

Bebauungsplan Nr. 114 - Beyelsfeld I -
 Beratung und Entscheidung über Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

<u>Antragsteller/in</u>	Anwohner und Eigentümer der Conneallee vom 10.08.2015
<u>Antrag:</u>	<p>Als Anwohner der Conneallee bin ich von dem Bebauungsplan (BP) betroffen, gebe hiermit folgende Stellungnahme ab, bitte ich bis zur endgültigen Klärung den BP zurückzustellen, beantrage die Aussetzung des sofortigen Vollzugs und behalte mir ausdrücklich die Erhebung einer Normenkontrollklage gemäß § 47 VwGO vor.</p> <p>Gründe</p> <p>1. Verkehrsaspekte</p> <p>Das der Verabschiedung des BP zugrunde liegende Verkehrsgutachten ist oberflächlich und betrachtet hauptsächlich die Auswirkungen des BP auf die Conneallee. Gleichermäßen wichtig wäre es aber auch gewesen, die Belastung der weiter aufnehmenden Straßen Bucksberg, Adolf- / Franz- und Rölkenstraße näher zu untersuchen. Diese sind aufgrund ihrer Struktur und Funktion überhaupt nicht in der Lage, die durch ein neues Baugebiet mit ca. 130 Wohneinheiten und mindestens 260 PKW zusätzlich hinzukommenden Verkehre aufzunehmen. Die der Versorgung dieses Gebietes dienenden Verkehre (Lieferanten, Post- und Paketdienste, Taxis) haben keine Berücksichtigung gefunden. Vollkommen außer Acht gelassen wurde dabei insbesondere, dass sich im unteren Bereich der Adolfstraße die Zufahrt zum Kindergarten Arche Noah sowie zum Altenheim St. Josef mit massiven Ziel- und Anliegerverkehren befindet. Durch die Abriegelung des Baugebietes von der Friedensstraße können die entstehenden Verkehre nur über die zuvor genannten Straßen zu- und abfließen, die aber aufgrund ihrer Größe und derzeitigen Belastung dazu nicht geeignet sind. Eine Lösung des Problems könnte darin bestehen, die Anzahl der Wohneinheiten und damit die neu entstehenden Verkehre deutlich zu reduzieren. Dies würde jedoch voraussetzen, dass eine mindestens 25 - 30 %ige Minderung der Wohneinheiten vorgenommen würde. Die einfachste Möglichkeit dazu bietet der Verzicht auf die zentrale, ohnehin nicht in das neue Baugebiet passende Bebauung in Geschossbauweise.</p> <p>2. Umweltaspekte</p> <p>Das dem BP beigelegte Umweltgutachten ist ebenfalls oberflächlich, nutzt Standardformulierungen und lässt nicht erkennen, dass sich der Verfasser intensiv mit der jetzt neu zu bebauenden Fläche auseinandergesetzt hat. Hätte der Verfasser die im Umweltgutachten erwähnten Begehungen mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt, wäre ihm aufgefallen, dass dieses Gebiet mindestens zwei schützenswerte Arten beherbergt, die hiervon massiv betroffen sind. Dabei handelt es sich um die auf der ‚roten Liste‘ stehende Feldlerche sowie um den ebenfalls artengeschützten Feldhamster.</p> <p>Das Gutachten spricht bezüglich der Feldlerche von einem potentiellen Brutgebiet. Als jahrelanger Kenner dieses Landstrichs konnte ich jedoch feststellen, dass die Feldlerche genau da heimisch ist, aktuell auf diesem Gebiet ständig beobachtet werden kann und sich dort mit Sicherheit ein Brutgebiet befindet. Den Feldhamster als nachtaktives Tier betreffend, deuten verschiedene Indizien darauf hin, dass er dort ebenfalls zu Hause ist. So habe ich auf</p>

	<p>den Feldwegen über mehrere Jahre Bauöffnungen beobachtet, die durchaus dieser Art zugeordnet werden können. Darüber hinaus handelt es sich bei dem Gebiet um ein Refugium weiterer Tierarten, die durch das Baugebiet vertrieben werden. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit kann ich hier auflisten: Feldhase, Kaninchen, Rebhuhn, Fasan und verschiedene weitere Vogelarten. Besonders in dem leicht verwilderten Rain zwischen der Feldfläche und dem anschließenden Sport- und Tennisgelände befindet sich ein Nist- und Rückzugsgebiet für zahlreiche Vogelarten. Wenn dieser dicht bewachsene Randstreifen nun dem Schutzwall für das Baugebiet zum Opfer fällt, bedeutet das einen massiven Eingriff in dieses Ökosystem. Da das Umweltgutachten dieses alles unberücksichtigt lässt, ist der BP in dieser Hinsicht unvollständig, trifft die falschen Feststellungen und ist damit unwirksam.</p> <p>Zusammenfassend bitte ich, wie bereits eingangs ausgeführt, bis zur endgültigen Klärung die Ausführung des Bebauungsplanes zurückzustellen und beantrage die Aussetzung des sofortigen Vollzugs.</p>
<p><u>Beschluss:</u></p>	<p>Der Stellungnahme zur außer Vollzugsetzung wird nicht gefolgt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. 2. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
<p><u>Begründung:</u></p>	<p>Eine außer Vollzugsetzung ist rechtlich nur möglich, wenn der Bebauungsplan Rechtskraft erlangt hat. Da sich der Bebauungsplan aber noch im Aufstellungsverfahren befindet, kann das Rechtsinstrumentarium des außer Vollzugsetzens nicht angewendet werden.</p> <p>1. Das angesprochene Verkehrsgutachten untersucht die Verkehrsbelastungen sowohl in der Conneallee als auch in den angrenzenden Verkehrsstraßen. Die heutigen Verkehrsbelastungen (Folie 4) werden den zukünftigen Verkehrsbelastungen (Folie 11) gegenübergestellt. Aus dieser Gegenüberstellung ist zu entnehmen, dass die Verkehrsbelastungen im Bereich der Straße ‚Am Bucksberg‘ von 970 auf 1.400, im Bereich der Adolfstraße von 340 auf 700 und im Bereich der Rölkenstraße von 640 auf 1.340 am Tag zunehmen wird. Für die Conneallee wird eine Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs um 1.500 von 1.940 auf 3.440 prognostiziert. Für die Conneallee wurde eine Querschnittsbelastung in der Spitzenstunde von ca. 170 Kfz / h berechnet. Gemäß Folie 13 beträgt der entsprechende Wert in der Straße ‚Am Bucksberg‘ 170, in der Rölkenstraße 150 und in der Adolfstraße 70. Gemäß Folie 17 kann die Conneallee mit 6 m Fahrbahnbreite eine Verkehrsstärke von 400 Kfz / Spitzenstunde ohne Probleme aufnehmen. Mit Datum 23.09.2015 wurde eine zusätzliche Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen des neuen Wohngebietes Beyelsfeld auf die Straßen Am Bucksberg, Adolfstraße, Franzstraße und Rölkenstraße von der Ingenieurgruppe IVV Aachen vorgelegt. Mit dieser Erweiterung der Verkehrsuntersuchung wurden die angrenzenden Straßenzüge vertieft einbezogen und hinsichtlich der zukünftigen Belastungssituation, Leistungsfähigkeit sowie Verkehrsfluss geprüft. Dementsprechend werden die Zusatzverkehre auf die angrenzenden Straßenzüge verteilt, wobei die Rölkenstraße mit über 50 % den Hauptanteil übernehmen wird. Die derzeitigen Belastungen sind so moderat, dass auch die zu erwartenden Zusatzverkehre verträglich sein werden. Ein Erreichen bzw. eine Überschreitung des Maximalwertes für Wohn- / Erschließungsstraßen von 400 Kfz/h ist nicht erkennbar. Dies gilt auch für die Knotenpunkte.</p> <p>Mit der Anordnung der heutigen Engstellen und dem ruhenden Verkehr liegen deutliche Einschränkungen des Verkehrsflusses vor. Deswegen sollten im Bereich der Rölkenstraße / Conneallee und Am Bucksberg ggf. gemäß Vorschlag des Gutachters mehrere Halteverbotszonen eingerichtet werden. Damit können die kritischen Begegnungsverkehre, die derzeit nur wenige Ausweichstellen in den langen Parkzeilen finden, nahezu ausgeschlossen werden.</p> <p>Nach Realisierung des Baugebietes ist das Verkehrsgeschehen in den angrenzenden Straßen zu beobachten. Bei Bedarf sind ggf. die vorgeschlagenen Halteverbotszonen einzurichten.</p>

Die vorliegenden Verkehrsprognosen berücksichtigen innerhalb eines Allgemeinen Wohngebietes zulässige nicht störende Gewerbe und den daraus resultierenden Lieferverkehr (Folie 8). Des Weiteren werden je Einwohner 0,05 Liefervorgänge pro Tag, insgesamt 35 Fahrten des Lieferverkehrs pro Tag in das prognostizierte Verkehrsaufkommen eingerechnet.

2. Die ‚Stellungnahme zum Artenschutz ‚Bebauungsplan Nr. 114, Beyelsfeld‘ Dipl. Ing. H. Schollmeyer, Geilenkirchen, April / Mai 2015, entspricht in allen Belangen der vorgegebenen Vorgehensweise. Die Untere Landschaftsbehörde wurde im Rahmen der Trägerbeteiligung beteiligt und hat keine Bedenken geäußert. Sowohl im Rahmen der Artenschutzprüfung, der Erstellung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages und der Erstellung des Umweltberichtes wurden intensive Begehungen durchgeführt. Das Vorkommen des Feldhamsters konnte trotz vierfacher Begehung nicht festgestellt werden. Deswegen sind keine gezielten präventiven Maßnahmen für den Feldhamster und seinen eingeschränkt potentiellen Lebensraum erforderlich. Darüber hinaus bleiben Ackerflächen als bedingt potentielle Lebensräume im räumlichen Zusammenhang der weitläufigen Agrarlandschaft zwischen Übach-Palenberg und Herzogenrath erhalten, die theoretisch eine natürliche Besiedlung durch den Feldhamster nicht ausschließen würden. Vorkommen des Feldhamsters in der weitgefassten Region der Agrarlandschaft sind nicht bekannt, so dass Einwanderungen von reviersuchenden Junghamstern aus einem Umkreis von weniger als 5 km nicht zu erwarten sind. Ersatzweise Biotopstrukturen müssen in Verbindung mit der Realisierung des Baugebietes formal nicht geschaffen werden. Die Verbotstatbestände im Sinne des Artenschutzes § 44 BNatSchG werden im Untersuchungsraum nicht berührt.

Die Feldlerche ist als Bodenbrüter ein typischer Vertreter der offenen Ackerlandschaft. Die Liste nach LANUV, MTB 5002/4 für den Lebensraum Acker weist die Art als planungsrelevant und besonders geschützt aus. In der Roten Liste ist die Art für NRW als gefährdet eingestuft und Deutschland weit in der Vorwarnliste geführt. Die Feldlerche bevorzugt in den hiesigen Regionen Wiesen mit eher niedrigen Vegetationsbeständen. Ackerflächen sind ersatzweise als Lebensraum angenommen worden. Wobei auch hier Rüben- und Kartoffeläcker aufgrund der Vegetationshöhe vergleichsweise häufiger angenommen werden als Getreide- und Maisäcker. Die Reviergrößen reichen dabei von ca. 0,3 bis 5 ha. Als Nahrung dienen kleine Sämereien der Wildkräuter, grüne Pflanzenteile, Spinnentiere und in Bodennähe lebende Insekten. Die Feldlerche ist Untersuchungen zufolge reviertreu. Gleichwohl kommt es in Abhängigkeit von dem jährlich wechselnden Feldfruchtanbau zu Revierschiebungen. Die Nähe zu aufgehenden Gehölzstrukturen und zu Bebauungen wird gemieden.

Die Feldlerche ist in den Bördenlandschaften von Nordrhein-Westfalen noch weit verbreitet, jedoch werden die Erhaltungszustände zunehmend ungünstiger. Ursache hierfür ist nicht allein der Verbrauch von Ackerflächen durch Baumaßnahmen sondern vor allem die intensive Form der Ackerbewirtschaftung.

Während der Begehungen im April und Mai d.J. sind vereinzelt Feldlerchen auf den Ackerflächen des Plangebietes gesehen worden. Brutvorkommen konnten jedoch nicht festgestellt werden. Bei den Begehungen im August haben sich keine Feldlerchen gezeigt. In unmittelbarer Nachbarschaft zu den aktuellen Flächen befinden sich keine Kartoffel- und Rübenäcker, die von der Art bevorzugt angenommen werden. In der Regel suchen Feldlerchen auf den abgeernteten Getreideäckern nach Nahrung, dies war jedoch bisher nicht festzustellen, bleibt jedoch nicht gänzlich auszuschließen. In Abhängigkeit von dem jeweils nachfolgenden Feldfruchtanbau können sich Feldlerchen erneut auf den aktuellen Flächen des Plangebietes einstellen. Die Ackerflächen im Umfang des Plangebietes gehen für die Feldlerche als potentieller Lebensraum verloren.

	<p>Gleichwohl bleiben in der Ackerlandschaft zwischen Übach-Palenberg und Herzogenrath noch umfangreiche Lebensräume von mehreren hundert Hektar erhalten. Für die Feldlerche bedeutet der Flächenverlust eine Revierverschiebung, wie er im Zuge des jährlichen Fruchtwechsels sich immer wieder einstellt. Die sonstigen Lebensraumbedingungen hängen weiterhin von den oben genannten landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsformen ab.</p> <p>Die in der Stellungnahme zum Artenschutz zum Bebauungsplan Nr. 114 (April/Mai 2015) benannten allgemeinen Präventionsmaßnahmen unter Kapitel 4; S. 23, insbesondere im Zuge der Baufelddräumung, schließen auch, in Verbindung mit den anderen in Betracht kommenden planungsrelevanten Arten, den Feldhamster im Bedarfsfall und konkret die Feldlerche mit ein. Diese Präventionsmaßnahmen sind unbedingt zu berücksichtigen. Unter dieser Prämisse steht der Realisierung des Baugebietes aus Sicht des Artenschutzes nichts entgegen.</p>		
	dafür	dagegen	Enthaltung
Ausschuss für Bau- en, Stadtentwicklung und Ordnung			
Haupt- und Finanz- ausschuss			
R A T			

Bebauungsplan Nr. 114 - Beyelsfeld I -
 Beratung und Entscheidung über Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

<u>Antragsteller/in</u>	Anwohner und Eigentümer der Conneallee vom 08.08.2015
<u>Antrag:</u>	<p>Zwischenzeitlich wissen wir, dass Sie die Festsetzungen in den Baufeldern direkt hinter unseren Grundstücken geändert haben. Auch dafür vielen Dank. Wir gehen davon aus, dass diese Festsetzungen nicht mehr zu unserem Nachteil verändert werden.</p> <p>Leider ist die Bebauung im Bereich des ‚Geschosswohnungsbaus‘ im geplanten Neubaugebiet immer noch zu massiv und zu hoch. Der hierdurch ausgelöste sehr hohe Stellplatzbedarf für die vielen Wohnungen wird zweifelsfrei zu erheblichen Störungen durch Fahrverkehr in unserer Wohnstraße Conneallee führen, den wir nicht hinnehmen müssen, der aber zu vermeiden wäre, wenn eine abgewogene Planung den Anschluss des Neubaugebietes auch an die Friedensstraße vorsähe. Auch die Straßen Am Bucksberg, Adolf- / Franz- und Rölkenstraße werden aufgrund ihrer Struktur und Funktion nicht in der Lage sein, den durch das neue Baugebiet zusätzlichen Verkehr ohne Probleme aufzunehmen. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrsgutachten ist oberflächlich und vom Ansatz her erheblich defizitär; berücksichtigt z.B. Lieferverkehre nicht und lässt bei der Gesamtschau die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs im Zusammenwirken mit dem massiven Ziel- und Anlieferverkehren im unteren Bereich der Adolfstraße - Zufahrt zum Kindergarten sowie zum Altenheim - vollkommen außer Acht.</p> <p>Auf den massiven, zentralen Geschosswohnungsbau (zu dicht / zu hoch / hoher Stellplatzbedarf / zu wenig Stellplätze im Neubaugebiet / erhebliche Steigerung des Fahrverkehrs) mit all seinen zu erwartenden Problemen und Auswirkungen bitten wir, zugunsten der üblichen Einzel- und Doppelhausbebauung / Hausgruppen im Neubaugebiet zu verzichten, um u.a. die Verkehrsprobleme nennenswert zu mindern.</p> <p>Nach unserer Auffassung ist es schon jetzt erforderlich, das Neubaugebiet Beyelsfeld I an die Friedensstraße mit anzubinden, um die verkehrlichen Probleme und Auswirkungen für uns, die dort wohnenden Bürger, verträglich zu gestalten.</p> <p>Wir bitten und beantragen deshalb, den Bebauungsplan so nicht zu beschließen und unsere Bedenken zum Anlass zu nehmen, die Planung zu ändern / zu überarbeiten. Wir beantragen, den Beschluss solange zurückzustellen.</p> <p>Aus grundsätzlichen rechtlichen Überlegungen und vor Inanspruchnahme anwaltlichen Beistands (im Rahmen einer Normenkontrollklage) möchten wir unsere Bedenken und Anregungen, in unserem Schreiben vom 29.12.2014, zum Bestandteil unserer heutigen Stellungnahme vom 08.08.2015 machen, soweit die Bauleitplanung nicht schon nach unseren Vorstellungen überarbeitet wurde.</p> <p>Wir äußern außerdem die Bitte, uns zu den Bedenken und Änderungswünschen das Ergebnis Ihrer Prüfung und Abwägung an obige Adressen mitzuteilen.</p>
<u>Beschluss:</u>	<p>Der Stellungnahme bezüglich des Geschosswohnungsbaus und der fehlenden Stellplätze wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Stellungnahme bezüglich der Anbindung an die Friedensstraße wird nicht gefolgt.</p>

	<p>Der Stellungnahme bezüglich des Verkehrsaufkommens in den angrenzenden Straßen, bezüglich des Verkehrsgutachtens und der Nichtberücksichtigung des Lieferverkehrs wird nicht gefolgt.</p>
<p><u>Begründung:</u></p>	<p>Der geplante Geschosswohnungsbau ermöglicht das Altenwohnen oder das Mehrgenerationenwohnen an zentraler Stelle innerhalb des Plangebietes. Durch den Geschosswohnungsbau soll ein tendenziell an jungen Familien orientiertes Wohngebiet altersmäßig teilweise ausgeglichen und so das unmittelbare Nebeneinander von Jung und Alt ermöglicht werden.</p> <p>Der Geschosswohnungsbau soll mittig innerhalb des Plangebietes realisiert werden um eine eventuelle Beeinträchtigung angrenzender Bestandsgrundstücke zu vermeiden. Das Angebot ist als Beitrag zur dringend notwendigen Bewältigung der demographischen Probleme zu verstehen. Das Altenwohnen soll entsprechend der Lage der Wohnanlage in die Mitte der Gesellschaft gerückt werden.</p> <p>Innerhalb des Geschosswohnungsbaus sollen 30 Wohneinheiten realisiert werden. Bei einem durchschnittlichen Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätze pro Wohnung entspricht dies 45 Stellplätzen, die auf dem Grundstück zu realisieren sind. Würde das Grundstück mit Doppelhäusern bebaut werden, so könnten hier 16 Doppelhaushälften erstellt werden. Dafür müssten 32 Stellplätze nachgewiesen werden. Somit resultieren aus der Planung des Geschosswohnungsbaus lediglich 13 (45 - 32) zusätzliche Stellplätze. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass zunehmend ältere Mitbewohner auf ein Fahrzeug verzichten, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Differenz der Fahrzeugmenge zwischen Geschosswohnungsbau und Doppelhausbebauung in der Realität noch geringer ausfallen wird.</p> <p>Insgesamt werden innerhalb des Plangebietes 87 öffentliche Parkplätze angeboten, so dass pro Wohneinheit 0,6 öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen. Im Vergleich mit anderen Baugebieten wird somit eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen berücksichtigt.</p> <p>Eine Anbindung bereits des 1. Bauabschnittes an die Friedensstraße ist wirtschaftlich nicht tragbar. Zudem stehen die dafür notwendigen Grundstücke nicht zur Verfügung. Die Stellungnahme der verkehrlichen Auswirkungen des neuen Wohngebietes auf die Conneallee und angrenzenden Straßen vom Büro IVV Aachen weist nach, dass die zukünftigen Querschnittsbelastungen durch das Baugebiet Beyelsfeld I im vorhandenen Straßenraum abgewickelt werden können.</p> <p>Die vorliegende Verkehrsprognose berücksichtigt das innerhalb eines Allgemeinen Wohngebietes zulässige nicht störende Gewerbe und den daraus resultierenden Lieferverkehr (siehe Folie 8). Des Weiteren werden je Einwohner 0,05 Liefervorgänge pro Tag, insgesamt 35 Fahrten des Lieferverkehrs pro Tag in das prognostizierte Verkehrsaufkommen eingerechnet.</p> <p>Mit Datum 23.09.2015 wurde eine zusätzliche Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen des neuen Wohngebietes Beyelsfeld auf die Straßen Am Bucksberg, Adolfstraße, Franzstraße und Rölkenstraße von der Ingenieurgruppe IVV Aachen vorgelegt. Mit dieser Erweiterung der Verkehrsuntersuchung wurden die angrenzenden Straßenzüge vertieft einbezogen und hinsichtlich der zukünftigen Belastungssituation, Leistungsfähigkeit sowie Verkehrsfluss geprüft. Dementsprechend werden die Zusatzverkehre auf die angrenzenden Straßenzüge verteilt, wobei die Rölkenstraße mit über 50 % den Hauptanteil übernehmen wird. Die derzeitigen Belastungen sind so moderat, dass auch die zu erwartenden Zusatzverkehre verträglich sein werden. Ein Erreichen bzw. eine Überschreitung des Maximalwertes für Wohn- / Erschließungsstraßen von 400 Kfz/h ist nicht erkennbar. Dies gilt auch für die Knotenpunkte.</p>

	<p>Mit der Anordnung der heutigen Engstellen und dem ruhenden Verkehr liegen deutliche Einschränkungen des Verkehrsflusses vor. Deswegen sollten im Bereich der Rölkenstraße / Conneallee und Am Bucksberg mehrere Halteverbotszonen eingerichtet werden. Damit können die kritischen Begegnungsverkehre, die derzeit nur wenige Ausweichstellen in den langen Parkzeilen finden, nahezu ausgeschlossen werden.</p> <p>Nach Realisierung des Baugebietes ist das Verkehrsgeschehen in den angrenzenden Straßen zu beobachten. Bei Bedarf sind entsprechende Halteverbotszonen einzurichten.</p>		
Abstimmung	dafür	dagegen	Enthaltung
Ausschuss für Bau- en, Stadtentwicklung und Ordnung			
Haupt- und Finanz- ausschuss			
R A T			

Bebauungsplan Nr. 114 - Beyelsfeld I -
 Beratung und Entscheidung über Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

<u>Antragsteller/in</u>	Anwohner und Eigentümer der Conneallee vom 29.12.2014
<u>Antrag:</u>	<p>Bedauerlicherweise haben wir auf unser Schreiben vom 16.09.2014 wie von uns erbeten weder eine schriftliche Stellungnahme noch eine Eingangsbestätigung seitens der Stadtverwaltung erhalten. Für die zeitnahen Antwortschreiben einiger Ratsmitglieder bedanken wir uns ganz herzlich.</p> <p>Im Rahmen der Einwohnerversammlung am 08.12.2014 wurden die Bürger über den Bebauungsplan und die bisherigen Änderungen informiert. Auch dafür möchten wir uns ausdrücklich bedanken. Leider ist der Bereich des Bebauungsplans, der an unsere rückwärtigen Grundstücke angrenzt (Familien Wasilijew und Grein / heute Bereich WA7), nicht nach unseren Vorstellungen und wie von uns vorgeschlagen umfänglich geändert worden. Die nach den Festsetzungen zulässige Bebauung ist uns an dieser Stelle immer noch zu hoch. Zudem kann die Bebauung bis auf 3 m Abstand an unsere Grundstücke herangeführt werden, was bei voller Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans unser Grundeigentum erheblich beeinträchtigen (starke Verschattung) wird. Das gilt besonders für die massive Bebauungsmöglichkeit im Bereich der überbaubaren Fläche WA7 (II geschossig / TH 6,50m, FH 9,50m zulässig). Warum dieser Bereich nicht wenigstens den ansonsten vorgenommenen Änderungen (WA3 Festsetzungen) angepasst wurde, ist für uns nicht nachvollziehbar. Hier sollte das gleiche Baurecht gelten bzw. geschaffen werden, wie an den Stellen, an denen die Gebäude- und Traufhöhen bereits reduziert wurden. Wir bitten deshalb darum, die unmittelbar angrenzende überbaubare Fläche des Bereichs WA7, welche bis auf 3 m an unsere Grundstücke heranreicht, den Festsetzungswerten des WA3 anzupassen.</p> <p>Was die Verschattung unserer Grundstücke betrifft, konnten die in der Bürgerversammlung vorgestellten Verschattungsszenarien nicht wirklich überzeugen. Die schematische Darstellung der vorhandenen und der zukünftig angrenzenden Bebauung auf einem absolut waagerechten <u>planebenen</u> Gelände (im Vortrag von Herrn Schnuis wurden mehrere dieser gleich aussehenden Geländeschnitte gezeigt) entspricht nicht der Wirklichkeit und tatsächlichen Topographie und ist von daher irreführend und fehlerhaft. Das Gelände ist weder horizontal und waagrecht wie im Vortrag gezeigt, noch ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Straßen (hierzu gibt es gar keine Höhenangaben im Bebauungsplan) in gleicher Höhe, wie das heutige Ursprungsgelände erfolgen wird. Die Praxis zeigt, dass Straßen regelmäßig höher als das anstehende Ursprungsgelände ausgeführt werden.</p> <p>Die Ausbauhöhen der Straßen sind aber für die Höhenlage der Neubebauung und damit auch für uns als Angrenzer von Bedeutung, weil sich nur mit ihnen die tatsächlichen Gebäudehöhen über NHN bestimmen lassen. Hierzu möchten wir auf die Festsetzung im Bebauungsplan verweisen, wonach der untere Bezugspunkt für die Gebäudehöhe Oberkante Fertigfußboden Erdgeschoss ist. Dieser darf nach den Festsetzungen aber bis zu 50 cm über der fertigen Straßenhöhe liegen. Also wird die endgültige Straßenhöhe über NHN ausschlaggebend sein, wie hoch letztendlich das an unserem hinteren Grundstück liegende Gebäude sein wird.</p> <p>Daraus ergibt sich, dass die im Bebauungsplan gewählte Festsetzung nicht eindeutig genug ist, um zu ergründen, mit welcher <u>konkreten</u> First-/ Gebäudehöhe wir als Angrenzer mit einem nur 3 m von unserer Grundstücksgrenze entfernt liegenden Gebäude (es darf nach den Festsetzungen im Bereich WA7</p>

	<p>zweigeschossig sein, mit einer Traufhöhe bis 6,50 m und einer Firsthöhe bis 9,50 m), zu rechnen haben. Mit Blick auf die Beeinträchtigungen unserer Grundstücke und die zu berechnenden Abstandsflächen - die vom Ursprungsgelände / dem natürlichen Gelände - zu berechnen sind, bedarf es hier einer klaren Festsetzung des unteren (Höhen) Bezugspunkts auch für die an unsere Grundstücke heranrückenden Gebäude. Bei einer möglichen Unwirksamkeit der Höhenfestsetzung ist womöglich der gesamte Bebauungsplan betroffen. Auf die diesbezügliche Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen in den Urteilen vom 26. Juni 2013 (AZ. 7 D 75/11. NE) und 06. November 2013 (AZ. 7 D 16/12. NE) möchten wir verweisen.</p> <p>Wir erwarten im Bebauungsplan unmissverständliche, nachvollziehbare Festsetzungen, die es uns ermöglichen die konkrete Firsthöhe / Gebäudehöhe zu berechnen, um als betroffene Angrenzer an das BP Gebiet weitere Untersuchungen über Verschattung und sonstige Beeinträchtigungen usw. anstellen zu können. Dazu sind im Bebauungsplangebiet Höhenfestsetzungen für die Verkehrsflächen erforderlich und anzugeben, weil sich erst hieraus die zulässigen Gebäudehöhen und die Verschattung berechnen lassen. Da in Kürze mit dem Bau der Erschließungsstraße begonnen werden soll, sollte es kein Problem darstellen, uns vorab die konkrete Straßenplanung mit Höhenverlauf (Gradienten) zu überlassen.</p> <p>Im Übrigen unterstützen wir die Beiträge der Bürger in der Einwohnerversammlung, halten aber an der notwendigen verkehrlichen Anbindung des Beyelsfeld I an die Friedenstraße fest. Hierzu gibt es keine Alternative. Dieser Anschluss ist dauerhaft zwingend erforderlich, um den verkehrlichen Problemen wie in unserem Schreiben näher erläutert wirksam begegnen zu können. Das vorgestellte Verkehrskonzept und die Prognosen beruhen auf Verkehrszählungen, die weiterhin angezweifelt werden (siehe hierzu Ausführungen im Schreiben vom 16.09.2014). Daran ändert auch die zusätzlich geplante westliche schmale Verkehrsanbindung an die Conneallee nichts. Wichtig aber für das Verfahren: Die durchgeführte Verkehrszählung fand zudem am Tag des Martinszuges statt – in dem ein Teil der Conneallee gesperrt war und somit definitiv kein normales Verkehrsverhalten abgebildet wurde.</p> <p>Unsere Bedenken und Anregungen, auch die im beil. Schreiben vom 16.09.2014, das wir ausdrücklich zum Bestandteil unserer heutigen Eingabe machen, bitten wir zum Anlass zu nehmen, die Bauleitplanung noch einmal zu prüfen und unseren Wünschen entsprechend zu ändern. Insbesondere die Festsetzung der Geschossigkeit, der Gebäude- und Traufhöhen im Bereich des Baufenster WA7 bitten wir - wenigstens auf die Festsetzungswerte des WA3 Bereichs - zu reduzieren. Wir bauen darauf, dass hier eine Gleichbehandlung der Bürger erfolgt.</p> <p>Außerdem äußern wir die Bitte, uns zu den einzelnen Bedenken und Änderungswünschen das Ergebnis Ihrer Prüfung mitzuteilen (an obige Adresse).</p> <p>Für Ihre Bemühungen bedanken wir uns.</p>
<u>Beschluss:</u>	<p>Den Stellungnahmen bezüglich der Festsetzungen innerhalb der WA 2 und WA 3 und bezüglich der generellen Höhenfestsetzung wird gefolgt.</p> <p>Der Stellungnahme bezüglich der Festsetzungen innerhalb des WA 7 wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahmen bezüglich der Verschattungsszenarien und der Geländeschnitte werden zur Kenntnis genommen.</p>
<u>Begründung:</u>	<p>Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen werden im Rahmen des Offenlagebeschlusses abgewogen. Die Abwägung wird begründet und innerhalb des Ausschusses für Bauen, Stadtentwicklung und Ordnung beschlossen. Der Beschluss und die Begründung werden danach dem Einwender zugesandt.</p>

Im Bereich des heutigen WA 2 wird die Bebauung nördlich der Planstraße 1 auf ein Vollgeschoss mit einer maximalen Traufhöhe von 4,50 m und einer maximalen Firsthöhe von 8,50 m reduziert. Im Bereich nördlich der Planstraße 5 (heutiges WA 3) gelten dieselben Werte, allerdings bei einer Grundflächenzahl von 0,4 statt 0,35 wie im WA 2. Innerhalb des WA 7 im Bereich der Einmündung der Planstraße 5 in die südliche Verlängerung der Adolfstraße werden die bisherigen Werte aufgrund der Ecksituation und der daraus resultierenden städtebaulichen Bedeutung beibehalten. Die überbaubaren Flächen liegen in einem Winkel von ca. 14° zu den nördlich angrenzenden Grundstücken und weisen an der naheliegendsten Stelle eine Distanz von ca. 5,00 m auf.

Bei den in der Bürgerversammlung gezeigten Verschattungsszenarien handelt es sich wie korrekt vermerkt um schematische Darstellungen. Diese Darstellungen dienen dem Nachweis, dass zu den angegebenen Zeiten der Schatten lediglich auf die eigenen Grundstücke fallen wird. Da davon auszugehen ist, dass die zukünftigen Baugrundstücke eingeebnet werden, ist die Topographie innerhalb der angewandten Darstellung ohne Belang.

Die im Vortrag gezeigten Geländeschnitte im Bereich der Häuser Conneallee 18, 22, 30 und 40 weisen einen Höhenunterschied von 20 cm im 1. Schnitt bis 80 cm im 4. Schnitt auf. Dieser Höhenunterschied ist für die Verdeutlichung der Distanz zwischen der bestehenden und der zukünftigen Bebauung unerheblich.

In der Fassung des Bebauungsplanes zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ergaben sich die Trauf- und Firsthöhen aus der Differenz zur Oberkante des Fertigfußbodens des Erdgeschosses (OKF EG), deren Höhe sich auf die zukünftige Straßenhöhe bezog. In der Fassung zur Offenlage wird die Oberkante Fußboden nicht auf die Straßenhöhen, sondern auf Normalhöhennull (NHN) bezogen. Damit sind die Höhen eindeutig und unabhängig von einer zukünftigen Straßenlage definiert. Die OKF EG Höhe wird jeweils als Maximalwert in die einzelnen Baufenster eingeschrieben. Die Werte liegen im Schnitt lediglich 30 cm über dem heutigen Gelände. Die bisherigen Höhen sind von 50 cm Unterschied zur tatsächlichen Geländehöhe ausgegangen. Darüber hinaus werden im Bebauungsplan voraussichtliche Höhen der ausgebauten Straßenverkehrsflächen über NHN angegeben. Diese Werte dienen der Orientierung und entfalten keinerlei Rechtskraft.

Der Bereich der 44. Änderung des Flächennutzungsplanes soll gemäß Begründung unter 6. ‚Erschließung‘ im Bereich der heute vorhandenen Wirtschaftswege an die Conneallee und damit an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden. Nach Aufstellung des Bebauungsplanes östlich der Verlängerung der Adolfstraße soll der Änderungsbereich zusätzlich an die Friedensstraße angeschlossen werden, um die Verbindung zum Oberzentrum Aachen zu optimieren.

Die Planzeichnung der 44. Flächennutzungsplanänderung macht aufgrund der kleinmaßstäblichen Darstellung keine Aussage über die zukünftigen Anbindungen, weil üblicherweise keine Verkehrsflächen dargestellt werden, die einen geringeren Querschnitt als Hauptsammelstraßen haben.

Eine Anbindung bereits des 1. Bauabschnittes an die Friedensstraße wäre wirtschaftlich nicht tragbar. Zudem stehen die dafür notwendigen Grundstücke heute noch nicht zur Verfügung. Die Stellungnahme der verkehrlichen Auswirkungen des neuen Wohngebietes auf die Conneallee und angrenzende Straßen vom Büro IVV Aachen weist nach, dass die zukünftigen Querschnittsbelastungen durch das Baugebiet Beyelsfeld I im vorhandenen Straßenraum abgewickelt werden können. Zwischenzeitlich wurde die zugrunde gelegte Verkehrszählung aktualisiert. Die Neuzählung führte zu keinem abweichenden Ergebnis. Bei Entwicklung weiterer Bebauungspläne im Bereich der 44. Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgen weitere verkehrstechnische Untersuchungen.

Abstimmung	dafür	dagegen	Enthaltung
Ausschuss für Bau- en, Stadtentwicklung und Ordnung			
Haupt- und Finanz- ausschuss			
R A T			

Bebauungsplan Nr. 114 - Beyelsfeld I -
 Beratung und Entscheidung über Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

<u>Antragsteller/in</u>	Anwohner und Eigentümer der Conneallee vom 16.09.2014
<u>Antrag:</u>	<p>In der letzten Sitzung des Ausschusses für Bauen, Stadtentwicklung und Ordnung wurde der Bebauungsplan Beyelsfeld I auf den Weg gebracht. Der Rat ist, wenn wir richtig informiert worden sind, dem Beschlussvorschlag des Bauausschusses in der Ratssitzung am 11.09.2014 gefolgt. Es wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB in Form eines Planaushangs mit Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung der Planung beschlossen.</p> <p>Wir, die betroffenen Bewohner der Conneallee sind direkte Angrenzer an das neue Baugebiet und möchten mit den nachfolgenden Kritikpunkten unsere erheblichen Bedenken zum Bebauungsplanentwurf Beyelfeld I vortragen bzw. zum Ausdruck bringen. Wir schließen uns vollinhaltlich dem Bürgerschreiben vom 03.09.2014 an und haben teilweise mit unterzeichnet. Als direkte Angrenzer zum Neubaugebiet möchten wir mit diesem Schreiben die vorgetragenen Bedenken gegen den Bebauungsplan Beyelsfeld I noch weiter konkretisieren und begründen. Wir sind mit dem Bebauungsplangebiet in dieser Form nicht einverstanden. Gegenüber der seiner Zeit beschlossenen Rahmenplanung sowie dem ursprünglichen Bebauungsplanentwurf weicht die Planung erheblich - insbesondere was die Erschließung / Anbindung an das vorhandene verkehrsberuhigte Straßennetz des alten Ortsteils Übach betrifft - ab. Über diese Planänderung sind wir Bürger und Eigentümer nicht informiert worden.</p> <p>Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Bürgermeister Jungnitsch und sehr geehrte Damen und Herren des Rates, die folgenden Einwände als erhebliche Bedenken gegen den jetzt vorliegenden Bebauungsplanentwurf zu verstehen und bitte diese sorgfältig zu prüfen und in die vorzunehmende Abwägung einzubeziehen. Wir (alle die in der beiliegenden Unterschriftenliste aufgeführten betroffenen Eigentümer / Abgrenzer) machen hiermit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem Baugesetzbuch von unserem Recht Gebrauch sich in das Verfahren einzubringen. Wir bitten die Verwaltung die vorgetragenen Bedenken zu bewerten und um eine ausführliche Stellungnahme im Rahmen der Abwägung. Diese bitten wir an eine der oben genannten Adressen zu senden. Aus den Gesprächen mit den betroffenen Bürgern konnten wir feststellen, dass auch weitergehende rechtliche Schritte (Normenkontrolle bzw. Inzidentkontrolle) gegen diese Planung nicht ausgeschlossen sind. Vor allem wir, die Eigentümer der Grundstücke auf der südlichen Seite der Conneallee, sind von der sehr hohen heranrückenden Bebauung stark betroffen und darüber sehr erschrocken, warum die 1. Reihe der Wohngebäude in dieser Höhe und so nah an die Gärten herangebaut werden muss.</p> <p>1. Erschließung und Verkehr</p> <p>Mit dem vom Rat beschlossenen Neubaugebiet Beyelsfeld I (in der derzeitigen Fassung des BP, ohne Anschluss / Anbindung des Wohnbaugebietes an die Friedensstraße) wird ein großes Wohngebiet durch die Politik auf den Weg gebracht, dessen Erschließung und Anbindung von der Conneallee aus nur über zwei Zufahrtsstraßen erfolgen soll. Haupteerschließung soll die Anbindung in Verlängerung der Adolfstraße werden (laut Begründung des BP). Die 2. Anbindung hat nach der Begründung des Bebauungsplans eine untergeordnete Funktion. Hier soll der Ausbau der Anbindung einer Grundstückszufahrt äh-</p>

neln, um den verkehrsberuhigten Charakter zu zeigen. Dieses Verkehrskonzept ist gegenüber den dort wohnenden Bürgern und Bürgerinnen in der Conneallee, aber auch der Adolfstraße und Rölkenstraße nicht zumutbar und vollkommen unzulänglich. Wir, die dort Wohnenden haben auch den Anspruch und das Recht, dass unsere Wohnstraßen verkehrsberuhigt bleiben. Die vorgesehene Erschließung für das Neubaugebiet lässt das aber nicht erwarten. Wir sind der Auffassung, die geplante Anbindung des Neubaugebietes in dieser Form über unsere Wohnstraßen ist für den zu erwartenden zusätzlichen Fahrzeugverkehr aus dem neuen Baugebiet unzureichend und was den zusätzlichen Fahrverkehr betrifft, nicht leistungsfähig genug und aus Immissionschutzgründen auch nicht zulässig. Besonders die Bewohner die mit ihren Wohnhäusern unmittelbar an den neuen Anbindungsstraßen liegen, werden bei dieser Planung keine ruhige Minute mehr haben. Hier wird zukünftig der gesamte Zu- und Abgangsverkehr des Neubaugebietes für erhebliche Lärmbelastigungen sorgen. Auch werden Kinder in diesem Bereich nicht mehr spielen können. Das wollen wir nicht so einfach hinnehmen.

Der zu erwartende Verkehr wird erheblich höher ausfallen, als auf Seite 13 der Begründung mit 79 Kfz / h prognostiziert. Wobei schon zusätzliche 79 Kfz / h in der Conneallee eine quantitative und qualitative Verschlechterung der Wohnqualität bedeuten. In dieser Straße ist heute schon ein Durchgangsverkehr der keine Steigerung mehr verträgt. Die Berechnung von nur 79 Kfz / h zusätzlichen Fahrzeugbewegungen wird angezweifelt und erscheint falsch. Legt man die mögliche Bebauungsdichte und die Festsetzungen des B-Plans im Einzelnen zugrunde, so kommt man aufgrund der möglichen Wohneinheiten zu weit aus höheren Kfz-Bewegungen je Stunde. Deshalb bitten wir unsere Bedenken zum Anlass zu nehmen, die Belastung durch Fahrzeugbewegungen in der Conneallee nachvollziehbar darzulegen. Es wird sich zeigen, dass es eine zusätzlich Straße / Anbindung zur Friedensstraße schon für den ersten Teil des Neubaugebiets braucht.

Um die vorhandene städtebauliche Situation noch einmal in Erinnerung zu bringen:

In der Adolfstraße befinden sich ein Kindergarten, ein Altenheim und eine Altagestätte. Dort hat die Adolfstraße schon eine längere Verengung durch Altbaubestand und gleichzeitig durch die parkenden Fahrzeuge der Bewohner. Dies führt ständig zu kritischen Verkehrssituationen bzw. längere Wartezeiten bei Begegnungsverkehr. Selbst für die Rettungsfahrzeuge ist es nicht immer leicht dort durchzukommen. Zu berücksichtigen ist, dass Bring- und Abholzeiten des Kindergartens und der Altagestätte die Situation verschärfen. Den Verkehr über den Bucksberg führen zu wollen, ist schon gar keine Lösung, da die Spitzkurve und die dort parkenden Fahrzeuge schon heute (ohne das Neubaugebiet) zu Verkehrsbehinderungen (Stau) führen. Dies ist regelmäßig der Fall, wenn von den Sportanlagen aufgrund von Spielen oder des Trainings der Vereine sehr viele Autos (Sportler kommen alle mit dem Auto, gehen Sie dort einmal spazieren) die Straße nutzen. Gleichermaßen eignet sich die enge Rölkenstraße nicht, um die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre noch mit aufzunehmen. Auch hier würden die Belästigungen durch Lärm und Abgase sehr stark zunehmen.

Bei der Betrachtung der Erschließung bzw. Anbindung des Baugebietes an die bestehenden Straßen ist auch die Bauphase / Bauzeit für Straße, Kanal, Grünanlagen, Regenrückhaltebecken usw. und die Bauzeit für die Wohngebäude im Neubaugebiet zu berücksichtigen.

Der zwangsläufig bei den Bauarbeiten entstehende lärmende LKW- und sonstige Fahrverkehr durch Schwertransporte kann über die bestehenden Wohnstraßen - hier wohnen Familien mit Kindern - nicht abgewickelt werden.

Wir fordern deshalb, bevor dieser Bebauungsplan ganz oder in Teilen (wie vorgegeben in der Begründung im Rahmen des 1. Bauabschnitts / 65 m lange Straße als Teilstück im Bereich der Adolfstraße) beschlossen wird, eine Anbin-

derung des Neubaugebiets Beyelsfeld I an die Friedensstraße zu planen, in den Bebauungsplan verbindlich aufzunehmen und zu realisieren. Nur über diese neue zusätzliche Anbindung an die Friedensstraße kann der Baustellenverkehr für die Erschließung des Neubaugebiets ohne große Probleme und Belästigungen abgewickelt werden. Diese neue Anbindung / Straße würde eben auch eine Entlastung für die Conneallee, Adolfstraße und Rölkenstraße bieten.

Damit könnte auch unsere Befürchtung entkräftet werden, dass spätere Sanierungskosten für Kanal und Straße aufgrund des Baustellenverkehrs auf die Eigentümer in der Conneallee zukommen. Wir bitten um schriftliche Stellungnahme, wer für die Folgekosten bei Beschädigungen von Straße und / oder Kanal eintreten muss. Wir, die Anwohner der Conneallee, sind jedenfalls nicht bereit für derartige Sanierungskosten die Kosten zu tragen.

Des Weiteren bitten wir um den Nachweis (eventuell im Rahmen eines Gutachtens), dass die vorhandenen Kanäle überhaupt für die Aufnahme des zusätzlichen Abwassers geeignet sind (Leistungsfähigkeit, dauerhaft technische Beschaffenheit). Wir befürchten, dass nach der Erschließung des Baugebiets der Kanal in der Conneallee erneuert werden muss. Auch diese Folgekosten sind die Anwohner nicht bereit zu zahlen.

2. Struktur und Höhe, Dichte der Bebauung

Was die planerische städtebauliche Entwicklung des 1. Abschnitts des Beyelsfeld im Laufe des bisherigen bauleitplanerischen Verfahrens betrifft, sind wir erschrocken, wie dicht und massiv sich die neue Bebauung entwickeln darf. Zeigt die Rahmenplanung noch eine ‚lockere Bebauung‘ – insbesondere was die Abstände der neuen Wohnhäuser zu den rückwärtigen Gärten der bestehenden Wohnhäuser an der Conneallee angeht, so ist man wohl jetzt mit diesem Entwurf des Neubaugebiets auf dem Weg, dem Investor eine ‚dichtere‘ Bebauung zu ermöglichen.

In diesem Zusammenhang ist besonders anzuführen, die massive Baumöglichkeit im Bereich der überbaubaren Fläche WA 7 (Geschosswohnungsbau) und den Bereichen WA 5 und WA 3, in dem unmittelbar hinter den Gärten der bestehenden Wohnhäuser in der Conneallee sehr hohe Neubauten errichtet werden dürfen. Diese Gebäude dürfen innerhalb der ausgewiesenen überbaubaren Fläche bis auf 3 m an die Grundstücksgrenzen (Gärten) heranrücken. Die Gebäude sind nach den Festsetzungen des BP hier II-geschossig, mit einer Traufhöhe bis zu 6,50 m und einer Firsthöhe bis zu 9,50 m, zulässig. Zu dieser Gebäudehöhe ist noch eine 0,5 m zulässige Sockelhöhe über Straße hinzuzurechnen, was summa summarum zu einer Firsthöhe bis zu 10 m führt. Architekten und Planer wissen schon, was sie mit dieser Höhe aufgrund des bauleitplanerischen Spielraums anfangen können, um eine maximale Ausnutzung der Gebäude zu erreichen. Mit großer Wahrscheinlichkeit werden auch noch zusätzlich die Dachgeschosse der Häuser bis an die Grenze des Möglichen ausgebaut werden (große Dachgauben / Aufbauten).

Mit diesen Festsetzungen sind die Angrenzer / Grundstückseigentümer nicht einverstanden, auch wenn es sich um Einzelhäuser handelt. Die Bebauung wirkt hier erdrückend und rücksichtslos. Es ist nicht nachvollziehbar - auch nicht aus zwingenden städtebaulichen Gründen und mit Blick auf die vorhandene niedrigere Bebauung an der Conneallee - warum im WA 3 und WA 5 Bereich die Wohnhäuser so hoch und nahe an die Grundstücksgrenzen gebaut werden dürfen. Gerade an den Hausgärten der Wohnhäuser der Conneallee sollte mit den neuen Gebäuden ein harmonischer Übergang von der alten zur neuen Baustruktur geschaffen werden. Dazu müssen die Häuser aber einen größeren Abstand einhalten und insgesamt niedriger sein.

Die betroffenen Anwohner und Eigentümer im Bereich des WA 5 fordern eine Reduzierung der Trauf- und Firsthöhen (Firsthöhe maximal 8,50 m, Traufhöhe maximal 4,50 m) und der GRZ und einen größeren Abstand der überbaubaren Flächen von den rückwärtigen Gartengrundstücken der Conneallee. Wir die

Eigentümer und Anwohner sprechen uns gegen eine Bebauung in der vorgesehenen Höhe und Massivität an den rückwärtigen Grundstücksgrenzen aus. Die vorgeschlagene städtebauliche Lösung weicht zudem erheblich von der Rahmenplanung ab und wurde mit den betroffenen Bürgern nicht kommuniziert.

Als besonders problematisch im neuen Bebauungsplangebiet wird der Bereich WA 7 (hier ist massiver, kompakter Geschosswohnungsbau möglich) gesehen. An dieser Stelle im Plangebiet ist nach den vorgesehenen Festsetzungen eine sehr kompakte, massive Bebauung möglich, die mit Tenor des Neubaugebiets - ‚ein Wohngebiet mit einem hohen städtebaulichen Qualitätsstandard und einer hohen Wohnqualität‘ - ganz und gar nicht zu vereinbaren ist. Wir sprechen uns gegen diese nach den Festsetzungen des BP mögliche massive mehrgeschossige Bebauung aus, weil der Baukörper 3-geschossig in Erscheinung treten wird und das Staffelgeschoss mit geringem Rücksprung wie ein Vollgeschoss wirkt. Außerdem ist die Gebäudehöhe hier mit 10 m festgesetzt, also noch einmal 50 cm höher als die übliche Firsthöhenfestsetzung im Gebiet. Wir fordern auch hier, wie ansonsten üblich im Baugebiet, eine Einzel- und Doppelhausbebauung zu beschließen. Zu bedenken ist, dass in den mehrgeschossigen Gebäuden auch bis zu 50 % der Nutzfläche sogenannte freie Berufe (Architekten, Rechtsanwälte, Ärzte usw.) gemäß § 13 Baunutzungsverordnung zulässig sind. Die Zulassung dieser Nutzungen würde zu ganz erheblichen Stellplatz / Parkplatzproblemen führen.

3. Stellplätze und öffentliches Parken

Die Stellplatzregelung in den schriftlichen Festsetzungen - je Wohneinheit sind zwei Stellplätze nachzuweisen - läuft ins Leere. Einerseits darf der Bauherr den 2. Stellplatz in der Zufahrtsfläche nachweisen (das ist kein bauaufsichtlich zulässiger Nachweis und funktioniert in der Lebenswirklichkeit auch nicht!), andererseits und das ist ganz entscheidend, ist die Festsetzung der Zahl der notwendigen Stellplätze je Wohneinheit im Bebauungsplan nach § 9 Baugesetzbuch gar nicht möglich. Der Bebauungsplan suggeriert aber in der Begründung, es seien ausreichend Stellplätze über eine Festsetzung zu erreichen. Richtig ist, sie sind rechtlich nicht durchsetzbar. Es werden sich viele Bauherren um den Stellplatznachweis in der vorgeschriebenen Form nicht scheren, da es keine zwingende rechtliche Grundlage für zwei Stellplätze je Wohneinheit gibt. Wie geht die Stadt damit um? Dieser Fehler in der Festsetzung ist fatal.

Da im öffentlichen Straßenraum nach dem Bebauungsplanentwurf kaum nennenswerter Parkraum zur Verfügung steht, wird ein enormer Parkdruck entstehen, der sich bis in die Conneallee auswirken wird.

Es zeigt sich doch heute schon in der Praxis, dass in Neubaugebieten mit Einfamilienhäusern mehr als zwei Stellplätze benötigt werden, die jederzeit anfahrbar sein müssen. Junge Familien haben in der Regel als Doppelverdiener mindestens zwei Fahrzeuge. Für den Besucherverkehr fehlen im Neubaugebiet Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Alles in allem ist die hier die den Bürgern vorgestellte Planung nicht geeignet den ruhenden Verkehr wie vorgesehen auf den privaten Baugrundstücken aufzunehmen.

Stellplätze sind im Übrigen eine bauordnungsrechtliche Angelegenheit. Die Zahl der notwendigen Stellplätze wird sehr wahrscheinlich nicht durch die Bauaufsichtsbehörde im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens geprüft, da die meisten Verfahren im Neubaugebiet nach § 67 der Landesbauordnung - Genehmigungsfreie Vorhaben abgewickelt werden müssen. Somit hat die Stadt Übach-Palenberg allein die Verantwortung auf den vollständigen Nachweis der erforderlichen notwendigen Stellplätze zu achten. Da macht aber nur Sinn, wenn es eine klare für alle Bauherrn gültige rechtliche Grundlage dafür gibt.

	<p>Unzulänglich ist auch die Stellplatzregelung des Bebauungsplans für den WA 7 Bereich. Hier ist massiver Geschosswohnungsbau möglich. Auch freie Berufe sind möglich.</p> <p>In der Begründung des BP (Ausführungen auf Seite 11 Ziffer 2.2.5 letzter Absatz) wird ausgeführt und den Bürgern vermittelt, dass innerhalb des zentralen Bereichs (WA 7) der ruhende Verkehr komplett nur innerhalb von Tiefgaragen im Bereich der überbaubaren Flächen zulässig sei. Damit soll vermieden werden, dass aufgrund der höheren Wohnungszahl der öffentliche Straßenraum von parkenden Kraftfahrzeugen geprägt wird.</p> <p>Diese Begründung läuft leider ins Leere und ist für den Stellplatznachweis unbeachtlich, weil es keine geeignete zwingende Festsetzung in den schriftlichen Festsetzungen gibt. Der Bebauungsplan regelt lediglich: Innerhalb des WA 7 sind nur Tiefgaragen innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig. Mehr auch nicht. Damit kann das in der Begründung definierte Ziel, der ruhende Verkehr soll komplett in einer Tiefgarage untergebracht werden, nicht erreicht werden. Die Festsetzung ist somit nicht geeignet, um den Bau einer Tiefgarage im WA 7 vorzuschreiben. Deshalb muss diese Festsetzung überprüft werden.</p> <p>Es stellt sich hierbei grundsätzlich die Frage, welche Festsetzungsmöglichkeiten es nach § 9 Baugesetzbuch in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung gibt, Stellplätze zwingend innerhalb von Tiefgaragen errichten zu müssen. Gibt es hier überhaupt eine Rechtsgrundlage?</p> <p>Wenn aber die Stellplätze nun doch nur oberirdisch nachgewiesen werden können, weil die Festsetzung nicht rechtmäßig ist (zwei Stellplätze je Wohneinheit und womöglich noch die zusätzlichen Stellplätze für Freiberufler) was wir befürchten, wo sollen denn diese im WA 7 Bereich errichtet werden können? Das Ziel des Bebauungsplans den öffentlichen Straßenraum von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten kann so nicht erreicht werden.</p> <p>Zu befürchten ist, dass die Stadt nicht nachweisbare Stellplätze womöglich ablösen lässt (Zahlung eines Geldbetrages an die Gemeinde). Auf jeden Fall wäre das für einen Investor preiswerter als notwendige Stellplätze in einer Tiefgarage unterbringen zu müssen. Damit wären die Fahrzeuge aber nicht weg, sondern es würde sich der Parkdruck in den ohnehin sehr schmalen ‚verkehrsberuhigten‘ öffentlichen Verkehrsflächen im Neubaugebiet Beyelsfeld I und vor allem auch in der Conneallee drastisch erhöhen.</p> <p>Zum Schluss unseres Schreibens möchten wir, die Unterzeichner(innen) dieses Schriftsatzes zum Ausdruck bringen, dass wir nicht gegen die Entwicklung eines Neubaugebiets sind. Die Rahmenplanung zeigt unserer Meinung nach hier die richtigen städtebaulichen Ansätze. Der nunmehr vorgestellte Entwurf des Bebauungsplans kann nicht überzeugen und überrascht umso mehr, weil er erheblich von der Rahmenplanung abweicht. Dieser Bebauungsplanentwurf muss mit Hinweis auf unsere Ausführungen / Bedenken geändert werden. Wir sind angetreten, um uns in das Bauleitplanverfahren einzubringen.</p> <p>Wir, die Anwohner(innen), Eigentümer(innen), Bürger(innen) in der Unterschriftenliste bitten unsere Bedenken zum Anlass zu nehmen, die Bauleitplanung entsprechend zu überarbeiten.</p>
<u>Beschluss:</u>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. 2. Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt. 3. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
<u>Begründung:</u>	<p><i>1. Erschließung und Verkehr</i></p> <p>Zur Überprüfung der Verkehrsbelastungen auf der Conneallee durch das zukünftige Baugebiet wurde durch das Büro IVV Aachen eine Stellungnahme erarbeitet. Darin wird nachgewiesen, dass die zukünftigen Querschnittsbelastungen durch das Baugebiet Beyelsfeld I im vorhandenen Straßenraum abgewickelt werden können. Gemäß der Stellungnahme verteilen sich die zukünftigen Quell- und Zielverkehre zu 40 % Richtung Westen, zu 60 % Richtung Osten. Daraus entsteht im Bereich der Conneallee eine Querschnittsbelastung von ca. 170 Kfz/h. Gemäß ‚RASt 06 – Erschließungsstraße ES V‘ kann die</p>

Conneallee mit mehr als 10 m Straßenraumbreite eine maximale Verkehrsstärke von 400 Kfz/h aufnehmen. Somit wird der maximal mögliche Wert lediglich zu 40 % tatsächlich genutzt.

Die Regelung des Baustellenverkehrs ist nicht Inhalt des Bebauungsplanverfahrens. Der Baustellenverkehr soll innerhalb des Erschließungsvertrages mit dem Erschließungsträger geregelt werden. Der Baustellenverkehr soll den Wirtschaftsweg nutzen können. Eine Ertüchtigung des Wirtschaftsweges, um den Baustellenverkehr aufnehmen zu können, wird geprüft.

Gemäß der Verkehrsprognose nimmt der Ziel- und Quellverkehr im Bereich der Conneallee von 1.940 Kfz/Werktag auf 3.440 Kfz/Werktag zu. Dies bedeutet eine Steigerung um ca. 77 %. Die Zunahme des Verkehrslärms um mehr als 3 dB ist jedoch erst bei einer Steigerung des Verkehrsaufkommens um mehr als 100 % anzunehmen. Somit führt das zukünftige zusätzliche Verkehrsaufkommen zu keinen erheblichen Veränderungen der heutigen Lärmsituation.

Das in der Begründung zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung ermittelte Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunden basiert auf einer gängigen Formel zur überschlägigen Berechnung des Verkehrsaufkommens. Dieser Wert wurde im Rahmen der Untersuchung der ‚verkehrlichen Auswirkungen des neuen Wohngebietes Beyelsfeld auf die Conneallee in Übach-Palenberg‘ durch die Ingenieurgruppe IVV Aachen, 08.12.2014 unter Berücksichtigung des bestehenden Verkehrsaufkommens, der konkreten Verteilung der zukünftigen Verkehrsströme und der maximal möglichen Ausnutzung der festgesetzten Bebauungsdichte konkretisiert. Gemäß IVV ist demnach von einem Spitzenstundenwert von 160 Kfz/h auszugehen. Auch dieser Wert liegt erheblich unter dem Wert von 400 Kfz/h, den die Conneallee nach Aussage des Gutachters gemäß RASt 06 bewältigen könnte.

Der zukünftige Baustellenverkehr soll innerhalb des Erschließungsvertrages mit dem Erschließungsträger geregelt werden. Der Baustellenverkehr soll bis zu zehn Jahre lang den heutigen Wirtschaftsweg südlich des Plangebietes nutzen können. Eine Ertüchtigung des Wirtschaftsweges zur Bewältigung des Baustellenverkehrs wird geprüft. Somit ergibt sich keine Notwendigkeit, das Plangebiet unmittelbar an die Friedensstraße anzubinden.

Die Kosten für den Anschluss des Baugebietes an das vorhandene Kanalnetz werden vom Erschließungsträger übernommen. Das komplette Niederschlagswasser wird einem Versickerungsbecken im Süden des Plangebietes zugeführt. Im Rahmen der Erschließungsplanung für das Kanalnetz wurde hinreichend überprüft, ob die vorhandenen Kanalleitungen ausreichend dimensioniert sind. Ein Gutachten ist nicht erforderlich.

Der Bereich der 44. Änderung des Flächennutzungsplanes soll gemäß Begründung unter 6. ‚Erschließung‘ im Bereich der heute vorhandenen Wirtschaftsweg an die Conneallee und damit an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden. Nach Aufstellung des Bebauungsplanes östlich der Verlängerung der Adolfstraße soll der Änderungsbereich zusätzlich an die Friedensstraße angeschlossen werden, um die Verbindung zum Oberzentrum Aachen zu optimieren.

Die Planzeichnung der 44. Flächennutzungsplanänderung macht aufgrund der kleinmaßstäblichen Darstellung keine Aussage über die zukünftigen Anbindungen, weil üblicherweise keine Verkehrsflächen dargestellt werden, die einen geringeren Querschnitt als Hauptsammelstraßen haben.

Eine Anbindung bereits des 1. Bauabschnittes an die Friedensstraße wäre wirtschaftlich nicht tragbar. Zudem stehen die dafür notwendigen Grundstücke heute noch nicht zur Verfügung. Die Stellungnahme der verkehrlichen Auswirkungen des neuen Wohngebietes auf die Conneallee und angrenzende Straßen vom Büro IVV Aachen weist nach, dass die zukünftigen Querschnittsbelastungen durch das Baugebiet Beyelsfeld I im vorhandenen Straßenraum ab-

gewickelt werden können. Zwischenzeitlich wurde die zugrunde gelegte Verkehrszählung aktualisiert. Die Neuzählung führte zu keinem abweichenden Ergebnis. Bei Entwicklung weiterer Bebauungspläne im Bereich der 44. Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgen weitere verkehrstechnische Untersuchungen.

2. Struktur und Höhe, Dichte der Bebauung

Im Rahmen der Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplanes hat es keine erheblichen Änderungen in der Bebauungsdichte gegeben. Lediglich die Flächengröße des Plangebietes wurde signifikant verkleinert. Gegenüber dem Rahmenplanstand vom 13.02.2014 wurden in dem Planungsstand vom 12.06.2014 die dezentralen Versickerungsflächen südlich der Bestandsbebauung an der Conneallee aufgegeben. Entsprechend der günstigeren Bodenverhältnisse wurde das Versickerungsbecken nunmehr zentral am südwestlichen Rand des Plangebietes vorgesehen. Die vorher als Versickerungsfläche geplanten Flächen werden den Wohngebieten zugeordnet. Diese Umverteilung der Flächen führt aber keinesfalls zu einer Erhöhung der Bebauungsdichte.

Im Bereich der WA 2 und WA 3 werden die Traufhöhen auf 4,50 m, die Firsthöhen auf 8,50 m reduziert. Die festgesetzten Höhen beziehen sich jeweils auf die je Baufenster festgesetzte Oberkante des Erdgeschossfußbodens, die ca. 30 cm über dem jeweiligen Geländeneiveau liegt. Die Geschossigkeit wird innerhalb der WA 2 und WA 3 durchgehend mit einem Geschoss festgesetzt. Innerhalb des WA 7 werden die bisherigen Werte aufgrund der Ecksituation der Verkehrsflächen in Verlängerung der Adolfstraße zur Planstraße 5 und der daraus resultierenden städtebaulichen Bedeutung beibehalten.

Aufgrund des Abstandes der zukünftigen Bebauung zur bestehenden Bebauung an der Conneallee kann keinesfalls von einem erdrückenden Charakter gesprochen werden, zumal in diesem Bereich nur Einzelhäuser zulässig sein werden. Die notwendigen Abstände sind gemäß Landesbauordnung jeweils auf den eigenen Grundstücken nachzuweisen.

Der zentrale Geschosswohnungsbau (WA 9) ermöglicht das Altenwohnen oder das Mehrgenerationenwohnen. Durch den Geschosswohnungsbau soll ein tendenziell an junge Familien orientiertes Wohngebiet altersmäßig zumindest teilweise ausgeglichen und so das unmittelbar Nebeneinander von Jung und Alt ermöglicht werden.

Die bisher großflächig festgesetzten überbaubaren Flächen werden auf vier einzelne 14 m tiefe Baufenster reduziert. Das oberste Geschoss mit maximal 10 m Gebäudehöhe darf maximal zwei Drittel des darunter liegenden Geschosses aufweisen. Das oberste Vollgeschoss darf 7 m nicht überschreiten. Die festgesetzten Gebäudehöhen beziehen sich jeweils auf die Oberkante Fußboden des Erdgeschosses, die mit maximal 30 cm über dem Geländeneiveau festgesetzt wurde.

Freiberufliche Tätigkeiten sind sowohl in einem Reinen als auch in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig und auch sinnvoll. Der aus der Tätigkeit resultierende Parkplatzbedarf ist auf dem jeweiligen Grundstück nachzuweisen.

3. Stellplätze und öffentliches Parken

Die rechtliche Regelung nachzuweisender Stellplätze auf den einzelnen Grundstücken setzt voraus, dass innerhalb der Stadt eine Stellplatzsatzung vorliegt. Da eine entsprechende Satzung nicht beschlossen wurde, wird der Stellplatznachweis lediglich als Hinweis in die textlichen Festsetzungen übernommen. Da ohnehin 84 % der Allgemeinen Wohngebiete nur als Einzelhäuser vorgesehen sind, ist der entsprechende Nachweis unproblematisch, weil beidseitig innerhalb der notwendigen Abstandflächen geparkt werden kann.

	<p>Dabei sind auch bei einem genehmigungsfreien Vorhaben gemäß § 67 BauO NRW im Rahmen der Bauanzeige die Stellplätze nachzuweisen. Da es sich bei dem Geschosswohnungsbau jeweils um mehr als 2 Wohneinheiten handelt, ist hier ein normaler Bauantrag zu stellen. Innerhalb des Bauantrages sind die pro Wohnung notwendigen Stellplätze innerhalb der beiden Stellplatzanlagen auf dem Grundstück oder in der Tiefgarage nachzuweisen. Allein aus Vermarktungsgründen wird der Vorhabenträger den Nachweis korrekt führen, weil ansonsten die Wohnungen an diesem Standort nicht vermarktbar wären.</p> <p>Für den Besucherverkehr werden insgesamt ca. 87 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehen. Unter der Annahme, dass pro Hauseinheit 1,2 Einliegerwohnungen realisiert werden, ergeben sich bei 93 Häusern 112 Wohnungen (93 x 1,2) zuzüglich 30 Wohnungen innerhalb des WA 9, somit insgesamt 142 Wohnungen. Daraus folgt ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,6 öffentlichen Parkplätzen pro Wohneinheit. Verglichen mit anderen Wohngebieten innerhalb von Übach-Palenberg und angrenzenden Kommunen wird der Parkplatzbedarf damit sehr gut abgedeckt.</p>		
Abstimmung	dafür	dagegen	Enthaltung
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Ordnung			
Haupt- und Finanzausschuss			
R A T			

Bebauungsplan Nr. 114 - Beyelsfeld I -
 Beratung und Entscheidung über Stellungnahmen der Öffentlichkeit
 im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

<u>Antragsteller/in</u>	Anwohner und Eigentümer der Conneallee vom 12.08.2015
<u>Antrag:</u>	<p>Wie Ihnen bekannt, sind wir als Anwohner der Conneallee von dem Bebauungsplan betroffen. Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 22.06.2015 und nehmen wie folgt Stellung: Bis zur endgültigen Klärung bitten wir höflich, die Bebauung zurückzustellen und beantragen die Aussetzung des sofortigen Vollzugs. Des Weiteren behalten wir uns ausdrücklich die Erhebung einer Normenkontrollklage gemäß § 47 VwGO vor.</p> <p>Begründung</p> <p>1. Aufkommender Verkehr / Verkehrslage</p> <p>Das der Verabschiedung des Bebauungsplanes zugrunde liegende Verkehrsgutachten ist oberflächlich und betrachtet hauptsächlich die Auswirkungen des Bebauungsplanes auf die Conneallee.</p> <p>Für genauso wichtig halten wir auch die Prüfung der Belastung der angrenzenden Straßen. Wie z.B. der Bucksberg, welcher aufgrund der starken Spitze zu starken Verengungen führt. Wenn zwei PKW hintereinander stehen um in Richtung Stadt abzubiegen, ist es dem ankommenden Auto nicht möglich in den Bucksberg einzubiegen, ohne behindert zu werden.</p> <p>Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass es auf der unteren Adolfstraße aufgrund des Kindergartens Arche Noah und des Altenheims St. Josef zu den Stoßzeiten (Bring- und verschiedenen Abholzeiten) und aufgrund von Lieferverkehr schon zu starken Verkehrsproblemen gekommen ist.</p> <p>Die Franz- und Rölkenstraße verfügen unserer Meinung nach auch nicht über die entsprechenden Kapazitäten, um den Verkehr aufzunehmen. Erst vor ein paar Jahren ist die Rölkenstraße neu gemacht worden, indem der Bürgersteig richtig begehbar gemacht wurde. Dadurch ist die Straße verengt worden. Jetzt sollen dort die LKW durchfahren?</p> <p>Wir bitten höflich, auch hier die Belastung zu überprüfen, da wir davon ausgehen, dass bei einem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen von ca. 300 PKW aufgrund der voraussichtlichen Wohneinheiten von ca. 130 die angrenzenden Straßen nicht über die entsprechende Struktur und Funktion verfügen, um den Mehrverkehr aufzunehmen. Man muss nur einmal den Verkehr für Post- und Paketdienste sowie Taxis beachten.</p> <p>Durch die Abriegelung des Baugebietes von der Friedensstraße können die entstehenden Verkehre nur über die zuvor genannten Straßen zu- und abfließen, die aber aufgrund ihrer Größe und derzeitigen Belastung dazu nicht geeignet sind.</p> <p>Eine Lösung des Problems könnte darin bestehen, die Anzahl der Wohneinheiten und damit die neu entstehenden Verkehre deutlich zu reduzieren. Die einfachste Möglichkeit dazu bietet der Verzicht auf die zentrale, ohnehin nicht in das neue Baugebiet passende Bebauung in Geschossbauweise.</p>

	<p>2. Umweltschutz und Naturschutz</p> <p>Das dem Bebauungsplan beigefügte Umweltgutachten ist ebenfalls oberflächlich, nutzt Standardformulieren und lässt nicht erkennen, dass sich der Verfasser intensiv mit der jetzt neu zu bebauenden Fläche auseinandergesetzt hat.</p> <p>In dem voraussichtlichen Baugebiet befinden sich mindestens zwei schützenswerte Arten von Lebewesen. Es handelt sich um die auf der ‚roten Liste‘ stehende Feldlerche sowie um den ebenfalls artengeschützten Feldhamster.</p> <p>Wenn für den Schutzwall die dicht bewachsenen Randstreifen abgetragen werden, würde hierdurch das Ökosystem durcheinander geraten. Wir sind der Meinung, dass auch dies nicht berücksichtigt wurde.</p> <p>Aufgrund der o.a. Ausführungen bitten wir nunmehr höflich unserem Antrag auf Aussetzung des sofortigen Vollzuges bis zur Klärung stattzugeben.</p>
<u>Beschluss:</u>	<p>1. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. 2. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
<u>Begründung:</u>	<p>1. Das angesprochene Verkehrsgutachten untersucht die Verkehrsbelastungen sowohl in der Conneallee als auch in den angrenzenden Verkehrsstraßen. Die heutigen Verkehrsbelastungen (Folie 4) werden den zukünftigen Verkehrsbelastungen (Folie 11) gegenübergestellt. Aus dieser Gegenüberstellung ist zu entnehmen, dass die Verkehrsbelastungen im Bereich der Straße ‚Am Bucksberg‘ von 970 auf 1.400, im Bereich der Adolfstraße von 340 auf 700 und im Bereich der Rölkenstraße von 640 auf 1.340 am Tag zunehmen wird. Für die Conneallee wird eine Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs um 1.500 von 1.940 auf 3.440 prognostiziert. Für die Conneallee wurde eine Querschnittsbelastung in der Spitzenstunde von ca. 170 Kfz / h berechnet. Gemäß Folie 13 beträgt der entsprechende Wert in der Straße ‚Am Bucksberg‘ 170, in der Rölkenstraße 150 und in der Adolfstraße 70. Gemäß Folie 17 kann die Conneallee mit 6 m Fahrbahnbreite eine Verkehrsstärke von 400 Kfz / Spitzenstunde ohne Probleme aufnehmen. Das Straßenprofil sowohl der Adolfstraße als auch der Straße ‚Am Bucksberg‘ weist ein um ca. 20 cm breiteres Profil auf. Lediglich die Rölkenstraße ist auf einer Länge von 73 m unter 6 m breit und weist auf einer Länge von 17 m eine Engstelle von unter 4 m auf.</p> <p>Die vorliegenden Verkehrsprognosen berücksichtigen innerhalb eines Allgemeinen Wohngebietes zulässige nicht störende Gewerbe und den daraus resultierenden Lieferverkehr (Folie 8). Des Weiteren werden je Einwohner 0,05 Liefervorgänge pro Tag, insgesamt 35 Fahrten des Lieferverkehrs pro Tag in das prognostizierte Verkehrsaufkommen eingerechnet.</p> <p>Mit Datum 23.09.2015 wurde eine zusätzliche Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen des neuen Wohngebietes Beyelsfeld auf die Straßen Am Bucksberg, Adolfstraße, Franzstraße und Rölkenstraße von der Ingenieurgruppe IVV Aachen vorgelegt. Mit dieser Erweiterung der Verkehrsuntersuchung wurden die angrenzenden Straßenzüge vertieft einbezogen und hinsichtlich der zukünftigen Belastungssituation, Leistungsfähigkeit sowie Verkehrsfluss geprüft. Dementsprechend werden die Zusatzverkehre auf die angrenzenden Straßenzüge verteilt, wobei die Rölkenstraße mit über 50 % den Hauptanteil übernehmen wird. Die derzeitigen Belastungen sind so moderat, dass auch die zu erwartenden Zusatzverkehre verträglich sein werden. Ein Erreichen bzw. eine Überschreitung des Maximalwertes für Wohn- / Erschließungsstraßen von 400 Kfz/h ist nicht erkennbar. Dies gilt auch für die Knotenpunkte.</p> <p>Der Knotenpunkt Rimburger Straße / Am Bucksberg ist aufgrund der vorliegenden Geometrie (spitzwinklige Zufahrt) sowie der Gefällesituation von besonderer Bedeutung. Ein gleichzeitiges Abbiegen von der Rimburger Straße</p>

(Rechts) sowie eine gleichzeitige Zufahrt in die Rimburger Straße sind nicht möglich, da eine Zufahrt nur unter Einbeziehung der Gegenfahrbahn (Am Bucksberg) möglich ist. Zudem wird durch die Gefällesituation bzw. Pflanzenbewuchs die Einsehbarkeit von der Rimburger Straße in Richtung Am Bucksberg erheblich eingeschränkt. Wie aus der Anlage (Folie 28) ersichtlich, wird dies auch bei einer fahrgeometrischen Simulation bestätigt. Zur Verbesserung der Situation wurden verschiedene bauliche Alternativen wie z.B. Aufweitung der Rimburger Straße, Minikreisel etc. geprüft, die jedoch aufgrund der Höhensituation mit erheblichem Aufwand verbunden sind und in Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit nicht in Betracht kommen. Mit geringem Aufwand könnte die stadteinwärts führende Fahrspur der Rimburger Straße aufgeweitet und auch von der Straßeneinmündung abgerückt werden. Abbiegende Fahrzeuge, die während des Abbiegevorgangs den Gegenverkehr aus der Straße Am Bucksberg beachten müssen, würden damit den Geradeausverkehr nicht mehr so stark behindern. Zusätzlich könnten mit einem Rückschnitt des Bewuchses die Sichtverhältnisse verbessert werden. Gleichzeitig zeigen aber auch die Belastungen, dass insbesondere am Vormittag nur sehr selten Begegnungsverkehr zu erwarten sind. In der Nachmittagsspitzenstunde ist ein Abbiegeverkehr erkennbar, hier ist sicherlich auch der Quell-/Zielverkehr des Sportplatzes anteilmäßig von Bedeutung. Einschließlich des Zusatzverkehrs aus dem neuen Wohngebiet werden in der Nachmittagsspitzenstunde ca. 57 Rechtsabbieger aus der Rimburger Straße und 49 Linksabbieger sowie 19 Rechtsabbieger aus der Straße Am Bucksberg erwartet. Diese geringen Verkehrsmengen sind grundsätzlich auch bei Begegnungsverkehr unter dem Aspekt der gegenseitigen Rücksichtnahme verträglich.

Mit der Anordnung der heutigen Engstellen und dem ruhenden Verkehr liegen deutliche Einschränkungen des Verkehrsflusses vor. Deswegen sollten im Bereich der Rölkenstraße / Conneallee und Am Bucksberg ggf. gemäß Vorschlag des Gutachters mehrere Halteverbotszonen eingerichtet werden. Damit können die kritischen Begegnungsverkehr, die derzeit nur wenige Ausweichstellen in den langen Parkzeilen finden, nahezu ausgeschlossen werden.

Nach Realisierung des Baugebietes ist das Verkehrsgeschehen in den angrenzenden Straßen zu beobachten. Bei Bedarf sind ggf. die vorgeschlagenen Halteverbotszonen einzurichten.

2. Die Stellungnahme zum Artenschutz ‚Bebauungsplan Nr. 104, Beyelsfeld, Dipl. Ing. H. Schollmeyer, Geilenkirchen, April / Mai 2015‘ entspricht in allen Belangen der vorgegebenen Vorgehensweise. Die Untere Landschaftsbehörde wurde im Rahmen der Trägerbeteiligung beteiligt und hat keine Bedenken geäußert. Sowohl im Rahmen der Artenschutzprüfung, der Erstellung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages und der Erstellung des Umweltberichtes wurden intensive Begehungen durchgeführt. Das Vorkommen des Feldhamsters konnte trotz vierfacher Begehung nicht festgestellt werden. Deswegen sind keine gezielten präventiven Maßnahmen für den Feldhamster und seinen eingeschränkt potentiellen Lebensraum erforderlich. Darüber hinaus bleiben Ackerflächen als bedingt potentielle Lebensräume im räumlichen Zusammenhang der weitläufigen Agrarlandschaft zwischen Übach-Palenberg und Herzogenrath erhalten, die theoretisch eine natürliche Besiedlung durch den Feldhamster nicht ausschließen würden. Vorkommen des Feldhamsters in der weitgefassten Region der Agrarlandschaft sind nicht bekannt, so dass Einwanderungen von reviersuchenden Junghamstern aus einem Umkreis von weniger als 5 km nicht zu erwarten sind. Ersatzweise Biotopstrukturen müssen in Verbindung mit der Realisierung des Baugebietes formal nicht geschaffen werden. Die Verbotstatbestände im Sinne des Artenschutzes § 44 BNatSchG werden im Untersuchungsraum nicht berührt.

Die Feldlerche ist als Bodenbrüter ein typischer Vertreter der offenen Ackerlandschaft. Die Liste nach LANUV, MTB 5002/4 für den Lebensraum Acker weist die Art als planungsrelevant und besonders geschützt aus. In der Roten Liste ist die Art für NRW als gefährdet eingestuft und Deutschland weit in der

Vorwahnliste geführt. Die Feldlerche bevorzugt in den hiesigen Regionen Wiesen mit eher niedrigen Vegetationsbeständen. Ackerflächen sind ersatzweise als Lebensraum angenommen worden. Wobei auch hier Rüben- und Kartoffeläcker aufgrund der Vegetationshöhe vergleichsweise häufiger angenommen werden als Getreide- und Maisäcker. Die Reviergrößen reichen dabei von ca. 0,3 bis 5 ha. Als Nahrung dienen kleine Sämereien der Wildkräuter, grüne Pflanzenteile, Spinnentiere und in Bodennähe lebende Insekten. Die Feldlerche ist Untersuchungen zufolge reviertreu. Gleichwohl kommt es in Abhängigkeit von dem jährlich wechselnden Feldfruchtanbau zu Revierschiebungen. Die Nähe zu aufgehenden Gehölzstrukturen und zu Bebauungen wird gemieden.

Die Feldlerche ist in den Bördenlandschaften von Nordrhein-Westfalen noch weit verbreitet, jedoch werden die Erhaltungszustände zunehmend ungünstiger. Ursache hierfür ist nicht allein der Verbrauch von Ackerflächen durch Baumaßnahmen sondern vor allem die intensive Form der Ackerbewirtschaftung.

Während der Begehungen im April und Mai d.J. sind vereinzelt Feldlerchen auf den Ackerflächen des Plangebietes gesehen worden. Brutvorkommen konnten jedoch nicht festgestellt werden. Bei den Begehungen im August haben sich keine Feldlerchen gezeigt. In unmittelbarer Nachbarschaft zu den aktuellen Flächen befinden sich keine Kartoffel- und Rübenäcker, die von der Art bevorzugt angenommen werden. In der Regel suchen Feldlerchen auf den abgeernteten Getreideäckern nach Nahrung, dies war jedoch bisher nicht festzustellen, bleibt jedoch nicht gänzlich auszuschließen. In Abhängigkeit von dem jeweils nachfolgenden Feldfruchtanbau können sich Feldlerchen erneut auf den aktuellen Flächen des Plangebietes einstellen. Die Ackerflächen im Umfang des Plangebietes gehen für die Feldlerche als potentieller Lebensraum verloren. Gleichwohl bleiben in der Ackerlandschaft zwischen Übach-Palenberg und Herzogenrath noch umfangreiche Lebensräume von mehreren hundert Hektar erhalten. Für die Feldlerche bedeutet der Flächenverlust eine Revierschiebung, wie er im Zuge des jährlichen Fruchtwechsels sich immer wieder einstellt. Die sonstigen Lebensraumbedingungen hängen weiterhin von den oben genannten landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsformen ab.

Die in der Stellungnahme zum Artenschutz zum Bebauungsplan Nr. 114 (April/Mai 2015) benannten allgemeinen Präventionsmaßnahmen unter Kapitel 4; S. 23, insbesondere im Zuge der Baufeldräumung, schließen auch, in Verbindung mit den anderen in Betracht kommenden planungsrelevanten Arten, den Feldhamster im Bedarfsfall und konkret die Feldlerche mit ein. Diese Präventionsmaßnahmen sind unbedingt zu berücksichtigen. Unter dieser Prämisse steht der Realisierung des Baugebietes aus Sicht des Artenschutzes nichts entgegen.

Abstimmung	dafür	dagegen	Enthaltung
Ausschuss für Bau- en, Stadtentwicklung und Ordnung			
Haupt- und Finanz- ausschuss			
R A T			