche Entwurf sei im Hinblick auf die Anregungen inhaltlich abzuwägen.

21.2 Schreiben 2 vom 29.10.2015
Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung (Ergänzung)

Ergänzend zu Schreiben 1 wird zum Antwortschreiben des Landesbetriebs Straßenbau NRW Stellung genommen. Anlass dieses Antwortschreiben des Landesbetriebs war ein Schreiben des Herr Spilker, in dem er um Zusendung der Richtlinie bzw. entsprechender Textauszüge gebeten hatte, die die Notwendigkeit einer Linksabbiegespur regeln. Im Schreiben des Landesbetriebs werde bestätigt, dass die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur aus dem Schreiben des Landesbetriebs vom 05.10.2015 hervorgehen. Eine neue, andere Quelle werde im Schreiben vom 27.10.2015 nicht zitiert. Also werde weiterhin davon ausgegangen werden, dass die einzige zitierfähige Quelle der § 8 VwV StVO sei. Diese Sollvorschrift beziehe sich auf die Ortsangabe der „geschlossenen Ortschaft". Wie im Schreiben des Landesbetriebs bestätigt werde, beginne diese hinter dem Ortseingangsschild („Ortstafel").
Die Unterscheidung zwischen den Begriffen „geschlossene Ortschaft" und „Ortsdurchfahrt",
die in dem Schreiben erläutert werde, sei leider nicht hilfreich, weil es offenbar keine zitierfähige Richtlinie gebe, die eine Verknüpfung zwischen „Ortsdurchfahrt" und der Notwendigkeit einer Linksabbiegespur enthalte.

Der im oben aufgeführten Schreiben 1 formulierte Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung bleibe daher auch nach Kenntnis des Schreibens vom Landesbetrieb Straßen.NRW vom 05.10.2015 bestehen.

zu 21.1 und 21.2 Stellungnahme der Verwaltung

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Widerspruch gegen die öffentliche Auslegung im Sinne des BauGB formal nicht eingelegt werden kann. Die vorgebrachten Inhalte der beiden Schreiben vom 29.10.2015 werden jedoch im Rahmen der öffentlichen Auslegung als Stellungnahme behandelt und bei der Abwägung inhaltlich zusammen behandelt.

Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise werden wie folgt beantwortet.

zu a) Ausgangslage

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine inhaltliche Abwägung über den Vorschlag der 2-Sackgassen-Lösung nicht stattgefunden habe. Hierzu wird auf die Stellungnahmen der Verwaltung zu 24.16 und 25 verwiesen, die im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses beraten und beschlossen wurden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 24.16: Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.

Auszug aus Stellungnahme zu 25: Das eingereichte Alternativkonzept kann nicht umgesetzt werden, da der überarbeitete städtebauliche Entwurf aus den in der Stellungnahme zu 24.16 genannten Gründen keine Anbindung mehr an die Amstelbachstraße, sondern nur an die Bankerfeldstraße vorsieht.

Bezüglich der Aussage, dass die 2-Sackgassen-Lösung einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte dient, wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen (siehe Nr. 3 dieser Abwägung) zum Thema ‚städtebauliche Kriminalprävention' verwiesen. Hierin wird aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten besonders befürwortet, dass auf die ursprünglich geplante Anschlussstraße an die L 259 verzichtet wird, da so der Eindruck der kontrollierten Zugänglichkeit durch die dann vorhandene Sackgassengestaltung der Erschließungsstraße noch verstärkt wird. Somit entspricht auch die vorgesehene, 'einfache Sackgassenlösung' den Kriterien einer guten Krimimalprävention.

In der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 hat die Politik den Beschluss der Offenlage dahingehend ergänzt, dass Strassen.NRW nochmals zur Notwendigkeit der Linksabbiegespur im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Stellung bezieht. Sowohl in dem oben angegebenen Schreiben vom 27.10.2015 wie auch in der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath (Pkt. 3 der Abwägung) hat der Landesbetrieb die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt.
Demnach wird seitens des Straßenbaulastträgers eine direkte Anbindung des geplanten Wohngebietes Finkenstraße an die Amstelbachstraße L 259 aufgrund des prognostizierten recht geringen Verkehrsaufkommens und der angenommenen Verkehrsverteilung für nicht erforderlich gehalten, womit auch keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen erforderlich werden würden. Die leistungsfähige Erschließung ist über die bestehenden Gemeindestraßen gewährleistet.

Im Zusammenhang der Abwägung wird auch darauf verwiesen, dass ein Umbau der L 259 für die Anlage einer Linksabbiegespur unverhältnismäßig wäre, da für die Linksabbiegespur umfangreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt werden und hierfür auch fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, die sich nicht im Eigentum der Erschließungsträger, des Straßenträgers oder der Stadt Herzogenrath befinden. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit wird daher der Anregung von Straßen.NRW gefolgt, die neuen Verkehre aus der erweiterten Finkenstraße über städtische Straßen abzuwickeln.

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat sich zwar in seiner Sitzung am 29.09.2015 bevorzugt für die 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen und sein Bedauern darüber geäußert, dass dieser Vorschlag aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur fordert, nicht umsetzbar ist. Auch haben die Vertreter der Parteien ihr Unverständnis über diese von Regelung von Straßen.NRW formuliert. Über den Fakt hinaus, dass keine weiteren Flächen für die Anlage der Linksabbiegespur zur Verfügung stehen, berücksichtigt die Verwaltung in ihrer Abwägung jedoch insbesondere das im Interesse der Verkehrssicherheit von Straßen.NRW vorgebrachte Argument, dass "*im Zuge von Vorfahrtstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden sollten, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren werde.*"

zu b) Beschluss der öffentlichen Auslegung

Der Vorschlag der 2-Sackgassen-Lösung wird aufgrund der oben genannten sachlichen Kriterien insbesondere bezüglich der Verkehrssicherheit nicht weiter verfolgt. Die öffentliche Auslegung wurde nach Eingang des o.g. Schreibens von Straßen.NRW vom 05.10.2015 mit seinen v.g. Argumenten durchgeführt. Somit wurde der Forderung des Umwelt- und Planungsausschusses gefolgt, vor Durchführung der öffentlichen Auslegung eine entsprechende Stellungnahme von Straßen.NRW einzuholen.

zu c) Stellungnahmen des Landesbetriebs und
zu d) Stellungnahme der Verwaltung

Die vom Umwelt- und Planungsausschusses in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 29.09.2015 die Durchführung der öffentlichen Auslegung unter der Voraussetzung beschlossen, “dass Straßen.NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“ Aus dem Kontext der Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt und nach Nachfrage bei Ausschussmitgliedern im Nachgang zu dieser Sitzung ist festzustellen, dass der Beschluss mit seiner Wortwahl ‚untersagt‘ nicht einer ‚tatsächlichen Untersagung‘ entsprechen sollte, sondern hiermit gemeint war, dass Straßen.NRW nochmals angefragt werden sollte, ob bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 nicht doch auf eine Linksabbiegespur auf der L 259 verzichtet

werden könnte. Nur mit einer endgültigen Aussage von Straßen.NRW, den Anschluss der erweiterten Finkenstraße ohne Abbiegespur auf der L 259 nicht zu genehmigen, sollte die öffentliche Auslegung durchgeführt werden. Straßen.NRW hat mit seinem Schreiben am 05.10.2015 eine Antwort gegeben (siehe Nr. 2 dieser Abwägung), die der Verwaltung als Voraussetzung gedient hat, die öffentliche Auslegung zügig durchzuführen.

zu e) Lärmschutzmaßnahmen

Im Verlauf einer Planung zu einem Bebauungsplanverfahren ist die Verwaltung in der Pflicht, den Rat der Stadt (hier dem Umwelt- und Planungsausschuss als zuständigem Fachausschuss) im Rahmen der Abwägung der Eingaben der Träger öffentlicher Belange über die Ergebnisse zu informieren. Empfiehlt es sich hierbei von der Ursprungsplanung abzuweichen, so ist dies dem Fachausschuss plausibel mitzuteilen, um per Beschluss eine weitere Überarbeitung seitens der Verwaltung vornehmen zu lassen.

Dies ist daraufhin geschehen und ein weiteres, zweites Offenlageverfahren mit einem angepassten Bebauungsplanentwurf wurde initiiert.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.
Es wird darauf hingewiesen, dass für die Formulierung der Erfordernisse einer Lärmschutzeinrichtung nicht der Landesbetrieb sondern die Städteregion Aachen zuständig ist.

zu f) Fazit

siehe Abwägung a) - e)

21.3 Schreiben 3 vom 12.11.2015
Widerspruch gegen den Bebauungsplan

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

a) Länge der Sackgasse

Die Planung sehe vor, die Finkenstraße in ihrer Länge ab dem Abzweig Lerchenstraße als Sackgasse auszuführen. Insgesamt werden mit den ca. 45 geplanten neuen Häusern und den bestehenden 12 Häusern ca. 57 Häuser über diese Sackgasse erschlossen.
Die Vorteile einer Sackgasse für die Anwohner im Hinblick auf Verkehrsbelastung, Spielmöglichkeiten und Kontrolle zur Vermeidung von Einbruchs- und anderen Delikten seien bei dieser Länge und Wohnungsanzahl nicht mehr gegeben. Zudem sei zu bezweifeln, dass über die gesamte Länge dieser Sackgasse im Schritttempo gefahren werden werde. Im Gegensatz zum ausgelegten Bebauungsplan würde eine Planung nach deren Alternativvorschlag, die geplante Bebauung zusammen mit der vorhandenen Bebauung in zwei Sackgassen mit jeweils ca. 30 Wohneinheiten aufzuteilen, eine deutlich bessere Wohnumfeldqualität für alle Alt- und Neubürger der Finkenstraße aufweisen.
Die Länge der Sackgasse im ausgelegten Bebauungsplan sei auch, soweit das beurteilt werden könne, in der Stadt Herzogenrath einmalig. Als Sackgasse seien zumindest im näheren Umfeld von Kohlscheid bisher keine Straßen vergleichbarer Länge und Wohneinheiten vorhanden. Zum Vergleich ist dem Schreiben ein Stadtplan-Ausschnitt beigefügt, in dem die angenommene ungefähre Anzahl von Wohnungen an ähnlichen Wohnstandorten aufgeführt ist.
Der städtische Vorschlag stelle somit ein “Pilotprojekt" dar, das in dieser Hinsicht weder in der 2. Bürgeranhörung noch in den ausgelegten Unterlagen zum Bebauungsplan thematisiert werde. Offensichtlich sei die „längste Sackgasse Herzogenraths" von der Stadt auch nicht als wünschenswerte städtebauliche Zielvorstellung geplant worden, sondern

schlicht das Ergebnis der fragwürdigen Stellungnahme des Landesbetriebs. Andere Begründungen finden sich jedenfalls nicht in den Unterlagen.
In der zweiten Bürgeranhörung wurde versichert, dass die Erweiterung der Finkenstraße als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen werde. In den Unterlagen zum Bebauungsplan werde allerdings keine Festlegung getroffen. Auch in den Unterlagen werde auch nicht festgelegt, wie dafür Sorge getragen werden soll, dass nur mit Schritttempo gefahren wird. Beides sollte in einen Bebauungsplan zur Erweiterung der Finkenstraße aufgenommen werden.

b) Verkehrsbelastung der nahen Knotenpunkte

Das Verkehrsgutachten von 2012, das dem ursprünglichen, ersten städtebaulichen Entwurf zugrunde lag, sei im Juli 2015 überarbeitet worden. Leicht erhöht wurden die Zahl der Einwohner/Wohneinheit und die Wegehäufigkeit/Einwohner, gesenkt worden sei allerdings die Zahl der Wohneinheiten von 60 auf 45 und die Besucherverkehre seien vernachlässigt worden. Im Ergebnis sei eine Erhöhung von ursprünglich prognostizierten 280 Kfz/Tag auf 317 Kfz/Tag zustande gekommen. Die zusätzliche Verkehrsbelastung der angrenzenden Straßen werde im Gutachten als “marginal“ bezeichnet.
Die Prognose zum Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten von lediglich 12 PKW-Einheiten pro Stunde, aus der sich die weiteren Belastungsuntersuchungen im Verkehrsgutachten ergeben, könne allerdings nicht nachvollzogen werden.
In ihrer (bislang noch sehr übersichtlichen) Wohnsiedlung fahre mindestens ein PKW/ Wohneinheit morgens zwischen 7 und 9 Uhr aus der Wohnsiedlung heraus (eher seien es schätzungsweise 1,5 PKW/WE). Das seien bei 12 Wohnhäusern 6 PKW/h. Daher müsse eine realistische Schätzung bei 45 neuen Häusern auf etwa die 4-fache Menge von 24 PKW/h kommen. Das seien doppelt so viele, wie im Verkehrsgutachten prognostiziert werden. Dass nur die Hälfte der neuen Bewohner morgens zwischen 7 und 9 Uhr das Haus mit dem PKW verlassen, scheine leider ein Wunschdenken der Verkehrsplaner zu sein. Es sei sicherlich keine realistische Annahme.

c) Verkehrsbelastung der übergeordneten Knotenpunkte

In der Stellungnahme des Landesbetriebs vom 27.02.2015 werde - trotz des angeblich geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens - bemängelt, dass die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Knotens L 259 / L 232 (Anschluss an die Roermonder Straße) nicht nachgewiesen sei. Auch der Knoten L 259 / L 231 (Anschluss an die Horbacher Straße) könne keine weiteren Leistungsfähigkeits- und Sicherheitseinbußen mehr hinnehmen. Im Schreiben des Landesbetriebs vom 05.10.2015 werde ebenfalls ausgeführt, dass die Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsmerkmale in einem Verkehrsgutachten untersucht werden sollten. Dies sei offenbar im vorliegenden Gutachten nicht erfolgt und der Hinweis darin, dass ,,konkrete Leistungsnachweise für die Anbindungen nicht Bestandteil dieser Aufgabenstellung" seien, sei für den Landesbetrieb „nicht zufriedenstellend".

Offenbar stehe dieses Schreiben im Widerspruch zur Stellungnahme der Stadt im Abwägungsvorschlag vom 29.09.2015. Pkt. 2.2, drittletzter Absatz. Danach habe es eine Rücksprache mit dem Landesbetrieb gegeben, wonach eine Bewertung der Knotenpunkte entfallen könne, weil die Finkenstraße nicht mehr an die L 259 angeschlossen würde. Eine entsprechende Bestätigung dieser Vereinbarung lässt sich aus dem Schreiben des Landesbetriebs vom 05.1 0.2015 allerdings nicht herauslesen.
Die Argumentation im Abwägungsvorschlag sei auch inhaltlich fragwürdig, weil die Zusatzverkehre in Richtung Kohlscheid und in Richtung Niederlande natürlich die beiden Knotenpunkte zusätzlich belasten, auch wenn keine direkte Anbindung an die L 259 erfolge.
Die vom Landesbetrieb geforderten Nachweise würden also nicht vorliegen und die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Bebauung auf das überörtliche Straßennetz seien von der Stadt nicht untersucht worden.
Dem ausgelegten Bebauungsplan würden damit keine belastbaren verkehrstechnischen Überprüfungen in Bezug auf das übergeordnete Straßennetz zugrundeliegen.

d) Begrenzung der Anzahl der Wohneinheiten

Der Bebauungsplan enthält keine Vorgaben zur Begrenzung der Anzahl der vorgesehenen Wohneinheiten. Da im ersten Verkehrsgutachten von 2012 noch von 60 neuen

Wohneinheiten ausgegangen wurde, steht zu befürchten, dass eine höhere Grundstücksauslastung angestrebt werde. Im Bebauungsplan sollte daher die Anzahl von maximal 45 neuen Wohneinheiten festgeschrieben werden.

e) Öffentliche Auslegung trotz fehlender politischer Zustimmung

Zu diesem Punkt wird auf das Schreiben vom 29.10.2015 sowie die Ergänzung vom 30.10.2015 verwiesen (*Anmerkung der Verwaltung: vermutlich ist das Datum 29.10.2015 gemeint, welches auf dem ‚Ergänzungsschreiben' steht.)*

zu 21.3 Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu a) Länge der Sackgasse

Sackgassen in einem Wohngebiet sind u.a. ein äußerst probates Mittel, die Verkehre auf die Quell- und Zielverkehre zu reduzieren und Durchgangsverkehre zu unterbinden. Eine definierte Obergrenze, ab welcher Anzahl von Wohneinheiten eine Sackgasse nicht mehr zu empfehlen ist, wird in der einschlägigen Lektüre nicht genannt.

Es wird der Aussage widersprochen, dass die Vorteile einer Sackgasse bei dieser Länge nicht mehr gegeben sind. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen, Städtebauliche Kriminalprävention, (siehe Nr. 3) verwiesen. Hierin wird aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten gerade der Verzicht auf den Anschluss der Finkenstraße an die L 259 befürwortet, da durch die Sackgassenbildung der Eindruck der kontrollierten Zugänglichkeit verstärkt werde. Es wird betont, dass Sackgassengestaltungen den Bewohnern eine hervorragende Überblicksmöglichkeit über ihren Straßenteil bieten und Fluchtwege - insbesondere für Wohnungseinbrecher - zu kompliziert werden würden.
Ebenfalls wird in der Stellungnahme des Polizeipräsidiums darauf hingewiesen, dass sich aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung Erschließungsstraßen mit Wendehammer auch als Kontaktzonen eignen. Weiter heißt es: *"Die Straßen sollten zum Verweilen einladen und nicht nur zur Passage. Das Aufstellen von Bänken und Sitzgruppen auf breit angelegten Gehwegen würde hier die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusätzlich verstärken. Sie ermöglichen auch ein kurzes Gespräch mit dem Nachbarn und werden somit als Treffpunkt und Aufenthaltsraum eher und stärker angenommen. Diese Gestaltungsmöglichkeit fördert nicht nur den nachbarschaftlichen Zusammenhalt, sie verbessert auch die informelle Sozialkontrolle."*

Es wird darauf verwiesen, dass der Bebauungsplan die öffentlichen Verkehrsflächen als 'Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - verkehrsberuhigter Bereich bzw. Fußgängerbereich/Radweg - festsetzt. Weitergehende Festsetzungen beispielsweise zur Straßengestaltung oder -möblierung sind nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes. In diesem Zusammenhang wird erläutert, dass zur Unterstützung der Einhaltung der mit dieser Zweckbestimmung 'Verkehrsberuhigter Bereich' vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit der Straßenentwurf mit alternierenden Parkflächen und Versätzen sowie mit geschwindigkeitsmindernden und verkehrsberuhigenden Maßnahmen versehen wird. Die entsprechende Straßen-Entwurfsplanung wird zwischen dem Fachplaner und der Verwaltung, dem Fachbereich 4.2 Bau und Betrieb, intensiv abgestimmt. Dabei ist es der Verwaltung selbstverständlich ein besonderes Anliegen, die Straßenführung, -gestaltung und -möblierung dahingehend zu optimieren, dass neben der erforderlichen Erschließungsfunktion eine möglichst große Aufenthaltsqualität den Anliegern hier geboten wird. Es wird darauf geachtet, dass die Gestaltung der Straße lediglich eine Fahrgeschwindigkeit im Schritttempo zulässt. Dies ist aufgrund der vorgenannten verkehrsberuhigenden Elemente und Maßnahmen auch bei einer Sackgasse in der vorliegenden Länge problemlos möglich.
Im Durchführungs- und Erschließungsvertrag schließlich wird der Erschließungsträger u.a. dazu verpflichtet, die v.g. Straßen-Entwurfsplanung mit seinen Planungsdetails im von der Stadt Herzogenrath vorgegebenen Umfang komplett umzusetzen.

Die Verwaltung sieht in der Planung der Erweiterung der Finkenstraße zu einer Sackgasse mit ca. 60 Einzel- und Doppelhäusern kein ‘Pilotprojekt‘. Unter Pilotprojekt wird im Allgemeinen beispielsweise ein Großversuch, Demonstrationsprojekt oder auch ein Projekt mit dem Wunsch, einer Initialzündung zu dienen, verstanden. Die geplante Erweiterung des Wohnbaugebietes ‘Finkenstraße‘ mit Einfamilien- und Doppelhäusern entspricht in keinster Weise diesen deutlich hoch gesetzten - hier: städtebaulichen - Zielen.

Auch ist in Herzogenrath eine sogenannte Sackgasse, über die (mindestens) ca. 45 Einzel- und Doppelhäuser erschlossen werden, nicht unüblich. Als Beispiele seien etwa die einzelnen Bauabschnittes des Neubaugebietes „Raderfeld“ in Herzogenrath-Mitte oder auch das Altbaugebiet „Am Maar“ in Merkstein genannt, die über lediglich einen verkehrlichen Verknüpfungsbereich erschlossen werden.

zu b) Verkehrsbelastung der nahen Knotenpunkte

Im Verkehrsgutachten der IGEPA Verkehrstechnik GmbH vom Juli 2015 werden für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens grundsätzlich die ungünstigsten Parameteransätze angenommen, so dass sich im motorisierten Individualverkehr (MIV) die höchsten Werte ergeben. Ebenfalls sind hierbei die Besucherverkehre berücksichtigt.

Bei der Bestimmung der Spitzenstundenverkehre wurde das sogenannte maßgebende Spitzenstundenintervall, hier die Nachmittagsspitzenstunde zwischen 16 und 17 Uhr, angenommen und bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen zugrunde gelegt. Für die Morgenspitzenstunde erfolgte im Verkehrsgutachten keine Betrachtung, da während dieses Zeitfensters zwar im Quellverkehr die höheren Verkehrsbelastungen auftreten (in etwa der Wert vom nachmittäglichen Zielverkehr) jedoch im Zielverkehr die Verkehrsbelastung fast „NULL“ ist. Somit ist in Summe für die Spitzenstundenbetrachtung die Nachmittagsspitzenstunde maßgebend. Während der Nachmittagsstunden ergeben sich gegenüber den Vormittagsstunden die höheren Überlagerungen von Einkaufsverkehren, Berufsverkehren, Freizeitverkehren und Wirtschaftsverkehren. Somit ist in Summe für die Spitzenstundenbetrachtung die Nachmittagsspitzenstunde maßgebend.

Die Annahme aus dem Widerspruch im Bezug auf den morgendlichen Quellverkehr ist zwar weitestgehend richtig, ist aber auf Grund der geringeren Gesamtverkehrsüberlagerung während der Morgenstunden nicht maßgebend. Daher ergeben sich während dieser Zeit auch geringere verkehrliche Auswirkungen insbesondere auf die Leistungsfähigkeiten an den betrachteten Knotenpunkten.

zu c) Verkehrsbelastung der übergeordneten Knotenpunkte

Verbunden mit der Offenlage des Bebauungsplanes II/58 wurde auch die verkehrsgutachterliche Stellungnahme vom Büro IGEPA (Stand Juli 2015) aktualisiert. Künftig werden hiernach der Knoten L231/L259 mit täglich rd. 25-30 Kfz-Fahrten und der Knoten L232/L259 mit täglich rd. 90 Kfz-Fahrten zusätzlich belastet. Während der maßgebenden morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bedeuten dies am Knoten L231/L259 zusätzlich rd. 3-4 Kfz-Fahrten und am Knoten L232/L259 zusätzlich rd. 9-11 Kfz-Fahrten. Diese zusätzlichen Prognoseverkehre werden zu keinen spürbaren Leistungsfähig-keitsänderungen führen. Die Änderungen der Verkehrsmengen in dieser Größenordnung ergeben sich bereits im Rahmen der üblichen täglichen Schwankungen. Eine gesonderte Leistungsfähigkeitsprüfung ist von daher entbehrlich.

zu d) Begrenzung der Zahl der Wohneinheiten

Der Bebauungsplan regelt über das festgeschriebene Maß der baulichen Nutzung und die Bauweise die Dichte der Bebauung. Zusätzlich wird die Anzahl der Wohneinheiten in den allgemeinen Wohngebieten auf höchstens 2 Wohnungen pro Gebäude / Doppelhaushälfte beschränkt. Die genaue Gesamtanzahl der Wohnhäuser im gesamten Wohngebiet ist bedingt durch die spätere Grundstücksteilung, die im Bauleitverfahren nicht geregelt wird. Die Vorgabe einer Höchstanzahl von Wohnungen kann im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden.

e) Öffentliche Auslegung trotz fehlender politischer Zustimmung

Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu den Nummern 21.1 und 21.2 dieser Abwägung verwiesen.

22.

, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße

Schreiben vom 30.10.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Es wird aus der Begründung zum Bebauungsplan vom 31.07.2015 zitiert: *"Herausgestellt soll neben der gestalterischen auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße und des weiteren Siedlungsgebietes. Zu diesem Zweck wurde am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt und Neubürger ausgestaltet werden soll."*
Weder nach Länge noch nach Anzahl Bewohner bzw. der Bebauungsdichte werde eine zentrale Lage gewählt, die den Hauptnutzern kürzere Wege und eine Beaufsichtigung „von zu Hause" ermöglichen würde. Die Anlage von Sozialflächen dieser Art habe in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen in Form einer Sogwirkung auf Vandalismus geführt. Sozialflächen am und auf dem Wilsberg mit zum Teil extremen Zerstörungen (Parkbänke und Tische aus Betonverankerungen gerissen), wiederholte Polizeieinsätze am Spielplatz Haus-Heyden-Straße sowie der Zustand der Sitzgruppe am „Weißen Weg" (verbogene Metallsitze, verschobene Betonfundamente) werden als Beispiele angeführt. Diese Umstände würden zeigen, dass die Konzeption solcher Spiel- und Sozialflächen nur funktionieren könne, wenn ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle stattfinde.
Eine Verortung wie in dem Alternativvorschlag der Anwohner (siehe Anlage 1 Alternativkonzept) beispielhaft aufgeführt, würde diese Kriterien erfüllen. Diese Anordnung ermögliche auch die Wahrung Mindestabstands zu den Wohngebäuden.
Ferner würden die neuen Anwohner der Finkenstraße durch die Wahl der Baufläche die Möglichkeit haben, ihre Präferenzen hinsichtlich Sozialflächen umzusetzen. Für Altanwohner bestehe die Möglichkeit nicht.

3. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *"Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen Stellung bezogen worden: *"Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehr festgehalten werden kann."*
Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

Abschließend möchten die Einwender auf einen Einwand eingehen, der in den Antworten der Verwaltung immer wieder durchklinge: Die Anwohner hätten ja immer gewusst, dass eine Erweiterung des Baugebiets anstehe. Die Grundlagen für den ablehnenden Beschluss des Umwelt- und Planungsauschusses aus 2004 würden immer noch gelten. Die Verkehrssituation habe sich seit damals eher verschlechtert. Was in Durchschnittswerten ausgedrückt (Verkehrsgutachten) eher harmlos aussehe, stelle sich zu Stoßzeiten anders dar (z.B. Anschlüsse an Roermonder Straße).

Die Einwender bringen vor, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer legitimen Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben. Wenn darin von der

Verwaltung ein Problem gesehen werde, sei das ein eher problematisches Staatsverständnis.

zu 22. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

"Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab."

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 "Erweiterung Finkenstraße" liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Ausgehend davon, dass Straßen.NRW von ihrer Forderung der Anlage einer Linksabbiegespur bei Anschluss der erweiterten Finkenstraße an die L 259 nicht abgehen wird, wurde eine Linksabbiegespur von den Fachämtern der Stadt Herzogenrath mit dem Ergebnis geprüft, dass für die Linksabbiegespur umfangreiche Umbaumaßnahmen und Erweiterungsmaßnahmen auf nicht zur Verfügung stehenden Grundstücken durchgeführt werden müssten. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit wird daher die erweiterte Finkenstraße mit einem Wendehammer versehen und auf einen Anschluss an die L 259 verzichtet.

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße

geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

zu 2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Im Übergang zwischen dem ‚alten' Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes ‘Erweiterte Finkenstraße', ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten ‘Generationenwechsel' der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher ‘Generationenwechsel' zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Ebenfalls ist die Lage des Begegnungsbereiches bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Zusammenführung und Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße zu fördern.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

zu 3. Verkehrsengpass Kindergarten

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpass als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes ‘Erweiterung Finkenstraße‘ nicht merkbar verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgut-achten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartenden Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum Sommer 2017 abgeschlossen sein wird.

Bezüglich der Annahme, dass sich die Verkehrssituation seit 2004 verschlechtert habe, wird mitgeteilt, dass sich das allgemeine Verkehrsaufkommen während der letzten 10 Jahre weder im Bereich der Bankerfeldstraße/Haus-Heyden-Straße/Amstelbachstraße/Gracht-straße/Banker Straße noch auf der Roermonder Straße signifikant verändert hat. Teilweise ist im betrachteten Zeitraum sogar ein leichter Rückgang der täglichen Verkehrsbelastungen, insbesondere im Zuge der Roermonder Straße, zu verzeichnen. Zu den maßgebenden Spitzenstunden morgens und abends sind die Verkehrsbelastungen, bis auf die üblichen täglichen Schwankungen, weitestgehend konstant geblieben.

Auch künftig wird mit keinen wesentlichen Änderungen zu rechnen sein. Eher kann mit einer geringfügigen Verkehrsreduzierung nach Fertigstellung des Buitenringes in den Niederlanden gerechnet werden. Die Verkehrssituation kann also als weitestgehend stabil bezeichnet werden.

Die Mitteilung, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer legitimen Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben, wird zur Kenntnis genommen.

23.

, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße

Schreiben vom 31.10.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine

höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung falsch.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Es wird aus der Begründung zum Bebauungsplan vom 31.07.2015 zitiert: *“Herausgestellt soll neben der gestalterischen auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße und des weiteren Siedlungsgebietes. Zu diesem Zweck wurde am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt und Neubürger ausgestaltet werden soll."*
Weder nach Länge noch nach Anzahl Bewohner bzw. der Bebauungsdichte werde eine zentrale Lage gewählt, die den Hauptnutzern kürzere Wege und eine Beaufsichtigung „von zu Hause" ermöglichen würde. Die Anlage von Sozialflächen dieser Art habe in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen in Form einer Sogwirkung auf Vandalismus geführt. Sozialflächen am und auf dem Wilsberg mit zum Teil extremen Zerstörungen (Parkbänke und Tische aus Betonverankerungen gerissen), wiederholte Polizeieinsätze am Spielplatz Haus-Heyden-Straße sowie der Zustand der Sitzgruppe am „Weißen Weg" (verbogene Metallsitze, verschobene Betonfundamente) werden als Beispiele angeführt. Diese Umstände würden zeigen, dass die Konzeption solcher Spiel- und Sozialflächen nur funktionieren könne, wenn ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle stattfinde.
Eine Verortung wie in dem Alternativvorschlag der Anwohner (siehe Anlage 1 Alternativkonzept) beispielhaft aufgeführt, würde diese Kriterien erfüllen. Diese Anordnung ermögliche auch die Wahrung eines Mindestabstands zu den Wohngebäuden.

Die Lage direkt unter dem Schlafzimmer der Unterzeichner erfülle nicht die Anforderung nach Rücksichtnahme aus der Bauleitplanung „**Hinweise** für die Planung von Spielflächen“ vom 31.07.1974.

Ferner würden die neuen Anwohner der Finkenstraße durch die Wahl der Baufläche die Möglichkeit haben, ihre Präferenzen hinsichtlich Sozialflächen umzusetzen. Für Altanwohner bestehe die Möglichkeit nicht.

Es wird vorgetragen, dass die Unterzeichner den Hinweis der Verwaltung, man möge die Sozialflächen doch stark nutzen, um Vandalismus zu verhindern, nebenbei als blanken Zynismus empfinden. Hier solle die Lösung von Problemen, die durch Verwaltungshandeln erst erzeugt werden, auf die Bürger abgewälzt werden.

3. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *“Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen Stellung bezogen worden: *“Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehrfestgehalten werden kann.“*

Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

zu 23. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist.

Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit liegt würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in

die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

zu 2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes ‘Erweiterte Finkenstraße‘, ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten ‘Generationenwechsel‘ der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher ‘Generationenwechsel‘ zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Ebenfalls ist die Lage des Begegnungsbereiches bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Zusammenführung und Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße zu fördern.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar

an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

Die Einwender bringen vor, dass die Lage des Spielplatzes direkt unter dem Schlafzimmer der Unterzeichner die Anforderung nach Rücksichtnahme aus der Bauleitplanung “Hinweise für die Planung von Spielflächen“ vom 31.07.1974 nicht erfüllen.
Im Rahmen der Abwägung wird davon ausgegangen, dass der Runderlass des Innenministers vom 31.7.1974 - V C 2 - 901.11 und hier die Passage unter 4. ‘Lage und Zugänglichkeit der Spielflächen‘ gemeint sind. Hier wird u.a. aufgeführt, dass “ …auf das Ruhebedürfnis der Anwohner nach Möglichkeit durch eine zweckmäßige Lage der Spielflächen und durch eine geeignete Stellung der Baukörper Rücksicht genommen werden soll.“

Es wird dem Eindruck widersprochen, dass der vorgesehene Spielplatz das Rücksichtnahmegebot der vorhandenen Nachbarschaft gegenüber verletze. Kinderspielplätze gehören als wichtige Einrichtungen für Kinder in die unmittelbare Nähe einer Wohnbebauung. Der hiervon ausgehende Kinderlärm wird in der Regel als sozialadäquat und daher als hinnehmbar eingestuft. Auch ist hier kein überdimensionierter Spielplatz geplant, vielmehr handelt es sich um einen für Wohngebiete absolut üblichen Spielplatz mit üblichen Spielgeräten. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass Kinderlärm unter einem besonderen Toleranzgebot der Gesellschaft steht und dass Geräusche spielender Kinder Ausdruck der kindlichen Entwicklung und Entfaltung und daher grundsätzlich zumutbar sind.

<u>zu 3. Verkehrsengpass Kindergarten</u>
Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpasses als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes ‘Erweiterung Finkenstraße‘ nicht weiter verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgutachten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartende Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich hier neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum 01.08.2017 abgeschlossen sein wird.

24.

, 52134 Herzogenrath

Schreiben vom 03.11.2015

Gegen den Bebauungsplan werden Einwendungen vorgebracht.

Verkehrslage Bebauungsplan

Durch die Erweiterung des Wohngebiets werde in erheblicher Weise neuer Ziel- und Quellverkehr auftreten, welcher die Anwohner der Straße „Am Marienanger" sehr stark belasten werde.
Es wird zu bedenken gegeben, dass das Interesse von Anliegern, von einer Zunahme des Anliegerverkehrs und daraus resultierendem Verkehrslärm, welcher aus der Erweiterung eines Wohngebiets resultiert, verschont zu werden, abwägungserheblich sei (BVerwG, NVwZ 1990, 256 ff.). Durch die geplante Erschließung würden die gesunden Wohnverhältnisse sowie die Sicherheit der Wohnbevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) der Anwohner der Straße „Am Marienanger" über die Maßen beeinträchtigt.
Auch die gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation des Büros IGEPA aus Eschweiler, welche Teil der ausliegenden Unterlagen ist, ändere nichts an diesem Befund. Die Einwender schließen sich der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW an, wonach es scheint, dass der Verkehrsknoten L 232 / L 259 nicht auf seine Sicherheit und Leistungsfähigkeit hin geprüft worden ist. Die Knoten L 231 / L 259 seien im Verkehrsgutachten in jedem Fall einzubeziehen.

Insgesamt würden die vorliegenden Unterlagen zum Bebauungsplan nach wie vor keine vertiefte inhaltliche Auseinandersetzung mit den berechtigten Interessen der Anwohner bzgl. des Schutzes vor übermäßigen Immissionsbelastungen erkennen lassen.

Es wird überdies für sehr bemerkenswert gehalten, dass die Stadt Herzogenrath in einer Sitzung des Planungs- und Umweltamtes beschlossen habe, *„alle rechtlichen Mittel bis hin zu einer Normenkontrollklage gegen die Stadt Aachen ausschöpfen zu können, um eine auch für die Stadt Herzogenrath zufriedenstellende verkehrliche Lösung zu finden"* (Drucksachen-Nr: V/2012/111-E05, Sitzung 29.09.2015, ungeändert beschlossen). Gemeint sei hier das nur etwa 1 km weiter gelegene Baugebiet "Richterich Dell". Es scheine, dass die Stadt Herzogenrath hier mit zweierlei Maßen messe. Die Einwender sind der Meinung, dass beide Pläne nicht unabhängig beurteilt werden können und dass die Nachteile vom Bebauungsplan Richterich Dell ebenfalls beim Bebauungsplan Finkenstraße auftreten werden. Die beiden Baugebiete lägen so nah zusammen, dass eine gegenseitige Beeinflussung der jeweiligen Planungen in jedem Fall gegeben sein werde.

Ruhender Verkehr

Auch der durch das Vorhaben ausgelöste ruhende Verkehr sei problematisch: Die Straße "Am Marienanger" habe keine Gehwege und in der Straße stehen kaum öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Fehlende Parkplätze im neuen Wohngebiet würden die Lage "Am Marienanger" weiter anspannen, da damit zu rechnen sei, dass diese einen Teil des ruhenden Verkehrs des neuen Wohngebiets aufnehmen müsste.

Laut Beratung im Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015 gelte: „*Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze mindestens 2 private, unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen“.*
Falls hierzu auch Garagen gezählt würden, dann würde das Problem durch diese Stellungnahme nicht gelöst. Da im B-Plan eher kleiner geschnittene Wohnungen geplant werden, sei zu erwarten, dass die Garagen erfahrungsgemäß eher als Abstellraum benutzt werden und dürften somit nicht als Stellplatz angerechnet werden. Mit der Anzahl der jetzt geplanten Park- und Stellplätze zeigen sich die Einwender deshalb nicht einverstanden.

Verkehrslage der Umgebung

Laut Beratung im Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015 gelte: *„Bezüglich der genannten Gewichtsbegrenzung bis zu 9 Tonnen für die Amstelbachstraße und die Haus-Heyden-Straße wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung mit Straßen.NRW die Vereinbarung getroffen hat, dass es für die wesentliche Bauzeit von Ca. 1,5 Jahren eine Sonderregelung und -erlaubnis geben wird, demnach die Baufahrzeuge das neue Baugebiet über die L 259 anfahren dürfen. Baustellen-Schwerlastverkehre müssen so nicht über die Haus-Heyden-Straße fahren".*

Dies würde bedeuten dass sämtlicher Bauverkehr aus Richtung Aachen/Horbach komme. Die L 259 führe zwar ab der Roermonder Straße in Richtung des Baugebiets, sei durch die Eisenbahn-Unterführung aber nicht für Schwerlastverkehr geeignet. Oder, so wird gefragt, nehme die Stadtverwaltung hier eine Verschlechterung der jetzt schon maroden Bausubstanz der Unterführung zur Steigerung privater Profite in Kauf. Darüber hinaus stelle sich die Frage, ob eine behördliche Aufsicht/Kontrolle des Bauverkehrs gewährleistet sei.

Verkehr aufgrund des Spielplatzes

Es wird vorgebracht, dass im Bebauungsplan ein Spielplatz geplant sei. Es befinde sich jedoch in der Lerchenstraße bereits jetzt schon einen Spielplatz in Nähe der Kita. Es wird gefragt, ob geplant sei, diesen Spielplatz für Bring- und Holverkehre umzubauen? Das würde zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Finkenstraße bedeuten. Hiermit zeigen sich die Einwender nicht einverstanden.

Siedlungscharakter

Laut des Beschlussvorschlags vom 28.08.2014 gelte: „*Der Bebauungsplan legt weder eine Anzahl der Häuser noch Architektur- oder Haustypen fest.“*

Dies würde bedeuten dass auch mehr als die bis jetzt genannten 41 Wohnhäuser möglich sind. Damit zeigen sich die Einwender nicht einverstanden. Eine kleinere Anzahl von Wohnhäusern würde nicht nur in höherem Maße dem Umgebungscharakter entsprechen, sondern dazu auch die Verkehrslage der Finkenstraße entschärfen.

Sparsamer und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden

Es wird vorgetragen, dass laut des Beschlussvorschlags vom 28.08.2014 gelte: *„Die dort zumeist großen Grundstücke, die, bedingt durch die damalige Notwendigkeit der teilweisen Selbstversorgung in den Siedlungen aus der Vorkriegszeit vorherrschen, sind nicht mehr zeitgemäß und würden dem heutigen Ziel des sparenden Umgangs mit Grund und Boden und dem Bedarf nach bezahlbaren Baugrundstücken widersprechen.“*

Ein sparender und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden sei ohne Frage zeitgemäß. So sei in § 1 Abs. 5 S. 2, 3 BauGB geregelt, dass das Orts- und Landschaftsbild erhalten werden soll und dass hierzu die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll (Battis, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 2014, § 1 Rn. 46c).
Im Licht dieses sogar in Gesetzesrang erhobenen Gesichtspunkts sei der ganze Bebauungsplan insgesamt fragwürdig. Es solle wertvolles Ackerland bebaut und teilweise versiegelt werden. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden liege hier nicht vor. Es wird hierzu auf den Vorrang der Innenentwicklung verwiesen. Hierbei sei insbesondere zu berücksichtigen, dass auf Herzogenrather Stadtgebiet zahlreiche freie Potentialflächen irn Innenbereich vorhanden seien, welche ohne weiteres einer Wohnbebauung zugeführt werden können. Es wird hierzu beispielhaft auf mehrere unbebaute Grundstücke zwischen der Amstelbachstraße und dem Germersweg, das EBV-Gelände zwischen Roermonder Straße und Bahnstraße sowie verschiedene Grundstücke zwischen Wilsbergerstraße und Mevenheide beziehungsweise bis zur Gemeindegrenze verwiesen.

Dies werde besonders deutlich durch einen Blick in die Nachbarschaft: Die Stadt Aachen habe in den Ausschusssitzungen angedeutet, dass auf ihrem Stadtgebiet noch ein 5%-iges Innenerschließungspotential bestehe. Es wird davon ausgegangen, dass dies auch in Herzogenrath der Fall ist, u.U. bestehe hier sogar ein höherer Anteil an Potenzialflächen. Vergleiche man die Aachener Zahlen prozentual mit Herzogenrath (bezogen auf Einwohner zahl) könnte in Herzogenrath noch ein Potential von etwa 1.300 Wohneinheiten vorhanden sein. Werden die (privaten) Leerstände dazu gerechnet, dann bestehe berechtigter Zweifel an der Notwendigkeit des Bebauungsplans (§ 1 Abs. 3 BauGB). Bezeichnenderweise würden sich hierzu keinerlei Ausführungen in den im Rahmen der Offenlage ausgelegten Unterlagen finden. Insbesondere habe die Stadt Herzogenrath keine Untersuchungen dahingehend angestellt, ob tatsächlich ein ausreichender Bedarf für die Neuausweisung von Wohnbauflächen bestehe, etwa durch die Erfassung und Bewertung von Baulücken. Eine solche Untersuchung wäre aber erforderlich, um das Vorliegen eines Abwägungsfehlers zu vermeiden (siehe OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 23.01.2013, Juris Rn. 31).

Hinzuweisen sei insbesondere darauf, dass der Bebauungsplan mit der Notwendigkeit zur Schaffung von Wohnraum für die zu erwartenden neuen Mitarbeiter des Campus Aachen begründet werde. In Aachen selbst sei jedoch nach Auskunft der Stadt Aachen noch genug Potential vorhanden, zudem gebe es (wie ausgeführt) in der Region viele (private) Leerstände.
Es fehle offenbar an einer regionalen Abstimmung der Entwicklungsprojekte. Es wird hierzu auch auf das Schreiben der Stadt Kerkrade vom 3.September 2015 verwiesen, in welchem diese rüge, dass der Bebauungsplan einen massiven Eingriff im Naherholungsgebiet Pferdelandpark darstelle. Dazu müssten Bebauungspläne zusammenhängend im größeren Rahmen gemeinsam mit den betroffenen Träger öffentlicher Belange, u.a. der Stadt Aachen. beurteilt werden.
Eine regionale Abstimmung würde weiteres Bebauen von wertvollen Acker- und Grünlandflächen verhindern. Die Einwender fordern die Stadt Herzogenrath auf, insoweit eine grenzüberschreitende Abstimmung (vgl. § 4a Abs. 5 BauGB) herbeizuführen.

Somit entstehe der Verdacht, dass der Bebauungsplan vor allem zum Nutzen der Investoren weitergeführt werde. Dazu wird auf folgenden Text im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 verwiesen: *„auf die in sich abgeschlossenen Hausgruppen, die von der Amstelbachstraße her erschlossen werden sollen, gänzlich zu verzichten, kann nicht umgesetzt werden, da sich dann die gesamte Entwicklung des Wohngebietes als nicht mehr wirtschaftlich darstellen würde."*
Es wird die Frage formuliert, ob hier die Wirtschaftlichkeit wichtiger gewertet werde als die Interessen der Anwohner. Der breite Widerstand der Anwohner des neuen Plangebiets zeige doch, dass hier der zumindest der Verdacht bestehe, dass Partikularinteressen über das Wohl der Allgemeinheit gestellt werden.

<u>Alternative zum Bebauungsplan</u>

Aufgrund des Planungsleitsatzes des sparsamen und nachhaltigen Umgangs mit Grund und Boden sei es wichtig, Neubaugebieten in direkter Nähe zu Grüngebieten unter Einbeziehung von Experten, in erster Linie also Landschaftsarchitekten, zu planen. Daher hätten die Einwender einen alternativen Entwurf durch den renommierten niederländischen Landschaftsarchitekten Lubbers erstellen lassen.

Diese seien zwar beachtet aber anscheinend nur oberflächig gewürdigt worden. Weder die Einwender noch der Entwurfsverfasser seien zur Erläuterung der Pläne gebeten worden. Die Alternative werde dementsprechend relativ pauschal abgewertet. Hiermit zeigen sich die Einwender nicht einverstanden. und fordern der Stadt Herzogenrath auf, in einem Dialog den Alternativvorschlag zu besprechen und sich inhaltlich hiermit auseinander zu setzen. Nach deren Dafürhalten liege bei Nichtbeachtung des alternativen Vorschlags ein Abwägungsfehler vor.

Im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 heiße es lediglich: „Die vorgeschlagenen Entwürfe würden jedoch auch aus städtebaulichen Gründen nicht als Grundlage für den Bebauungsplan übernommen werden, da die einzelnen Hausgruppen mit den dazwischen vorgesehenen sehr großen Freiräumen eine Zersiedlung bewirken würden, die untypisch für die dort vorhandenen Siedlungsstrukturen ist."

Dies stimme so nicht. Das Feld liege am Rand von Herzogenrath-Bank. In direkter Nähe befänden sich z.B. die Siedlungen Forsterheide und Uersfeld. Dazu sei auch das Stadtteil Horbach (Aachen) am Rand und ähnlich wie dem Vorschlag der Einwender mit größeren Freiräumen ausgestattet.

Im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 heiße es weiter: „kann nicht umgesetzt werden, da sich dann die gesamte Entwicklung des Wohngebietes als nicht mehr wirtschaftlich darstellen würde." Auch hier stelle sich wieder die Frage, ob hier Wirtschaftlichkeit höher gewichtet werde als die städtebauliche Qualität.

Im Beschlussvorschlags vom 28.08.2014 heiße es weiter: „Die für Anliegerstraßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion in dörflichen Gebieten angegebene Einsatzgrenze." Zum Thema Verkehr werde also das Gebiet mit einem Dorfgebiet verglichen. Einem dörflichen Charakter entspreche aber gerade eine gewisse Zersiedelung und aufgelockerte Bebauung. Die vorgeschlagene Alternative wäre in dieser Hinsicht näher zu bewerten.

Schließlich werde im Beschlussvorschlag vom 28.08.2014 behauptet: „Der Ortsrand zum freien Feld verschiebt sich von der Straße Am Marienanger zur geplanten Straße. Die Sichtbeziehungen werden sich somit, genauso wie heute Am Marienanger, bei den geplanten freistehenden Einfamilienhäusern ergeben können."

Es wird vorgetragen, dass dies für die neuen Wohneinheiten zutreffen mag. Fakt sei aber, dass die jetzigen Sichtbeziehungen durch die neue Bebauung zerschnitten würden. Somit würden die jetzigen Anwohner ihre Sichtbeziehung verlieren. Im Bebauungsplan werde in keinerlei Weise hierzu eine Verbesserung, ein Entgegenkommen oder eine Kompensation angeboten. Auch hier stelle sich die Frage, ob der Wunsch einzelner an der Schaffung von Baurecht wichtiger gewertet werde als die Interessen der seit langer Zeit in der Stadt Herzogenrath lebenden Anwohner.

Abstand zur bestehenden Bebauung

Es wird vorgetragen, dass im Bereich der Häuser Am Marienanger 1,2,3 und 3a die neuen Wohnhäuser - auch nach der Nachbesserung in diesem Bereich - sehr nah an den vorhandenen Häusern liegen. In Bezug auf die zerstörten Sichtbeziehungen (siehe oben) sowie insbesondere im Hinblick auf die Erhaltung eines angemessenen Sozialabstands und zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse wäre mehr Abstand dringend angezeigt. In der Begründung des Bebauungsplans II/58 werde unter Ziff. 2.6 ein Abstand von 8,00 m zur rückwärtigen Nachbargrenze für die Gebiete WA 3 und WA 5 festgesetzt. Dieser Abstand von 8,00 m müsse auch gegenüber den seitlichen Nachbargrenzen bei schon vorhandener Bebauung gelten, um so ausreichende Abstände sicherzustellen und dem von der Stadt Herzogenrath verfolgten Ziel einer aufgelockerten Siedlungsstruktur und einer Verhinderung einer zu großen Dichte der Bebauung (vgl. Ziff. 2.6 der Begründung zum Bebauungsplan) nahe zu kommen. Hierdurch würden letztlich alle Anwohner von der gesteigerten Wohnqualität profitieren.

zu 24. Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die dieser Stellungnahme beigefügte Unterschriftenliste eine Kopie der Liste ist, die die "Anwohner Initiative Am Marienanger" ihrer im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingereichten Stellungnahme vom 26.06.2015 beigefügt hatte. Aus dieser Liste ist heute nicht erkennbar, ob alle Unterschreiber tatsächlich mit dem Inhalt einverstanden sind, der in dieser zweiten Stellungnahme vorgebracht wird.

Die Inhalte der Anregungen, Hinweise und Bedenken werden trotzdem abgewogen und wie folgt beantwortet.

zu: Verkehrslage Bebauungsplan

Verbunden mit der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes wurde auch die verkehrsgutachterliche Stellungnahme vom Büro IGEPA aktualisiert (Stand Juli 2015). Künftig werden hiernach der Knoten L 231 / L 259 mit täglich rd. 25-30 Kfz-Fahrten und der Knoten L 232 / L 259 mit täglich rd. 90 Kfz-Fahrten zusätzlich belastet. Während der maßgebenden morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden bedeuten dies am Knoten L231/L259 zusätzlich rd. 3-4 Kfz-Fahrten und am Knoten L232/L259 zusätzlich rd. 9-11 Kfz-Fahrten. Diese zusätzlichen Prognoseverkehre werden zu keinen spürbaren Leistungsfähigkeitsänderungen führen. Die Änderungen der Verkehrsmengen in dieser Größenordnung ergeben sich bereits im Rahmen der üblichen täglichen Schwankungen. Eine gesonderte Leistungsfähigkeitsprüfung ist von daher entbehrlich.

Die Planungen der Wohngebiete 'Richtericher Dell' auf Aachener und 'Erweiterung Finkenstraße' auf Herzogenrather Stadtgebiet sind in keinster Weise auch nur annähernd zu vergleichen. Bei der 'Erweiterung Finkenstraße' sind ca. 45 Wohneinheiten (rd. 135 Einwohner) mit einem täglichen Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 300 Kfz-Fahrten geplant. 'Richtericher Dell' hingegen sieht in seiner Planung ca. 800 Wohneinheiten (rd. 2.600 Einwohner) mit einem täglichen Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 4.700 Kfz-Fahrten vor. Darüber hinaus ist auch eine Ortsumgehung (L 231 n) geplant, die bei ihrer beabsichtigten Linienführung noch weitere Verkehre von Richterich bündeln wird. Hier ist es absolut verständlich, dass seitens der Stadt Herzogenrath ein verstärktes Augenmerk auf die

Planung Richtericher Dell liegt, um mögliche negative Auswirkungen auf das Herzogenrather Straßennetz (insbesondere von Kohlscheid-Bank) zu vermeiden. Aus den vorgenannten Gegebenheiten sind die beiden Planungen durchaus gesondert zu betrachten und zu beurteilen.

zu: Ruhender Verkehr

Die Straße Am Marienanger besitzt keinerlei fußläufige Verbindungen zur geplanten Erweiterung Finkenstraße. Mögliche Parkvorgänge, ausgelöst durch Anlieger oder Besucher der Finkenstraße, sind somit unwahrscheinlich bzw. nicht zu erwarten. Die aktuelle Planung sieht darüber hinaus eine ausreichende Anzahl von öffentlichen Parkplätzen in den neuen Erschließungsstraßen vor. Des Weiteren müssen pro Wohneinheit 2 unabhängig anfahrbare Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden. Sollte die Garage zweckentfremdet genutzt werden, besteht immer noch die 2. Parkmöglichkeit vor der Garage.

zu: Verkehrslage der Umgebung

Für den Zeitraum der Bauphase der Erweiterung Finkenstraße ist eine sogenannte Vereinbarung mit Straßen.NRW vorgesehen, um die Lieferverkehre (> 9,0 t) über die klassifizierte Landesstraße zu führen. Hierbei ist der sogenannte „Banker Tunnel“ ausgenommen und es wird keine Sonderregelung geben.

zu: Verkehr aufgrund des Spielplatzes

Die städtebauliche Planung sieht im Erweiterungsgebiet der Finkenstraße einen neuen Spielplatz vor. Aus verkehrlicher Sicht hat dies auf den Spielplatz in der Lerchenstraße keinerlei Auswirkungen. Dieser wird auch zukünftig ausschließlich als Spielplatz und nicht als Vorfahrt für Bringer und Holer des Kindergartens genutzt werden.

zu: Siedlungscharakter

Über die Anzahl der Häuser und über die Verkehrslage der Finkenstraße hat der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 beraten und unter Nr. 33 der Abwägungsvorlage einen Beschluss gefasst. Die Unterlagen der öffentlichen Auslegung beruhen auf diesem Beschluss.
Im Bebauungsplan wird nicht die Anzahl der Wohnhäuser festgesetzt. Das so genannte Baufenster im Bebauungsplan setzt lediglich fest, in welchem Bereich die Wohnhäuser gebaut werden dürfen. Eine überschaubare Schwankung der Anzahl der Wohnhäuser nach oben oder aber auch nach unten bleibt möglich. Zusätzlich werden das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Flächen und somit die maximal mögliche Dichte der Bebauung geregelt.

zu: Sparsamer und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden

Ein sparsamer und nachhaltiger Umgang mit Grund und Boden ist ohne Frage zeitgemäß. Vor diesem Hintergrund ist die Stadt Herzogenrath bemüht, die zur Verfügung stehenden Potenziale im Innenbereich der Siedlungsgebiete zu entwickeln. Hierzu hat die Verwaltung bereits begonnen, ein Flächen- bzw. Baulückenkataster zu erstellen, das die Baulücken und Potenzialflächen erfasst und mittelfristig Bauinteressenten erste Informationen, etwa dem bestehenden Planungsrecht für diese Flächen, aufzeigen wird. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich alle derzeit in Frage kommenden Potenzialflächen im Privatbesitz befinden und die Stadt daher keinen Zugriff auf diese Flächen hat.

Um das städtebauliche Ziel der Stadt Herzogenrath, die Realisierung neuer Wohnbauflächen, umzusetzen, werden zunächst die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächenreserven - wie auch die hier am Ortsrand von Kohlscheid-Bank - einer Bebauung zugeführt. Die enorme Nachfrage nach vergleichbaren Parzellen ist unumstritten. Die zügige Vermarktung und Bebauung der zuletzt realisierten Baugebiete in Herzogenrath und die weiterhin enorme Nachfrage nach Bauparzellen im Baugebiet Kämpchenstraße, die um ein Vielfaches die zur Disposition stehenden Parzellen übersteigt, ist ein deutlicher Beleg dafür. Auch für das geplante Gebiet ‘Erweiterung Finkenstraße‘ gibt es bereits in der derzeitigen Planungsphase eine starke Nachfrage bei der Stadt Herzogenrath und beim Erschließungsträger.

Alle Umweltbelage, zu denen auch das Gut ‚Boden' gehört, werden im Rahmen der Umweltprüfung bewertet und entsprechend gewürdigt.

Die Nachbargemeinden wurden im Rahmen als Träger öffentlicher Belange am Bauleitverfahren zum Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße" beteiligt. Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken werden in das Verfahren einfließen und abgewogen.

zu: Alternative zum Bebauungsplan

In der Stellungnahme wird mehrfach auf die Sitzung des Umwelt- und Planungsausschuss am 28.08.2014 verwiesen. An diesem Tag hat der Umwelt- und Planungsausschuss nicht über die eingegangenen Stellungnahme der 'Initiative Anwohner Am Marienanger' beraten. Vermutlich ist die Sitzung des Umwelt- und Planungsausschuss am 29.09.2015 gemeint.

Die von der 'Initiative Anwohner Am Marienanger' eingereichten Alternativvorschläge hat die Verwaltung dem Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2105 unter Nr. 32 vorgelegt. Der Ausschuss hat hierüber beraten und die Abwägung getroffen, dass aus städtebaulichen Gründen die Alternativvorschläge nicht als Grundlage für den Bebauungsplan übernommen werden.
Der persönliche Wunsch der jetzigen Anwohner der Straße 'Am Marienanger', dass die heutigen Sichtbeziehungen auf die westlich liegende freie Landschaft auch nach Errichtung der Neubebauung zukünftig erhalten bleibt, ist nachvollziehbar. Nach oben genannter Abwägung wird dieser Wunsch jedoch dem öffentlichen Interesse nach Schaffung neuer Flächen für Wohnraum untergeordnet.

zu: Abstand zur bestehenden Bebauung

Die Landesbauordnung NRW regelt in § 6 'Abstandsflächen' den Mindestabstand zu Nachbargrenzen unter anderem mit dem Ziel der Schaffung eines angemessenen Sozialabstandes und zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse. Ein Mindestabstand von 3.0 ist nach Ansicht des Gesetzgebers ausreichend. Der im Bebauungsplan festgesetzte seitliche Mindestabstand von mind. 5.0 m zu den Grenzen der Häuser am Marienanger überschreitet dieses vom Gesetzgeber als ausreichend angegebene Maß.

25.

, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße
Schreiben vom 10.11.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

2- Sackgassen- Lösung

Es wird vorgetragen, dass im Rahmen der Bürgerbeteiligung die Anwohner der Finkenstraße eine 2-Sackgassen-Lösung vorgeschlagen haben, durch welche die vorgesehene Bebauung in zwei unabhängige Sackgassen geteilt würde.
Der 2-Sackgassen-Vorschlag würde zu einer erheblichen Verringerung der Verkehrsbelastung für beide Teile führen, was die Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße steigern würde. Zudem würde diese Lösung die Sicherheit der Bewohner optimieren, da Sackgassenlösungen die Kriminalität zu einem hohen Anteil verringern würde.
Der 2-Sackgassen-Vorschlag sei am 29.09.2015 anlässlich der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses von allen Parteien als ansprechende Alternative bewertet worden.

Spielfläche

In dem beabsichtigten Bebauungsplan sei eine Spielfläche an der Grenze des Plangebietes vorgesehen. Die Lage der Spielfläche sei falsch gewählt.
Die Spielfläche müsse zentral in das neue Wohngebiet platziert werden, damit erhebliche Nachteile und Beeinträchtigungen von vorne herein vermieden werden können.
Im neuen Wohngebiet würden sich erfahrungsgemäß zu einem großen Teil Familien mit kleinen Kindern ansiedeln. Spielflächen würden in unmittelbarer Nähe gebraucht und dann

auch erst genutzt werden. Nur wenn eine Spielfläche in direkter Nähe vorhanden sei, würden die in Frage kommenden Nutzer diese auch tatsächlich in Anspruch nehmen.
Die tatsächlichen Nutzer der geplanten Spielfläche würden sich aus Anwohnern des neuen Wohngebietes rekrutieren und nicht aus den Altanwohnern der bisherigen Finkenstraße. Bei den „Altbewohnern“ der bisherigen Finkenstraße seien gegen Null tendierende Zahlen von Kleinkindern, die eine Spielfläche nutzen dürfen.
Eine Spielfläche, die nicht unmittelbar an die Nutzer angebunden sei, werde nicht frequentiert, da die spielenden Kinder nicht aus Nähe des Wohnumfeldes beaufsichtigt werden können. Selbst ein Weg von wenigen 100 Metern werde nicht in Kauf genommen. Dies ließe sich leicht anhand des Beispiels der neu errichteten Häuser an der Bankerfeldstraße demonstrieren. Bei allen dieser Hauser, wo kleine Kinder ansässig seien, seien Spielflächen im Garten gebaut worden.
Der nahe Spielplatz an der Lerchenstraße, weniger als 100 Meter entfernt, werde nicht in Anspruch genommen, da eine Beaufsichtigung der Kinder aus dem Wohnumfeld heraus nicht möglich sei.

Ein zentral im geplanten Wohngebiet gelegener Spielplatz würde wegen des direkt umliegenden Nutzerklientels in die Sozialkontrolle der Nutzer fallen. Eine Spielfläche müsse einer Sozialkontrolle unterliegen, damit dort kein Vandalismus, keine „Vermüllung“, keine Kriminalität und keine Vernachlässigung der Spielstätte eintreten können.
Diese Sozialkontrolle würden nicht die ,,Altbewohner" der Finkenstraße ausüben, die selber nicht Nutzer sein würden. Diese Sozialkontrolle könne nur durch die „Neubewohner“ der Finkenstraße erfolgen, da sie ein Interesse hätten und deshalb die Sozialkontrolle ausüben würden.
Auch perspektivisch gesehen werde sich diese Konstellation nicht verändern. Die „Altbewohner" der Finkenstraße seien in einem Altersgefüge, welches in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu keiner maßgeblichen Veränderung führen werde. Zudem seien Prognosen in diesem Bereich rein hypothetisch und damit unseriös.

In der Bürgeranhörung zur Erweiterung der Finkenstraße wurde seitens der Stadt Herzogenrath dargelegt, dass die Spielfläche auf Anregung des Jugendamtes in dieser Dimension errichtet werden solle. Hierbei sei der Spielplatz an der Lerchenstraße mit einbezogen worden.
Wenn dies tatsächlich so betrachtet worden sei, könne die geplante Spielfläche nur im Zentrum des neuen Wohngebietes errichtet werden, unter Beachtung des bereits bestehenden Spielplatzes an der Lerchenstraße würde die neue Spielfläche nur im Zentrum des geplanten Wohngebietes zu einer paritätischen Verteilung auf die Anwohnerzahlen führen.
Nach Auskunft der Stadt Herzogenrath sei seitens des Jugendamtes keine Empfehlung auf den Standort der geplanten Spielfläche gegeben worden, sondern dies sei offen geblieben.

Die Annahme „Spielfläche ja, aber nicht vor meiner Haustür“ sei im Fall der Einwenderin viel zu kurz gegriffen. Sie sei Mutter zweier Söhne im jugendlichen Alter. Sie habe mit ihren Kindern Spielplätze aufgesucht, habe dies aber immer als Belastung empfunden, da sie ihr Wohnumfeld verlassen musste, um einen Spielplatz aufzusuchen. Da dies unverhältnismäßig viel Zeit in Anspruch genommen habe, hätten sie gemeinsam in der Nachbarschaft die Kinder auf ihren Grundstücken spielen lassen, wo sie aufgrund der durch sie in Wohnnähe direkt hätten beaufsichtigt werden können. Der Spielplatz sei von ihnen nicht mehr aufgesucht worden.
Ihre Erfahrung zeige auf, dass dies genauso in einem neu geplanten Wohngebiet umgesetzt werde. Auch die bereits erwähnte Erfahrung zum Wohngebiet Bankerfeldstraße stütze diese Erklärung.
Wenn die Stadt Herzogenrath einen Spielplatz haben wolle, der von Müttern und Kindern angenommen werde, dann gehöre er direkt zu den Nutzern und nicht entfernt von diesen. Er dürfe auch nicht nur wenig entfernt sein, weil das den Umstand nicht verändere.
Wenn die Stadt Herzogenrath eine Spielfläche errichte, die nicht angenommen werde und nicht der Sozialkontrolle unterliege, dann werde diese Spielfläche Vernachlässigung, Vandalismus, „Vermüllung" und Kriminalität anziehen. Hierfür gebe es unzählige Beispiele bereits bestehender Spielplätze, die genau diesen Weg gegangen seien.

Deshalb trägt die Einwenderin ihre ganz persönliche Feststellung mit dem Satz vor: „Spielplatz ja. Aber dann bitte da, wo er tatsächlich sinnvoll hingehöre".

Es wird darum gebeten, die von ihr eingebrachten Gründe in Erwägung zu ziehen und die Entscheidung zu überdenken.

zu 25. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu: 2-Sackgassen- Lösung

Es ist richtig, dass der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 die 2-Sackgassen-Lösung als eine wünschenswerte Alternative diskutiert hat. Allerdings hat er diese Lösung in Zusammenhang mit dem Verzicht der Linksabbiegespur auf der Amstelbachstraße durch Straßen.NRW gesetzt und diesen Zusammenhang auch in seinem Beschluss widergespiegelt.

In seiner Stellungnahme vom 05.10.2015 (siehe Nr. 2 dieser Abwägung) hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur auf der L 259 ausführlich dargelegt. Somit ist die angeregte - und vom gesamten Umwelt- und Planungsausschuss durchaus gewünschte - 2-Sackgassen-Lösung städtebaulich nicht umsetzbar

In diesem Zusammenhang wird auch auf die unter Nr. 32 vom Umwelt- und Planungsausschuss in der v.g. Sitzung umfänglich durchgeführte Abwägung der Stellungnahme der ‘Anwohner Initiative Am Marienanger‘ verwiesen. Inhaltlich ist auch heute keine andere Abwägung möglich.

zu: Spielfläche

Im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Im Übergang zwischen dem ‚alten‘ Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die erforderliche Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes ‘Erweiterte Finkenstraße‘, ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten ‘Generationenwechsel‘ der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher ‘Generationenwechsel‘ zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

Die Aussage, dass der Weg mit den Kindern zum Spielplatz als Belastung gesehen wird, weil das Wohnumfeld verlassen werden musste und dies unverhältnismäßig viel Zeit in Anspruch genommen hatte, wird zur Kenntnis genommen.
Die private Gartennutzung - vor allem bei Einfamilienhäusern - für das Kinderspiel wird nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung zu öffentlichen Spielplätzen gesehen, da diese andere soziale Bedürfnisse zu bedienen haben.

26.

, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße

Schreiben vom 12.11.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs). In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Es wird aus der Begründung zum Bebauungsplan vom 31.07.2015 zitiert: *“Herausgestellt soll neben der gestalterischen auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße und des weiteren Siedlungsgebietes. Zu diesem Zweck wurde am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt und Neubürger ausgestaltet werden soll."*
Weder nach Länge noch nach Anzahl Bewohner bzw. der Bebauungsdichte werde eine zentrale Lage gewählt, die den Hauptnutzern kürzere Wege und eine Beaufsichtigung „von zu Hause" ermöglichen würde. Die Anlage von Sozialflächen dieser Art habe in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen in Form einer Sogwirkung auf Vandalismus geführt. Sozialflächen am und auf dem Wilsberg mit zum Teil extremen Zerstörungen (Parkbänke und Tische aus Betonverankerungen gerissen), wiederholte Polizeieinsätze am Spielplatz Haus-Heyden-Straße sowie der Zustand der Sitzgruppe am „Weißen Weg" (verbogene Metallsitze, verschobene Betonfundamente) werden als Beispiele angeführt. Diese Umstände würden zeigen, dass die Konzeption solcher Spiel- und Sozialflächen nur funktionieren könne, wenn ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle stattfinde.
Eine Verortung wie in dem Alternativvorschlag der Anwohner (siehe Anlage 1 Alternativkonzept) beispielhaft aufgeführt, würde diese Kriterien erfüllen. Diese Anordnung ermögliche auch die Wahrung eines Mindestabstands zu den Wohngebäuden.
Ferner würden die neuen Anwohner der Finkenstraße durch die Wahl der Baufläche die Möglichkeit haben, ihre Präferenzen hinsichtlich Sozialflächen umzusetzen. Für Altanwohner bestehe die Möglichkeit nicht.

3. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *“Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen Stellung bezogen worden: *“Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehrfestgehalten werden kann.“*
Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

Abschließend möchten die Einwender auf einen Einwand eingehen, der in den Antworten der Verwaltung immer wieder durchklinge: Die Anwohner hätten ja immer gewusst, dass eine Erweiterung des Baugebiets anstehe. Die Grundlagen für den ablehnenden Beschluss des Umwelt- und Planungsauschusses aus 2004 würden immer noch gelten. Die Verkehrssituation habe sich seit damals eher verschlechtert. Was in Durchschnittswerten ausgedrückt (Verkehrsgutachten) eher harmlos aussehe, stelle sich zu Stoßzeiten anders dar (z.B. Anschlüsse an Roermonder Straße).
Es wird vorgetragen, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer legitimen Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben. Wenn darin von der Verwaltung ein Problem gesehen werde, sei das ein eher problematisches Staatsverständnis.

zu 26. Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die in der Stellungnahme benannten 3 Anlagen dem Schreiben nicht beigefügt waren.

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden.
Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am

Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der "2-Sackgassen-Lösung" müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

zu 2. Lage von Sozial- und Spielflächen

Im Übergang zwischen dem ‚alten' Wohngebiet an der Finkenstraße und der Erweiterung dieses Wohngebietes ist ein Begegnungsbereich geplant, in dem ein Spielplatz und eine kleine Fläche, die als kommunikativer Treffpunkt genutzt werden kann, vorgesehen sind.

Die Größe der Spielfläche ergibt sich aus der Bedarfsermittlung der Jugendhilfeplanung und dient nicht nur der Bedarfsdeckung für die Kinder der neuen Bewohner an der Finkenstraße, sondern wird auch das Spielflächendefizit, das in der umliegenden Bebauung trotz des Spielplatzes an der Lerchenstraße besteht, abdecken. Daher ist die nun vorgesehene süd-östliche Lage genau richtig gewählt. Der Spielplatz befindet sich zwar am Rand des Neubaugebietes 'Erweiterte Finkenstraße', ist aber trotzdem für Kinder der umliegenden Straßen (Haus-Heyden-Straße, Banker-Feld Straße, Lerchenstraße, Am Marienanger) fußläufig gut zu erreichen. Die Lage des neuen Spielplatzes bezieht sich nicht auf die Mitte des neuen Wohngebietes an der verlängerten Finkenstraße, sondern auf den vor genannten Spielflächen-Defizitbereich im weiter gefassten Wohnumfeld.
Es wird darauf verwiesen, dass die Planung eines Spielplatzes nicht nur für die Nutzung der in Kürze hier einziehenden Familien gedacht ist, sondern vorausschauend auch jeweilige Familien nach einem sogenannten 'Generationenwechsel' der Straßen im Umfeld berücksichtigt. Ein solcher 'Generationenwechsel' zeigt sich etwa in der benachbarten Straße Am Marienanger, in der sich zurzeit die Anzahl der hier wohnenden Kleinkinder wieder mehr und mehr erhöht.

Die öffentlichen Spielplätze in der Stadt Herzogenrath sind ein Angebot für Kinder vom Krabbelalter bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres. Die Nutzungszeiten enden am Abend um 20.00 Uhr, bzw. nach Einbruch der Dunkelheit.

Die Planung und Möblierung des Spielplatzes erfolgt unter Berücksichtigung der Altersverteilung der im Umfeld lebenden Kinder. Vor dem Ausbau findet jeweils eine Beteiligungswerkstatt statt, zu der die im Umfeld lebenden Kinder und Eltern eingeladen werden.

Ebenfalls ist die Lage des Begegnungsbereiches bewusst an dieser Stelle gewählt, um die Zusammenführung und Integration des Neubaugebietes in das bestehende Wohngebiet an der Finkenstraße zu fördern.

Die angeführten Beispiele für Vandalismus auf Sozial- und Kinderspielflächen unterliegen keiner Sozialkontrolle oder nur einer geringen, da sie nicht direkt an Wohnstraßen oder gar

außerhalb von Wohngebieten liegen. Im Fall des geplanten Neubaugebietes wird die Sorge der fehlenden Sozialkontrolle gerade deswegen nicht geteilt, weil die Spielfläche unmittelbar an die Wohnstraße angrenzt und in die Bebauung eingebettet wird. Dabei ist nicht ausschlaggebend, dass nur Familien mit Kindern, die diesen Spielplatz auch nutzen, in dessen unmittelbaren Umfeld wohnen. So können durchaus auch Erwachsene, die an den Spielplatz angrenzend wohnen und keine Kinder im Spielplatzalter (mehr) haben, über diesen auf verschiedenste Weise eine soziale Kontrolle ausüben.

Spielplätze werden in der Stadt Herzogenrath immer so geplant, dass sie angenommen, also von Kindern und ihren Eltern intensiv genutzt werden. Soziale Kontrolle lässt sich zusätzlich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einsehbarkeit des Spielplatzes) erhöhen. Nur in Einzelfällen kommt es zu Vandalismusproblemen oder zur missbräuchlichen Nutzung von Spielplätzen. In solchen Fällen kann mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen oder durch eine pädagogische Intervention des Teams "Mobile Jugendarbeit" gegengesteuert werden.
Auf den öffentlichen Spielplätzen, die in Neubaugebieten errichtet worden sind, kommen solche Vorkommnisse äußerst selten vor.

zu 3. Verkehrsengpass Kindergarten

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpass als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes ‘Erweiterung Finkenstraße‘ nicht merkbar verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgut-achten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartenden Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum 01.08.2017 abgeschlossen sein wird.

Bezüglich der Annahme, dass sich die Verkehrssituation sei 2004 verschlechtert habe, wird mitgeteilt, dass sich das allgemeine Verkehrsaufkommen während der letzten 10 Jahre weder im Bereich der Bankerfeldstraße/Haus-Heyden-Straße/Amstelbachstraße/Gracht-straße/Banker Straße noch auf der Roermonder Straße signifikant verändert hat. Teilweise ist im betrachteten Zeitraum sogar ein leichter Rückgang der täglichen Verkehrsbelastungen, insbesondere im Zuge der Roermonder Straße, zu verzeichnen. Zu den maßgebenden Spitzenstunden morgens und abends sind die Verkehrsbelastungen, bis auf die üblichen täglichen Schwankungen, weitestgehend konstant geblieben.

27.

, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße

Schreiben vom 08.11.2015

Gegen den Bebauungsplan in seiner jetzigen Form wird Widerspruch eingelegt.

Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und
- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.
Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

zu 27. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu: Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter

Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit liegt würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe

Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.
Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

28.

, 52134 Herzogenrath, Finkenstraße

Schreiben vom 09.11.2015

Gegen den Bebauungsplan wird Widerspruch eingelegt.

1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird vorgetragen, dass es in der Beschlussdokumentation der Sondersitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 heißt *“Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die Abwägung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und die öffentliche Auslegung gern. § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB unter dem Vorbehalt, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW endgültig die Anbindung an die L 259 untersagt.“*

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung die Anwohner der Finkenstraße zweimal Stellung bezogen haben:

- In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 15.12.2014 (Anlage 1) und

- den Einwendungen gegen die beabsichtigte Festsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11/58 ,,Erweiterung Finkenstraße" durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vom 25.06.2015 (Anlage 2).

In beiden Eingaben seien Vorschläge von den Anwohnern gemacht worden, die vorgesehene Bebauung durch eine 2- Sackgassen-Lösung zu unterteilen. Darin werde eine höhere Wohnqualität für die neuen und alten Bewohner der Finkenstraße gesehen. Die verringerte Verkehrsbelastung würde Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten und soziale Gemeinschaften fördern und zu einer besseren Prävention im Hinblick auf Einbruchs- und andere Delikte führen.

Dieser 2-Sackgassen-Vorschlag sei in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.09.2015 als interessante Alternative bezeichnet worden. Alle Parteien hätten sich positiv dazu geäußert und es bedauert, dass der Vorschlag offenbar aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen.NRW, der im Falle der Anbindung an die Amstelbachstraße (L 259) eine Linksabbiegespur mit entsprechenden Mehrkosten fordert, nicht umsetzbar sei.

Die nicht ablehnende, sondern zusätzliche Maßnahmen einfordernde Stellungnahme von Straßen.NRW sei inhaltlich und bezogen auf die rechtliche Begründung unzutreffend.

Begründung:

Es wird folgende Rechtsnorm zitiert: VwV StVO zu § 8 Vorfahrt, zu Absatz 1, III.
“Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind umso dringlicher, je schneller die Straße befahren wird."

Es wird vorgetragen, dass das geplante Bebauungsgebiet innerhalb der Stadtgrenzen von Herzogenrath liege und der anzulegende Anschluss an die L 259 hinter dem Ortseingangsschild. Der Anschluss befände sich folglich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h bei guter Einsicht (Anlage 3, Fotos der Umgebung/Lage des Ortseingangs).

In den Erläuterungen von Straßen.NRW vom 05.10.2015 heiße es: *“Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche tragen außerhalb bebauter Gebiete maßgeblich zur Verkehrssicherheit bei, da Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und durchfahrende Fahrzeuge an wartenden Abbiegern ungehindert vorbeifahren können."*

Spätestens durch die geplante Baumaßnahme könne von einer Verortung der Einmündung außerhalb bebauter Gebiete keine Rede mehr sein.

Die Entscheidung sei aus o.g. Gründen ohne einschlägige Rechtsgrundlage erfolgt.

Auch die wiederholte Forderung nach durchgehenden Lärmschutzmaßnahmen zeuge nicht von einer realistischen Einschätzung der Sachlage. Es handele sich um eine Landesstraße, die durch deutlich weniger Verkehr belastet sei als vergleichbare städtische Straßen (740 Kfz/Tag im Vergleich zu 1930 Kfz/Tag auf der Bankerfeldstraße).

Die Grundlagen für den ablehnenden Beschluss des Umwelt- und Planungsauschusses aus 2004 würden immer noch gelten. Die Verkehrssituation habe sich seit damals eher verschlechtert. Was in Durchschnittswerten ausgedrückt (Verkehrsgutachten) eher harmlos aussehe, stelle sich zu Stoßzeiten anders dar (z.B. Anschlüsse an Roermonder Straße).

2. Verkehrsengpass Kindergarten

Es wird aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsauschusses vom 29.09.2015 zu 24.7 zitiert: *“Mit dem Bau eines neuen Kindergartens auf der Bankerfeldstraße wird voraussichtlich im Sommer 2016 begonnen. Die Planung hierfür sieht ausreichend Stellplätze auf dem Grundstück selber vor, sodass ein großer Teil der Bring- und Holverkehre nicht mehr auf der hier sehr engen Straße parken werde. Nach den Neubau- und Abrisstätigkeiten wird sich eine deutlich entspanntere verkehrliche Situation auf der Bankerfeldstraße einstellen."*

In der Sitzung des Jugendhilfeausschusses vom 19.05.2015 sei hierzu folgendermaßen

Stellung bezogen worden: *“Es bleibt festzustellen, dass an der ursprünglichen Planung, einen Neubau bis zum Beginn des Kindergartenjahres 2016/2017 zu realisieren, nicht mehrfestgehalten werden kann.“*

Damit werde die angespannte Verkehrssituation durch die Bring- und Holverkehre auf der Bankfeldstraße bis auf weiteres bestehen bzw. werde durch das Neubaugebiet noch verstärkt.
Sollte die Stellungnahme aus der Abwägung zur Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 29.09.2015 auf neueren Erkenntnissen beruhen, die den Unterzeichnern nicht bekannt sind, könne dieser Punkt als obsolet betrachtet werden.

Abschließend möchten die Einwender auf einen Einwand eingehen, der in den Antworten der Verwaltung immer wieder durchklinge: Die Anwohner hätten ja immer gewusst, dass eine Erweiterung des Baugebiets anstehe.

Die Einwender bringen vor, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben.

zu 28. Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen werden wie folgt beantwortet.

zu 1. Anbindung an die L 259, Verkehrssituation

Es wird der Aussage widersprochen, dass eine Abwägung des Vorschlags der 2-Sackgassen-Lösung nicht durchgeführt worden sei. Es wird bestätigt, dass sich der Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Rahmen der Abwägung der im frühzeitigen Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen positiv zur vorgeschlagenen 2-Sackgassen-Lösung ausgesprochen hat. Letztlich jedoch hat er unter Punkt 24.16 eine eindeutige Abwägung vorgenommen und diese auch einstimmig beschlossen. Der Abwägungstext lautete:

“Da sich der Anschluss an die L 259 außerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) befinden würde, würde er von Straßen.NRW nur mit Anlage einer Linksabbiegespur in die neue Erschließungsstraße genehmigt werden. Da hierfür fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, diese jedoch nicht zur Verfügung stehen, kann das Gebiet nur über die Finkenstraße erschlossen werden. Der städtebauliche Entwurf bindet daher die neue Erschließungsstraße nicht an die L 259 an und schließt mit einem Wendehammer ab.“

Die vom Umwelt- und Planungsausschuss in seiner Sitzung am 29.09.2015 im Abwägungsbeschluss geforderte und von der Verwaltung eingeholte Stellungnahme von Straßen.NRW hat nach verkehrsbehördlicher Prüfung ihre Richtigkeit, da sich die geplante Anbindung der Erweiterung des Wohngebietes Finkenstraße in jedem Falle außerhalb der so genannten OD (Ortsdurchfahrt) befindet. Hier gilt nicht die aufgestellte Ortstafel als Grenze, sondern der OD-Pfahl, der sich im Bereich der Bushaltestelle gegenüber dem Haus mit der Nummer 62 befindet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts nicht mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft gleichzusetzen ist. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 StVO) bestimmt. Die Ortsdurchfahrt selber ist selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen festzusetzen.

Die Ortsdurchfahrt der L 259 in Herzogenrath beginnt ca. 200 m nach der Ortstafel in Fahrtrichtung Herzogenrath. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ liegt östlich des bestehenden Ortsrandes von Herzogenrath. Damit liegt würde eine neue Anbindung an die L 259 an der freien Strecke der L 259 liegen.

Darüber hinaus wird auf das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW verwiesen, das unter § 5 Ortsdurchfahrten folgende Aussagen trifft:

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke

bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Missverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

Die Festsetzung ist demnach durch Satz 2 geregelt und durch den OD-Pfahl markiert.

In der Stellungnahme vom 5.10.2015 an die Stadt Herzogenrath hat Straßen.NRW die Grundlagen für die Notwendigkeit zur Herstellung einer Linksabbiegespur dargelegt (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Gemäß gültiger in der Stellungnahme aufgeführten Richtlinien werden neue Anbindungen nur mit einer Linksabbiegespur auf der klassifizierten Straße und unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen von Unterhaltung und Erhaltung zugelassen.
Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtsstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist.
Diese Einschätzung von Straßen.NRW, dass bei Anschluss einer neuen Straße an eine Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich ein Linksabbiegestreifen auf der Landstraße angelegt werden muss, wird nicht geteilt. Vielmehr sollte die Anlage einer Linksabbiegespur von der örtlichen Situation abhängig gemacht und eigens geprüft werden. Im vorliegenden Fall ist eine Anbindung der erweiterten Finkenstraße an die L 259 mit der benachbarten Anbindung der Straße Am Marienanger an die L 259 durchaus vergleichbar. Beide Straßenzüge, Am Marienanger/Lerchenstraße und die zukünftige gesamte Finkenstraße, werden eine ähnliche Größenordnung an Wohneinheiten und entsprechend eine ähnliche verkehrliche Belastung in den jeweiligen Knotenbereichen mit der L 259 aufweisen. Bis heute sind weder im direkten Einmündungsbereich der Straße Am Marienanger auf die L 259 noch auf dem hier liegenden Streckenabschnitt der L 259 selber Unfalllagen bekannt. Der zukünftige Einmündungsbereich der erweiterten Finkenstraße in die L 259 wird aus verkehrlicher Sicht entsprechend beurteilt und eingeschätzt. (siehe Nr. 2.2 dieser Abwägung).

Grundsätzlich ergänzend wird auf die Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen verwiesen, in der die Sackgassen-Lösung in Verbindung mit der Anlage eines Wendehammers aus Sicht der „Städtebaulichen Kriminalprävention" eindeutig befürwortet wird (siehe Nr. 3 dieser Abwägung), da diese eine Wohnqualität und Attraktivität des Neubaugebietes schaffe, die gegen entstehende Kriminalitätserscheinungen spreche. Daher werde der Verzicht auf den Anschluss an die Amstelbachstraße aus kriminalpräventiven Gesichtspunkten befürwortet.

Bei der “2-Sackgassen-Lösung“ müsste ein Anschluss an die L 259 angelegt werden, was wiederum der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Aachen widersprechen würde.

Im erneuten Beteiligungsverfahren wurde durch Straßen.NRW der Hinweis auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Landesstraße L 259 gegeben. Hierbei ist es unerheblich, in wie weit das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße geringer ausfällt als auf den bestehenden Erschließungsstraßen. An den vorhandenen Straßen gilt Bestandsschutz und Lärmschutz wird erst ab einer definierten Änderung bzw. bei Überschreitung von Grenzwerten gefordert. Bei Neubau gilt dies in dieser Form nicht.

Bezüglich der Annahme, dass sich die Verkehrssituation sei 2004 verschlechtert habe, wird mitgeteilt, dass sich das allgemeine Verkehrsaufkommen während der letzten 10 Jahre weder im Bereich der Bankerfeldstraße/Haus-Heyden-Straße/Amstelbachstraße/Gracht-straße/Banker Straße noch auf der Roermonder Straße signifikant verändert hat. Teilweise ist im betrachteten Zeitraum sogar ein leichter Rückgang der täglichen Verkehrsbelastungen, insbesondere im Zuge der Roermonder Straße, zu verzeichnen. Zu den maßgebenden Spitzenstunden morgens und abends sind die Verkehrsbelastungen, bis auf die üblichen täglichen Schwankungen, weitestgehend konstant geblieben.

Auch künftig wird mit keinen wesentlichen Änderungen zu rechnen sein. Eher kann mit einer geringfügigen Verkehrsreduzierung nach Fertigstellung des Buitenringes in den Niederlanden gerechnet werden. Die Verkehrssituation kann also als weitestgehend stabil bezeichnet werden.

zu 2. Verkehrsengpass Kindergarten

Die vorhandene Straßenraumsituation vor der Kindertagesstätte auf der Haus-Heyden-Straße ist aufgrund der Bring- und Holverkehre in diesem verengten Straßenengpass als angespannt zu bezeichnen. Diese beengte Situation wird sich durch die Realisierung des Neubaugebietes ‘Erweiterung Finkenstraße‘ nicht merkbar verschlechtern. Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Neubaumaßnahme wird gemäß Verkehrsgut-achten auf ca. 5 Einheiten Quellverkehr und ca. 9 Einheiten Zielverkehr in der Spitzenstunde prognostiziert. Diese zu erwartenden Mehrverkehre sind Werte, die die vorhandene Situation nur unwesentlich beeinflussen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Kindergartens an der Haus-Heyden-Straße wird auch der beengte Straßenbereich neu gestaltet. Da die Bring- und Holverkehr dann auf das Kindergarten-Grundstück verlagert werden, wird sich die verkehrliche Situation in Zukunft deutlich entspannen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau des Kindergartens bis zum 01.08.2017 abgeschlossen sein wird.

Die Mittelung, dass die Anwohner der Finkenstraße zu keinem Zeitpunkt die Baumaßnahme als Ganzes abgelehnt, sondern sich aktiv mit der Einbringung ihrer Interessen beteiligt sowie konstruktive Vorschläge eingebracht haben, wird zur Kenntnis genommen.

Die Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungsvorschlag sind Bestandteil der Vorlage Drucksachen-Nr. V/2012/231 - E 9 zur Sitzung des Rates am 13.12.2016

Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

Zusammenfassung der im Rahmen der erneuten (verkürzten und beschränkten) öffentlichen Auslegung von Behörden und sonstigen Trägern und der Öffentlichkeit eingegangenen Stellungnahmen und Abwägung

I. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

1. StädteRegion Aachen, A 70 - Umweltamt, Schreiben vom 19.08.2016

1.1 Allgemeiner Gewässerschutz

Es werden grundsätzlich keine Bedenken vorgebracht.

Es wird vorgebracht, dass, trotz der Darlegung der Stadt Herzogenrath *(gemeint ist hier die Abwägung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahme der StädteRegion Aachen zum Thema ‘Allgemeiner Gewässerschutz‘),*die Notwendigkeit zur Errichtung von Drainagen nicht gesehen wird. Sollten dennoch Drainagen gebaut werden, so löse die Ableitung von Drainagewasser einen erlaubnispflichtigen Tatbestand aus.
Darüber hinaus könne die Einleitung der Drainagewasser in den Regenwasserkanal dazu führen, dass die Dimensionierung der Leitungen und der Behandlungsanlage überarbeitet werden müsse. Dies sei mit dem Tiefbauamt der Stadt Herzogenrath abzustimmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass, wenn die Drainagewässer auf den betreffenden Grundstücken versickert werden, auch hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion zu beantragen ist.

Es wird empfohlen, auf die Drainage zu verzichten.

zu 1.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wie folgt Stellung genommen.

Gemäß dem Geotechnischen Bericht von Kramm Ingenieure GmbH & Co. KG vom 12.06.2015 (Kap. 4 “Wasserführung im Baugrund und seine bautechnischen Konsequenzen“) ist in Folge von Niederschlägen zeitweise Stauwasser in den wiederverfüllten Arbeitsräumen zu erwarten. Diesem ‘Wasserangriff‘ auf die erdberührten Bauteile kann grundsätzlich begegnet werden, indem die Bauteile gegen von außen drückendes Wasser und aufstauendes Sickerwasser abgedichtet werden, oder alternativ das anfallende Niederschlagswasser in den Arbeitsräumen mittels Dränagen sofort erfasst und rückstaufrei abgeleitet wird und so die Stauwasserbildung verhindert wird. In diesem Fall würde eine einfache Abdichtung gegen nicht drückendes Wasser reichen. Das abgeleitete Drainagewasser kann nach einer grundstücks- und projektbezogenen Bodenuntersuchung im Einzelfall zugelassen werden.

Für den Fall, dass das Drainagewasser versickert werden soll, muss eine Bodenuntersuchung und eine Bemessung der privaten Versickerungsanlage für das betroffene Grundstück stattfinden. Die wasserrechtliche Erlaubnis für das gezielte Einleiten in den Untergrund musst grundsätzlich eingeholt werden.

Das Einleiten des Drainagewassers in die Kanalisation ist gemäß der Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Herzogenrath vom 01.04.2014 nicht gestattet und somit auch im Plangebiet nicht vorgesehen. Da die Bauwerksdrainagen dem Stand der Technik entsprechen und eine weit verbreitete und ortsübliche Ausführung darstellen, soll hier den Bauwilligen diese Möglichkeit erhalten bleiben, wenn gemäß den geologischen Gegebenheiten die Untere Wasserbehörde der StädteRegion Aachen im Einzelfall die Erlaubnis dafür erteilt.

1.1 Bodenschutz und Altlasten

Gegen den Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße" werden vorsorglich Bedenken erhoben.

Die Stellungnahme der Stadt Herzogenrath zu den Bedenken des Umweltamtes bzgl. der Kompensation der Bodenneuversiegelung ist nachvollziehbar *(Die Verwaltung geht davon aus, dass auf die in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 24.05.2016 zu diesem Thema durchgeführte Abwägung Bezug genommen wird*). In der Bewertung zum Schutzgut Boden werde im Umweltbericht von einer hohen Erheblichkeit ausgegangen. Möglichkeiten zu bodenfunktionsbezogenen Kompensationsmaßnahmen seien geprüft worden, es würden jedoch keine Flächen für solche Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Daher werden gegen den Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße“ vorsorglich Bedenken erhoben.

Es wird vorgetragen, dass gemäß § 1a (2) Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) und § 1 (1) des Landesbodenschutzgesetzes des Landes NRW (LBodSchG NRW) mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden solle. Dabei seien Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) nenne in § 1 das Ziel, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Außerdem seien laut LBodSchG NRW Böden, welche die Bodenfunktionen nach § 2 (2) Nr. 1 und 2 des Bundesbodenschutzgesetzes im besonderen Maße erfüllen, besonders zu schützen.

Im überplanten Gebiet weise der Geologische Dienst NRW ausschließlich besonders schutzwürdige fruchtbare Böden aufgrund der Regelungs- und Pufferfunktion bzw. der natürlichen Bodenfruchtbarkeit aus.

Um diese Bedenken auszuräumen, sei in die Begründung und den Festsetzungen zum Bebauungsplan aufzunehmen, dass ein Konzept zum schützenden Umgang mit dem Bodenmaterial (Bodenkundliche Baubegleitung) für die Baumaßnahmen im Plangebiet erforderlich ist. Hinweise zur Bodenkundlichen Baubegleitung können dem BVB-Merkblatt Band 2 „Bodenkundliche Baubegleitung BBB – Leitfaden für die Praxis“ (Erich Schmidt Verlag GmbH & Co. KG, 2013) entnommen werden.

Das Konzept sei dem Umweltamt der StädteRegion Aachen frühzeitig vor Beginn der Erschließungsarbeiten vorzulegen. Darüber hinaus sei dem Amt für Bodenschutz und Altlasten mitzuteilen, welcher Gutachter die anschließende gutachterliche Begleitung der Maßnahmen zum Schutz des Bodens durchführen werde.

zu 1.2 Stellungnahme der Verwaltung

Zu den im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom Umweltamt der StädteRegion Aachen vorgebrachten Anregungen bezüglich der Belange des Bodenschutzes hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath in seiner Sitzung am 24.05.2016 eine Abwägung durchgeführt und beschlossen. Die Abwägung wurde der StädteRegion Aachen zugesandt.

Da sich die beschränkte öffentliche Auslegung nicht auf das Thema ‘Bodenschutz‘ bezieht, ist dieser Punkt nicht Gegenstand dieses Schrittes des Bauleitplanverfahrens und nicht erneut abzuwägen.

Um jedoch trotzdem die vorgebrachten Bedenken zu berücksichtigen, wird in der Begründung zum Bebauungsplan und im Durchführungs- und Erschließungsvertrag aufgeführt, dass

- ein Konzept zum schützenden Umgang mit dem Bodenmaterial (Bodenkundliche Baubegleitung) für die Baumaßnahmen im Plangebiet vorgelegt werden muss,
- dem Umweltamt der StädteRegion Aachen das Konzept frühzeitig vor Beginn der Erschließungsarbeiten vorzulegen ist und
- dem Umweltamt der StädteRegion Aachen mitzuteilen ist, welcher Gutachter die anschließende Begleitung der Maßnahmen zum Schutz des Bodens durchführen wird.

2. Wasserverband Eifel-Rur, Schreiben vom 20.06.2016

Es werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken, das auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße angelegt werden soll, so zu dimensionieren ist, dass es zu keiner Verschärfung der gewässerökologischen Verhältnisse und der Hochwassergefahren kommt.

Es wird um die entsprechenden Bemessungsunterlagen gebeten.

zu 2. Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Planung und Bemessung des Versickerungsbeckens werden zwischen dem Fachplaner, der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen und der Stadt Herzogenrath abgestimmt. Evtl. Eingaben werden in der weiteren Ausführungsplanung für das Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken berücksichtigt.

Die Bemessungsunterlagen wurden dem WVER zwischenzeitlich vorgelegt.

3. Stadt Aachen, Mail vom 16.06.2016

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

II. Öffentlichkeit

4. Fam. Komen, 52134 Herzogenrath, Am Marienanger 3, Schreiben vom 22.06.2016

Es werden zu den Themen ‘Verkehr‘ und ‘Städtebaulicher Entwurf‘ verschiedene Einwendungen vorgebracht. Es handelt sich um Einwendungen, die inhaltlich bereits in den Verfahrensschritten ‘Frühzeitiges Beteiligungsverfahren‘ und ‘Öffentliche Auslegung‘ von BürgerInnen vorgebracht und in verschiedenen Sitzungen des Umwelt- und Planungsausschusses intensiv beraten und abschließend abgewogen wurden.

zu 4. Stellungnahme der Verwaltung

Da sich die jetzigen Einwendungen nicht auf die nach der öffentlichen Auslegung geänderten oder ergänzten Teile des Bebauungsplanes beziehen - in der Bekanntmachung dieser öffentlichen Auslegung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass gem. § 4a (3) Baugesetzbuch (BauGB) Stellungnahmen nur zur den geänderten oder ergänzten Teilen des Bebauungsplanes abgegeben werden können - sind diese in der jetzigen Abwägung nicht zu berücksichtigen.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung hatten die Einwender keine Anregungen vorgebracht, die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorgebrachten Eingaben wurden in der Sitzung vom 29.09.2015 beraten und abgewogen.

Die Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungsvorschlag sind Bestandteil der Vorlage Drucksachen-Nr. V/2012/231 - E 9 zur Sitzung des Rates am 13.12.2016

Bebauungsplan II/58 "Erweiterung Finkenstraße"

Zusammenfassung der im Rahmen der erneuten (verkürzten und beschränkten) öffentlichen Auslegung von Behörden und sonstigen Trägern und der Öffentlichkeit eingegangenen Stellungnahmen und Abwägung

I. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

1. StädteRegion Aachen, A 70 - Umweltamt, Schreiben vom 19.08.2016

1.1 Allgemeiner Gewässerschutz

Es werden grundsätzlich keine Bedenken vorgebracht.

Es wird vorgebracht, dass, trotz der Darlegung der Stadt Herzogenrath *(gemeint ist hier die Abwägung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahme der StädteRegion Aachen zum Thema 'Allgemeiner Gewässerschutz'),*die Notwendigkeit zur Errichtung von Drainagen nicht gesehen wird. Sollten dennoch Drainagen gebaut werden, so löse die Ableitung von Drainagewasser einen erlaubnispflichtigen Tatbestand aus.
Darüber hinaus könne die Einleitung der Drainagewasser in den Regenwasserkanal dazu führen, dass die Dimensionierung der Leitungen und der Behandlungsanlage überarbeitet werden müsse. Dies sei mit dem Tiefbauamt der Stadt Herzogenrath abzustimmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass, wenn die Drainagewässer auf den betreffenden Grundstücken versickert werden, auch hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion zu beantragen ist.

Es wird empfohlen, auf die Drainage zu verzichten.

zu 1.1 Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wie folgt Stellung genommen.

Gemäß dem Geotechnischen Bericht von Kramm Ingenieure GmbH & Co. KG vom 12.06.2015 (Kap. 4 "Wasserführung im Baugrund und seine bautechnischen Konsequenzen") ist in Folge von Niederschlägen zeitweise Stauwasser in den wiederverfüllten Arbeitsräumen zu erwarten. Diesem 'Wasserangriff' auf die erdberührten Bauteile kann grundsätzlich begegnet werden, indem die Bauteile gegen von außen drückendes Wasser und aufstauendes Sickerwasser abgedichtet werden, oder alternativ das anfallende Niederschlagswasser in den Arbeitsräumen mittels Dränagen sofort erfasst und rückstaufrei abgeleitet wird und so die Stauwasserbildung verhindert wird. In diesem Fall würde eine einfache Abdichtung gegen nicht drückendes Wasser reichen. Das abgeleitete Drainagewasser kann nach einer grundstücks- und projektbezogenen Bodenuntersuchung im Einzelfall zugelassen werden.

Für den Fall, dass das Drainagewasser versickert werden soll, muss eine Bodenuntersuchung und eine Bemessung der privaten Versickerungsanlage für das betroffene Grundstück stattfinden. Die wasserrechtliche Erlaubnis für das gezielte Einleiten in den Untergrund musst grundsätzlich eingeholt werden.

Das Einleiten des Drainagewassers in die Kanalisation ist gemäß der Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Herzogenrath vom 01.04.2014 nicht gestattet und somit auch im Plangebiet nicht vorgesehen. Da die Bauwerksdrainagen dem Stand der Technik entsprechen und eine weit verbreitete und ortsübliche Ausführung darstellen, soll hier den Bauwilligen diese Möglichkeit erhalten bleiben, wenn gemäß den geologischen Gegebenheiten die Untere Wasserbehörde der StädteRegion Aachen im Einzelfall die Erlaubnis dafür erteilt.

1.1 Bodenschutz und Altlasten

Gegen den Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße" werden vorsorglich Bedenken erhoben.

Die Stellungnahme der Stadt Herzogenrath zu den Bedenken des Umweltamtes bzgl. der Kompensation der Bodenneuversiegelung ist nachvollziehbar *(Die Verwaltung geht davon aus, dass auf die in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 24.05.2016 zu diesem Thema durchgeführte Abwägung Bezug genommen wird*). In der Bewertung zum Schutzgut Boden werde im Umweltbericht von einer hohen Erheblichkeit ausgegangen. Möglichkeiten zu bodenfunktionsbezogenen Kompensationsmaßnahmen seien geprüft worden, es würden jedoch keine Flächen für solche Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Daher werden gegen den Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße“ vorsorglich Bedenken erhoben.

Es wird vorgetragen, dass gemäß § 1a (2) Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) und § 1 (1) des Landesbodenschutzgesetzes des Landes NRW (LBodSchG NRW) mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden solle. Dabei seien Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) nenne in § 1 das Ziel, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Außerdem seien laut LBodSchG NRW Böden, welche die Bodenfunktionen nach § 2 (2) Nr. 1 und 2 des Bundesbodenschutzgesetzes im besonderen Maße erfüllen, besonders zu schützen.

Im überplanten Gebiet weise der Geologische Dienst NRW ausschließlich besonders schutzwürdige fruchtbare Böden aufgrund der Regelungs- und Pufferfunktion bzw. der natürlichen Bodenfruchtbarkeit aus.

Um diese Bedenken auszuräumen, sei in die Begründung und den Festsetzungen zum Bebauungsplan aufzunehmen, dass ein Konzept zum schützenden Umgang mit dem Bodenmaterial (Bodenkundliche Baubegleitung) für die Baumaßnahmen im Plangebiet erforderlich ist. Hinweise zur Bodenkundlichen Baubegleitung können dem BVB-Merkblatt Band 2 „Bodenkundliche Baubegleitung BBB – Leitfaden für die Praxis“ (Erich Schmidt Verlag GmbH & Co. KG, 2013) entnommen werden.

Das Konzept sei dem Umweltamt der StädteRegion Aachen frühzeitig vor Beginn der Erschließungsarbeiten vorzulegen. Darüber hinaus sei dem Amt für Bodenschutz und Altlasten mitzuteilen, welcher Gutachter die anschließende gutachterliche Begleitung der Maßnahmen zum Schutz des Bodens durchführen werde.

zu 1.2 Stellungnahme der Verwaltung

Zu den im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom Umweltamt der StädteRegion Aachen vorgebrachten Anregungen bezüglich der Belange des Bodenschutzes hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath in seiner Sitzung am 24.05.2016 eine Abwägung durchgeführt und beschlossen. Die Abwägung wurde der StädteRegion Aachen zugesandt.

Da sich die beschränkte öffentliche Auslegung nicht auf das Thema ‘Bodenschutz‘ bezieht, ist dieser Punkt nicht Gegenstand dieses Schrittes des Bauleitplanverfahrens und nicht erneut abzuwägen.

Um jedoch trotzdem die vorgebrachten Bedenken zu berücksichtigen, wird in der Begründung zum Bebauungsplan und im Durchführungs- und Erschließungsvertrag aufgeführt, dass

- ein Konzept zum schützenden Umgang mit dem Bodenmaterial (Bodenkundliche Baubegleitung) für die Baumaßnahmen im Plangebiet vorgelegt werden muss,
- dem Umweltamt der StädteRegion Aachen das Konzept frühzeitig vor Beginn der Erschließungsarbeiten vorzulegen ist und
- dem Umweltamt der StädteRegion Aachen mitzuteilen ist, welcher Gutachter die anschließende Begleitung der Maßnahmen zum Schutz des Bodens durchführen wird.

2. Wasserverband Eifel-Rur, Schreiben vom 20.06.2016

Es werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken, das auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße angelegt werden soll, so zu dimensionieren ist, dass es zu keiner Verschärfung der gewässerökologischen Verhältnisse und der Hochwassergefahren kommt.

Es wird um die entsprechenden Bemessungsunterlagen gebeten.

zu 2. Stellungnahme der Verwaltung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Planung und Bemessung des Versickerungsbeckens werden zwischen dem Fachplaner, der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen und der Stadt Herzogenrath abgestimmt. Evtl. Eingaben werden in der weiteren Ausführungsplanung für das Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken berücksichtigt.

Die Bemessungsunterlagen wurden dem WVER zwischenzeitlich vorgelegt.

3. Stadt Aachen, Mail vom 16.06.2016

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

II. Öffentlichkeit

4. **, 52134 Herzogenrath, Am Marienanger** , Schreiben vom 22.06.2016

Es werden zu den Themen ‘Verkehr‘ und ‘Städtebaulicher Entwurf‘ verschiedene Einwendungen vorgebracht. Es handelt sich um Einwendungen, die inhaltlich bereits in den Verfahrensschritten ‘Frühzeitiges Beteiligungsverfahren‘ und ‘Öffentliche Auslegung‘ von BürgerInnen vorgebracht und in verschiedenen Sitzungen des Umwelt- und Planungsausschusses intensiv beraten und abschließend abgewogen wurden.

Da sich die jetzigen Einwendungen nicht auf die nach der öffentlichen Auslegung geänderten oder ergänzten Teile des Bebauungsplanes beziehen - in der Bekanntmachung dieser öffentlichen Auslegung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass gem. § 4a (3) Baugesetzbuch (BauGB) Stellungnahmen nur zur den geänderten oder ergänzten Teilen des Bebauungsplanes abgegeben werden können - sind diese in der jetzigen Abwägung nicht zu berücksichtigen.

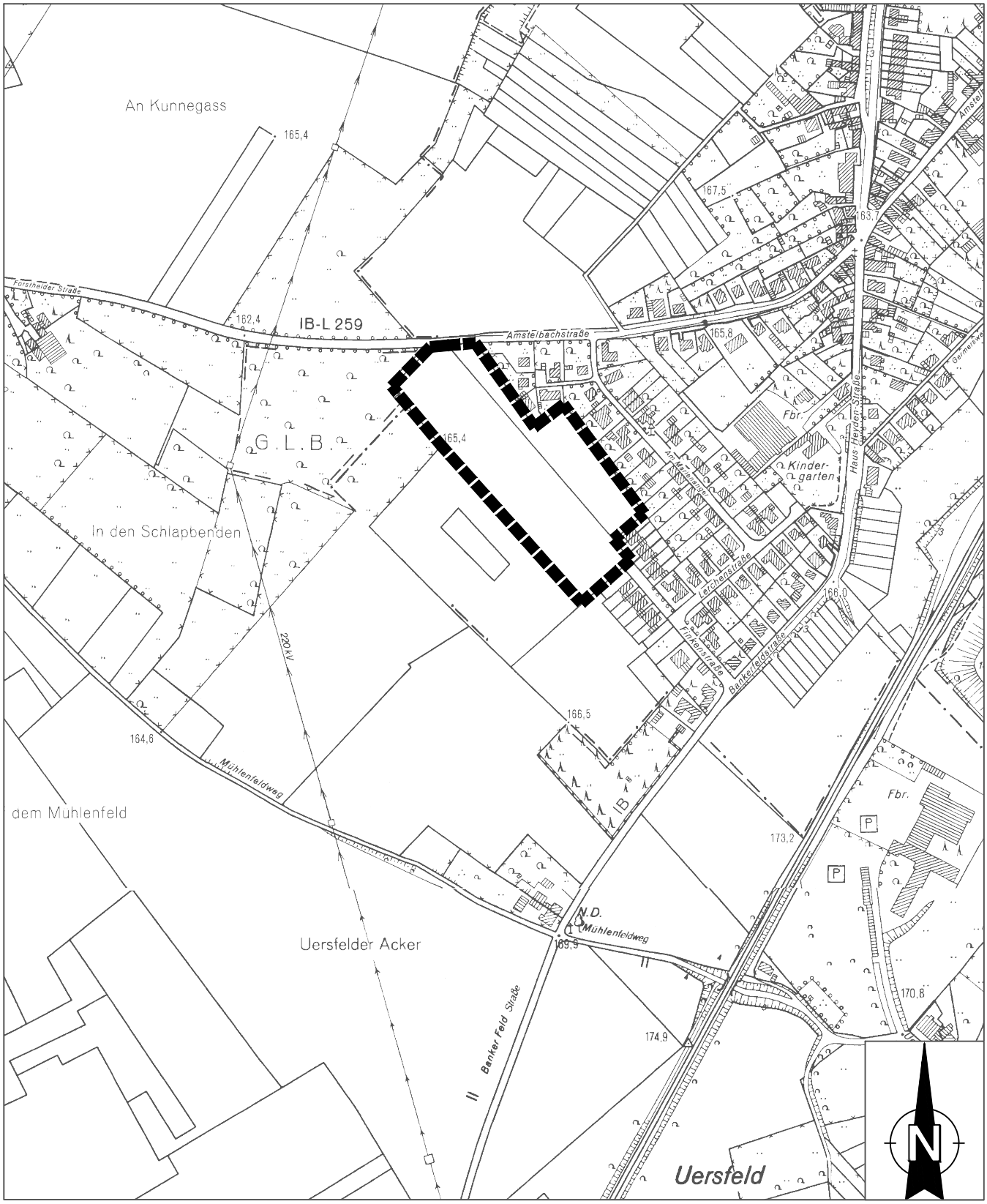
Im Rahmen der öffentlichen Auslegung hatten die Einwender keine Anregungen vorgebracht, die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorgebrachten Eingaben wurden in der Sitzung vom 29.09.2015 beraten und abgewogen.

Stadt Herzogenrath

Bebauungsplan II/58
"Erweiterung Finkenstraße"

Räumlicher Geltungsbereich

Maßstab 1:5000



B-Plan II/58
"Erweiterung Finkenstraße"

M 1:1000

Rechtsplan Stand: 02. Nov. 2016

Stadt Herzogenrath

Bebauungsplan II/58
“Erweiterung Finkenstraße“

Textliche Festsetzungen

Stand: Satzungsbeschluss

November 2016

STADT HERZOGENRATH

Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“

A. Planungsrechtliche Festsetzungen

1. Art und Maß der baulichen Nutzung

1.1 Art der baulichen Nutzung

Allgemeine Wohngebiete gem. § 4 BauNVO

Gemäß § 1 (6) BauNVO wird festgesetzt, dass die gemäß § 4 (3) BauNVO in den allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Anlagen
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen,
- Gartenbaubetriebe und
- Tankstellen

im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht zulässig sind.

1.2 Maß der baulichen Nutzung

Grundflächenzahl in den allgemeinen Wohngebieten: GRZ 0,4

Gem. § 19 (4), Satz 3, BauNVO wird bestimmt, dass bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von Stellplätzen und Zufahrten nicht mitzurechnen sind, wenn die Oberfläche wasserdurchlässig ausgeführt wird.

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 ist I Vollgeschoss als Höchstmaß zulässig in den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 sind II Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss zulässig.

Die Höhen der zu errichtenden baulichen Anlagen und der Gebäude werden gemäß § 16 Abs. 2 Ziffer 4 BauNVO wie folgt festgesetzt:

Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß über einem Bezugspunkt, der unten stehend definiert ist.

WA 1, WA 2, WA 4, WA 6:	TH	maximale Traufhöhe:	4,00 m über EFH
WA 1, WA 2, WA 4, WA 6:	FH	maximale Firsthöhe: :	10,00 m über EFH
WA 3, WA 5:	GH	maximale Gebäudehöhe:	6,50 m über EFH

Die Traufhöhe (TH) ist der Schnittpunkt der Oberkante Dachhaut mit der Außenwand des Gebäudes. Die Firsthöhe (FH) ist die gesamte Gebäudehöhe bei geneigten Dächern. Die Gebäudehöhe (GH) ist die gesamte Gebäudehöhe bei Gebäuden mit Flachdächern.

Definition Bezugspunkt:
Die Höhenangaben beziehen sich auf die Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH). Die Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) bezieht sich jeweils auf die Höhenlage des Schnittpunktes, der sich in der Verlängerung der Mittelachse des geplanten Gebäudes (Mittelachse Einzelhaus bzw. Mittelachse Doppelhaus) rechtwinklig zur Straßenbegrenzungslinie befindet. Dieser Schnittpunkt ist auf der Grundlage der im Bebauungsplan entlang der Straßenbegrenzungslinie zeichnerisch festgesetzten Höhenbezugspunkte für das jeweilige Gebäude eindeutig durch Interpolation ermittelbar. Die Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) darf maximal 0,5m über diesem Höhenbezugspunkt liegen.

Die festgesetzten Gebäudehöhen bei Flachdächern dürfen durch Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung um max. 2,0 m überschritten werden.

1.3 Beschränkung der Zahl der Wohnungen

Die Zahl der Wohneinheiten in den allgemeinen Wohngebieten ist gem. § 9 (1) Nr. 6 BauGB auf höchstens 2 Wohnungen pro Gebäude / Doppelhaushälfte beschränkt.

1.4 Bauweise gem. § 22 BauNVO

Es wird eine offene Bauweise festgesetzt. In den allgemeinen Wohngebieten sind nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig.

2. Überbaubare Grundstückflächen gem. § 23 (3) BauNVO

Eine Überschreitung der rückwärtigen Baugrenzen (von der zugehörigen Erschließungsstraße aus gesehen) um max. 3 m ist zulässig für Gebäudeteile die überwiegend offen oder verglast und eingeschossig sind (Wintergärten, Terrassenüberdachungen). In diesem Fall darf die gesamte Bautiefe der geplanten Bebauung 16,50 m nicht überschreiten und in den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 muss der Abstand zur rückwärtigen Nachbargrenze mind. 8.0 m betragen.

2.1 Nebenanlagen, Garagen und Carports

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Nebenanlagen im Sinne des § 23 (5) Bau NVO mit einer Grundfläche von mehr als 12 qm nicht zulässig.

Gem. § 23 (3) BauNVO sind Terrassen außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig.

Garagen, Carports und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen sowie in den gekennzeichneten Flächen für Garagen (Ga) zulässig. Sie dürfen die rückwärtigen Baugrenzen um max. 3.0 m überschreiten.

Stellplätze dürfen auch in dem Bereich zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und vorderer, d.h. der zur Straße hin orientierten Baugrenze und deren gedachten Verlängerungen / Fluchtlinien errichtet werden.

3. Bestimmung der Geländeoberfläche

Als Geländeoberfläche im Sinne des §2 Abs. 4 BauO NRW wird der Bezugspunkt in der maßgeblichen Erschließungsstraße entsprechend 1.2 festgelegt.

4. Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt im Trennsystem. Das Schmutzwasser ist dem öffentlichen Schmutzwasserkanal, das Niederschlagswasser dem öffentlichen Regenwasserkanal zuzuführen.

Eine gezielte Versickerung größerer Wassermengen wie Dachwasser ist nicht möglich. Eine gezielte Versickerung von Wasser aus Bauwerksdränagen kann nach einer grundstücks- und projektbezogenen Bodenuntersuchung im Einzelfall zugelassen werden. Eine gezielte Versickerung von kleineren versiegelten Flächen wie Terrassen, Haus- und PKW-Garagenzugängen / -zufahrten ist in der tieferen Schicht 3, die aus Sanden und Kiesen besteht, möglich. Der geotechnische Bericht von Kramm Ingenieure vom 12.06.2015 ist zu beachten.

Eine ungezielte Versickerung (z.B. Dränpflaster) ist in den oberflächennahen Bodenschichten möglich.

5. Festsetzungen im Sinne des Natur- und Landschaftsschutzes

5.1 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß § 9 (1) Nr. 25a BauGB (Pflanzgebote)

Anlage einer Schnitthecke in den Gärten der WA-Fläche / Flächen 1, 2, 3 und 4

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 1, 2, 3 und 4 gekennzeichneten Flächen sind zur naturnahen Eingrünung und zur Verbesserung der Struktur- und Artenvielfalt Schnitthecken mit standorttypischen Gehölzen der Artenliste 2 zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Es sind 3 Gehölze je lfdm zu pflanzen. Im Bereich der Fläche 1 (entlang der Obstwiese) ist eine Mindesthöhe der Schnitthecke von 2 m zu gewährleisten.
Die Umsetzung erfolgt im ersten Jahr nach Bezugsfertigkeit der jeweiligen Wohnhäuser.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Öffentlichen Grünfläche / Fläche 5 und Spielplatz

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 5 gekennzeichneten Fläche und im Bereich des Spielplatzes werden zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas jeweils 3 Einzelbäume der Artenliste 1 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Die Einzelbäume werden mit einem Pfahldreibock gesichert.
Die Pflanzbeete werden mit einer Gebrauchsrasenmischung eingesät oder mit Bodendecker bepflanzt.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Straßenverkehrsfläche

Im Bereich der Straßenverkehrsfläche werden zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas 24 Einzelbäume der Artenliste 1 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Die Einzelbäume werden mit einem Pfahldreibock und durch einen Anfahrschutz gesichert.
Die Pflanzbeete werden mit einer Gebrauchsrasenmischung eingesät oder mit Bodendecker bepflanzt.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Artenliste 1:

Feldahorn	Acer campestre
Spitzahorn	Acer platanoides
Bergahorn	Acer pseudoplatnaus
Hainbuche	Carpinus betulus
Baumhasel	Corylus colurna
Esche	Fraxinus excelsior
Stieleiche	Quercus robur
Vogelkirsche	Prunus avium
Traubenkirsche	Prunus padus
Stadtbirne	Pyrus calleryana
Winterlinde	Tilia cordata

Pflanzqualität:
Hochstamm, 3 x verpfl., mit Drahtballen, Stammumfang 16-18 cm

Artenliste 2:

Rotbuche	Fagus sylvatica
Hainbuche	Carpinus betulus
Weißdorn	Crataegus monogyna

Pflanzqualität:
Strauch / Heister 2 x verpfl., ohne Ballen, Höhe: 100-150 cm

5.2 Umgrenzen von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts gemäß § 5 (4) und § 9 (6) BauGB (Artenschutz)

Entlang der gekennzeichneten Grundstücksgrenze zur Obstwiese ist während der gesamten Bauphase ein sichtundurchlässiger Bauzaun mit 2 Meter Höhe zu errichten.

5.3 Maßnahmen zum Schutz des Bodens

- Anpflanzungen auf Flächen im Plangebiet tragen zum Schutz des Bodens bei.
- Schutz und Sicherung angrenzender Bereiche und Vegetationsbestände, die nicht zu befahren, zu betreten oder für die Lagerung von Baumaterialien zu nutzen sind.
- Abfälle aller Art, die während der Bauarbeiten anfallen (Gebinde, Verpackung etc.) sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Baubedingt beanspruchte Flächen sind unter Berücksichtigung der baulichen und gestalterischen Erfordernisse nach Beendigung der Baumaßnahme wiederherzustellen.
- Oberboden ist gemäß DIN 18915 abzuschieben und getrennt vom übrigen Bodenaushub zu lagern. Der Boden ist nach Möglichkeit vor Ort wieder zu verwenden.
- Der Boden ist während der Bauzeit gemäß DIN 18915 durch schichtengerechte Lagerung zu sichern, Bodenverdichtungen sind auf ein Minimum zu begrenzen. Nach Beendigung der Arbeiten sind im Bereich von Vegetationsflächen die natürlichen Bodenfunktionen wieder zu aktivieren (Tiefenlockerung).
- Eine Kontamination von Boden und Wasser während des Baubetriebs ist durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden.
- Es sind natürliche Schüttgüter einzusetzen

B. Örtliche Bauvorschriften (gem. § 86 BauO NW)

Doppelhäuser müssen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen. Dazu zählen eine gemeinsame Trauf-, First- bzw. Gesamtgebäude- und Dachhöhe sowie einheitliche Dachformen, Dachneigungen und farblich ähnliche Dacheindeckungen.

Bei Satteldächern wird die Hauptfirstrichtung zeichnerisch festgesetzt. Die zulässige Dachneigung beträgt 35° - 45°. Pultdächer sind nicht zulässig. Dachaufbauten und Giebelaufbauten sind nur mit einer Dachneigung zwischen 0° und 5° und einer Gesamthöhe von max. 6,50 über EFH auf max. 65% der Hausbreite zulässig. Für Garagen und untergeordnete Gebäudeteile sind in den allgemeinen Wohngebieten Flachdächer zulässig.

Die der Straße zugewandten Fassaden der II-geschossigen Häuser mit Flachdach sind derart zu gestalten, dass die (einheitliche) Traufe der gegenüber liegenden Satteldachhäuser deutlich aufgenommen wird und als Fassadengliederung erkennbar ist.

Für die äußere Gestaltung der Dachhaut der Satteldächer sind schwarze, anthrazitfarbene, dunkelgraue oder dunkelrote Dachziegel, Metalleindeckungen sowie Dachbegrünungen zulässig. Glänzende Dachziegel sind nicht gestattet. Andere Materialien können zugelassen werden, wenn dies zur regenerativen Energiegewinnung notwendig ist.

Im Bereich zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und vorderer, d.h. der zur Straße hin orientierten Baugrenze (auch vor Garagen) und deren gedachten Verlängerungen / Fluchtlinien dürfen keine Wärmepumpen angeordnet werden.

C. Hinweise

1. Bodendenkmale

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist gemäß §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Denkmalpflege, Außenstelle Nideggen, Zehnthofstraße 45, 52385 Nideggen, Telefon 02425/9039-0, Fax. 02425/9039-199, unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

2. Geologie

Gemäß der Technischen Baubestimmungen des Landes NRW ist bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten die DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten“ zu berücksichtigen.
Die Gemarkung Kohlscheid ist der Erdbebenzone 3 in geologischer Untergrundklasse R zuzuordnen.
Der Sachverständige für Geotechnik gibt aus örtlicher Baugrunderkundung die Baugrundklasse C an.

3. Stellplätze

Im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze sind in den allgemeinen Wohngebieten mind. 2 private unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen.

4. Neulasten

Bei Anlagen und Anlagenteilen, in denen mit wassergefährdenden Stoffen oder Materialien, denen wassergefährdende Stoffe anhaften, umgegangen wird, ist entsprechend § 62 (Anforderungen an den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) des Wasserhaushaltsgesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt durch Gesetz vom 06.10.2011 (BGBl. I S. 1986) geändert, zu beachten.

5. Altlasten

Altlasten-Verdachtsflächen sind im Plangebiet nicht bekannt.

6. Bergwerksfeld Steinkohle und Eisenerz, Bodenschätze

Die Bezirksregierung Arnsberg weist darauf hin, dass das Plangebiet über dem auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Neulaurweg“ im Eigentum der EBV GmbH, Myhler Straße 83 in 41836 Hückelhoven, liegt, sowie über dem Feld der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken „Rheinland“ zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Kohlenwasserstoffe“. Inhaberin der Erlaubnis ist die Wintershall Holding GmbH in Kassel.

7. Bergbau

Die Positivkarte zum Altbergbau der Stadt Herzogenrath weist das gesamte Plangebiet als Fläche ohne Restriktionen in Hinsicht auf tages- und oberflächennahen Altbergbau aus.

8. Kampfmittel

Auf der Fläche des Baugebietes erfolgte die Räumung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst, bei der keine Kampfmittel geborgen wurden. Da nicht auszuschließen ist, dass noch Kampfmittel im Boden vorhanden sind, sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten Kampfmittel gefunden werden, sind die Arbeiten sofort einzustellen und umgehend die Ordnungsbehörde, die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu benachrichtigen.

Stadt Herzogenrath

Bebauungsplan II/58
„Erweiterung Finkenstraße“

Begründung

Stand: Satzungsbeschluss

November 2016

Inhalt

A) PLANUNGSVORGABEN 3

1. Verfahren 3
2. Geltungsbereich 3
3. Darstellung des Flächennutzungsplans 4

B) SITUATION 4

C) PLANUNGSZIELE 4

D) STÄDTEBAULICHE PLANUNG 5

1. Städtebauliches Konzept 5
2. Bebauung 6
3. Verkehrserschließung 7
4. Entwässerung 9
5. Erschließung mit Gas, Wasser, Strom 9

E) UMWELTBELANGE 10

1. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 10
2. Artenschutz 11
3. Boden 11

F) FLÄCHENBILANZ 12

G) ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN 12

H) HINWEISE 13

1. Bodendenkmale 13
2. Geologie 13
3. Stellplätze 13
4. Neulasten 13
5. Altlasten 13
6. Bergwerksfeld Steinkohle und Eisenerz, Bodenschätze 13
7. Bergbau 14
8. Kampfmittel 14

A) PLANUNGSVORGABEN

1. Verfahren

Grundlage des Verfahrens ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2014 (BGBl. I S. 954) geändert worden ist, sowie die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466).

In seiner Sitzung am 08.04.2014 hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath die Aufstellung des Bebauungsplanes II/58 „Erweiterung Finkenstraße“ gem. § 2 BauGB beschlossen. In der Sitzung am 28.08.2014 wurde dem Umwelt- und Planungsausschuss der städtebauliche Entwurf zum Bebauungsplan vorgestellt und die Durchführung des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB und Durchführung einer Bürgerversammlung beschlossen.

Der städtebauliche Entwurf zum Bebauungsplan hat gem. § 3, Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 24.11.2014 bis einschließlich 17.12.2014 öffentlich ausgelegen. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 08.12.2014. Eine Bürgerversammlung wurde am 03.12.2014 durchgeführt.

Aufgrund der Eingaben der Bürger und der Träger öffentlicher Belange wurde die städtebauliche Planung überarbeitet, insbesondere wurde auf den Anschluss an die Amstelbachstraße verzichtet. In seiner Sitzung am 05.05.2015 hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath über den überarbeiteten städtebaulichen Entwurf beraten und die Durchführung einer erneuten Bürgerversammlung beschlossen. Die erneute Bürgerversammlung wurde am 16.06.2015 durchgeführt. Im Anschluss an die Bürgerversammlung hat der städtebauliche Entwurf zum Bebauungsplan in der Zeit vom 17.06.2015 bis einschließlich 30.06.2015 ausgelegen, um den Bürgerinnen und Bürgern weitere Gelegenheit zur Einsicht zu geben.

In seiner Sitzung am 29.09.2015 hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (2) BauGB beschlossen. Der Planentwurf hat in der Zeit vom 13.10.2015 bis einschließlich 13.11.2015 öffentlich ausgelegen, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 09.10.2015.

Die Eingaben der Träger öffentlicher Belange haben zu einer Anpassung der Planvorlagen geführt. Die Abstimmung der Tiefbauplanung hat zur Entwässerung im Trennsystem statt im Mischsystem und zu einer geringfügigen Korrektur der Straßenhöhen geführt, der Straßenlastträger hat der angestrebten Befestigung des Bürgersteigs in der Amstelbachstraße nicht zugestimmt, die überbaubaren Flächen entlang des Fuß- und Radweges wurden beidseitig um 0,5 m verkleinert und der Kampfmittelräumdienst hat nach einer Befahrung die Flächen frei gegeben.

Aufgrund der Änderungen hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath in seiner Sitzung am 24.05.2016 erneut über den Bebauungsplan II/58 beraten und die Durchführung einer erneuten verkürzten und beschränkten Beteiligung gem. § 4a, (3) BauGB beschlossen. Der Planentwurf hat in der Zeit vom 14.06.2016 bis einschließlich 28.06.2016 öffentlich ausgelegen, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 02.06.2016.

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Fintenstraße“ umfasst ein ca. 2,35 ha großes Gebiet im Süd-Westen des Herzogenrather Ortsteils Kohlscheid-Bank und wird wie folgt begrenzt:

- Im Nord-Westen durch die L 259 - Amstelbachstraße und die Grenze zur Stadt Aachen
- Im Nord-Osten durch die Grundstücksgrenzen der vorhandenen Bebauung Am Marienanger
- Im Süd-Osten durch die Grundstücksgrenzen der vorhandenen Bebauung Finkenstraße
- Im Süd-Westen durch landwirtschaftlich genutzte Flächen

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 1912, 1913, 1914 und Teil aus 1915 der Flur 5, Gemarkung Kohlscheid. Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist kartographisch bestimmt.

3. Darstellung des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath aus dem Jahr 1999 stellt für das gesamte Plangebiet „Wohnbaufläche“ dar. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Landschaftsplanes. Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, ist das Plangebiet als *Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)* dargestellt.

B) SITUATION

Derzeit wird die Fläche im Geltungsbereich intensiv ackerbaulich genutzt.

Die Bebauung in den angrenzenden Wohngebieten östlich und südlich des Plangebietes besteht überwiegend aus 1,5-geschossigen Einfamilienhäusern. Im Westen und Norden befinden sich landwirtschaftlich genutzte Acker- und Wiesenflächen.

Der Planbereich liegt am Rande des Ortsteils Kohlscheid-Bank, etwa 2 km südwestlich des Stadtteilzentrums. Die nahe liegende Roermonder Straße (L 232), als wichtigste überörtliche Nord-Süd-Verbindung, gewährleistet die örtliche und überörtliche Erschließung des Bereiches und eine Verbindung mit den einzelnen Ortsteilen sowie mit dem Oberzentrum Aachen und mit anderen Fernstraßen (Autobahn u.a.).

Durch die unmittelbare Nähe der Bushaltestellen der ASEAG-Linien 17 und 27 und der Stadtlinie HZ ist das Plangebiet gut durch den ÖPNV erschlossen. Der Bahnhof, auch Haltepunkt der Euregiobahn, befindet sich ca. 1,3 km entfernt und ist mit dem Auto, dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß zügig erreichbar. Er bietet schnelle Verbindungen in Richtung Aachen und Herzogenrath-Mitte sowie Alsdorf.

Der Technologiepark Herzogenrath (TPH) mit zahlreichen Arbeitsplätzen liegt fußläufig ca. 1,5 und mit dem PKW ca. 2 km entfernt.

In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Kindergarten. Weitere soziale, kulturelle und Freizeiteinrichtungen wie Schulen, Sportstätten, sowie Kirchen und Friedhöfe sind schnell erreichbar, genauso wie die umliegenden Naherholungsgebiete wie das Wurmtal, das Paulinenwäldchen, die Halde Wilsberg und der Weiße Weg, der die Orte innerhalb des Landschaftsparks „Pferdelandpark“ verbindet.

C) PLANUNGSZIELE

Die Planung soll die Ziele des Flächennutzungsplanes umsetzen, indem im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zur Verfügung stehende geeignete Flächen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Durch die Schaffung von Baurecht für etwa 45 Einfamilienhäuser wird die Siedlungsstruktur in diesem Bereich vervollständigt und abgeschlossen.

Aufgrund des für die Stadt Herzogenrath wirtschaftlich bedeutsamen Standortes des TPH mit den dort ansässigen Firmen sowie der Nähe zum Oberzentrum Aachen als einen renommierten Wissenschaftsstandort, ist der Herzogenrather Ortsteil Kohlscheid ein beliebter Wohnstandort mit großer Nachfrage nach Baugrundstücken. Nicht zuletzt durch die Auslagerung von Teilbereichen der RWTH-Aachen und den Planungen zum neuen Campus ist zu erwarten, dass der Wohnstandort Kohlscheid weiter an Bedeutung gewinnen und die Nachfrage nach entsprechendem Bauland noch weiter ansteigen wird. Die Schaffung neuer Wohnbauflächen in diesem Bereich ist ein wichtiges städtebauliches Ziel.

D) STÄDTEBAULICHE PLANUNG

1. Städtebauliches Konzept

Im gesamten Planbereich sollen Einfamilienhäuser in offener Bauweise entstehen, was der Nachfrage und dem städtebaulichen Gesamtcharakter der Umgebung entspricht. Angestrebt ist eine gemischte Nutzung mit ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern als Einzel- und Doppelhäuser. Um den Wunsch der Bürgerschaft sowohl nach Satteldächern als auch nach Flachdächern zu realisieren, werden beide Dachformen durch die Festsetzungen ermöglicht. Zum Ortsrand hin soll die süd-westlich orientierte Bebauung die vorhandene eingeschossige Hauszeile entlang der Finkenstraße in Höhe und Dachform fortführen.
In der nord-östlichen Zeile sollen Flachdächer die gewünschte moderne Formsprache umsetzen und mit zwei Geschossen ohne Staffelgeschoss deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleiben. Das Gegenüber von Häusern mit Flachdach und mit Satteldach wird über die Höhenfestsetzungen und über Gestaltungsfestsetzungen geordnet (s. Skizze 1).

Skizze 1: Gegenüber Flachdach und Satteldachhäuser Grafik: Heins Architekten

Herausgestellt soll neben der gestalterischen auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße und des weiteren Siedlungsgebietes. Zu diesem Zweck wurde am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt- und Neubürger ausgestaltet werden soll. Die Spielplatzfläche ist so bemessen, dass sie den Bedarf der neuen Bewohner und das Defizit der vorhandenen Bevölkerung der umliegenden Straßenzüge decken soll.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt im Süd-Westen über die Finkenstraße, die im Plangebiet in einem Wendehammer mündet. Zusätzlich wird im nord-östlichen Teil des Plangebietes eine kleine Schleife angelegt. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen. Diese Verbindung soll erst dann ausgebaut werden, wenn die Amstelbachstraße, die sich als Landesstraße im Eigentum des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen befindet, mit einem Bürgersteig ausgestattet wird.

Zum Ortsrand hin wird das Plangebiet durch Hecken gesäumt, die einen Übergang zu den landwirtschaftlichen Flächen bilden sollen.

2. Bebauung

2.1 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird als „Allgemeines Wohngebiet“ gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Um den Gebietscharakter nicht zu gefährden sowie unerwünschte und ggf. Lärm emittierende Nutzungen auszuschließen, wird gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO textlich festgesetzt, dass die gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Anlagen im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ nicht zulässig sind.

2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß § 16 BauNVO bestimmt durch die Festsetzungen der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse, der GRZ und der Höhe der baulichen Anlagen.

Die maximal zulässige GRZ wird mit 0,4 festgesetzt. Auf diese Weise wird bei den vorgesehenen Grundstücksgrößen ein ausreichendes Maß der baulichen Nutzung ermöglicht und gleichzeitig eine übermäßige Verdichtung vermieden.

Gem. § 19 (4), Satz 3, BauNVO wird bestimmt, dass bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von Stellplätzen und Zufahrten nicht mitzurechnen sind, wenn die Oberfläche wasserdurchlässig ausgeführt wird. Damit wird der Forderung nach 2 Stellplätzen je Wohneinheit Rechnung getragen, wobei die Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen möglichst gering gehalten werden.

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, damit die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortgeführt wird. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt. Ergänzt durch die Flachdach-, Höhen- und Gestaltungsfestsetzungen sollen eine moderne Formsprache und das gewünschte Straßenbild umgesetzt werden (s. Skizze 1). Durch die Höhenbeschränkung auf max. 6,5 m, die deutlich unterhalb der Höhe der vorhandenen Bebauung bleibt, werden trotz der II-geschossigen Bauweise die Nachbarn Am Marienanger weniger beeinträchtigt als bei den I-geschossigen Satteldachhäusern mit einer Höhe von bis zu 10,0 m.

Damit eine optimale energetische Nutzung der Solarthermie möglich ist, dürfen die festgesetzten Gebäudehöhen bei Flachdächern durch Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung um max. 2,0 m überschritten werden.

2.3 Höhenlage baulicher Anlagen / Dachformen

Weiterhin werden aus städtebaulich-gestalterischen Gründen die Gebäudehöhen in Abhängigkeit von der Dachform festgesetzt.

Bei geneigten Dächern in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird die maximale Traufhöhe mit 4,0 m, die Firsthöhe mit 10,0 m festgesetzt. Dies entspricht den Höhen und der Dachform der Bebauung entlang der Finkenstraße und soll ein einheitliches Erscheinungsbild des Ortsrandes erzeugen.

Bei Flachdächern in den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 liegt die max. Höhe von 6,50 deutlich unter den Höhen der umliegenden Bebauung. Die Flachdachfestsetzung hat gestalterische Gründe und soll dem Wunsch der Bauinteressenten nach einer modernen Gebäudeform entsprechen. Aus Gründen der Rücksichtnahme auf die angrenzenden Nachbarn am Marienanger und aus gestalterischen Gründen für das Gegenüber von Satteldach- und Flachdachhäusern wird die Gebäudehöhe beschränkt und innerhalb eines angemessenen Spielraumes vereinheitlicht.

2.4 Beschränkung der Zahl der Wohnungen

Die Zahl der Wohneinheiten ist in den allgemeinen Wohngebieten auf höchstens 2 Wohnungen pro Gebäude beschränkt. In Anlehnung an die vorhandenen Strukturen soll der Gebietscharakter durch Einfamilien- und Zweifamilienhäuser geprägt werden. Eine intensivere Nutzung ist nicht gewünscht, da sie ein höheres Verkehrsaufkommen und einen höheren Stellplatzbedarf im privaten und öffentlichen Raum und somit eine stärkere Versiegelung nach sich ziehen würde.

2.5 Bauweise

Es wird eine offene Bauweise festgesetzt. In den allgemeinen Wohngebieten sind nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig, um die umliegende aufgelockerte Baustruktur weiterzuführen.

2.6 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 23 BauNVO mit Baugrenzen festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind so festgesetzt, dass einerseits eine städtebaulich sinnvolle Bebauung entlang der Straßen entsteht und die städtebaulichen Ziele umsetzt, andererseits bleibt ein Mindestabstand zu den Nachbarn und eine gewisse Flexibilität in der Gebäudeanordnung und bei der späteren Parzellierung gewährleistet.

Gebäudeteile, die überwiegend offen oder verglast und eingeschossig sind, wie Wintergärten und Terrassenüberdachungen, können die rückwärtigen Baugrenzen überschreiten, und bieten so den Nutzern die Möglichkeit einer flexiblen Gestaltung ihrer Terrassenflächen. Um eine zu starke Dichte der Bebauung zu vermeiden und einen ausreichenden Abstand zu den Nachbargrenzen zu gewährleisten, darf in diesem Fall die gesamte Bautiefe der geplanten Bebauung 16,50 m nicht überschreiten und in den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 muss der Abstand zur rückwärtigen Nachbargrenze mind. 8.0 m betragen.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind die zulässigen Nebengebäude auf 12 m² Grundfläche beschränkt, damit in den Gärten lediglich das klassische genehmigungsfreie Gartenhaus realisiert werden kann. Die Errichtung von Terrassen soll ohne Einschränkung möglich sein.

3. Verkehrserschließung

3.1 Kfz-Verkehr

Die Anbindung des Planbereichs erfolgt im Südwesten über die Finkenstraße an die Bankerfeldstraße. Im Norden ist für den Fall, dass die Amstelbachstraße zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Gehweg ausgestattet wird, eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

Die Planstraße A wird als Haupterschließung mit einem Querschnitt von 8,50 m ausgebaut und mündet in einem Wendehammer, der für dreiachsige Müllfahrzeuge und als Bewegungsfläche für die Feuerwehr ausreichend bemessen ist. Die Schleife der Planstraße

B ist mit 7,5 m Breite festgesetzt. Die Straßenräume werden als Mischfläche mit verkehrsberuhigenden Elementen wie Stellplätze und Straßenbäume ausgebaut.

Hinsichtlich der Anbindung des Plangebietes an die übergeordneten Straßen wurde eine gutachterliche Stellungnahme von IGEPA Verkehrstechnik GmbH erstellt[1] mit dem Ergebnis, dass hinsichtlich der verkehrlichen Abwickelbarkeit keine Bedenken gegen die vorgesehene Wohngebietserweiterung bestehen. Aus der Wohngebietserweiterung werden bis zu 317 KFZ-Fahrten/Tag generiert, wobei bei der Prognose immer die max. möglichen Zahlen angesetzt wurden. Die bestehende Anbindung der Finkenstraße an die Bankerfeldstraße kann die Zusatzverkehre aus der Wohngebietserweiterung in der heutigen unsignalisierten Geometrieform leistungstechnisch in guter Qualität abwickeln. Da im Einmündungsbereich keine Sichtprobleme bestehen und dieser übersichtlich ist, sind hier auch keine sicherheitstechnischen Probleme zu erwarten. Die Finkenstraße kann die zusätzlichen Verkehre aufgrund des bestehenden Ausbauzustandes problemlos aufnehmen, die auch am Knotenpunkt Amstelbachstraße/Haus-Heyden-Straße und am Banker Tunnel unkritisch und abwickelbar sind.

Der Straßenabschnitt am Kindergarten ist hinsichtlich der zusätzlichen Verkehre unproblematisch, die Engpässe an diesem verengten Fahrbahnquerschnitt entstehen vielmehr durch Bring- und Holverkehre. Der anstehende Kindergartenneubau wird die angeregte Neuordnung der Verkehrsflächen und der Parkmöglichkeiten an dieser Stelle bewirken.

3.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Um für die zu erwartenden Fahrzeuge im Geltungsbereich des Bebauungsplanes genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze in der Baugenehmigung mind. 2 private unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten sichergestellt werden soll. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen. Die detaillierte Gestaltung der Straßenräume wird im Rahmen des Durchführungs- und Erschließungsvertrages zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger abgestimmt.

Garagen, Carports und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen sowie in den gekennzeichneten Flächen für Garagen zulässig. Sie dürfen die rückwärtigen Baugrenzen um max. 3.0 m überschreiten. Stellplätze dürfen auch in dem Bereich zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und vorderer, d.h. der zur Straße hin orientierten Baugrenze und deren gedachten Verlängerungen / Fluchtlinien errichtet werden.

Diese Festsetzungen erfolgen aus gestalterischen Gründen, um die Lage der Stellplätze und Garagen auf die städtebaulich hierfür gewünschten Flächen zu beschränken.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV wird durch die auf der Bankerfeldstraße verkehrende ASEAG-Buslinie 27 mit der Bushaltestelle „Finkenstraße“ sowie durch einzelne, zeitlich begrenzte Fahrten der auf der Amstelbachstraße verkehrende ASEAG-Buslinie 17 und der Bushaltestelle „Bank Siedlung“ zurzeit ausreichend sichergestellt. Damit bestehen umsteigefreie Busverbindungen in Richtung Richterich, Laurensberg und Aachen Bushof bzw. nach Horbach und Locht. Die

[1] Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße“, Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation vom Juli 2015, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Dipl.-Ing. Markus Geuenich, Eschweiler.

Stadtlinie HZ, die zum Stadtteilzentrum und zum Bahnhof fährt, hält an der Kreuzung Amstelbachstraße / Haus-Heyden-Straße.
Der Kohlscheider Bahnhof liegt etwa 1,3 km vom Plangebiet entfernt und ist mit dem Auto, dem Bus, aber auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad in kurzer Zeit erreichbar. Somit ist eine gute Erschließung des Plangebietes durch Busse und Bahnen gewährleistet.

3.4 Fuß- / Radverkehr

Die Ausbauart der inneren Wohnstraßen als Mischflächen soll einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist für den Fall, dass die Amstelbachstraße zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Gehweg ausgestattet wird, eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

4. Entwässerung

4.1 Schmutzwasserbeseitigung

Die Erstellung der Schmutzwasserkanalisation erfolgt im Zuge der Herstellung der Erschließungsstraßen. Das Schmutzwasser wird dem städtischen Mischwassernetz zugeführt und gelangt dann zur Kläranlage Aachen-Horbach.

4.2 Beseitigung von Niederschlagswasser

Die Abführung des Niederschlagswassers im Plangebiet über die Mischwasserkanalisation kann nach den Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur (Nachweis nach BKW- Merkblatt M3/M7 für den Amstelbach) nur mit entsprechender Rückhaltung und gedrosselter Weiterleitung erfolgen. Da ein unterirdisches Rückhaltebecken mit einer Drosselanlage einen zu hohen Wartungsaufwand nach sich ziehen würde und andererseits eine Versickerung des Niederschlagswassers gemäß Landeswassergesetz angestrebt wird, erfolgt die Entwässerung im Plangebiet im Trennsystem.

In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen wird außerhalb des Plangebietes eine Versickerung des Niederschlagswassers in der versickerungswirksamen Schicht 3 im Untergrund erfolgen, während die Schmutzwässer in das städtische Kanalnetz eingeleitet werden. Auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße wird von Südosten nach Nordwesten verlaufend ein Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken angelegt, das entsprechend den Untergrundverhältnissen und den Vorgaben der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen bemessen und ausgeführt wird. Der Leitungsverlauf im allgemeinen Wohngebiet WA 6 wird über die Festsetzung einer mit Leitungsrecht belasteten Fläche gesichert.

Der zum Bebauungsplanverfahren II/58 vorgelegte geotechnische Bericht[2] hat ergeben, dass eine gezielte Versickerung größerer Wassermengen wie Dachwasser auf den Privatgrundstücken nicht möglich ist. Eine gezielte Versickerung von Wasser aus Bauwerksdränagen kann nach einer grundstücks- und projektbezogenen Bodenuntersuchung im Einzelfall zugelassen werden. Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser aus kleineren versiegelten Flächen wie Terrassen, Haus- und Garagenzugängen /-zufahrten ist in der tieferen Schicht 3, die aus Sanden und Kiesen besteht, möglich. Der geotechnische Bericht ist dabei zu beachten. Eine ungezielte Versickerung (z.B. Dränpflaster) ist in den oberflächennahen Bodenschichten möglich.

5. Erschließung mit Gas, Wasser und Strom

Die Erschließung mit Gas, Wasser und Strom ist durch das umliegende Versorgungsnetz in der Finkenstraße möglich. Es wird eine neue Transformationsstation benötigt, die an zentraler Stelle des Baugebietes geplant ist.

---

[2] Geotechnischer Bericht zum Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße“, Herzogenrath, vom 12.06.2015, Kramm Ingenieure GmbH & Co. KG, Aachen

E) UMWELTBELANGE

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes nach §1, Abs.6, Nr.7 sowie §1a BauGB wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes II/ 58 „Erweiterung Finkenstraße“ durch das Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Dipl.-Ing. Guido Beuster eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die zum Verfahrenszeitpunkt bekannten sowie prognostizierten Auswirkungen und Wechselwirkungen der Planung auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft / Klima, Landschaft sowie Kultur und sonstige Sachgüter beschrieben und bewertet werden.[3]

Das Plangebiet ist für die Schutzgüter insgesamt von mittlerer Bedeutung. Durch die geplante Bebauung sind Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf die verschiedenen Schutzgüter zu erwarten, welche Vermeidungs-, Verminderungs- sowie Kompensationsmaßnahmen erforderlich machen.

Mit wesentlichen, kleinklimatischen Veränderungen ist nicht zu rechnen, der Charakter des Siedlungsrandbereichs / des Landschaftsbildes bleibt weitgehend erhalten, Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht betroffen.

Nach Umsetzung der Planung, Realisierung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans I Herzogenrath - Würselen im ungeschützten Außenbereich. Nördlich grenzt das Landschaftsschutzgebiet *2.2-1 Amstelbach westlich Kohlscheid* an das Plangebiet. Nordwestlich, auf Aachener Stadtgebiet, befindet sich unmittelbar an das Plangebiet angrenzend ein Geschützter Landschaftsbestandteil.

Innerhalb des Planungsgebietes sind weder schützenswerte Biotope gemäß § 30 BNatSchG vorhanden noch werden Flächen im Biotopkataster NRW (Schutzwürdige Biotope in Nordrhein-Westfalen) geführt. Innerhalb des Plangebietes und in unmittelbarer Nähe (300 m Radius) liegen keine FFH- und Vogelschutzgebiete. Über das Vorkommen von besonders bzw. streng geschützten Arten gemäß Bundesnaturschutzgesetz liegen keine Kenntnisse bzw. Hinweise vor.

1. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag erarbeitet, in dem detailliert Maßnahmen dargestellt werden, die die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgleichen bzw. in sonstiger Weise kompensieren werden[4].

Die geplante Entwicklung des Wohngebietes kommt dem anhaltenden Bedarf an Wohnbauland nach. Durch die geplante bauliche Entwicklung wird das Plangebiet vollständig überprägt. Der entstehende Eingriff in den Naturhaushalt wurde nach der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck* bestimmt.

---

[3] Umweltbericht zum Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße“ in Herzogenrath, vom 11.08.2016, Dipl.-Ing. Guido Beuster, Erkelenz

[4] Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstraße“ in Herzogenrath, vom 11.08.2016, Heins Architekten und Dipl.-Ing. Guido Beuster, Erkelenz

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken und durch die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraumtypischen Gehölzarten ausgeglichen. Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet. Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Eingriff vollständig ausgeglichen.

2. Artenschutz

Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde durch den Dipl.-Biol. Sven Kreutz eine Artenschutzrechtliche Prüfung ASP I und ASP II durchgeführt.[5] Im Plangebiet konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden.

Im Rahmen der Bestandserfassung an 4 Begehungsterminen im Frühjahr 2015 konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten innerhalb des Plangebietes festgestellt werden. Das im Rahmen der ASP I vermutete Steinkauzrevier in der angrenzenden Obstwiese wurde dagegen bestätigt. Daher sind während der Bauphase Vermeidung- /Verminderungsmaßnahmen hinsichtlich des Steinkauzes erforderlich. Entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese wird ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun errichtet. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert. Anlagebedingt sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

3. Boden

Gemäß der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes NRW, Blatt L 5102 Geilenkirchen und Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden befindet sich im Plangebiet Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um schluffige Lehmböden. Die Böden haben eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine hohe nutzbare Wasserkapazität, eine mittlere Wasserdurchlässigkeit und sehr hohen Ertrag. Die Bodenwertzahl liegt bei 70 - 90. Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit).

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes werden rund 12.600 m² Ackerböden dauerhaft versiegelt. Da trotz Anfragen keine Flächen zur Entsiegelung oder Rekultivierung als bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen für die Neuversiegelung zur Verfügung stehen, ist insgesamt von einer hohen Erheblichkeit auszugehen. Im Hinblick auf die anzustrebende Vermeidung der Inanspruchnahme von Flächen mit hochwertigen Ackerböden sind anderweitige Lösungsmöglichkeiten begrenzt, da im Nordkreis Aachen hochwertige Ackerböden sehr weit verbreitet sind. Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Schutz des Bodens festgesetzt. Zusätzlich wird im Erschließungsvertrag der Erschließungsträger dazu verpflichtet, ein Konzept zum schützenden Umgang mit dem Bodenmaterial (Bodenkundliche Baubegleitung) für die Baumaßnahmen zu erstellen. Das Konzept ist dem Umweltamt der StädteRegion Aachen und der Stadt frühzeitig vor Beginn der Erschließungsarbeiten vorzulegen. Dem Umweltamt der StädteRegion Aachen ist durch den Vorhabenträger auch der Gutachter mitzuteilen, welcher die anschließende gutachterliche Begleitung der Maßnahmen zum Schutz des Bodens durchführen wird.

Gem. dem zum Bebauungsplanverfahren II/58 vorgelegten geotechnischen Bericht² besteht der geotechnisch relevante, gewachsene Baugrund unter dem Ackerboden (Schicht 1) aus einer 4,5 m - 6,4 m dicken lehmigen Deckschicht aus Löß / Lößlehm (Schicht 2). Darunter steht ein 4 m dickes Paket aus Sanden und Kiesen an (Schicht 3), unter denen tiefere Schichtenfolgen aus tertiären Schichten und dem Grundgebirge beginnen. Das

[5] Bebauungsplan II/58 „Erweiterung Finkenstr.“, Herzogenrath, Artenschutzrechtliche Prüfung Stufe I+II vom 12.02.2015 und 05.07.2015, Dipl.-Biol. Sven Kreutz, Alsdorf

zusammenhängende, unbeeinflusste Grundwasser liegt rd. 7,5 m unter Flur, spielt somit für die Erschließungsmaßnahmen keine Rolle.

Aufgrund der geringen Wasserdurchlässigkeit des Bodens, sind erdberührte Bauteile gegen von außen drückendes Wasser und aufstauendes Sickerwasser nach Teil 6 der DIN 18195, Abschnitt 9 abzudichten. Alternativ können Dränagen nach DIN 4095 mit einer einfachen Abdichtung gegen nicht drückendes Wasser nach Teil 4 der DIN 18195 ausgeführt werden. Die Ableitung des Drainagewassers muss grundstücks- und projektbezogen technisch und rechtlich geklärt werden.

Die Baugrundfestigkeit reicht aus, die unterkellerten und nicht unterkellerten Wohnhäuser bauwerksverträglich in der Schicht 2 aus Löß / Lößlehm mit Plattengründungen (elastisch gebettet) oder auf bewehrten Streifenfundamenten zu gründen. Bei Erschließungsmaßnahmen sind baugrundbedingte Zusatzmaßnahmen gem. Angaben im geotechnischen Bericht notwendig.

Aufgrund der ungünstigen Topografie, die in der nord-östlichen Ecke des allgemeinen Wohngebietes WA 3 einen Tiefpunkt darstellt, im Zusammenhang mit der zuvor beschriebenen geringen Wasserdurchlässigkeit des Bodens, staut sich momentan an dieser Stelle nach andauernden Regenfällen Wasser über der Erdoberfläche auf. Die Problematik wird bei der Geländemodellierung im Planbereich berücksichtigt und mit Durchführung der Erschließungs- und Baumaßnahmen behoben.

F) FLÄCHENBILANZ

Allgemeines Wohngebiet	ca.	19.050 qm	81 %
Straßenverkehrsflächen	ca.	3.790 qm	16 %
Öffentliche Grünfläche / Spielplatz	ca.	650 qm	3 %
Gesamtfläche	**ca.**	**23.490 qm**	**100 %**

G) ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

Beim Plangebiet handelt es sich um eine Fortführung des vorhandenen Baugebietes Finkenstraße. Die verträgliche Einbindung in die stadträumliche Situation soll über die textlichen Festsetzungen sichergestellt und durch die vorgesehenen örtlichen Bauvorschriften ergänzt werden. Diese Kombination einer örtlichen Bauvorschrift und einer BauGB-Festsetzung gewährleistet die Entstehung einer zeitgemäßen Architektur und eine akzeptable Integration der Gebäude in die Umgebung. Die gestalterischen Festsetzungen erfolgen gemäß § 86 BauO NRW. Die Gestaltung einer ästhetisch ansprechenden Umwelt gehört zu den wesentlichen öffentlichen Aufgaben einer Stadt.

Da vollkommen unterschiedlich gestaltete Doppelhaushälften in der Regel verunstaltend wirken, soll durch gemeinsame Trauf-, First-, Gesamtgebäude- und Dachhöhen sowie einheitliche Dachformen und Dachneigungen und farblich ähnliche Dacheindeckungen ein einheitliches Erscheinungsbild entstehen.

Bei Satteldächern wird die Hauptfirstrichtung zeichnerisch festgesetzt. Die zulässige Dachneigung beträgt 35° - 45°. Pultdächer sind nicht zulässig. Dachaufbauten und Giebelaufbauten sind nur mit einer Dachneigung zwischen 0° und 5° und einer Gesamthöhe von max. 6,50 über EFH auf max. 65% der Hausbreite zulässig. Für Garagen und untergeordnete Gebäudeteile sind in den allgemeinen Wohngebieten Flachdächer zulässig.

Die Festsetzungen sollen einer städtebaulichen Homogenität dienen bzw. ein unruhiges und unstrukturiertes Straßenbild durch eine nicht erwünschte Formenvielfalt verhindern.

Die der Straße zugewandten Fassaden der II-geschossigen Häuser mit Flachdach sind derart zu gestalten, dass die (einheitliche) Traufe der gegenüber liegenden Satteldachhäuser deutlich aufgenommen wird und als Fassadengliederung erkennbar ist. So kann das gewünschte harmonische Gegenüber der Flachdach- und Satteldachhäuser umgesetzt werden (siehe Skizze 1).

Für die äußere Gestaltung der Dachhaut der Satteldächer sind schwarze, anthrazitfarbene, dunkelgraue oder dunkelrote Dachziegel, Metalleindeckungen sowie Dachbegrünungen zulässig. Glänzende Dachziegel sind nicht gestattet. Andere Materialien können zugelassen werden, wenn dies zur regenerativen Energiegewinnung notwendig ist.

Um das Straßenbild nicht zu stören, dürfen im Bereich zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und vorderer, d.h. der zur Straße hin orientierten Baugrenze (auch vor Garagen) und deren gedachten Verlängerungen / Fluchtlinien keine Wärmepumpen angeordnet werden.

H) HINWEISE

1. Bodendenkmale

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist gemäß §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Denkmalpflege, Außenstelle Nideggen, Zehnthofstraße 45, 52385 Nideggen, Telefon 02425/9039-0, Fax. 02425/9039-199, unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

2. Geologie

Gemäß der Technischen Baubestimmungen des Landes NRW ist bei der Planung und Bemessung üblicher Hochbauten die DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten“ zu berücksichtigen.
Die Gemarkung Kohlscheid ist der Erdbebenzone 3 in geologischer Untergrundklasse R zuzuordnen.
Der Sachverständige für Geotechnik gibt aus örtlicher Baugrunderkundung die Baugrundklasse C an.

3. Stellplätze

Im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze sind in den allgemeinen Wohngebieten mind. 2 private unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen.

4. Neulasten

Bei Anlagen und Anlagenteilen, in denen mit wassergefährdenden Stoffen oder Materialien, denen wassergefährdende Stoffe anhaften, umgegangen wird, ist entsprechend § 62 (Anforderungen an den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) des Wasserhaushaltsgesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt durch Gesetz vom 06.10.2011 (BGBl. I S. 1986) geändert, zu beachten.

5. Altlasten

Altlasten-Verdachtsflächen sind im Plangebiet nicht bekannt.

6. Bergwerksfeld Steinkohle und Eisenerz, Bodenschätze

Die Bezirksregierung Arnsberg weist darauf hin, dass das Plangebiet über dem auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Neulaurweg“ im Eigentum der EBV

GmbH, Myhler Straße 83 in 41836 Hückelhoven, liegt, sowie über dem Feld der Erlaubnis zu gewerblichen Zwecken „Rheinland“ zur Aufsuchung des Bodenschatzes „Kohlenwasserstoffe“. Inhaberin der Erlaubnis ist die Wintershall Holding GmbH in Kassel.

7. Bergbau

Die Positivkarte zum Altbergbau der Stadt Herzogenrath weist das gesamte Plangebiet als Fläche ohne Restriktionen in Hinsicht auf tages- und oberflächennahen Altbergbau aus.

8. Kampfmittel

Auf der Fläche des Baugebietes erfolgte die Räumung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst. Es wurden keine Kampfmittel geborgen. Da nicht auszuschließen ist, dass noch Kampfmittel im Boden vorhanden sind, sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten Kampfmittel gefunden werden, sind die Arbeiten sofort einzustellen und die Ordnungsbehörde, die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst ist umgehend zu benachrichtigen.

BEBAUUNGSPLAN II / 58 „ERWEITERUNG FINKENSTRASSE“ IN HERZOGENRATH

Umweltbericht

Datum: 11. August 2016

Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung
Dipl.-Ing. Guido Beuster
Freier Landschaftsarchitekt

Im Granterath 11 Tel. 02431 / 943 44 78
41812 Erkelenz Fax. 02431 / 943 49 53
guido-beuster@t-online.de www.guido-beuster.de

AUFTRAGGEBER:

Marienanger GbR
Haus-Heyden-Straße 192

52134 Herzogenrath

BEARBEITUNG:

Guido Beuster Landschaftsarchitekt

Erkelenz, den 11. August 2016

INHALTSVERZEICHNIS SEITE

1.	**EINLEITUNG**	**1**
1.1	**KURZDARSTELLUNG DER INHALTE UND ZIELE DES BEBAUUNGSPLANES**	**1**
1.2	**DARSTELLUNG DER IN EINSCHLÄGIGEN FACHGESETZEN UND FACHPLÄNEN FESTGELEGTEN UMWELTRELEVANTEN ZIELE UND IHRE BERÜCKSICHTIGUNG**	**5**
2.	**BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELT-AUSWIRKUNGEN**	**9**
2.1	**BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG**	**9**
2.1.1	Schutzgut Mensch	9
2.1.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	10
2.1.3	Schutzgut Boden	13
2.1.4	Schutzgut Wasser	14
2.1.5	Schutzgut Luft / Klima	16
2.1.6	Schutzgut Landschaft	17
2.1.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	18
2.1.8	Wechselwirkungen zwischen den Umweltbelangen	19
2.1.9	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter	20
2.2	**PROGNOSE UND ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES**	**21**
2.2.1	**Entwicklung bei Durchführung der Planung**	**21**
2.2.2	**Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung**	**21**
2.2.3	**Betrachtung anderweitiger Planungs- und Lösungsmöglichkeit.**	**21**
2.3	**GEPLANTE MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, VERRINGERUNG UND ZUM AUSGLEICH NACHTEILIGER UMWELTAUSWIRKUNGEN**	**22**
2.3.1	Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen	22
2.3.2	Kompensationsmaßnahmen	23
2.3.3	Eingriffs- /Ausgleichsbilanzierung	26
3.	**ZUSÄTZLICHE ANGABEN**	**27**
3.1	**BESCHREIBUNG DER WICHTIGSTEN MERKMALE DER VERWENDETEN TECHNISCHEN VERFAHREN**	**27**
3.2	**MASSNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN / MONITORING**	**28**
3.3	**ALLGEMEINVERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG**	**28**

Büro für Freiraum und Landschaftsplanung | Tel. 02431/ 943 44 78 | Fax 02431/ 943 49 53
Dipl.-Ing. Guido Beuster | guido-beuster@t-online.de | www.guido-beuster.de
Freier Landschaftsarchitekt | **In Granterath 11** | **41812 Erkelenz**

1. EINLEITUNG

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ wurde zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs.6 Nr.7 BauGB sowie § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt. Darin werden die vorrausichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Umweltprüfung beschränkt sich dabei auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand, allgemein anerkannten Prüfmethoden, sowie Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans in angemessener Weise verlangt werden kann. Die Ergebnisse der für die Bearbeitung des Bebauungsplans erforderlichen Gutachten wurden hierbei berücksichtigt. Die Beschreibung und Bewertung der geprüften Umweltbelange erfolgt in dem vorliegenden Umweltbericht.

1.1 KURZDARSTELLUNG DER INHALTE UND ZIELE DES BEBAUUNGS-PLANES

In seiner Sitzung am 08.04.2014 hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath die Aufstellung des Bebauungsplanes II /58 „Erweiterung Finkenstraße“ gem. § 2 BauGB beschlossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ umfasst ein ca. 2,35 ha großes Gebiet im Süd-Westen des Herzogenrather Ortsteils Kohlscheid-Bank und wird wie folgt begrenzt:

- Im Nord-Westen durch die L 259 - Amstelbachstraße und die Grenze zur Stadt Aachen
- Im Nord-Osten durch die Grundstücksgrenzen der vorhandenen Bebauung Am Marienanger
- Im Süd-Osten durch die Grundstücksgrenzen der vorhandenen Bebauung Finkenstraße
- Im Süd-Westen durch landwirtschaftlich genutzte Flächen

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 1912, 1913, 1914 und Teil aus 1915 der Flur 5, Gemarkung Kohlscheid. Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist kartographisch bestimmt.

Büro für Freiraum und Landschaftsplanung Tel. 02431/ 943 44 78 Fax 02431/ 943 49 53
Dipl.-Ing. Guido Beuster guido-beuster@t-online.de www.guido-beuster.de
Freier Landschaftsarchitekt **In Granterath 11** **41812 Erkelenz**

Die Planung soll die Ziele des Flächennutzungsplanes sowie der Stadtverwaltung und der politischen Gremien umsetzen, indem im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zur Verfügung stehende geeignete Flächen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Durch die Schaffung von Baurecht für etwa 45 Einfamilienhäuser wird die Siedlungsstruktur in diesem Bereich vervollständigt und abgeschlossen.

Das Plangebiet wird als „Allgemeines Wohngebiet“ gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Um den Gebietscharakter nicht zu gefährden sowie um unerwünschte und ggf. Lärm emittierende Nutzungen auszuschließen, wird gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO textlich festgesetzt, dass die gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Anlagen im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ nicht zulässig sind.

Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß § 16 BauNVO bestimmt durch die Festsetzungen der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse, der GRZ und der Höhe der baulichen Anlagen.
Die maximal zulässige GRZ wird mit 0,4 festgesetzt. Auf diese Weise wird bei den vorgesehenen Grundstücksgrößen ein ausreichendes Maß der baulichen Nutzung ermöglicht und gleichzeitig eine übermäßige Verdichtung vermieden.
Gem. § 19 (4), Satz 3, BauNVO wird bestimmt, dass bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von Stellplätzen und Zufahrten nicht mitzurechnen sind, wenn die Oberfläche wasserdurchlässig ausgeführt wird. Damit wird der Forderung nach 2 Stellplätzen je Wohneinheit Rechnung getragen, wobei die Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen möglichst gering gehalten werden.
In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird ein Vollgeschoss festgesetzt, damit die vorhandene Bebauungsstruktur zum Ortsrand hin und in Blickrichtung der Zufahrtsachse fortgeführt wird. In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 werden zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss als Höchstmaß festgesetzt.

Weiterhin werden aus städtebaulich-gestalterischen Gründen die Gebäudehöhen in Abhängigkeit von der Dachform festgesetzt.
Bei geneigten Dächern in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 4 und WA 6 wird die maximale Traufhöhe mit 4,0 m, die Firsthöhe mit 10,0 m festgesetzt. Dies entspricht den Höhen und der Dachform der Bebauung entlang der Finkenstraße und soll ein einheitliches Erscheinungsbild des Ortsrandes erzeugen.

Bei Flachdächern in den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 liegt die max. Höhe von 6,50 deutlich unter den Höhen der umliegenden Bebauung. Die Flachdachfestsetzung hat gestalterische Gründe und soll dem Wunsch der Bauinteressenten nach einer modernen Gebäudeform entsprechen. Aus Gründen der Rücksichtnahme auf die angrenzenden Nachbarn am Marienanger und aus gestalterischen Gründen für das Gegenüber von Satteldach- und Flachdachhäusern wird die Gebäudehöhe beschränkt und innerhalb eines angemessenen Spielraumes vereinheitlicht.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 23 BauNVO mit Baugrenzen festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind so festgesetzt, dass einerseits eine städtebaulich sinnvolle Bebauung entlang der Straßen entsteht und die städtebaulichen Ziele umsetzt, andererseits bleibt ein Mindestabstand zu den Nachbarn und eine gewisse Flexibilität in der Gebäudeanordnung und bei der späteren Parzellierung gewährleistet.

Die Anbindung des Planbereichs erfolgt im Südwesten über die Finkenstraße an die Bankerfeldstraße. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen.
Die Planstraße A wird als Haupterschließung mit einem Querschnitt von 8,50 m ausgebaut und mündet in einem Wendehammer, der für dreiachsige Müllfahrzeuge und als Bewegungsfläche für die Feuerwehr ausreichend bemessen ist, die Schleife der Planstraße B ist mit 7,5 m Breite festgesetzt. Die Straßenräume werden als Mischfläche mit verkehrsberuhigenden Elementen wie Stellplätze und Straßenbäume ausgebaut.
Hinsichtlich der Anbindung des Plangebietes an die übergeordneten Straßen wurde eine gutachterliche Stellungnahme von IGEPA Verkehrstechnik GmbH erstellt mit dem Ergebnis, dass hinsichtlich der verkehrlichen Abwickelbarkeit keine Bedenken gegen die vorgesehene Wohngebietserweiterung bestehen.
Um für die zu erwartenden Fahrzeuge genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Nachweises der notwendigen Stellplätze in der Baugenehmigung mind. 2 private unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen werden straßenbegleitend innerhalb der Planstraßen A und B öffentliche Stellplätze für Längsparker angelegt, deren Realisierung durch die Breite der öffentlichen Verkehrsflächen und durch die Festsetzung von Bereichen ohne Zufahrten

sichergestellt werden soll. Zusätzlich ist an drei Stellen im Plangebiet die Anlage von querstehenden Parktaschen vorgesehen. Die detaillierte Gestaltung der Straßenräume wird im Rahmen des Durchführungs- und Erschließungsvertrages zwischen der Stadt Herzogenrath und dem Erschließungsträger abgestimmt.
Die Ausbauart der inneren Wohnstraßen als Mischflächen soll einen umwegfreien und gefahrlosen Fuß- und Radverkehr erlauben. Im Norden ist für den Fall, dass die Amstelbachstraße zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Gehweg ausgestattet wird, eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

Die Erstellung der Schmutzwasserkanalisation erfolgt im Zuge der Herstellung der Erschließungsstraßen. Das Schmutzwasser wird dem Mischwassernetz in der Finkenstraße zugeführt und gelangt dann zur Kläranlage Aachen-Horbach.
Die Abführung des Niederschlagswassers im Plangebiet über die Mischwasserkanalisation kann nach den Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur (Nachweis nach BKW- Merkblatt M3/M7 für den Amstelbach) nur mit entsprechender Rückhaltung und gedrosselter Weiterleitung erfolgen. Da ein unterirdisches Rückhaltebecken mit einer Drosselanlage einen zu hohen Wartungsaufwand nach sich ziehen würde und andererseits eine Versickerung des Niederschlagswassers gemäß Landeswassergesetz angestrebt wird, erfolgt die Entwässerung im Plangebiet im Trennsystem.
In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen wird außerhalb des Plangebietes eine Versickerung des Niederschlagswassers in der versickerungswirksamen Schicht 3 im Untergrund erfolgen, während die Schmutzwässer in das städtische Kanalnetz eingeleitet werden. Auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße wird von Südosten nach Nordwesten verlaufend ein Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken angelegt, das entsprechend den Untergrundverhältnissen und den Vorgaben der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen bemessen und ausgeführt wird. Der Leitungsverlauf im allgemeinen Wohngebiet WA 6 wird über die Festsetzung einer mit Leitungsrecht belasteten Fläche gesichert.

Der zum Bebauungsplanverfahren II/58 vorgelegte geotechnische Bericht hat ergeben, dass eine gezielte Versickerung größerer Wassermengen wie Dachwasser auf den Privatgrundstücken nicht möglich ist. Eine gezielte Versickerung von Wasser aus Bauwerksdränagen kann nach einer grundstücks- und projektbezogenen Bodenuntersuchung im Einzelfall zugelassen werden. Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser aus kleineren versiegelten Flächen

wie Terrassen, Haus- und Garagenzugängen /-zufahrten ist in der tieferen Schicht 3, die aus Sanden und Kiesen besteht, möglich. Der geotechnische Bericht ist dabei zu beachten.

Eine ungezielte Versickerung (z.B. Dränpflaster) ist in den oberflächennahen Bodenschichten möglich.

1.2 DARSTELLUNG DER IN FACHGESETZEN UND FACHPLÄNEN FESTGELEGTEN ZIELE DES UMWELTSCHUTZES UND DIE ART DER BERÜCKSICHTIGUNG DER ZIELE

Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, ist das Plangebiet als *Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)* dargestellt.

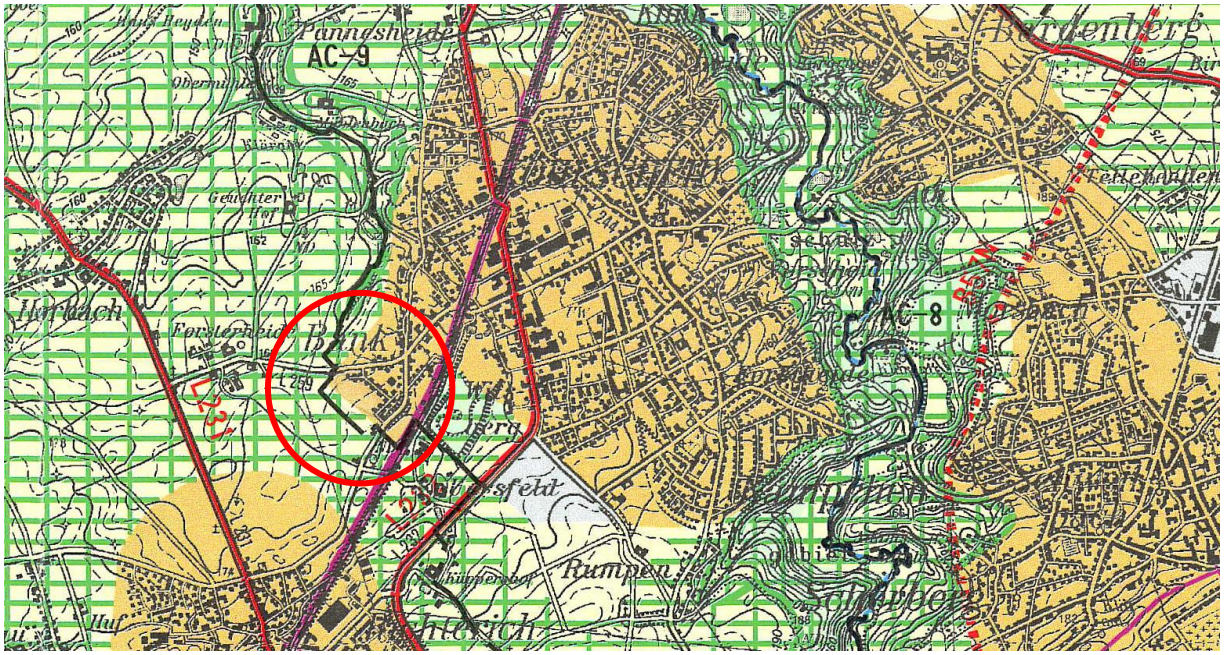


Abb.1 Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, Stand 2003, Blatt L 5100/5102

Flächennutzungsplan FNP

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath vollständig als *Wohnbaufläche* dargestellt.

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans I Herzogenrath - Würselen im ungeschützten Außenbereich. Nördlich grenzt das Landschaftsschutzgebiet *2.2-1 Amstelbach westlich Kohlscheid* an das Plangebiet.

Nordwestlich, auf Aachener Stadtgebiet, befindet sich unmittelbar an das Plangebiet angrenzend ein Geschützter Landschaftsbestandteil.

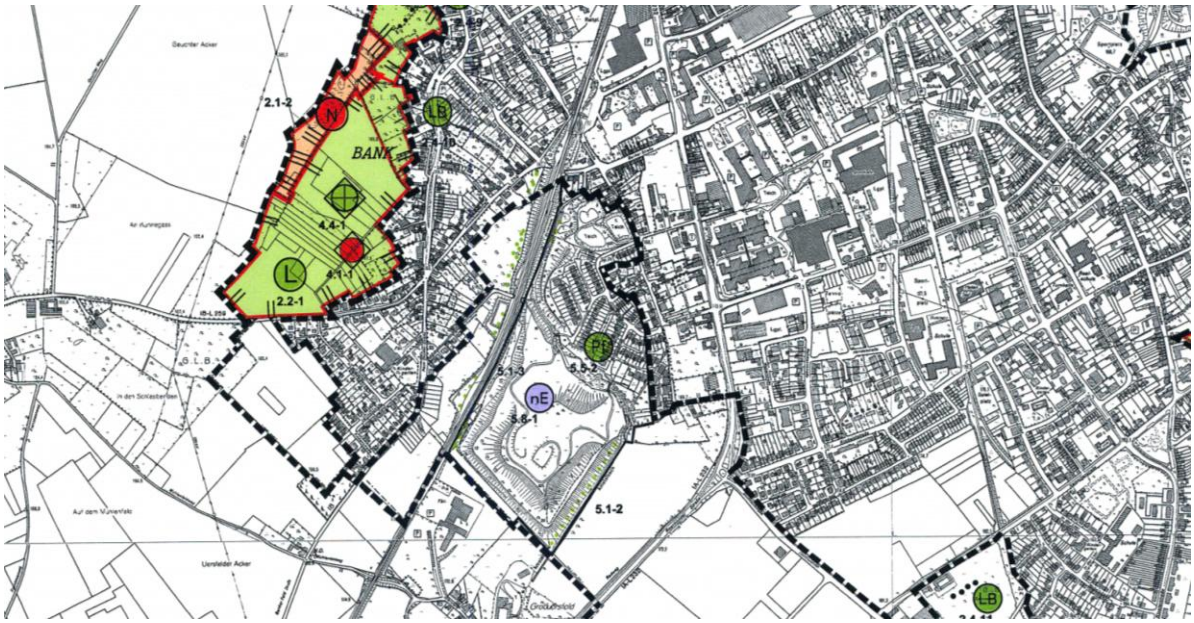


Abb. 2: Auszug aus dem Landschaftsplan I Herzogenrath - Würselen der StädteRegion Aachen, Fassung: 3. Änderung, Stand: März.2005

Landschaftsgesetz

Innerhalb des Planungsgebietes sind weder schützenswerte Biotope gemäß § 30 BNatSchG vorhanden noch werden Flächen im Biotopkataster NRW (Schutzwürdige Biotope in Nordrhein-Westfalen) geführt.

Innerhalb des Plangebietes und in unmittelbarer Nähe (300 m Radius) liegen keine FFH- und Vogelschutzgebiete. Über das Vorkommen von besonders bzw. streng geschützten Arten gemäß Bundesnaturschutzgesetz liegen keine Kenntnisse bzw. Hinweise vor.

Eingriffsregelung

Sind auf Grund der Aufstellung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 18 BNatSchG zu erwarten, so ist über die Vermeidung und den Ausgleich nach § 1a Abs. 3 BauGB zu entscheiden. Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen auszugleichen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag erarbeitet, in dem detailliert Maßnahmen dargestellt werden, die die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgleichen bzw. in sonstiger Weise kompensieren.

Bodenschutz (Bundesbodenschutzgesetz)

Die Bodenschutzklausel § 1a Abs. 2 BauGB fordert u. a. einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, sowie eine Begrenzung der Bodenversiegelung auf das notwendige Maß. Leitziel des Bodenschutzes ist es, die Funktionsfähigkeit der natürlichen Abläufe und Wirkungszusammenhänge in ihrer ungestörten, naturraumspezifischen, biotischen und abiotischen Vielfalt zu erhalten.

Niederschlagswasserbeseitigung (Landeswassergesetz)

Gemäß § 51a Landeswassergesetz NRW wird für Grundstücke, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut werden gefordert, dass das anfallende Niederschlagswasser vor Ort versickert, verrieselt oder einem ortsnahen Oberflächengewässer zugeführt wird.

Lärmschutz (Bundes-Immissionsschutzgesetz)

Zu den Aufgaben der Bauleitplanung gehört die am Grundgedanken des vorbeugenden Immissionsschutzes (§ 1 BauGB) orientierte Ordnung der baulichen Nutzungen. Diese soll so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz).
Die DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau’ enthält als Zielvorstellung schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

2.1 BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden drei Stufen unterschieden: geringe, mittlere und hohe Erheblichkeit.

2.1.1 Schutzgut Mensch

Bestandsbeschreibung

Ein Hauptaspekt des Schutzes von Natur und Landschaft ist es, im Sinne einer Daseinsvorsorge die Lebensgrundlage des Menschen nachhaltig, d.h. auch für zukünftige Generationen, zu bewahren und zu entwickeln. Die Betrachtung des Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit zielt vorrangig auf die Aspekte des gesundheitlichen Wohlbefindens ab. Diese werden in Zusammenhang mit der Daseinsgrundfunktion gebracht (Wohnen, Arbeiten, Kommunikation, in Gemeinschaft leben, Bildung, Versorgung und Erholung). Zu berücksichtigen sind daher die Wohn-, Wohnumfeld- sowie die Erholungsfunktion. Neben dem indirekten Schutz durch Sicherung der übrigen Schutzgüter sollen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie quantitativ und qualitativ ausreichender Erholungsraum für den Menschen gesichert werden.

Das Plangebiet wird derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Die Bedeutung für die Naherholung ist gering.

Auswirkungen durch die Umsetzung des Vorhabens

Die landwirtschaftliche Nutzfläche geht verloren.

Bewertung

Die geplante Entwicklung des Wohngebietes kommt dem anhaltenden Bedarf an Wohnbauland nach.

2.1.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Bestandsbeschreibung

Die gegenwärtig vorhandenen Biotopstrukturen wurden vor Ort aufgenommen und gemäß der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck* bewertet.

Das Plangebiet stellt sich vollständig als intensiv genutzte Ackerfläche dar.

Nordöstlich des Plangebietes befinden sich Gärten der angrenzenden Wohnbebauung, in südöstlicher Richtung erstrecken sich weitere intensiv genutzte Ackerflächen und im Nordwesten reicht eine Streuobstwiese mit älterem Baumbestand an das Plangebiet.

Plangebiet aus nördlicher Richtung

Plangebiet aus südlicher Richtung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG § 44 müssen bei allen genehmigungspflichtigen Planungsverfahren die Belange des Artenschutzes entsprechend berücksichtigt werden.
Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen wurde seitens des Dipl.-Biologen Sven Kreutz zunächst eine Artenschutzrechtliche Vorprüfung ASP I durchgeführt.
Demnach führt das Fachinformationssystem Geschützte Arten in NRW (FIS) des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz LANUV NRW in den betroffenen Messtischblattquadranten für die betroffenen Lebensraumtypen 3 planungsrelevante Säugetierarten, 23 Brutvogelarten und 1 Insektenart als potenziell vorkommend auf.
Aufgrund des Ergebnisses der Artenschutzrechtlichen Vorprüfung ASP I wurde seitens des Dipl.- Biologen Sven Kreutz hinsichtlich der Arten Feldhamster, Feldlerche, Steinkauz, Feldsperling, Rebhuhn und Kiebitz eine ergänzende Vertiefende Artenschutzprüfung ASP II durchgeführt.

Durch die vier Begehungen im Rahmen der ASP II konnten auf dem Acker im Plangebiet keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden.
Das im Rahmen der ASP I vermutete Steinkauzrevier in der angrenzenden Obstwiese wurde bestätigt. Ein Steinkauz wurde an zwei Terminen von der vorhandenen Steinkauzröhre im südwestlichen Bereich der Obstwiese abfliegend beobachtet. Hier befinden sich das Revierzentrum und die eigentliche Fortpflanzungsstätte in einer Entfernung von ca. 100 m zum Plangebiet. Unter einem Baum, der im Nordwesten in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet stockt, konnten regelmäßig frische Gewölle gefunden werden, so dass sich hier eine Ruhestätte befindet.

Auswirkungen durch die Umsetzung des Vorhabens

Durch die geplante bauliche Entwicklung wird das Plangebiet vollständig überprägt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken im Bereich der privaten Gärten und durch die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraumtypischen Gehölzarten ausgeglichen.

Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet.

Im Hinblick auf das Steinkauzrevier in der angrenzenden Obstwiese sind keine anlagebedingten Beeinträchtigungen durch die neuen Häuser / Bewohner zu erwarten, da es sich bei der Art um einen relativ störungstoleranten Kulturfolger, der meist in Ortsnähe brütet, handelt.
Außerordentliche und relevante Störreize sind aber während der Bauphase nicht auszuschließen. Da die exakte Bauzeit derzeit noch nicht terminiert ist, können auch Lärmemissionen und visuelle Reize während der relativ empfindlichen Balz- und Besatzphase nicht ausgeschlossen werden.
Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch die Bauarbeiten auszuschließen, sind entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (siehe Kap. 2.3.1) zu berücksichtigen.

Bewertung

Die ökologische Wertminderung in den Naturhaushalt wird in der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung Kap. 2.3.3 ermittelt.

Unter der Berücksichtigung, dass der Eingriff für die bauliche Entwicklung soweit möglich innerhalb des Plangebietes ausgeglichen wird, ist insgesamt von einer mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Eine Betroffenheit europäisch geschützter Arten kann unter Beachtung der beschriebenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

2.1.3 Schutzgut Boden

Bestandsbeschreibung

Die Geländeoberfläche des Plangebietes ist weitgehend eben und wird zurzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Gemäß der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes NRW, Blatt L 5102 Geilenkirchen und Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden befindet sich im Plangebiet Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um schluffige Lehmböden.
Die Böden haben eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine hohe nutzbare Wasserkapazität, eine mittlere Wasserdurchlässigkeit und sehr hohen Ertrag. Die Bodenwertzahl liegt bei 70 - 90.

Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit).

Gemäß dem Geotechnischen Bericht der Kramm Ingenieure GmbH & Co.KG ist der geotechnisch relevante, gewachsene Baugrund von oben nach unten zweigeteilt. Unter dem Ackerboden folgt bis 4,5 m und 6,4 m unter Flur eine „lehmige“ Deckschicht aus „Löß“ (Flugsandablagerungen), die zuoberst infolge Verwitterung zu „Lößlehm“ zersetzt ist. Darunter steht ein rund 4 m dickes Paket aus mitteldicht

bis dicht gelagerten Sanden und Kiesen eiszeitlicher Ablagerungen der „Hochterrasse“ an.

Das Plangebiet befindet sich gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland zu DIN 4149 in der Erdbebenzone 3 in der Untergrundklasse R.

Auswirkungen durch die Umsetzung des Vorhabens

Bei Umsetzung des Bebauungsplanes werden rund 12.600 m² Bodenfläche dauerhaft versiegelt. Auf diesen Flächen geht die ökologische Funktionsfähigkeit der Böden nahezu vollständig verloren. Aber auch die nicht überbaubaren Flächen können im Zuge der Baumaßnahmen durch Umgestaltung oder Verdichtung in Folge von Befahrung und Lagerung betroffen sein.

Aufgrund der relativ großen Neuversiegelung auf hochwertigen Ackerböden wurden seitens des Investors bei der Stadt Herzogenrath und bei der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW Möglichkeiten der Entsiegelung oder Rekultivierung zur Kompensation für die Neuversiegelung angefragt.
Seitens der Stadt Herzogenrath und der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft stehen jedoch keine geeigneten Flächen zur Verfügung.

Bewertung

Der Bebauungsplan ermöglicht für einen großen Teil des Plangebietes die Veränderung und Versiegelung von Bodenfläche.

Da keine Flächen für bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stehen ist insgesamt von einer hohen Erheblichkeit auszugehen.

2.1.4 Schutzgut Wasser

Beschreibung

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Das zusammenhängende, unbeeinflusste Grundwasser liegt gemäß dem Geotechnischen Bericht der Kramm Ingenieure GmbH & Co.KG rund 7,5 m unter Flur. Aufgrund des relativ schnell in der Tiefe folgenden „Reuvertons“ als wassersperrende Schicht (Grundwasserstauer) handelt es sich um ein nur gering mächtiges Grundwasservorkommen, das aus versickerndem Niederschlagswasser gespeist wird und so jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen ist.

Eine gezielte Versickerung größerer Wassermengen wie Dachwasser ist wegen der insgesamt zu geringen Bodendurchlässigkeiten der oberflächennahen Bodenschichten nicht möglich.
Grundsätzlich möglich ist eine gezielte Versickerung von kleineren versiegelten Flächen wie Terrassen, Haus- und PKW-Garagenzugängen/-zufahrten.
Eine ungezielte Versickerung (z.B. Dränpflaster) ist in den oberflächennahen Bodenschichten möglich.

Auswirkungen durch die Umsetzung des Vorhabens

Die Erstellung der Schmutzwasserkanalisation erfolgt im Zuge der Herstellung der Erschließungsstraßen. Das Schmutzwasser wird dem städtischen Mischwassernetz zugeführt und gelangt dann zur Kläranlage Aachen-Horbach.

Bei Umsetzung des Bebauungsplanes muss in Folge der Erschließung und der Bebauung Niederschlagswasser von rund 12.600 m² versiegelter Bodenfläche abgeleitet werden.
Die Abführung des Niederschlagswassers im Plangebiet über die Mischwasserkanalisation kann nach den Vorgaben des Wasserverbandes Eifel-Rur (Nachweis nach BKW- Merkblatt M3/M7 für den Amstelbach) nur mit entsprechender Rückhaltung und gedrosselter Weiterleitung erfolgen. Da ein unterirdisches Rückhaltebecken mit einer Drosselanlage einen zu hohen Wartungsaufwand nach sich ziehen würde und andererseits eine Versickerung des Niederschlagswassers gemäß Landeswassergesetz angestrebt wird, erfolgt die Entwässerung im Plangebiet im Trennsystem.

In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen wird außerhalb des Plangebietes eine Versickerung des Niederschlagswassers in der versickerungswirksamen Schicht 3 im Untergrund erfolgen, während die

Schmutzwässer in das städtische Kanalnetz eingeleitet werden. Auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße wird von Südosten nach Nordwesten verlaufend ein Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken angelegt, das entsprechend den Untergrundverhältnissen und den Vorgaben der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen bemessen und ausgeführt wird. Der Leitungsverlauf im allgemeinen Wohngebiet WA 6 wird über die Festsetzung einer mit Leitungsrecht belasteten Fläche gesichert.

Bewertung

Der Bebauungsplan ermöglicht für einen großen Teil des Plangebietes die Versiegelung von Bodenfläche.
Zur Abführung des Niederschlagswassers wird auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße ein Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken angelegt.
Aufgrund der Berücksichtigung der Vorgaben des Landeswassergesetzes ist insgesamt von einer eher geringen Erheblichkeit auszugehen.

2.1.5 Schutzgut Luft / Klima

Beschreibung

Die Stadt Herzogenrath liegt in einer kühl gemäßigten bis ozeanischen Klimazone. Die Winter sind relativ mild und die Sommer verhältnismäßig kühl. Die mittlere Lufttemperatur/Jahr beträgt zwischen 9 und 10°C. Die mittlere Niederschlagshöhe liegt etwa zwischen 750 und 800 mm/Jahr.

Die kleinklimatischen Verhältnisse innerhalb des Plangebiets sind dem Freilandklima und dem Klima von Siedlungsrandbereichen zuzuordnen. Es herrscht ein vergleichsweise günstiges Mikroklima vor, in dem stadtklimatische Effekte noch wenig ausgeprägt sind.

Auswirkungen durch die Umsetzung des Vorhabens

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes werden Flächen mit der Funktion des Freilandklimas und dem Klima der Siedlungsrandbereiche in Anspruch genommen.
Bei Bebauung der Flächen kommt es zu einer negativen, klimatischen Wirkung, da sich versiegelte Flächen schneller erwärmen und eine ungünstigere Strahlungsbilanz besitzen.

Bewertung

Anpflanzungen im Bereich des Plangebietes wirken der negativen, klimatischen Wirkung entgegen. Der Charakter des Siedlungsrandbereis mit kleinen Frischluftschneisen bleibt erhalten, so dass insgesamt von einer nur geringen Erheblichkeit auszugehen ist.

2.1.6 Schutzgut Landschaft

Beschreibung

Das Plangebiet befindet sich am südwestlichen Rand der Ortslage Kohlscheid-Bank und wird durch den weitgehend offenen Charakter der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit weitreichenden Sichtbeziehungen in überwiegend südwestliche Richtung geprägt.
Östlich und südlich schließen lockere Siedlungsstrukturen mit den dazugehörigen Gärten an.
Raumwirksame, landschaftsprägende Gehölzstrukturen bilden die Gärten der angrenzenden Siedlungsstruktur und die im Nordwesten an das Plangebiet angrenzende Streuobstwiese.

Auswirkungen durch die Umsetzung des Vorhabens

Bei Umsetzung der baulichen Entwicklung verlagert sich der Siedlungsrandbereich in südwestliche Richtung. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen innerhalb des

Plangebietes werden vollständig überprägt. Die raumwirksamen Gehölzstrukturen im Umfeld des Plangebietes bleiben erhalten.

Bewertung

Der Charakter des Siedlungsrandbereichs bleibt weitgehend erhalten. Anpflanzungen entlang der südwestlichen Plangebietsgrenze wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus. Insgesamt ist von einer nur geringen Erheblichkeit auszugehen.

2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Beschreibung

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Kultur- und sonstige Sachgüter betroffen.

Auswirkungen durch die Umsetzung des Vorhabens

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist mit keinen Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter zu rechnen.

Bewertung

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden keine Kultur- und sonstige Sachgüter beeinträchtigt.

2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Umweltbelangen

Im Rahmen der Umweltprüfung sind neben den einzelnen Schutzgütern auch die Wechselwirkungen zwischen diesen zu berücksichtigen. Der Begriff, Wechselwirkungen’ umfasst die in der Umwelt ablaufenden Prozesse.
Die o.g. Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft / Klima sowie Kultur- und Sachgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Diese Wirkungsketten und -netze sind bei der Beurteilung der Folgen eines Eingriffs zu betrachten, um sekundäre Effekte und Summationswirkungen erkennen und bewerten zu können.

Im vorliegenden Fall bestehen keine speziellen Wechselwirkungen, die über das zu den einzelnen Schutzgütern Geschriebene hinaus gehen.

2.1.9 Zusammengefasste Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter

In der folgenden Tabelle werden die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter kurz zusammengefasst.

Schutzgut	**Beurteilung der Umweltauswirkungen**	**Erheblichkeit**
Mensch	Entwicklung von Wohngebietsflächen, Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche	gering
Tier und Pflanzen	Verlust von intensiv genutzter Ackerfläche, Ausgleich des Eingriffs durch Anpflanzungen innerhalb des Plangebietes so weit möglich, Kompensation des restl. ökolog. Defizit über ein Öko-Konto Keine Auswirkungen auf geschützte Arten unter Beachtung von Vermeidung- u. Verminderungs-maßnahmen	mittel
Boden	Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung, Flächen für bodenfunktionsbezogene Kompensations-maßnahmen stehen nicht zur Verfügung	hoch
Wasser	Berücksichtigung der Vorgaben des Landeswassergesetzes, Anlage eines Regenwasserrückhaltungs- und Versickerungsbecken auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße	gering
Luft / Klima	Leichte Veränderung des Kleinklimas aufgrund schnellerer Erwärmung von versiegelten Flächen, Entgegenwirken durch Anpflanzungen innerhalb des Plangebietes	gering
Landschaft	Erhalt des Charakters des Siedlungsrandbereichs, Positive Auswirkung durch Anpflanzungen entlang der südwestlichen Plangebietsgrenze	gering
Kultur- und sonstige Sachgüter	Kultur- und Sachgüter sind nicht derzeit bekannt, somit bestehen keine Auswirkungen	keine
Wechsel-wirkungen	Veränderung der Wechselverhältnisse	gering

2.2 PROGNOSEN ZUR ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES

2.2.1 Entwicklung bei Durchführung der Planung

Der Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ ermöglicht die Entwicklung eines Wohngebietes für etwa 45 Einfamilienhäuser.
Damit verbunden sind die im Kap. 2.1 genannten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter.
Durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können negative Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter eingeschränkt werden.
Weiterhin erfolgen im Rahmen der Realisierung des Bauvorhabens die Kompensation des ökologischen Eingriffs und die Vermeidung von Störwirkungen hinsichtlich des Artenschutzes.

2.2.2 Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die Fläche weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden.
Die beschriebenen Auswirkungen auf die Schutzgüter würden ausbleiben.

2.2.3 Betrachtung anderweitiger Planungs- und Lösungsmöglichkeiten

Anderweitige Planungs- und Lösungsmöglichkeiten wurden nicht betrachtet, da die Planung seitens eines privaten Investors erfolgt, dem keine anderweitigen Flächen zur Verfügung stehen.
Zudem ist das Plangebiet im Regionalplan als *Allgemeiner Siedlungsbereich und* im Flächennutzungsplan als *Wohnbaufläche* dargestellt, so dass die Planung den Zielen des Regionalplans und des Flächennutzungsplans entspricht.
Im Hinblick auf die anzustrebende Vermeidung der Inanspruchnahme von Flächen mit hochwertigen Ackerböden sind anderweitige Lösungsmöglichkeiten begrenzt, da im Nordkreis Aachen hochwertige Ackerböden sehr weit verbreitet sind.

2.3 GEPLANTE MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, VERRINGERUNG UND ZUM AUSGLEICH NACHTEILIGER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Belange des Umweltschutzes sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen. Auf der Grundlage der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung sind die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geplante Baumaßnahmen zu beurteilen und Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zu entwickeln, genauso wie Aussagen zum Ausgleich des Eingriffs. Durch die Aufwertung von Teilflächen können Wertverluste, die durch die Bebauung entstehen, soweit wie möglich innerhalb bzw. außerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden.

2.3.1 Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen

Maßnahmen für den Artenschutz

- Errichtung eines sichtundurchlässigen Bauzaunes während der gesamten Bauphase entlang der Grenze zur Obstwiese (2 Meter Höhe).
- Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, sind 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld zu installieren.

Maßnahmen zum Schutz des Bodens

- Anpflanzungen auf Flächen im Plangebiet tragen zum Schutz des Bodens bei.
- Schutz und Sicherung angrenzender Bereiche und Vegetationsbestände, die nicht zu befahren, zu betreten oder für die Lagerung von Baumaterialien zu nutzen sind.
- Abfälle aller Art, die während der Bauarbeiten anfallen (Gebinde, Verpackung etc.) sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Baubedingt beanspruchte Flächen sind unter Berücksichtigung der baulichen und gestalterischen Erfordernisse nach Beendigung der Baumaßnahme wiederherzustellen.

- Oberboden ist gemäß DIN 18915 abzuschieben und getrennt vom übrigen Bodenaushub zu lagern. Der Boden ist nach Möglichkeit vor Ort wieder zu verwenden.
- Der Boden ist während der Bauzeit gemäß DIN 18915 durch schichtengerechte Lagerung zu sichern, Bodenverdichtungen sind auf ein Minimum zu begrenzen. Nach Beendigung der Arbeiten sind im Bereich von Vegetationsflächen die natürlichen Bodenfunktionen wieder zu aktivieren (Tiefenlockerung).
- Eine Kontamination von Boden und Wasser während des Baubetriebs ist durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden.
- Einsatz natürlicher Schüttgüter

Maßnahmen zum Schutz des Landschaftsbildes

- Eingrünung des Plangebietes zur Feldflur entlang der südwestlichen Plangebietsgrenze.

2.3.2 Kompensationsmaßnahmen

Gemäß § 1a (3) BauGB ist „die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnatur-schutzgesetz)“ zu berücksichtigen.

Nach § 15 (1) und (2) Bundesnaturschutzgesetz BNatschG ist der „Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und zu verpflichten, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).“

Nachfolgend werden die im Plangebiet realisierbaren Ausgleichsmaßnahmen und die Ersatzmaßnahmen beschrieben:

Anlage einer Schnitthecke in den Gärten der WA- Fläche / Flächen 1, 2, 3 und 4

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 1, 2, 3 und 4 gekennzeichneten Fläche werden zur naturnahen Eingrünung und zur Verbesserung der Struktur- und Artenvielfalt Schnitthecken mit standorttypischen Gehölzen der Artenliste 2 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Es werden 3 Gehölze je lfdm gepflanzt. Im Bereich der Fläche 1 (entlang der Obstwiese) ist eine Mindesthöhe der Schnitthecke von 2 m zu gewährleisten.

Die Umsetzung erfolgt im ersten Jahr nach Bezugsfertigkeit der jeweiligen Wohnhäuser.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Öffentlichen Grünfläche / Fläche 5 und Spielplatz

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 5 gekennzeichneten Fläche und im Bereich des Spielplatzes werden zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas jeweils 3 Einzelbäume der Artenliste 1 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Die Einzelbäume werden mit einem Pfahldreibock gesichert.
Die Pflanzbeete werden mit einer Gebrauchsrasenmischung eingesät oder mit Bodendecker bepflanzt.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Straßenverkehrsfläche

Im Bereich der Straßenverkehrsfläche werden zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas 24 Einzelbäume der Artenliste 1 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Die Einzelbäume werden mit einem Pfahldreibock und durch einen Anfahrschutz gesichert.
Die Pflanzbeete werden mit einer Gebrauchsrasenmischung eingesät oder mit Bodendecker bepflanzt.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Artenliste 1:

Feldahorn	Acer campestre
Spitzahorn	Acer platanoides
Bergahorn	Acer pseudoplatnaus
Hainbuche	Carpinus betulus
Baumhasel	Corylus colurna
Esche	Fraxinus excelsior
Stieleiche	Quercus robur
Vogelkirsche	Prunus avium
Traubenkirsche	Prunus padus
Stadtbirne	Pyrus calleryana
Winterlinde	Tilia cordata

Pflanzqualität:
Hochstamm, 3 x verpfl., mit Drahtballen, Stammumfang 16-18 cm

Artenliste 2:

Rotbuche	Fagus sylvatica
Hainbuche	Carpinus betulus
Weißdorn	Crataegus monogyna

Pflanzqualität:
Strauch / Heister 2 x verpfl., ohne Ballen, Höhe: 100-150 cm

Ersatzmaßnahme

Das nach Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme verbleibende ökologische Defizit in Höhe von - 67.575 ÖW (Ökologische Werteinheiten) wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet.

2.3.3 Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

In den folgenden Tabellen werden die ökologischen Werteinheiten der Biotoptypen nach der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck* zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme dem Wert der Biotoptypen nach Realisierung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ gegenübergestellt.

Ökologische Wertigkeit vor dem Eingriff (Bestand)

Code	Biotoptyp	Fläche in m²	Faktor	Summe-ÖW
HA0	Acker	23.490	6	140.940
	Summe vorher:	**23.490**		**140.940**

Ökologische Wertigkeit nach dem Eingriff (Planung)

Code	Biotoptyp	Fläche in m²	Faktor	Summe-ÖW
	Öffentliche Grünfläche / Spielplatz			
BF31	Einzelbäume standorttypisch / (6 Stck. x 30 m²)	180	12	2.160
HM1	Grünanlage (Strauchpflanzung, Rasen, Spielplatz) ohne alt. Baumbestand	470	7	3.290
	WA-Fläche			
BD3	Schnitthecke innerhalb der Gärten (E/A Plan Flächen 1, 2 und 3)	425	11	4.675
HJ5	Garten ohne Pflanzbindung (50% der WA-Flächen abzügl. der Flächen mit Pflanzbindung)	9.100	6	54.600
HY1	Überbauung / Versiegelung (50% der WA-Flächen / GRZ 0,4 zzgl. 25 v.H.)	9.525	0	0
	Straßenverkehrsfläche			
BF31	Straßenbäume standorttypisch / (24 Stck. x 30 m²)	720	12	8.640
HY1	Versiegelte Fläche	3.070	0	0
	Summe nachher:	**23.490**		**73.365**
Summe vorher - Summe nachher / ökolog. Überschuss Gesamtfläche				**- 67.575**

Dies bedeutet, dass bei Realisierung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ der Eingriff nicht vollständig innerhalb des Plangebietes ausgeglichen

werden kann. Es verbleibt ein ökologisches Defizit in Höhe von - 67.575 Ökologische Werteinheiten ÖW das anderweitig kompensiert werden muss.

3. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

3.1 BESCHREIBUNG DER WICHTIGSTEN MERKMALE DER VERWENDETEN TECHNISCHEN VERFAHREN

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ erfolgte verbal argumentativ.
Es wurden drei Stufen der Umwelterheblichkeit (gering, mittel und hoch) unterschieden. Die Ausgleichbarkeit von Beeinträchtigungen ist bei der Bewertung der Erheblichkeit von großer Bedeutung.

Aus der Kartierung der Biotoptypen ließen sich wesentliche Aussagen zu Tieren und Pflanzen, Luft und Klima sowie zum Landschaftsbild ableiten.

Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung der Biotoptypen erfolgt gemäß der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck.*

Folgende Gutachten, Untersuchungen und Planungen im Rahmen der Erarbeitung des Umweltberichtes zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ wurden herangezogen.

- Begründung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ Heins Architekten, Stand: Mai 2016
- Artenschutzrechtliche Prüfung ASP I und II zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“, Dipl. -Biologe Sven Kreutz, Stand: 05.07.2015
- Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Situation zum Bebauungsplan II / 65 „Kämpchenstraße“, IGEPA Verkehrstechnik GmbH, Stand: 24.06.2014
- Geotechnischer Bericht zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“, Kramm Ingenieure GmbH & Co.KG, Stand: 12.06.2015

- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“, Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Dipl. -Ing. Guido Beuster, Stand: 10.08.2015

3.2 MASSNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG ERHEBLICHER UMWELT-AUSWIRKUNGEN / MONITORING

Maßnahmen zu Überwachung von Umweltauswirkungen sind derzeit nicht vorgesehen.

3.3 ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG

In dem vorliegenden Umweltbericht zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ werden die zum Verfahrenszeitpunkt bekannten sowie prognostizierten Auswirkungen der Planung beschrieben und bewertet.

In seiner Sitzung vom 08.04.2014 hat der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath die Aufstellung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ beschlossen.
Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ umfasst ein ca. 2,35 ha großes Gebiet im Süd-Westen des Herzogenrather Ortsteils Kohlscheid-Bank.
Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung von Baurecht für etwa 45 Einfamilienhäuser. Die Bebauung ist, entsprechend dem Umfeld, in offener Bauweise vorgesehen.
Das Plangebiet wird als „Allgemeines Wohngebiet“ gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Die maximal zulässige GRZ wird mit 0,4 festgesetzt.
Die Erschließung des Planbereichs erfolgt im Südwesten über die Finkenstraße an die Bankerfeldstraße. Im Norden ist eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an die Amstelbachstraße vorgesehen.
Das Schmutzwasser wird dem Mischwassernetz in der Finkenstraße zugeführt und gelangt dann zur Kläranlage Aachen-Horbach.

Zur Abführung des Niederschlagswassers wird auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße ein Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken angelegt.

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen ist das Plangebiet als *Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)* dargestellt.

Im derzeit rechtsgültigen Flächennutzugsplan der Stadt Herzogenrath ist der Geltungsbereich vollständig als *Wohnbaufläche* dargestellt.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes I Herzogenrath - Würselen der StädteRegion Aachen im ungeschützten Außenbereich.

Das Plangebiet ist für die Schutzgüter insgesamt von mittlerer Bedeutung. Durch die geplante Bebauung sind Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf die verschiedenen Schutzgüter zu erwarten, welche Vermeidungs-, Verminderungs- sowie Kompensationsmaßnahmen erforderlich machen.

Die geplante Entwicklung des Wohngebietes kommt dem anhaltenden Bedarf an Wohnbauland nach.

Durch die geplante bauliche Entwicklung wird das Plangebiet vollständig überprägt. Der entstehende Eingriff in den Naturhaushalt wurde nach der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck* bestimmt.
Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken und durch die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraumtypischen Gehölzarten ausgeglichen.
Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet.
Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Eingriff vollständig ausgeglichen.

Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde durch den Dipl. - Biologen Sven Kreutz eine Artenschutzrechtliche Prüfung ASP I und ASP II durchgeführt.
Im Rahmen der Bestandserfassung an 4 Begehungsterminen im Frühjahr 2015 konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten innerhalb

des Plangebietes festgestellt werden. Das im Rahmen der ASP I vermutete Steinkauzrevier in der angrenzenden Obstwiese wurde dagegen bestätigt. Daher sind während der Bauphase Vermeidung- /Verminderungsmaßnahmen hinsichtlich des Steinkauzes erforderlich. Anlagebedingt sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes werden rund 12.600 m² Bodenfläche dauerhaft versiegelt. Flächen für bodenfunktionsbezogene Kompensations-maßnahmen stehen nicht zur Verfügung.

Mit wesentlichen, kleinklimatischen Veränderungen ist nicht zu rechnen.

Der Charakter des Siedlungsrandbereichs / des Landschaftsbildes bleibt weitgehend erhalten

Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht betroffen.

Nach Umsetzung der Planung, Realisierung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

BEBAUUNGSPLAN II / 58 „ERWEITERUNG FINKENSTRASSE“ IN HERZOGENRATH

Landschaftspflegerischer Fachbeitrag

Datum: 11. August 2016

Heins Architekten
Haus-Heyden-Straße 192
52134 Herzogenrath

Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung
Dipl.-Ing. Guido Beuster
Freier Landschaftsarchitekt
Im Granterath 11 Tel. 02431 / 943 44 78
41812 Erkelenz Fax. 02431 / 943 49 53
guido-beuster@t-online.de www.guido-beuster.de

AUFTRAGGEBER:

Marienanger GbR
Haus-Heyden-Straße 192

52134 Herzogenrath

BEARBEITUNG:

Heins Architekten
Haus-Heyden-Straße 192
52134 Herzogenrath

Guido Beuster Landschaftsarchitekt

Erkelenz, den 11. August 2016

INHALTSVERZEICHNIS SEITE

1.0	**EINLEITUNG**	**1**
1.1	Anlass der Planung	1
1.2	Lage im Raum	1
1.3	Planerische Vorgaben	3
2.0	**BESTANDSAUFNAHME UND BESTANDSBEWERTUNG**	**5**
2.1	Naturräumliche Grundlagen	5
2.2	Reale Vegetation/ Biotoptypen	6
2.3	Fauna	8
2.4	Landschaftsbild	9
3.0	**DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DES EINGRIFF**	**10**
3.1	Eingriffsbeschreibung	10
3.2	Konfliktvermeidung / -verminderung	11
4.0	**AUSGLEICHSMASSNAHMEN**	**12**
5.0	**EINGRIFFS-/ AUSGLEICHSBILANZIERUNG**	**15**
6.0	**ERSATZMASSNAHMEN**	**16**
7.0	**GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGEN**	**17**
	Kartenverzeichnis / Literaturverzeichnis	19

ANHANG

BESTANDSPLAN in M. 1 : 1000 (DIN A3)

EINGRIFFS-/ AUSGLEICHSPLAN in M. 1 : 1000 (DIN A3)

Büro für Freiraum und Landschaftsplanung
Dipl.-Ing. Guido Beuster
Freier Landschaftsarchitekt

Tel. 02431/ 943 44 78
guido-beuster@t-online.de
Im Granterath 11

Fax 02431/ 943 49 53
www.guido-beuster.de
41812 Erkelenz

1.0 EINLEITUNG

1.1 ANLASS DER PLANUNG

Der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Herzogenrath hat in seiner Sitzung am 08.04.2014 die Aufstellung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ gem. § 2 BauGB beschlossen.

Die Planung soll die Ziele des Flächennutzungsplanes sowie der Stadtverwaltung und der politischen Gremien umsetzen, indem im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zur Verfügung stehende geeignete Flächen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Durch die Schaffung von Baurecht für etwa 45 Einfamilienhäuser wird die Siedlungsstruktur in diesem Bereich vervollständigt und abgeschlossen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag vorzulegen.

1.2 LAGE IM RAUM

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Fintenstraße“ umfasst ein ca. 2,35 ha großes Gebiet im Süd-Westen des Herzogenrather Ortsteils Kohlscheid-Bank und wird wie folgt begrenzt:

- Im Nord-Westen durch die L 259 - Amstelbachstraße und die Grenze zur Stadt Aachen
- Im Nord-Osten durch die Grundstücksgrenzen der vorhandenen Bebauung Am Marienanger
- Im Süd-Osten durch die Grundstücksgrenzen der vorhandenen Bebauung Finkenstraße
- Im Süd-Westen durch landwirtschaftlich genutzte Flächen

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 1912, 1913, 1914 und Teil aus 1915 der Flur 5, Gemarkung Kohlscheid. Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist kartographisch bestimmt.

Büro für Freiraum und Landschaftsplanung Tel. 02431/ 943 44 78 Fax 02431/ 943 49 53
Dipl.-Ing. Guido Beuster guido-beuster@t-online.de www.guido-beuster.de
Freier Landschaftsarchitekt **Im Granterath 11** **41812 Erkelenz**

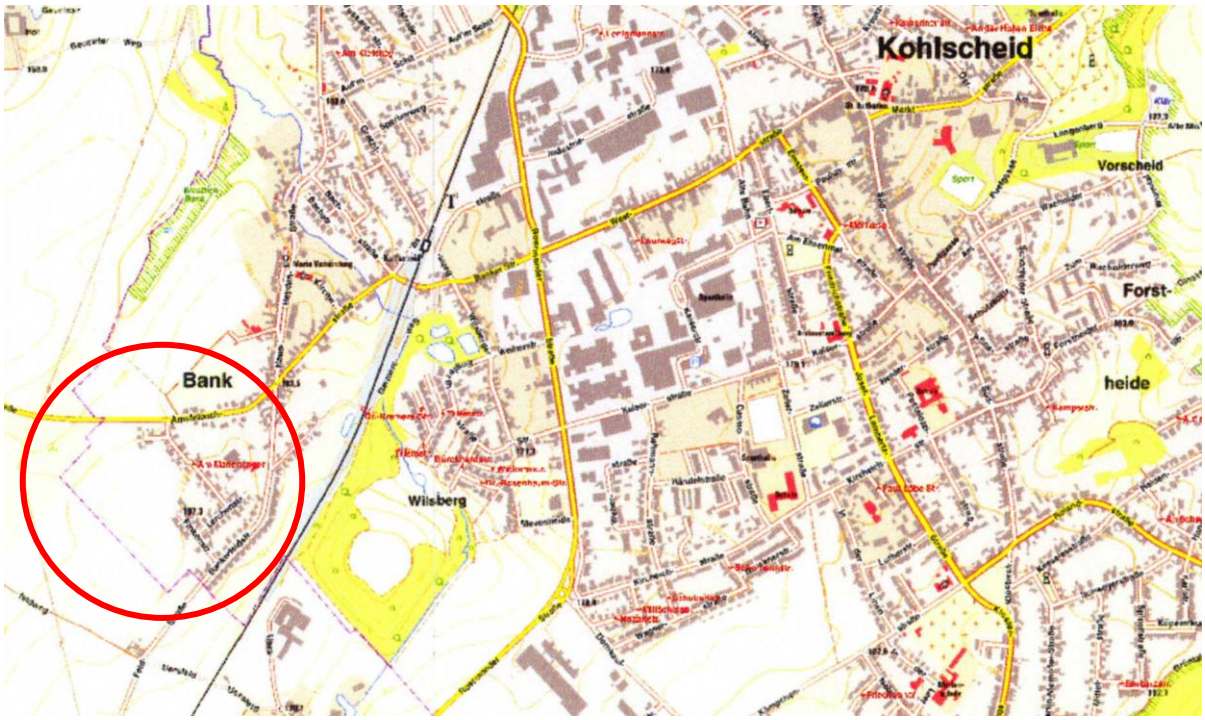


Abb. 1 Kartenausdruck aus www.tim-online.nrw.de / Geobasisdaten des Landes NRW

1.3 PLANERISCHE VORGABEN

Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, ist das Plangebiet als *Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)* dargestellt.

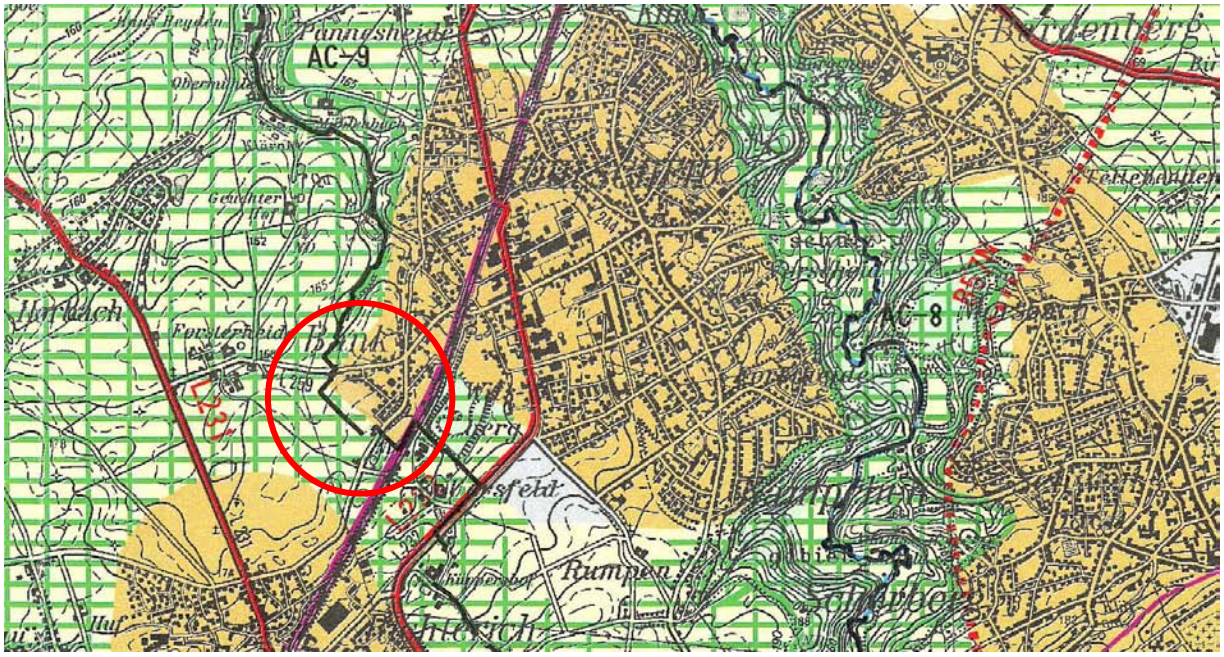


Abb. 2 Auszug aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, Stand 2003, Blatt L 5100/5102

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath vollständig als *Wohnbaufläche* dargestellt.

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplans I Herzogenrath - Würselen im ungeschützten Außenbereich. Nördlich grenzt das Landschaftsschutzgebiet *2.2-1 Amstelbach westlich Kohlscheid* an das Plangebiet.

Nordwestlich, auf Aachener Stadtgebiet, befindet sich unmittelbar an das Plangebiet angrenzend ein Geschützter Landschaftsbestandteil.

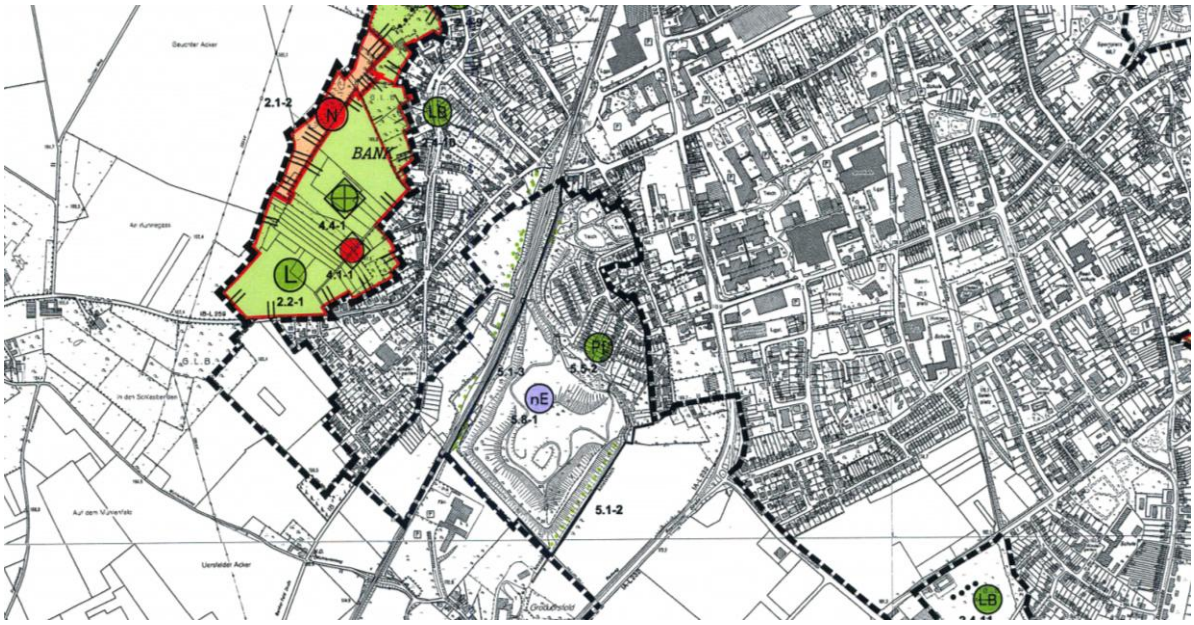


Abb. 3 Auszug aus dem Landschaftsplan I Herzogenrath - Würselen der StädteRegion Aachen, Fassung: 3. Änderung, Stand: März.2005

2.0 BESTANDSAUFNAHME UND BESTANDSBEWERTUNG

2.1 NATURRÄUMLICHE GRUNDLAGEN

Naturräumlich gehört das Plangebiet zum Landschaftsraum *Herzogenrather Lößgebiet*, einer Untereinheit der *Jülicher Börde*.

Gemäß der Karte der Potentiellen Natürlichen Vegetation Deutschlands des Bundesamtes für Naturschutz würde man hier als potentielle natürliche Vegetation den *Flattergras - Buchenwald* vorfinden.

Boden und Relief

Gemäß der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes NRW, Blatt L 5102 Geilenkirchen und Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden befindet sich im Plangebiet Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um schluffige Lehmböden.
Die Böden haben eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine hohe nutzbare Wasserkapazität, eine mittlere Wasserdurchlässigkeit und sehr hohen Ertrag. Die Bodenwertzahl liegt bei 70 - 90.

Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit).

Wasser

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Das zusammenhängende, unbeeinflusste Grundwasser liegt gemäß dem Geotechnischen Bericht der Kramm Ingenieure GmbH & Co.KG rund 7,5 m unter Flur. Aufgrund des relativ schnell in der Tiefe folgenden „Reuvertons“ als wassersperrende Schicht (Grundwasserstauer) handelt es sich um ein nur gering mächtiges Grundwasservorkommen, das aus versickerndem Niederschlagswasser gespeist wird und so jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen ist.

Eine gezielte Versickerung größerer Wassermengen wie Dachwasser ist wegen der insgesamt zu geringen Bodendurchlässigkeiten der oberflächennahen Bodenschichten nicht möglich.
Grundsätzlich möglich ist eine gezielte Versickerung von kleineren versiegelten Flächen wie Terrassen, Haus- und PKW-Garagenzugängen/-zufahrten.
Eine ungezielte Versickerung (z.B. Dränpflaster) ist in den oberflächennahen Bodenschichten möglich.

2.2 REALE VEGETATION / BIOTOPTYPEN

Das Plangebiet stellt sich vollständig als intensiv genutzte Ackerfläche dar.

Nordöstlich des Plangebietes befinden sich Gärten der angrenzenden Wohnbebauung, in südöstlicher Richtung erstrecken sich weitere intensiv genutzte Ackerflächen und im Nordwesten reicht eine Streuobstwiese mit älterem Baumbestand an das Plangebiet.

Plangebiet aus nördlicher Richtung

Plangebiet aus südlicher Richtung

Die Einteilung und Bezeichnung der Biotoptypen (einschl. Code) erfolgt gemäß der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck.*

Bewertung nach *Dankwart Ludwig, 1990*

Zur Bewertung werden bei diesem Verfahren sechs Kriterien herangezogen, die in ihrer Gesamtheit eine Einstufung der Biotoptypen bezüglich der Bedeutung aus Sicht des Naturschutzes möglich machen. Zur ökologischen Bewertung der Biotoptypen werden die Einzelkriterien Natürlichkeit (N), Wiederherstellbarkeit (W), Gefährdungsgrad (G), Maturität (M), Struktur- u. Artenvielfalt (S) und Häufigkeit (H) herangezogen. Das Bewertungsverfahren basiert auf einem Punktbewertungs-system, bei dem die Wertzahlen der Einzelkriterien additiv verknüpft werden. Die einzelnen Bewertungskriterien werden dabei gleichgewichtet. Die Wertzahlen, die den Einzelkriterien zugeordnet werden, liegen zwischen 0 und 5.

Die Summe -Su- der Einzelwerte entspricht den **ökologischen Werteinheiten -ÖW-** des Biotoptyps **pro m²**.
Ludwig gibt im Anhang Einzelwerte, geordnet nach Naturraumgruppen, vor. Das Planungsgebiet gehört zur Naturraumgruppe 3 *Lößbörde*.
Ein Biotoptyp der gemäß *Ludwig* als nicht ausgleichbar (Au) eingestuft ist, wird in der folgenden Tabelle mit einem N gekennzeichnet.

Code	Biotoptypen	N	W	G	M	S	H	Su	Au
HA0	Acker	1	1	1	1	1	1	6	

2.3 FAUNA

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG § 44 müssen bei allen genehmigungspflichtigen Planungsverfahren die Belange des Artenschutzes entsprechend berücksichtigt werden.
Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen wurde seitens des Dipl.-Biologen Sven Kreutz zunächst eine Artenschutzrechtliche Vorprüfung ASP I durchgeführt.
Demnach führt das Fachinformationssystem Geschützte Arten in NRW (FIS) des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz LANUV NRW in den betroffenen Messtischblattquadranten für die betroffenen Lebensraumtypen 3 planungsrelevante Säugetierarten, 23 Brutvogelarten und 1 Insektenart als potenziell vorkommend auf.
Aufgrund des Ergebnisses der Artenschutzrechtlichen Vorprüfung ASP I wurde seitens des Dipl.- Biologen Sven Kreutz hinsichtlich der Arten Feldhamster, Feldlerche, Steinkauz, Feldsperling, Rebhuhn und Kiebitz eine ergänzende Vertiefende Artenschutzprüfung ASP II durchgeführt.
Durch die vier Begehungen im Rahmen der ASP II konnten auf dem Acker im Plangebiet keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden.
Das im Rahmen der ASP I vermutete Steinkauzrevier in der angrenzenden Obstwiese wurde bestätigt. Ein Steinkauz wurde an zwei Terminen von der vorhandenen Steinkauzröhre im südwestlichen Bereich der Obstwiese abfliegend beobachtet. Hier befinden sich das Revierzentrum und die eigentliche

Fortpflanzungsstätte in einer Entfernung von ca. 100 m zum Plangebiet. Unter einem Baum, der im Nordwesten in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet stockt, konnten regelmäßig frische Gewölle gefunden werden, so dass sich hier eine Ruhestätte befindet. Grundsätzlich ist die gesamte Obstwiese als Lebensstätte mit essentiellen Habiatelementen zu schützen.

Um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen auszuschließen, sind die im Kap. 3.2 aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen.

Unter Berücksichtigung der empfohlenen Vermeidungs- und Minderungs-maßnahmen treten bei der Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 1, 2 und Nr. 3 in Verbindung mit § 44 (5) BNatSchG ein.

2.4 LANDSCHAFTSBILD

Das Plangebiet befindet sich am südwestlichen Rand der Ortslage Kohlscheid-Bank und wird durch den weitgehend offenen Charakter der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit weitreichenden Sichtbeziehungen in überwiegend südwestliche Richtung geprägt.
Östlich und südlich schließen lockere Siedlungsstrukturen mit den dazugehörigen Gärten an.
Raumwirksame, landschaftsprägende Gehölzstrukturen bilden die Gärten der angrenzenden Siedlungsstruktur und die im Nordwesten an das Plangebiet angrenzende Streuobstwiese.

3.0 DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DES EINGRIFFS

3.1 EINGRIFFSBESCHREIBUNG

Beschreibung des Vorhabens

Der Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ sieht für das Plangebiet eine bauliche Nutzung in Form von Allgemeinen Wohngebiet -WA- mit einer Grundflächenzahl -GRZ- von 0,4 zur Errichtung von etwa 45 Einzelfamilienhäusern vor.

Gem. § 19 (4), Satz 3, BauNVO wird bestimmt, dass bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von Stellplätzen und Zufahrten nicht mitzurechnen sind, wenn die Oberfläche wasserdurchlässig ausgeführt wird. Damit wird der Forderung nach 2 Stellplätzen je Wohneinheit Rechnung getragen, wobei die Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen möglichst gering gehalten werden.

Das Plangebiet wird über die Finkenstraße erschlossen.

Das Schmutzwasser wird dem Mischwassernetz in der Finkenstraße zugeführt und gelangt dann zur Kläranlage Aachen-Horbach. Zur Abführung des Niederschlagswassers wird auf der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße ein Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken angelegt.

Baubedingte (temporäre) Beeinträchtigungen:

- Oberbodenabtrag und -entnahme sowie Zwischenlagerung und Bodenauftrag
- Verdichtung des Bodens durch Baufahrzeuge
- Erschütterung des Untergrundes durch Baufahrzeuge
- Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen für die Lagerung von Baumaterialien und als Arbeitsraum
- Vorübergehende Lärmbelastung durch Baumaschinen

Anlagebedingte (dauerhafte) Beeinträchtigungen

Bei Umsetzung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ kommt es zum Verlust von rund 23.490 m² intensiv genutzter Ackerfläche.
Ca. 12.600 m² des Plangebietes werden dauerhaft versiegelt.

3.2 KONFLIKTVERMEIDUNG / -VERMINDERUNG

Folgende Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind durchzuführen:

Fauna

- Errichtung eines sichtundurchlässigen Bauzaunes während der gesamten Bauphase entlang der Grenze zur Obstwiese (2 Meter Höhe).
- Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, sind 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld zu installieren.

Boden

- Anpflanzungen auf Flächen im Plangebiet tragen zum Schutz des Bodens bei.
- Schutz und Sicherung angrenzender Bereiche und Vegetationsbestände, die nicht zu befahren, zu betreten oder für die Lagerung von Baumaterialien zu nutzen sind.
- Abfälle aller Art, die während der Bauarbeiten anfallen (Gebinde, Verpackung etc.) sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Baubedingt beanspruchte Flächen sind unter Berücksichtigung der baulichen und gestalterischen Erfordernisse nach Beendigung der Baumaßnahme wiederherzustellen.
- Oberboden ist abzuschieben und getrennt vom übrigen Bodenaushub zu lagern. Der Boden ist nach Möglichkeit vor Ort wieder zu verwenden.
- Der Boden ist während der Bauzeit durch schichtengerechte Lagerung zu sichern, Bodenverdichtungen sind auf ein Minimum zu begrenzen. Nach Beendigung der Arbeiten sind im Bereich von Vegetationsflächen die natürlichen Bodenfunktionen wieder zu aktivieren (Tiefenlockerung).
- Eine Kontamination von Boden und Wasser während des Baubetriebs ist durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden.
- Einsatz natürlicher Schüttgüter

4.0 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Gemäß § 1a (3) BauGB ist „die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz)“ zu berücksichtigen.

Nach § 15 (1) und (2) Bundesnaturschutzgesetz BNatschG ist der „Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und zu verpflichten, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).“

Nachfolgend werden die im Plangebiet realisierbaren Ausgleichsmaßnahmen beschrieben:

Anlage einer Schnitthecke in den Gärten der WA- Fläche / Flächen 1, 2, 3 und 4

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 1, 2, 3 und 4 gekennzeichneten Flächen werden zur naturnahen Eingrünung und zur Verbesserung der Struktur- und Artenvielfalt Schnitthecken mit standorttypischen Gehölzen der Artenliste 2 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Es werden 3 Gehölze je lfdm gepflanzt. Im Bereich der Fläche 1 (entlang der Obstwiese) ist eine Mindesthöhe der Schnitthecke von 2 m zu gewährleisten.
Die Umsetzung erfolgt im ersten Jahr nach Bezugsfertigkeit der jeweiligen Wohnhäuser.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Öffentlichen Grünfläche / Fläche 5 und Spielplatz

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 5 gekennzeichneten Fläche und im Bereich des Spielplatzes werden zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas jeweils 3 Einzelbäume der Artenliste 1 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Die Einzelbäume werden mit einem Pfahldreibock gesichert.

Die Pflanzbeete werden mit einer Gebrauchsrasenmischung eingesät oder mit Bodendecker bepflanzt.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Straßenverkehrsfläche

Im Bereich der Straßenverkehrsfläche werden zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas 24 Einzelbäume der Artenliste 1 gepflanzt und dauerhaft erhalten. Die Einzelbäume werden mit einem Pfahldreibock und durch einen Anfahrschutz gesichert.
Die Pflanzbeete werden mit einer Gebrauchsrasenmischung eingesät oder mit Bodendecker bepflanzt.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Artenliste 1:

Feldahorn	Acer campestre
Spitzahorn	Acer platanoides
Bergahorn	Acer pseudoplatnaus
Hainbuche	Carpinus betulus
Baumhasel	Corylus colurna
Esche	Fraxinus excelsior
Stieleiche	Quercus robur
Vogelkirsche	Prunus avium
Traubenkirsche	Prunus padus
Stadtbirne	Pyrus calleryana
Winterlinde	Tilia cordata

Pflanzqualität:
Hochstamm, 3 x verpfl., mit Drahtballen, Stammumfang 16-18 cm

Artenliste 2:

Rotbuche	Fagus sylvatica
Hainbuche	Carpinus betulus
Weißdorn	Crataegus monogyna

Pflanzqualität:

Strauch / Heister 2 x verpfl., ohne Ballen, Höhe: 100-150 cm

5.0 EINGRIFFS-/ AUSGLEICHSBILANZIERUNG

In den folgenden Tabellen werden die ökologischen Werteinheiten der Biotoptypen nach der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck* zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme dem Wert der Biotoptypen nach Realisierung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ gegenübergestellt.

Ökologische Wertigkeit vor dem Eingriff (Bestand)

Code	Biotoptyp	Fläche in m²	Faktor	Summe-ÖW
HA0	Acker	23.490	6	140.940
	Summe vorher:	**23.490**		**140.940**

Ökologische Wertigkeit nach dem Eingriff (Planung)

Code	Biotoptyp	Fläche in m²	Faktor	Summe-ÖW
	Öffentliche Grünfläche / Spielplatz			
BF31	Einzelbäume standorttypisch / (6 Stck. x 30 m²)	180	12	2.160
HM1	Grünanlage (Strauchpflanzung, Rasen, Spielplatz) ohne alt. Baumbestand	470	7	3.290
	WA-Fläche			
BD3	Schnitthecke innerhalb der Gärten (E/A Plan Flächen 1, 2, 3 und 4)	425	11	4.675
HJ5	Garten ohne Pflanzbindung (50% der WA-Flächen abzügl. der Flächen mit Pflanzbindung)	9.100	6	54.600
HY1	Überbauung / Versiegelung (50% der WA-Flächen / GRZ 0,4 zzgl. 25 v.H.)	9.525	0	0
	Straßenverkehrsfläche			
BF31	Straßenbäume standorttypisch / (24 Stck. x 30 m²)	720	12	8.640
HY1	Versiegelte Fläche	3.070	0	0
	Summe nachher:	**23.490**		**73.365**
Summe vorher - Summe nachher / ökolog. Überschuss Gesamtfläche				**- 67.575**

Dies bedeutet, dass bei Realisierung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ der Eingriff nicht vollständig innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden kann. Es verbleibt ein ökologisches Defizit in Höhe von - 67.575 Ökologische Werteinheiten ÖW das anderweitig kompensiert werden muss.

6.0 ERSATZMASSNAHMEN

Gemäß der Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung entsteht bei Umsetzung des Bebauungsplanes II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ nach der *Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen von Dankwart Ludwig, aufgestellt 1990 Büro Froelich + Sporbeck* ein Ökologisches Defizit in Höhe von - 67.575 ÖW (Ökologischen Werteinheiten).

Dieses ökologische Defizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet.

7.0 GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGN

Zur planungsrechtlichen Sicherung werden folgende grünordnerischen Festsetzungen in den Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“ aufgenommen.

Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr.25a BauGB (Pflanzgebote)

Anlage einer Schnitthecke in den Gärten der WA- Fläche / Flächen 1, 2, 3 und 4

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 1, 2, 3 und 4 gekennzeichneten Flächen sind zur naturnahen Eingrünung und zur Verbesserung der Struktur- und Artenvielfalt Schnitthecken mit standorttypischen Gehölzen der Artenliste 2 zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Es sind 3 Gehölze je lfdm zu pflanzen. Im Bereich der Fläche 1 (entlang der Obstwiese) ist eine Mindesthöhe der Schnitthecke von 2 m zu gewährleisten.
Die Umsetzung erfolgt im ersten Jahr nach Bezugsfertigkeit der jeweiligen Wohnhäuser.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Öffentlichen Grünfläche / Fläche 5 und Spielplatz

Im Bereich der im Eingriffs-/Ausgleichsplan mit 5 gekennzeichneten Fläche und im Bereich des Spielplatzes sind zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas jeweils 3 Einzelbäume der Artenliste 1 zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Die Einzelbäume sind mit einem Pfahldreibock zu sichern.
Die Pflanzbeete sind mit einer Gebrauchsrasenmischung einzusäen oder mit Bodendecker zu bepflanzen.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Straßenverkehrsfläche

Im Bereich der Straßenverkehrsfläche sind zur Auflockerung und Strukturierung, sowie zur Verbesserung des Mikroklimas 24 Einzelbäume der Artenliste 1 zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Die Einzelbäume sind mit einem Pfahldreibock und durch einen Anfahrschutz zu sichern.
Die Pflanzbeete sind mit einer Gebrauchsrasenmischung einzusäen oder mit Bodendecker zu bepflanzen.
Die Umsetzung erfolgt im Zuge des Endausbaus der Erschließungsstraße.

Artenliste 1:

Feldahorn	Acer campestre
Spitzahorn	Acer platanoides
Bergahorn	Acer pseudoplatnaus
Hainbuche	Carpinus betulus
Baumhasel	Corylus colurna
Esche	Fraxinus excelsior
Stieleiche	Quercus robur
Vogelkirsche	Prunus avium
Traubenkirsche	Prunus padus
Stadtbirne	Pyrus calleryana
Winterlinde	Tilia cordata

Pflanzqualität:
Hochstamm, 3 x verpfl., mit Drahtballen, Stammumfang 16-18 cm

Artenliste 2:

Rotbuche	Fagus sylvatica
Hainbuche	Carpinus betulus
Weißdorn	Crataegus monogyna

Pflanzqualität:
Strauch / Heister 2 x verpfl., ohne Ballen, Höhe: 100-150 cm

KARTENVERZEICHNIS

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN:

- Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, Stand 2003

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ:

- Karte der potentiellen natürlichen Vegetation Deutschlands, Bonn - Bad Godesberg 2010

GEOLOGISCHES LANDESAMT NRW:

- Bodenkarte von NRW 1 : 50.000, Blatt L 5102 Geilenkirchen, Stand 1977
- Auskunftssystem BK50 mit Karte der schutzwürdigen Böden

KREIS AACHEN:

- Landschaftsplan I Herzogenrath - Würselen, 1. Änderung , Stand: 28.02.2005

LITERATURVERZEICHNIS

BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG:

- Naturräumliche Gliederung Deutschlands, Blatt 122/123 Köln-Aachen; Bonn - Bad- Godesberg

DIPL.- BIOL. SVEN KREUTZ:

- Artenschutzrechtliche Prüfung ASP I und II zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“, Stand: 05.07.2015

HEINS ARCHITEKTEN:

- Begründung zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“, Stand: 16.07.2015

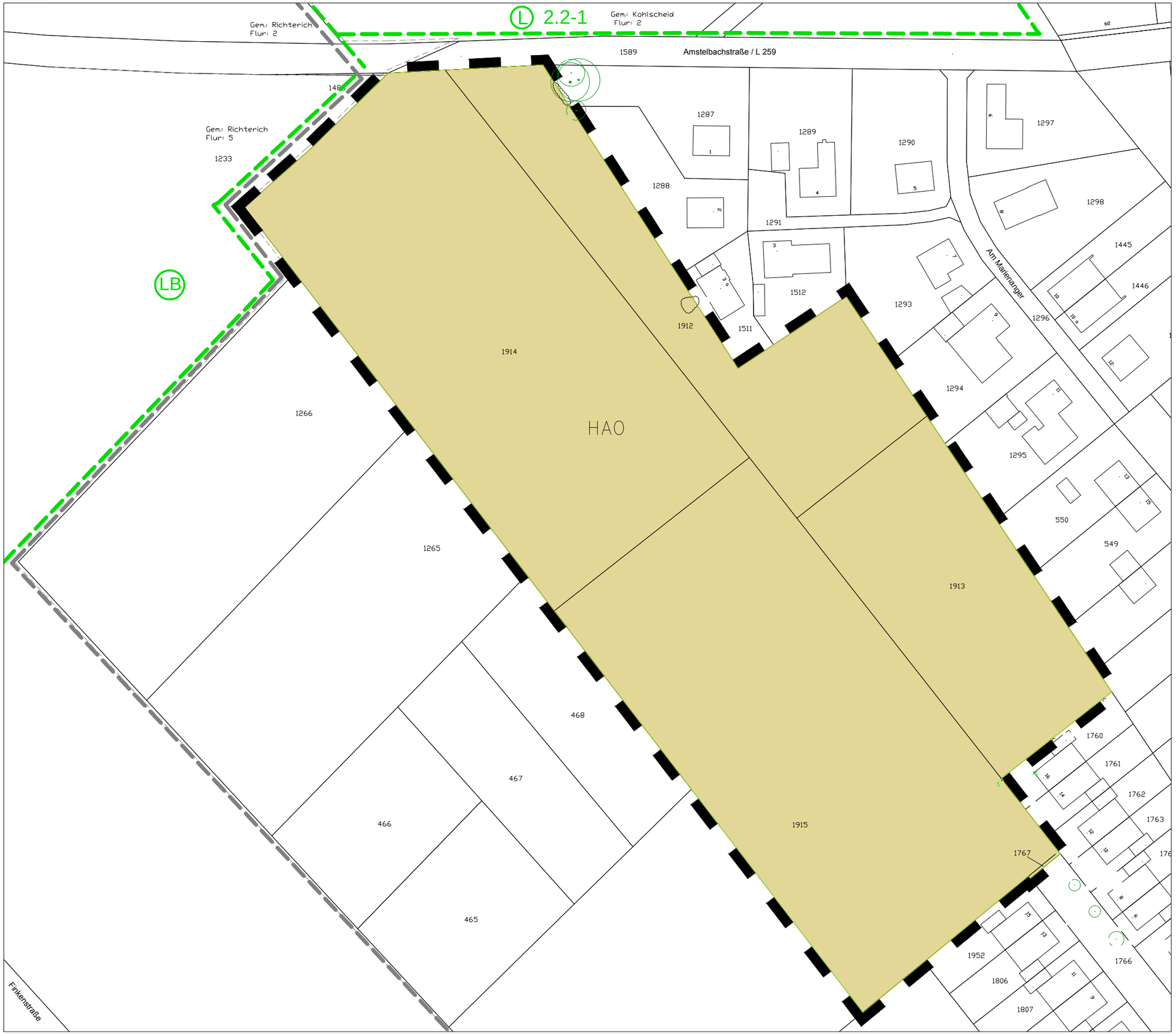
KRAMM INGENIEURE GMBH & CO.KG.:

- Geotechnischer Bericht zum Bebauungsplan II / 58 „Erweiterung Finkenstraße“, Stand: 12.06.2015

LUDWIG, D.:

- Methode zur ökologischen Bewertung von Biotoptypen, Froelich & Sporbeck, Bochum 1990

Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße/ Bestandsplan



Legende

- Plangebietsgrenze
- Schutzgebietsgrenze
- Stadtgrenze Herzogenrath / Aachen

Biotoptypen/ Bestand

- HAO Acker

Vorabzug

Projekt:	**Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße**		
Plan:	Bestandsplan		
Bearb.: Beuster	Projekt-Nr.: 15-02	Datum: 29.07.2015	Maßstab: 1:1000
Gezeich.: Siek	Plan-Nr.: 1	Geändert:	

heins architekten
Haus-Heyden-Straße 192
52134 Herzogenrath

Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung
Dipl.-Ing. Guido Beuster
Freier Landschaftsarchitekt
In Granterath 11 — Tel. 0 24 31 - 9 43 44 78
41812 Erkelenz — Fax 0 24 31 - 9 43 49 53
guido-beuster@t-online.de — www.guido-beuster.de

Landschaftspfleg. Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße/ Eingriffs- / Ausgleichsplan

Legende

- Plangebietsgrenze
- Schutzgebietsgrenze
- Stadtgrenze Herzogenrath / Aachen

Planung

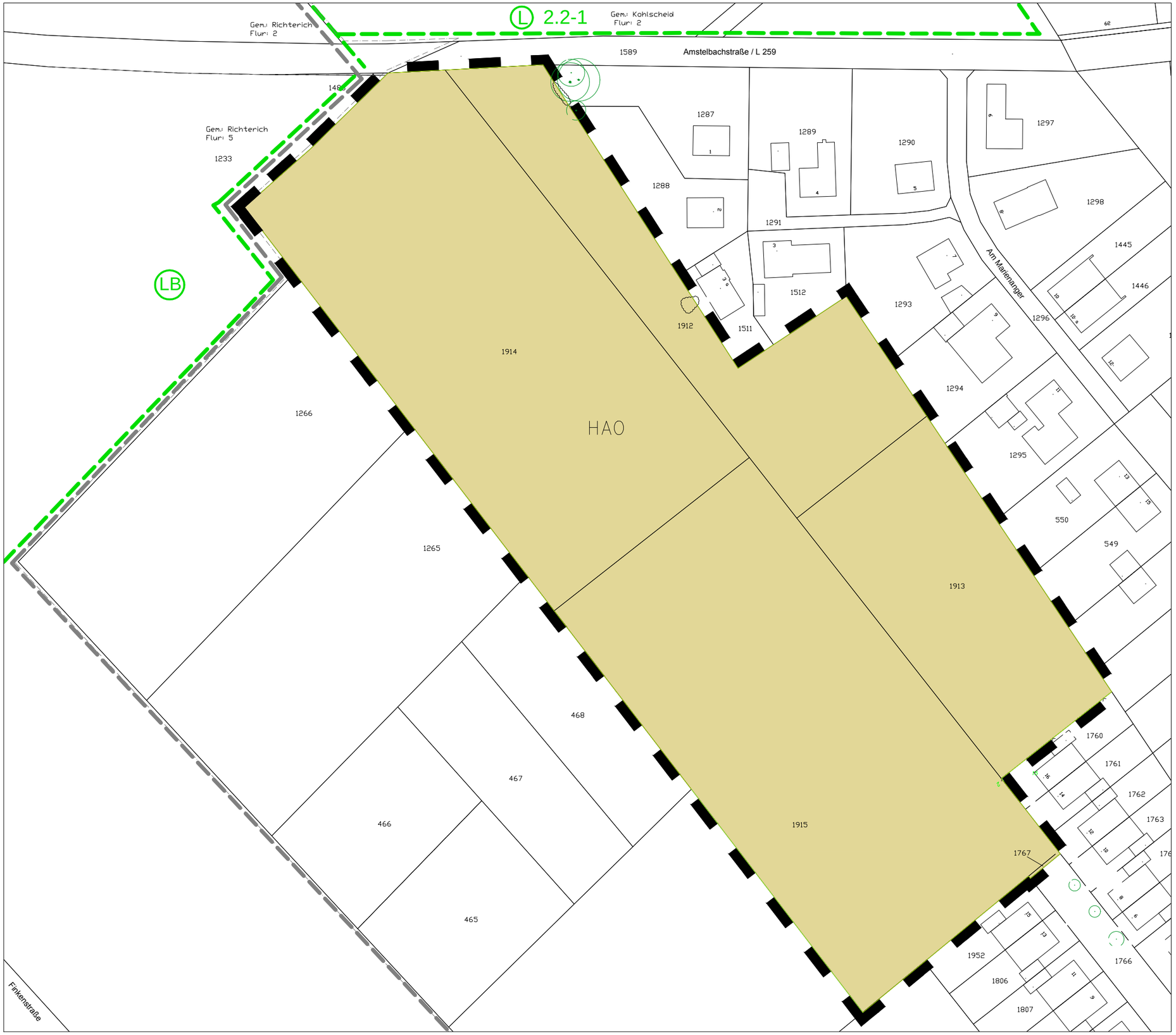
- Ausgleichsfläche 1-5 und Spielplatz
- HJ5 Garten mit geringem Gehölzbestand
- HY1 Versiegelte Verkehrsfläche
- HY1 Versiegelte Fläche / Bebauung

Projekt:	**Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße**		
Plan:	Eingriffs- / Ausgleichsplan		
Bearb.: Beuster	Projekt-Nr.: 15-02	Datum: 06.08.2015	Maßstab: 1:1000
Gezeich.: Siek	Plan-Nr.: 2	Geändert:	

heins // architekten
Haus-Heyden-Straße 192
52134 Herzogenrath

Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung
Dipl.-Ing. Guido Beuster
Freier Landschaftsarchitekt
In Granterath 11
41812 Erkelenz
guido-beuster@t-online.de
Tel. 0 24 31 - 9 43 44 78
Fax 0 24 31 - 9 43 49 53
www.guido-beuster.de

Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße/ Bestandsplan



Legende

- Plangebietsgrenze
- Schutzgebietsgrenze
- Stadtgrenze Herzogenrath / Aachen

Biotoptypen/ Bestand

- HAO Acker

Vorabzug

Projekt:	**Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße**		
Plan:	Bestandsplan		
Bearb.: Beuster	Projekt-Nr.: 15-02	Datum: 29.07.2015	Maßstab: 1:1000
Gezeich.: Siek	Plan-Nr.: 1	Geändert:	

heins // architekten
Haus-Heyden-Straße 192
52134 Herzogenrath

Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung
Dipl.-Ing. Guido Beuster
Freier Landschaftsarchitekt
In Granterath 11 — Tel. 0 24 31 - 9 43 44 78
41812 Erkelenz — Fax 0 24 31 - 9 43 49 53
guido-beuster@t-online.de — www.guido-beuster.de

Landschaftspfleg. Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße/ Eingriffs- / Ausgleichsplan

Legende

- Plangebietsgrenze
- Schutzgebietsgrenze
- Stadtgrenze Herzogenrath / Aachen

Planung

- Ausgleichsfläche 1-5 und Spielplatz
- HJ5 Garten mit geringem Gehölzbestand
- HY1 Versiegelte Verkehrsfläche
- HY1 Versiegelte Fläche / Bebauung

Projekt:	**Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan II/58 Erweiterung Finkenstraße**		
Plan:	Eingriffs- / Ausgleichsplan		
Bearb.: Beuster	Projekt-Nr.: 15-02	Datum: 06.08.2015	Maßstab: 1:1000
Gezeich.: Siek	Plan-Nr.: 2	Geändert:	

heins architekten
Haus-Heyden-Straße 192
52134 Herzogenrath

Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung
Dipl.-Ing. Guido Beuster
Freier Landschaftsarchitekt
In Granterath 11
41812 Erkelenz
guido-beuster@t-online.de
Tel. 0 24 31 - 9 43 44 78
Fax 0 24 31 - 9 43 49 53
www.guido-beuster.de

Stadt Herzogenrath

Bebauungsplan II/58
“Erweiterung Finkenstraße“

Zusammenfassende Erklärung gem. § 10 (4) BauGB

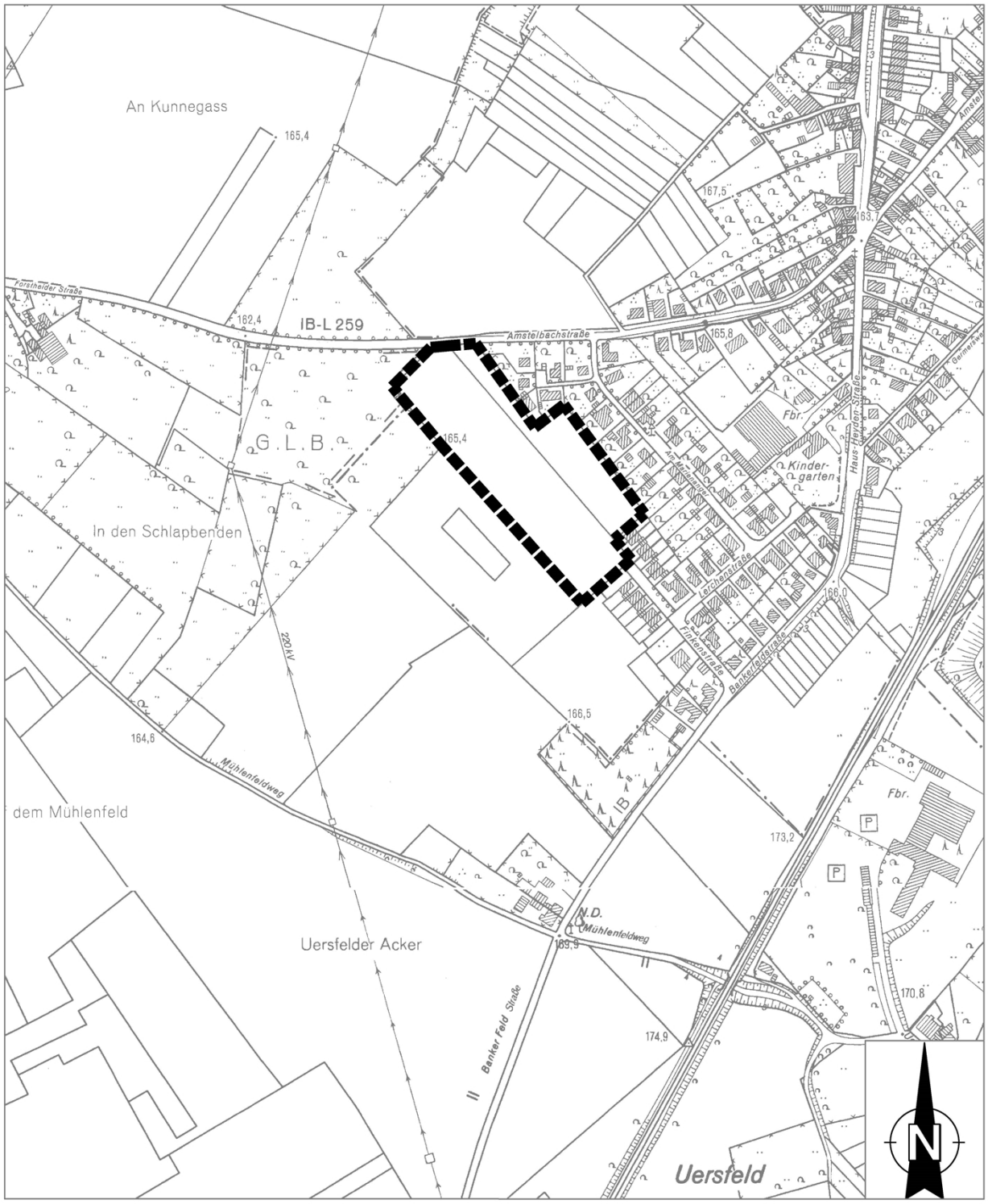
Stadt Herzogenrath

Stadtentwicklung und Umwelt
- Planung -

Zusammenfassende Erklärung
gem. § 10 (4) BauGB

zur Aufstellung des Bebauungsplanes II/58
“Erweiterung Finkenstraße“

Geltungsbereich ohne Maßstab



Chronologie des Verfahrens zum Stand 16.11.2016

Verfahrensschritt	Datum
Umwelt- und Planungsausschuss Aufstellungsbeschluss gem. § 2 BauGB	08.04.2014
Umwelt- und Planungsausschuss Beschluss des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. § 3 (1) und 4 (1) BauGB	28.08.2014
Bürgerversammlung + anschl. öffentliche Auslegung für 2 Wochen Anschreiben der TöB gem. § 4 (1) BauGB	03.12.2014 08.12.2014
Umwelt- und Planungsausschuss Beschluss einer erneuten Bürgerversammlung	05.05.2015
Erneute Bürgerversammlung + anschl. öffentliche Auslegung für 2 Wochen	16.06.2015
Umwelt- und Planungsausschuss Abwägung über Anregungen aus frühzeitigem Beteiligungsverfahren Beschluss der öffentlichen Auslegung gem. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB	29.09.2015
Öffentliche Auslegung Anschreiben der TöB	13.10. - 13.11.2015 09.10.2015
Umwelt- und Planungsausschuss Abwägung über Anregungen aus öffentlichen Auslegung Beschluss der erneuten (verkürzten und beschränkten) öffentlichen Auslegung gem. § 4a (3) BauGB	24.05.2016
Erneute öffentliche Auslegung Anschreiben der TöB	14.06. - 28.06.2016 02.06.2016
Umwelt- und Planungsausschuss Abwägung über Anregungen aus erneuter öffentlichen Auslegung Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung	vorauss. 29.11.2016
Rat Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung	vorauss. 13.12.2016
Schlussbekanntmachung + Rechtskraft	**vorauss. Dezember 2016**

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 (4) BauGB

Der Bebauungsplan II/58 "Erweiterung Finkenstraße" ist mit ortsüblicher Bekanntmachung am XXXXX rechtskräftig geworden.

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden die Umweltprüfung gemäß § 1 (6) Nr. 7 BauGB sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 2 (4) und §§ 3 und 4 BauGB durchgeführt.

Dem Bebauungsplan ist eine zusammenfassende Erklärung beizufügen, die Angaben zur Art und Weise der Berücksichtigung der

- Umweltbelange,
- Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und
- geprüften Planungsalternativen

enthält.

Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Fintenstraße“ liegt am Rande des Ortsteils Kohlscheid-Bank, etwa 2 km südwestlich des Stadtteilzentrums. Die nahe liegende Roermonder Straße (L 232), als wichtigste überörtliche Nord-Süd-Verbindung, gewährleistet die örtliche und überörtliche Erschließung des Bereiches und eine Verbindung mit den einzelnen Ortsteilen sowie mit dem Oberzentrum Aachen und mit anderen Fernstraßen (Autobahn u.a.).

Durch die unmittelbare Nähe verschiedener Bushaltestellen der ASEAG, Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG, ist das Plangebiet gut durch den ÖPNV erschlossen. Der Bahnhof, auch Haltepunkt der Euregiobahn, befindet sich ca. 1,3 km entfernt und ist mit Auto, Bus und Fahrrad, wie auch zu Fuß zügig erreichbar.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, stellt für das gesamte Plangebiet ‘Allgemeiner Siedlungsbereich‘ (ASB) und der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1999 der Stadt Herzogenrath stellt ‘Wohnbaufläche' dar. Demnach entspricht die vorliegende Planung den Zielen des Regionalplans und des Flächennutzungsplans.
Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Landschaftsplanes.

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ sollen die Ziele des Flächennutzungsplanes umgesetzt und im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zur Verfügung stehende geeignete Flächen einer Wohnnutzung zugeführt werden. Durch die Schaffung von Baurecht für etwa 45 Einfamilienhäuser wird die Siedlungsstruktur in diesem Bereich vervollständigt und abgeschlossen.

Aufgrund des für die Stadt Herzogenrath wirtschaftlich bedeutsamen Standortes des TPH, Technologiepark Herzogenrath, mit seinen ansässigen Firmen sowie der Nähe zum Oberzentrum Aachen als einen renommierten Wissenschaftsstandort, ist der Herzogenrather Ortsteil Kohlscheid ein beliebter Wohnstandort mit großer Nachfrage nach Baugrundstücken. Nicht zuletzt durch die Auslagerung von Teilbereichen der RWTH-Aachen und den Planungen zum neuen Campus ist zu erwarten, dass der Wohnstandort Kohlscheid weiter an Bedeutung gewinnen und die Nachfrage nach entsprechendem Bauland noch weiter ansteigen wird. Die Schaffung neuer Wohnbauflächen in diesem Bereich ist ein wichtiges städtebauliches Ziel.

Im gesamten Planbereich sollen Einfamilienhäuser in offener Bauweise entstehen, was der Nachfrage und dem städtebaulichen Gesamtcharakter der Umgebung entspricht. Angestrebt ist eine gemischte Nutzung mit ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern als Einzel- und Doppelhäuser.

Neben der gestalterischen erfolgt auch die soziale Anbindung des Plangebietes an die vorhandenen Strukturen der Finkenstraße. Hierzu wird am Eingang zum Plangebiet eine zentrale Platzsituation angelegt, die mit Spielflächen und Aufenthaltsbereichen für Kinder und Erwachsene jeden Alters für Alt- und Neubürger ausgestaltet werden soll. Die Spielplatzfläche ist so bemessen, dass sie den Spielplatzflächen-Bedarf der neuen Bewohner und das bestehende Defizit für die vorhandene Bevölkerung der umliegenden Straßenzüge decken wird.

Berücksichtigung der Umweltbelange

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes nach § 1 (6) Nr.7 sowie § 1a BauGB wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ durch das Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Dipl.-Ing. Guido Beuster eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die zum Verfahrenszeitpunkt bekannten sowie prognostizierten Auswirkungen und Wechselwirkungen der Planung auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft sowie Kultur und sonstige Sachgüter beschrieben und bewertet werden.

Das Plangebiet ist für die Schutzgüter insgesamt von mittlerer Bedeutung. Durch die geplante Bebauung sind Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf die verschiedenen Schutzgüter zu erwarten, welche Vermeidungs-, Verminderungs- sowie Kompensationsmaßnahmen erforderlich machen.

Mit wesentlichen, kleinklimatischen Veränderungen ist nicht zu rechnen. Der Charakter des Siedlungsrandbereichs / des Landschaftsbildes bleibt weitgehend erhalten. Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht betroffen.

Nach Umsetzung der Planung, Realisierung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen keine erheblichen nachteiligen Umwelt-auswirkungen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag erarbeitet, in dem detailliert Maßnahmen dargestellt werden, die die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgleichen bzw. in sonstiger Weise kompensieren werden.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird soweit möglich innerhalb des Plangebietes durch die Anlage von Schnitthecken und durch die Pflanzung von Straßenbäumen mit lebensraumtypischen Gehölzarten ausgeglichen. Das verbleibende Ökologische Restdefizit wird über ein Öko-Konto (z.B. beim EBV) verrechnet. Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Eingriff vollständig ausgeglichen.

Um den Belangen des Artenschutzes Rechnung zu tragen, wurde durch den Dipl.-Biol. Sven Kreutz eine Artenschutzrechtliche Prüfung ASP I und ASP II durchgeführt. Im Plangebiet konnten keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Arten festgestellt werden. Das im Rahmen der ASP I vermutete Steinkauzrevier in der angrenzenden Obstwiese wurde dagegen bestätigt. Daher sind während der Bauphase Vermeidung- /Verminderungsmaßnahmen hinsichtlich des Steinkauzes erforderlich. Entlang der Grenze des Planungsgebietes zur Obstwiese wird ein 2 m hoher sichtundurchlässiger Bauzaun errichtet. Um evtl. auftretende Störreize während der lärmintensiven Bauphase weiter zu minimieren, werden 2 Steinkauzröhren dauerhaft als Ersatzbrutstätten im Umfeld installiert. Anlagebedingt sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Gemäß Auskunftssystem BK 50 Karte der schutzwürdigen Böden liegt die Bodenwertzahl bei 70 – 90. Es handelt es sich um besonders schutzwürdige, fruchtbare Böden (Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit). Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes werden rund 12.600 m² Ackerböden dauerhaft versiegelt. Da trotz Anfragen keine Flächen zur Entsiegelung

oder Rekultivierung als bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen für die Neuversiegelung zur Verfügung stehen, ist insgesamt von einer hohen Erheblichkeit auszugehen. Im Hinblick auf die anzustrebende Vermeidung der Inanspruchnahme von Flächen mit hochwertigen Ackerböden sind anderweitige Lösungsmöglichkeiten begrenzt, da im Nordkreis Aachen hochwertige Ackerböden sehr weit verbreitet sind. Im Bebauungsplan und im Erschließungsvertrag werden Maßnahmen zum Schutz des Bodens festgesetzt.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 2 (4), § 3 und § 4 BauGB durchgeführt.

Die Eingaben seitens der Öffentlichkeit wurden in den folgenden Punkten im Verfahren berücksichtigt:

- Festsetzungen bezüglich Höhen der geplanten Bebauung in der Gebäudehöhe und der Zahl der Geschosse
- Festsetzungen bezüglich der Dachform
- Festsetzung einer offenen Bauweise mit Einzel- und Doppelhäusern
- Festsetzung von Baugrenzen zur Sicherung des Abstandes zur vorhandenen Bebauung
- Anlage von öffentlichen Parkräumen für den ruhenden KFZ-Verkehr
- Auf Privatgrundstücken sind zusätzlich mind. 2 private unabhängig voneinander anfahrbare Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen.
- Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen aufgrund des Umweltberichts, der Artenschutzprüfungen und des landschaftlichen Fachbeitrages
- Festsetzung vom Verkehrsberuhigten Bereichen im Plangebiet
- Beschränkung der zulässigen Wohneinheiten auf höchstens 2 pro Gebäude

Auf Grund der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen oder angepasst. Hierzu gehören die folgenden Punkte:

- Anbindung des Gebietes für Kraftfahrzeuge erfolgt ausschließlich über die Finkenstraße. Im Norden ist für den Fall, dass die Amstelbachstraße zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Gehweg ausgestattet wird, eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen (Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau NRW)
- Die Entwässerung im Plangebiet erfolgt im Trennsystem. Das Schmutzwasser wird dem städtischen Schmutzwasserkanal zugeführt, für das Niederschlagswasser wird auf der landwirtschaftlichen Fläche der gegenüberliegenden Seite der Amstelbachstraße ein Regenrückhaltungs- und Versickerungsbecken angelegt.
  (Stellungnahmen der Unteren Wasserbehörde der StädteRegion Aachen und des Wasserverbandes Eifel-Ruhr)
- Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen aufgrund des Umweltberichts, der Artenschutzprüfungen und des landschaftlichen Fachbeitrages
  (Stellungnahme des Umweltamtes der StädteRegion Aachen)
- Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz des Bodens
  (Stellungnahmen des Geologischen Dienstes NRW und des Umweltamtes der StädteRegion Aachen)
- Festsetzung der Lage für eine neue Transformationsstation
  (Stellungnahme der enwor GmbH)
- Auf der Fläche des Baugebietes erfolgte die Räumung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst. Es wurden keine Kampfmittel geborgen.
  (Stellungnahme des Kampfmittelbeseitigungsdienstes)

Angaben über die Abwägung der Alternativen

Der Bebauungsplan II/58 “Erweiterung Finkenstraße“ ermöglicht die Umsetzung der städtebaulichen Ziele, neue Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser zu schaffen und die Siedlungsstruktur in diesem Bereich zu vervollständigen und abzuschließen. Damit verbunden sind Auswirkungen auf die Umwelt mit ihren Schutzgütern und auf die unmittelbare Nachbarschaft. Durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, die in den Festsetzungen des Bebauungsplanes Berücksichtigung finden, werden negative Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter eingeschränkt. Weiterhin erfolgen im Rahmen der Realisierung des Bauvorhabens die Kompensation des ökologischen Eingriffs und die Vermeidung von Störwirkungen hinsichtlich des Artenschutzes.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die Fläche weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden, die untersuchten Auswirkungen auf die Schutzgüter würden ausbleiben. Da nach Realisierung der Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, kann davon ausgegangen werden, dass alternative Standorte mit einer geringeren Eingriffssensibilität für ein Wohngebiet innerhalb des Stadtgebietes nicht vorhanden sind. Darüber hinaus erfolgt die Realisierung durch einen privaten Investor, dem keine anderweitigen Flächen in Herzogenrath zur Entwicklung von Wohnbauflächen zur Verfügung stehen.

Die von der Öffentlichkeit vorgetragenen Anliegen, die sich insbesondere auf die Belastung durch die Zusatzverkehre in der Finkenstraße, die Lage des öffentlichen Spielplatzes und die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen von vorhandenen benachbarten Grundstücken aus bezogen, wurden gemäß § 1 (6) BauGB unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sorgfältig abgewogen.
Die von Bürgern vorgeschlagene sogenannte ‘Zwei-Sackgassen-Lösung‘, die neben der Anbindung der neuen Straße an die Bankerfeldstraße einen weiteren Anschluss an die Amstelbachstraße (L 259) vorsieht, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht realisierbar. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat in seinen Stellungnahmen gefordert, dass bei Anbindung der neuen Straße an die L 259 grundsätzlich eine Linksabbiegespur auf der L 259 in die erweiterte Finkenstraße eingerichtet werden müsse. Da jedoch für die Einrichtung dieser Linksabbiegespur auf der L 259 die erforderlichen Grundstücke nicht zur Verfügung stehen, sieht die Planung keinen Anschluss der neuen Straße an die L 259 vor.
Das Abwägungsergebnis aller durchgeführten Abwägung der privaten und öffentlichen Belange fand Berücksichtigung in den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen wurden zum Teil durch die vorgenommenen Festsetzungen kompensiert.

Herzogenrath, den XXXXXX
Der Bürgermeister

(Christoph von den Driesch)