

STADT WESSELING

17.03.2016

56. Änderung des Flächennutzungsplanes Wesseling und Aufstellung des Vorhabenbezogenen

Bebauungsplanes Nr. 1/114 „Westringquartier“

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 sowie § Abs. 2 BauGB

LISTE 1: SCHRIFTLICH EINGEGANGENE STELLUNGNAHMEN DER ÖFFENTLICHKEIT

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
1.0	B1 vertretend für 42 Bürger	<i>Schreiben vom 18.12.2015 mit 42 Unterschriften zum Bebauungsplan 1/114 – siehe auch unter B11 – Nachtrag zu B1</i>	Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
1.1	B1	Wie uns bei einigen Gelegenheiten vorgestellt wurde, hat die Reiter Gruppe in Zusammenarbeit mit der Verwaltung der Stadt Wesseling eine Planung erstellt, welche dem Gesamterscheinungsbild und Charakteristika der aktuellen einigermaßen ruhigen Gegend von freistehenden Einfamilienhäusern (sowohl das Wohnviertel hinter dem Westring nach Norden-Westen, als auch nach Süd-Westen betreffend die Birkenstraße und dahinter) entgegen unseren Vorstellungen und Wünschen vollständig und für uns eindeutig, in jeder Hinsicht unvorteilhaft, schädigend und somit unakzeptabel verändern soll.	Der Hinweis wird zurückgewiesen. Städtebauliche Untersuchungen und Zielsetzungen befassen sich stets mit großräumigen Bereichen. Anlass und Ziel der Planung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1/114 „Westringquartier“ ist es deshalb, die vorhandenen Strukturen der Wesselinger Innenstadt zu stärken und das Angebot an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen zu verbessern und zusätzlich wohnungsbauverträglich einzuordnen. Bereits im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs für die Innenstadt von Wesseling im Jahre 2001 wurden Bebauungskonzepte für die wesentlichen Entwicklungspotentiale der Innenstadt erarbeitet. Die derzeitige landwirtschaftliche Nutzung der Fläche am Westring mit einer Größe von ca. 4 ha wird in dieser innerstädtischen Lage nicht als angemessen erachtet. Aus Sicht der Stadtentwicklung ist es mit einer Umwandlung der Flächen in Bauland an diesem Standort möglich, auf die Inanspruchnahme weiterer Flächen im Außenbereich zu verzichten. Im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung der Stadt Wesseling wird der Verlust von landwirtschaftlichen Flächen zu Gunsten einer klaren Innenentwicklung zurückgestellt. Bisher bestand für das Vorhabengrundstück bereits ein Flächennutzungsplan mit Wohn- und Mischgebietsnutzung. Davor bestand ein Bebauungsplan für eine gewerbliche/industrielle Nutzung. Die landwirtschaftliche Nutzung ist somit nicht über einen Bebauungsplan definiert. Bei der vorliegenden städtebaulichen Lösung werden Zielsetzungen der Stadt Wesseling für eine Innenverdichtung und Stärkung der Innenentwicklung optimal erfüllt. Insbesondere sind hier folgende Detailziele angesprochen: <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers mit ergänzenden, wohngebietsbezogenen Nutzungen - Angemessene Mischung von verschiedenen Wohnformen und Wohnungsangeboten zur Schaffung eines vielfältigen Quartiers mit unterschiedlichen Haus-

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>typen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angemessene bauliche Verdichtung eines Wohngebietes zur adäquaten Ausnutzung der zentralen Entwicklungsflächen mit Stärkung der Innenentwicklung bei optimaler Anbindung an die Stadtbahn-Linie 16 <p>In diesem Zusammenhang findet eine städtebauliche Beurteilung im Gesamtgebiet des Westrings und der Innenstadt statt. Die Bebauung im Innenstadt-Bereich reicht von 2-geschossigen Einfamilienhäusern über 3-5 geschossigen Mehrfamilienhäusern, 4-5 geschossigen Wohn- und Geschäftshäusern bis zu 13 geschossigen Wohngebäuden. Es liegt somit eine sehr starke Durchmischung von wohnwirtschaftlicher Nutzung und Einzelhandels- und Dienstleistungs-Nutzungen einerseits und andererseits von Einzelgebäuden, geschlossenen Bauweisen und unterschiedlichen Höhenentwicklungen der Gebäude, vor. Der Charakter der Innenstadt-Entwicklung kann deshalb nicht als primär, von freistehenden Einfamilienhäusern geprägt, gewertet werden. Nur bei den sieben Gebäuden mit den Haus-Nr. 40-52 kann von Ein- oder Zweifamilienhäusern in freistehender Form ausgegangen werden.</p> <p>Zielsetzung der Entwicklung auf dem Westring-Gelände war es deshalb, auf eine Blockrand-Struktur zu verzichten und den Charakter von freistehenden Gebäuden zu übernehmen. Bei der Höhenentwicklung wurde aus städtebaulichen Gründen eine deutliche Unterschreitung der derzeitigen Hochpunkte im Innenstadt-Bereich gewünscht. Diese wird mit einer Geschossigkeit mit bis zu 6 Vollgeschossen erreicht.</p> <p>Die Wertung, dass durch die vorgesehene städtebauliche Entwicklung auf dem Westring-Gelände und der Stärkung der Innenentwicklung der Stadt Wesseling eine schädigende Situation entsteht, wird nicht geteilt.</p>
1.2	B1	<p>Wir erheben Einspruch sowohl gegen die optische Planung als auch im Wesentlichen gegen die gesundheitlichen Beeinträchtigungen (nachgewiesene grenzwertüberschreitende Lärmbelastigung und –noch von den Planern- nachzuweisenden Auswirkungen auf die Luftverschmutzung- Abgase Feinstaubpartikel).</p>	<p>Der Anregung wird als Regelung zur Gestaltung baulicher Anlagen teilweise gefolgt. Die gestalterischen Festsetzungen werden ergänzend im Durchführungsvertrag getroffen.</p> <p>Seitens des Bürgers wird Einspruch gegen die optische Planung erhoben. Mit der 56sten Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1/114 werden die vorgegebenen Verfahrensschritte für eine städtebauliche Entwicklung der Grundstücksfläche Westringquartier gelegt.</p> <p>Selbstverständlich ist es im Interesse der Stadtverwaltung frühzeitig dafür Sorge zu tragen, dass eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung stattfindet, die Grundlage für eine architektonische Gestaltung der Gebäude inklusive Fassaden und der qualitativ hochwertigen Gestaltung der Außenanlagen ist.</p> <p>Mit dem Vorhabenträger wurde deshalb festgelegt, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit anschließendem Durchführungsvertrag aufzustellen. Durch den Abschluss eines Durchführungsvertrages besteht seitens der Stadtverwaltung die Möglichkeit, elementare Gestaltungspunkte neben den Festsetzungen des Bebauungsplans</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>für Fassaden und Außenbereiche festzulegen. Daneben haben durch die eingeholten Gutachten, wie z. B. Schallschutz im Zuge dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans bereits sachbezogene Festlegungen stattgefunden, die sich in der zukünftigen architektonischen Ausgestaltung widerspiegeln. Dies ist ebenfalls zu berücksichtigen.</p>
1.3	B1	<p>Wir erheben Einspruch sowohl gegen die optische Planung als auch im Wesentlichen gegen die gesundheitlichen Beeinträchtigungen (nachgewiesene grenzwertüberschreitende Lärmbelästigung und – noch von den Planern – nachzuweisenden Auswirkungen auf die Luftverschmutzung-Abgase Feinstaubpartikel).</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die lärmtechnische Untersuchung der Fa. ADU Cologne bezieht sich zunächst auf das Vorhabengebiet und die darin geplanten Gebäude. Zu den Lärmquellen (Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Gewerbebetrieb und Freizeitveranstaltungen) werden die entsprechenden Untersuchungen und Prognosen durchgeführt und in entsprechende Verhältnisse gesetzt.</p> <p>Soweit erforderlich, werden entsprechende Schutzmaßnahmen festgelegt.</p> <p>Die Schutzmaßnahmen sind innerhalb des Bebauungsplans entsprechend über die textlichen Festsetzungen sowie Regelungen im Durchführungsvertrag definiert.</p> <p>Zusätzlich wurde in der schalltechnischen Untersuchung die Auswirkung des Vorhabens – hier Einbindung der Privatstraße auf den Westring und Einbindung von zwei Tiefgaragen-Zufahrten auf den Westring – bezüglich des Nachbarschaftslärms untersucht.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Die TA-Lärm enthält wiederum Richtwerte für die Zulassung von Anlagen und ist die Grundlage für die Prüfung der Verträglichkeit konkreter Projekte.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61,4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p> <p>Hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten zeigen die gutachterlich ermittelten Ergebnisse, dass die Stellplätze am Tag und in der Nacht genutzt werden. Bezüglich der Nachtzeit wird gemäß TA Lärm im Folgenden die lauteste volle Nachtstunde betrachtet. Gemäß Verkehrsgutachten ist im Bereich der westlichen Tiefgaragenzufahrt (TG1) innerhalb von 24 Stunden mit 198 Fahrten zu rechnen, im Bereich der östlichen Tiefgarage (TG2) sind 192 Fahrten über 24 Stunden zu erwarten. Lärmrelevant sind die Fahrtrassen vor der Einfahrt, das offene Garagentor. Der Emissionspegel aus dem Zu- und Abfahrverkehr und der privaten Haupteinfahrtstraße werden hier entsprechend der RLS-90 berechnet. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse zeigen, dass an dem Wohngebäude Westring 50 die nach TA Lärm zulässigen Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Die Immissionsrichtwerte von 35 dB(A) nachts für Reine Wohngebiete werden am Westring 36 bis 48 überschritten, die Werte von 45 dB(A) nachts für Mischgebiete jedoch eingehalten. Tags werden die Immissionswerte von 50 dB(A) für Reine Wohngebiete eingehalten. Diese Lärmbelastung, die mit den beiden Tiefgaragen und der Haupteinfahrtstraße verbunden ist, wird als zumutbar angesehen. Es handelt sich hier um Stellplätze und Garagen, die ausschließlich dem Bedarf des Allgemeinen Wohngebietes dienen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier im Rahmen der Bauleitplanung nicht unmittelbar anzuwenden. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch zur Nachtzeit als gewahrt anzusehen, da die Richtwerte eines Mischgebietes, in dem Wohnen ebenfalls allgemein zulässig ist, hier nicht überschritten werden. Die Aufteilung der Verkehre auf zwei Tiefgaragenzufahrten sowie eine Haupteinfahrtstraße zum Westring trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und damit auch den Verkehrslärm gleichmäßiger zu verteilen.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Nach allem kommt die Stadt Wesseling zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und die menschliche Gesundheit bezogen auf die Wohnhäuser auch außerhalb des Plangebietes auf der gegenüber liegenden Seite des Westring beachtet sind und sich die Planung auch unter diesem Gesichtspunkt als abwägungsgerecht darstellt.</p>
1.4	B1	<p>Wir erheben Einspruch sowohl gegen die optische Planung als auch im Wesentlichen gegen die gesundheitlichen Beeinträchtigungen (nachgewiesene grenzwertüberschreitende Lärmbelastung und – noch von den Planern – nachzuweisenden Auswirkungen auf die Luftverschmutzung-Abgase Feinstaubpartikel).</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Messstelle in Rodenkirchen ist die nächstgelegene Anlage zu Wesseling. In Wesseling selbst existiert keine Messstelle. Die Station führt kontinuierliche Messung durch und gibt Aufschluss über die sogenannten „Hintergrundbelastungen“ in der umliegenden Region. Bei den gemessenen Schadstoffen handelt es unter anderem um Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub PM.</p> <p>Zur Umsetzung der 2008 in Kraft getretenen Luftqualitätsrichtlinie (2008/81/EG) der EU sind in den §§ 2-4 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesemissionsschutzgesetzes Grenzwerte für die oben angeführten Schadstoffe festgelegt. Hierbei wird zwischen sogenannten „Emissionsgrenzwerten“ und „Alarmschwellen“ unterschieden.</p> <p>Während die für bestimmte Zeiträume festgelegten Emissionsgrenzwerte dazu dienen, „schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern“, stellt die Alarmschwelle einen Wert dar „bei dessen Überschreitung bei kurzfristiger Exposition ein Risiko für die Gesundheit der Gesamtbevölkerung besteht und unverzüglich Maßnahmen ergriffen werden müssen“.</p> <p>Im Regierungsbezirk Köln existieren insgesamt 8 Luftreinhaltepläne. Im Wesseling-Umfeld ist das der Luftreinhalteplan für Köln (Straßenverkehr).</p> <p>Der Bedarf für eine Messung von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in Wesseling wird seitens der Bezirksregierung Köln und der Stadt Wesseling nicht gesehen. Grund hierfür sind die im Vergleich zu anderen im Regierungsbezirk gelegenen Städten überschaubaren Verkehrsbelastungen und das Fehlen von engen „Straßenfluchten“.</p> <p>Nur unter bestimmten stadträumlichen Voraussetzungen findet eine Konzentration von Schadstoffen statt, die zu Überschreitungen der Grenzwerte führen kann.</p> <p>Das Vorhabengebiet ist auf Grund der Orientierung nach Himmelsrichtungen und Hauptwindrichtungen aus Norden und Nordwesten optimal durchlüftet, so dass von einer entsprechenden Belastung nicht auszugehen ist.</p> <p>Die Angebote bezüglich des Modulare Splitt für die Verkehrsmittel ist so gewählt worden, dass die maximale Anzahl der Wegebeziehung von den neuen Bürgern zu Fuß oder mit dem Fahrrad abgewickelt werden, damit Fahrzeugbewegungen und motorisierte Zweiradbewegungen minimiert werden.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			Das Angebot eines beidseitigen Radweges mit Anbindung an das Radwegenetz der Stadt Wesseling sowie die Durchwegungsmöglichkeit für Fußgänger werden mit dem Vorhaben unterstützt und bieten somit ein umfassendes Angebot zur Vermeidung von Abgasen und Luftverschmutzungen.
1.5	B1	Wo bleibt bei dieser Planung der Bestandsschutz für die bereits vorhandenen privaten Anlieger, der auch ein Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung sein muss?!	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorhandene Bebauung auf der nordwestlichen Seite des Westrings ist, mit Ausnahme der Haus-Nr. 48 und 50, durch den Bebauungsplan Nr. 43b gesichert. Die beiden abschließenden Grundstücke sind gemäß §34 bebaut worden.</p> <p>Bei der Planung und städtebaulichen Untersuchung für das Vorhabengebiet wurde auf die Bestandssituation der angrenzenden Straße und angrenzenden Bebauungen Rücksicht genommen. Die entsprechenden Abstandflächen zu Nachbargebäuden, die Belichtungs-Situation und Verschattungs-Situation wurden berücksichtigt.</p> <p>Gleichzeitig wurde der Trennungsgrundsatz zwischen Wohngebieten und anderen Nutzungseinheiten in die städtebauliche Begründung der Bauleitplanung eingestellt.</p> <p>Somit wurde auf die Bestands-Situation der gewerblichen Nutzung, der Wohnnutzung und der großräumigen Entwicklung Rücksicht genommen.</p>
1.6	B1	Woran soll die Rücksichtnahme – lt. Planern durch eine geringe Anzahl von Geschossen – auf die vorhandene Bebauung am Westring zu erkennen sein?	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die städtebauliche Planung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Westringquartier basiert auf einer detaillierten Bestandsanalyse zahlreicher Themenpunkte zur Beurteilung der städtebaulichen Situation und Ermittlung der städtebaulichen Zielsetzungen der Planung.</p> <p>Basis dafür waren (neben eines Wettbewerbs für die Innenstadtentwicklung von Wesseling) die gutachterlichen Untersuchungen zum Ökobestand, zur verkehrstechnischen Untersuchung, zur Baugrunduntersuchung und Hydrogeologie sowie zur Schalluntersuchung (Gewerbelärm, Freizeitlärm, Lärm aus Schienenverkehr und Lärm aus Straßenverkehr).</p> <p>Die vorhandenen städtebaulichen Strukturen, von der gewerblichen Nutzung auf dem ehemaligen Saint Gobain Gelände, über die Wohnnutzung im Bereich Birkenstraße, bis hin zur zentrumsrelevanten Nutzung (Wohnen und Einzelhandel sowie Dienstleistung) im Bereich Westring, sollten eine entsprechende Berücksichtigung in der städtebaulichen Planung erhalten.</p> <p>Zusammenfassend werden hier nochmals folgende Themenbereiche, bei denen die Berücksichtigung auf die vorhandene Bebauung und vorhandenen Strukturen erfolgte, genannt.</p> <p>1) Verkehrliche Entwicklung 2) Zufahrtsituation zum Gelände</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>3) Vermeidung von Durchgangsverkehren 4) Berücksichtigung von freistehenden Gebäuden als elementares Strukturelement 5) Berücksichtigung der Höhenentwicklung im Innenstadtbereich von Wesseling, jedoch Höhenbegrenzung auf 6 Vollgeschosse 6) Freiraumgestaltung mit einem hohen Anteil an Grünflächen und Durchwegungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer 7) Beibehaltung der Radwege und Fußwegeverbindung in die angrenzenden Bereiche 8) Berücksichtigung der Schallbelastungen und Schaffung eines Schallschutzriegels (auch für angrenzende Wohngebäude)</p>
1.7	B1	<p>Das Gelände, welches von Ihnen bebaut zu werden gewünscht wird, grenzt an den Westring und an die höhenversetzte Birkenstraße. Auf diesen angrenzenden Straßen stehen Häuser mit 1-2 Geschossen mit Flachdach bzw. mit nicht ausgebauten Dachgeschossen. Sogar das einzige Mehrfamilienhaus Richtung Bahngleisen am Westring hat seinerzeit in Richtung der Einfamilienhäuser nur 3 geschossig gebaut werden dürfen, um sich in das Gesamtbild der Straße senkrecht verlaufend auf die Bahngleise einzugliedern.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu der Darstellung der Höhenentwicklung in einer verträglichen Weise von den Baufeldern 1-9 ist unter dem Punkt 1.12 eine nähere Ausführung sowie Schnitte mit den Höhenentwicklungen enthalten. Aus diesem Grunde wird hier auf den entsprechenden Punkt verwiesen.</p>
1.8	B1	<p>Das irgendwann auf dem Acker gebaut erwünscht ist, war uns bewusst, jedoch das alles in die Höhe gehen soll anstatt der vorhandenen Bebauung anzupassen, das enttäuscht uns aufs Äußerste.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Derzeit besteht für das Grundstück am Westring noch ein wirksamer Flächennutzungsplan, welcher keine landwirtschaftliche Nutzung, sondern die Nutzung als Wohn- und Mischgebiet vorsieht. In der Vergangenheit existierte für die angestrebte Erweiterung des Saint Gobain Geländes auf diese Grundstücksfläche hin das Planungsrecht sogar für eine gewerbliche/ industrielle Nutzung. Für beide vorausgegangenen planungsrechtlichen Grundlagen gab es Konzepte zu Höhenentwicklungen und Verdichtungen. Aus städtebaulichen Überlegungen heraus, die auch bereits mit dem Innenstadt-Konzept näher untersucht wurden, war es stets Zielsetzung, eine Bebauung auf der Grundstücksfläche zu ermöglichen und mit dieser Bebauung eine Belebung der Innenstadt und der Einrichtungen der Stadt Wesseling zu ermöglichen. Dies wird mit dem nun vorgelegten Vorhaben zur Realisierung gebracht.</p>
1.9	B1	<p>Ob das zeitgemäß ist (20 m² Zellen als Wohnung zu deklarieren; so weit in die Höhe zu bauen in einem EFH Wohngebiet; die Straßen so eng zu bauen, usw.), lässt zu denken übrig.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt grundsätzlich die vorhandenen Wohnstrukturen der Stadt Wesseling. In diesem Zusammenhang wurden mögliche Defizite und Überangebote herausgearbeitet. Für den Bereich des Geländes Westring wurden Zielsetzungen unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung erarbeitet. Eine der wichtigsten Zielsetzungen ist es, Wohnraumangebot für die unterschiedlichsten Formen der Lebensgemeinschaften, Familien und für Alleinstehende zu schaffen. Um eine nachhaltige Entwicklung zu unterstützen, ist ein großes Maß an Flexibilität und die Kombinierbarkeit von Wohnungen sinnvoll. Für viele Gebäude des Westringquartiers wurde eine modulare Grundriss-Lösung mit Klein-Appartements ab 20 qm als</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Grundlage der städtebaulichen Entwicklung konzipiert. Diese einzelnen Module lassen sich zu Mehrzimmer-Wohnungen zusammenschließen und je nach Bedarf auch wieder trennen. Diesem Grundsatz entsprechend sind alle einzelnen Module mit autarken Anschlüssen für Badezimmer und Küche vorgesehen. Mit dieser Konzeption versucht der Vorhabenträger auf die unterschiedlichen Bedürfnisse im Lebenszyklus von Familien mit Kindern und unterschiedlichen Lebenspartnerschaften einen Lösungsansatz zu bieten.</p> <p>In welchem Maß Kleinstwohnungen mit 20 qm Größe realisiert werden, ist von der Nachfragestruktur abhängig.</p> <p>Von der städtebaulichen Entwicklung ist dieser Ansatz nachvollziehbar und wird begrüßt. Die Definition von Wohnungen hängt nicht von der Größenordnung, sondern primär von der Ausstattung ab.</p>
1.10	B1	<p>Ob das zeitgemäß ist (20 m² Zellen als Wohnung zu deklarieren; so weit in die Höhe zu bauen in einem EFH Wohngebiet; die Straßen so eng zu bauen, usw.), lässt zu denken übrig.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der städtebaulichen Planung wurde eine Analyse des gesamten Innenstadtbereiches bezüglich der Dichte der Bebauung und der Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude durchgeführt. Basis hierfür waren entsprechende Vermessungsunterlagen über die Bestands-Situation.</p> <p>Daneben wurden die Zielsetzungen aus dem aufgestellten Innenstadtkonzept für eine Nachverdichtung der Bebauung und Stärkung der Struktur der Innenstadt analysiert und in die Bewertung aufgenommen.</p> <p>Bezüglich der Höhenentwicklung darf auf folgende Maximal-Geschossigkeiten hingewiesen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 11 bis 13-geschossige Gebäude Flach-Fengler-Straße 48 Flach-Fengler-Straße 51 bis 65 Westring 24 Westring 26 Westring 28 • 8 bis 10-geschossige Gebäude Flach-Fengler-Straße 91 Westring 24 • 5 bis 7-geschossige Gebäude Westring 4 Westring 6 Parkhaus am Westring Westring 30 und 32 Westring 18 und 20 Flach-Fengler-Straße 82 • 3 bis 4-geschossige Gebäude Westring 34 und 36 Westring 14 und 16 Flach-Fengler-Straße im Bereich Haus-Nr. 58 bis 80

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Flach-Fengler-Straße im Bereich Haus-Nr. 67 und 69 Flach-Fengler-Straße 75 Flach-Fengler-Straße 84 bis 110</p> <p>Die Bebauung in der Straße Im Grund und entlang der Birkenstraße weist eine 1 bis 2 Geschossigkeit zuzüglich Satteldach auf. Bezüglich der Höhenentwicklung auf dem Vorhabengrundstück wurden auf eine Höhenentwicklung in den Kategorien 11-13 Geschosse, sowie 8-10 Geschosse verzichtet. Es wurde ausschließlich in der mittleren Höhenkategorie bis 6 Vollgeschosse geplant. Insbesondere als Schallschutzriegel entlang des Schwarzen Weges (Schallbelastungen aus Gewerbebetrieb, Schienenverkehr und Freizeit-Nutzung) wurden 5 Gebäude mit 6 Geschossen vorgesehen.</p> <p>Im weiteren Vorhabengrundstück wird eine Bebauung von 3 bis 5 Vollgeschossen, auf den insgesamt 25 Baufeldern, angeordnet, um eine starke Durchmischung der einzelnen Gebäude-Typen und Höhenentwicklungen zu erreichen. Insgesamt kann somit das Vorhabengrundstück als eine innerstädtische Verdichtung im Bereich von 3 bis 6 Vollgeschossen und somit im unteren und mittleren Bereich der bereits existierenden Höhenentwicklungen im Innenstadtbereich von Wesseling angesehen werden.</p> <p>Bezüglich der Dichte der Bebauung sei auf folgende Grundstücke im Innenstadtbereich von Wesseling verwiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Westring 14 bis 36, vollständige Bebauung des Grundstückes inkl. Tiefgarage • Flach-Fengler-Str. 51 bis 65: vollständige Bebauung des Grundstückes mit einem Sockel-Gebäude von 2 Vollgeschossen und darüber 12 Geschosse • Flach-Fengler-Str. 48: vollständige Bebauung mit einem 1-geschossigen Flachbau (große Erdgeschoß-Höhe) und 13-geschossigem Wohnriegel • Geschlossene Bauweise und fast vollständige Bebauung der Grundstücke im Bereich Flach-Fengler-Str. 58 bis 80, sowie weiter Flach-Fengler-Str. Grundstücke 82 bis 88 • Grundstück Flach-Fengler-Str. 87 bis 93: 1 bis 2-geschossige Sockelgebäude und 9-geschossiger Hochhausbereich <p>Abweichend zu dieser geschlossenen Bebauung mit GRZ-Werten im Bereich von 0,9 bis 1,0 stehen die Bauungen im Bereich der Straße Im Grund und Westring 40 bis 52. Hier stehen Ein- oder Zweifamilien-Häuser als Einzelgebäude oder Doppelhaushälfte auf Grundstücken mit GRZ-Faktoren von 0,4 (Obergrenze gemäß Bebauungsplan).</p> <p>Zielsetzung der städtebaulichen Planung für das Vorhabengrundstück „Westringquartier“ war es nicht gewesen, die hohe Verdichtung der genannten ersten Gruppe von Gebäuden auf dem Vorhabengrundstück zu wiederholen, sondern bezüglich der Verdichtung der Grundstücksbebauung den Kennwert aus der 2ten Gruppe der Gebäude (GRZ 0,4) zu übernehmen. Aus diesem Grunde wurden einzelne Gebäude auf dem Vorhabengrundstück geplant und die GRZ-Werte insgesamt in der Zielgröße fest gehalten. Innerhalb des Vorhabengrundstücks gibt es eine Konzentration von Gebäuden</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>in Richtung des Schwarzen Weges auf Grund der Schallfunktion und eine aufgelockerte Bebauung in Richtung Westring und Birkenstraße. Auch die Höhenentwicklung passt sich dementsprechend an.</p> <p>Somit kann das Argument einer erstmals dichten und hohen Bebauung eindeutig widerlegt werden. Es findet keine Wiederholung von städtebaulichen Fehlern sondern die Einordnung und Stärkung der innerstädtischen Struktur durch eine Neubau-Planung statt.</p> <p>Siehe Anlage 24: Geschosshöhenplan</p>
1.11	B1	<p>Ob das zeitgemäß ist (20 m² Zellen als Wohnung zu deklarieren; so weit in die Höhe zu bauen in einem EFH Wohngebiet; die Straßen so eng zu bauen, usw.), lässt zu denken übrig.</p>	<p>Dem Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Erschließungs-Straßen im Vorhaben-Gebiet haben inklusive der Gehwege, Breiten zwischen 7 m und 9 m. Die Abstände der Gebäude in den Baufeldern 1-25 untereinander betragen an der kleinsten Stelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bei den Baufeldern 18 bis 21: 12 Meter - bei den Baufeldern 6 und 7 in Richtung Baufeld 8 und 9: 22 Meter - bei den Baufeldern 15 bis 23: 19 Meter <p>Die Gebäude entlang der Haupteerschließungs-Straße haben in Querrichtung einen Abstand zwischen 17 und 23 Meter über die Straße hinweg.</p> <p>Bei den Nebenstraßen in südwestlicher Richtung beträgt der Abstand der Gebäude über die Straße hinweg zwischen 17 und 21 Meter.</p> <p>Diese Abstände sind angemessen und städtebaulich gerechtfertigt.</p> <p>Siehe Anlage 25: Abstandsplan Baukörper</p>
1.12	B1	<p>Nun will man Neubauten errichten, welche allesamt zwei Geschosse – wohlgermerkt von der Sonnenseite (Süd, Süd-Ost;) – über den First der gegenüberliegenden bisherigen Bebauung am Westring stehen.</p> <p>Bestand: gegenüberlieg. Planung (Höhe(Abstfl. in Meter)) Bungalow (1 Geschoss + Flachdach) Reihenhäuser (3 Geschosse – 10,4/4,16)</p> <p>2. freist. Einfam.häuser (2 Geschosse + Spitzdach nicht ausgebaut) Mehrfam.haus (4 Geschosse – 41,2/5,68)</p> <p>1 freist. Einfam.haus; 1 Doppelh.hälfte ,(beide 2 Gesch.+Spitzdach) Mehrfam.haus (5 Geschosse – 17,8/7,12)</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Höhensituation der Bestandsgebäude wurde im Zuge der Bearbeitung seitens des Vermessers vor Ort aufgemessen. Hieraus ergeben sich die vorzufindenden Gebäudehöhen, aus denen gleichzeitig die Abstandflächen ermittelt wurden. Diese Ergebnisse sind den Neubauten entlang dem Westring gegenübergestellt worden, zeichnerisch dargestellt und nachfolgend aufgelistet:</p> <p><u>Anlage 1:</u> <u>Haus Nr. 52</u> liegt nicht im Geltungsbereich des B-Plans 1/43 B. Es gilt § 34 BauGB, „... in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.“ Das bedeutet, dass Haus Nr. 52 in -Anpassung an Nr. 48 ebenfalls 2-geschossig mit Satteldach 33 Grad- bauen darf, mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 9,25 m.</p> <p>Bestand: BF1 Townhouse</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge																														
		<p>1 Doppelh.hälfte; Mehrfam.h. (2 Gesch.+Spitzd.; 3 Gesch.+Flachd.) Mehrfam.haus (5 Geschosse – 17,8/7,12)</p> <p>1 Mehrfamilienhaus (Ri. Gleise 4 Gesch. + Flachdach) Mehrfam.haus (6 Geschosse – 20,3/8,12)</p>	<table border="0"> <tr> <td>WHS, 2-geschossig, Satteldach</td> <td>Reihenhaus, 3-geschossig, Flachdach</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe: 9,53 m</td> <td>8,80 m</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche: 3,00 m</td> <td>3,72 m</td> </tr> </table> <p>Anmerkung: Gegenüber den Bestandsgebäuden Nr. 50 bis 40 springt das Bestandsgebäude Nr. 52 um 9,00 m vom Westring aus zurück.</p> <p><u>Anlage 2:</u> <u>Haus Nr. 50</u> liegt nicht im Geltungsbereich des B-Plans 1/43 B. Es gilt § 34 BauGB, „... in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.“ Das bedeutet, dass Haus Nr. 50 in -Anpassung an Nr. 48 ebenfalls 2-geschossig mit Satteldach 33 Grad- bauen darf, mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 9,25 m.</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand:</td> <td>BF1 Townhouse</td> </tr> <tr> <td>Bungalow, 1-geschossig, Flachdach</td> <td>Reihenhaus, 3-geschossig, Flachdach</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe: 3,87 m (zul. 9.25 m)</td> <td>8,80 m</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche: 3,00 m</td> <td>4,03 m</td> </tr> </table> <p>Anmerkung: Im Falle einer Aufstockung würde der First von Nr. 50 genauso hoch sein wie Nr. 48, jedoch 0,45 m über dem Flachdach der Townhäuser liegen.</p> <p><u>Anlage 3:</u> <u>Haus Nr. 48</u> Es gilt der B-Plan 1/43 B, 2-geschossig, Satteldach, DN 33 Grad, offene Bauweise</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand:</td> <td>BF2 Gebäude Typ Comfort</td> </tr> <tr> <td>EFH, 2-geschossig, SD</td> <td>MFH, 3-geschossig+Staffelgeschoss, FD</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe: 9,25 m</td> <td>9,15 m (mit STG 13,20 m)</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche: 3,00 m</td> <td>5,06 / 5,86 m</td> </tr> </table> <p>Anmerkung: Das Gebäude Westring 48 ist gegenüber dem Baufeld 2 versetzt. Gegenüber dem Westring 48 befindet sich eine Grünfläche. Die Höhe des Gebäudes im Baufeld 2 entspricht der Gebäudehöhe des Bestandsgebäudes Westring 48 ohne Berücksichtigung des zurückgesetzten Staffelgeschosses.</p> <p><u>Anlage 4:</u> <u>Haus Nr. 46</u> Es gilt der B-Plan 1/43 B, 2-geschossig, Satteldach, DN 33 Grad, offene Bauweise</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand:</td> <td>BF2 Gebäude Typ Comfort</td> </tr> <tr> <td>EFH, 2-geschossig, SD</td> <td>MFH, 3-geschossig+Staffelgeschoss, FD</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe: 8,30 m</td> <td>9,15 m (mit STG 13,20 m)</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche: 3,00 m</td> <td>5,86 m</td> </tr> </table> <p>Anmerkung: Die geplante Position des Gebäudes Comfort überschneidet das Grund-</p>	WHS, 2-geschossig, Satteldach	Reihenhaus, 3-geschossig, Flachdach	Gebäudehöhe: 9,53 m	8,80 m	Abstandfläche: 3,00 m	3,72 m	Bestand:	BF1 Townhouse	Bungalow, 1-geschossig, Flachdach	Reihenhaus, 3-geschossig, Flachdach	Gebäudehöhe: 3,87 m (zul. 9.25 m)	8,80 m	Abstandfläche: 3,00 m	4,03 m	Bestand:	BF2 Gebäude Typ Comfort	EFH, 2-geschossig, SD	MFH, 3-geschossig+Staffelgeschoss, FD	Gebäudehöhe: 9,25 m	9,15 m (mit STG 13,20 m)	Abstandfläche: 3,00 m	5,06 / 5,86 m	Bestand:	BF2 Gebäude Typ Comfort	EFH, 2-geschossig, SD	MFH, 3-geschossig+Staffelgeschoss, FD	Gebäudehöhe: 8,30 m	9,15 m (mit STG 13,20 m)	Abstandfläche: 3,00 m	5,86 m
WHS, 2-geschossig, Satteldach	Reihenhaus, 3-geschossig, Flachdach																																
Gebäudehöhe: 9,53 m	8,80 m																																
Abstandfläche: 3,00 m	3,72 m																																
Bestand:	BF1 Townhouse																																
Bungalow, 1-geschossig, Flachdach	Reihenhaus, 3-geschossig, Flachdach																																
Gebäudehöhe: 3,87 m (zul. 9.25 m)	8,80 m																																
Abstandfläche: 3,00 m	4,03 m																																
Bestand:	BF2 Gebäude Typ Comfort																																
EFH, 2-geschossig, SD	MFH, 3-geschossig+Staffelgeschoss, FD																																
Gebäudehöhe: 9,25 m	9,15 m (mit STG 13,20 m)																																
Abstandfläche: 3,00 m	5,06 / 5,86 m																																
Bestand:	BF2 Gebäude Typ Comfort																																
EFH, 2-geschossig, SD	MFH, 3-geschossig+Staffelgeschoss, FD																																
Gebäudehöhe: 8,30 m	9,15 m (mit STG 13,20 m)																																
Abstandfläche: 3,00 m	5,86 m																																

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge																								
			<p>stück Nr. 46 um ca. 8,80 m von der linken Grundstücksgrenze. Hierin beinhaltet sind ca. 4,60 m Zuwegung. Somit ergibt sich eine Überlappung der beiden gegenüberliegenden Gebäude von ca. 4,20 m (dies entspricht ca. der Hälfte der Gebäudebreite vom Westring 46).</p> <p><u>Anlage 5:</u> <u>Haus Nr. 44</u> Es gilt der B-Plan 1/43 B, 2-geschossig, Satteldach, DN 33 Grad, offene Bauweise</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand:</td> <td>BF3 Gebäude Typ Classic</td> </tr> <tr> <td>EFH, 2-geschossig, SD</td> <td>MFH, IV+V (zurückgesetzt), FD</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe: 8,36 m</td> <td>12,51 m / 15,85 m</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche: 3,00 m</td> <td>7,01 m (bzw. 6,21 m zurückgesetzt)</td> </tr> </table> <p>Anmerkung: Die geplante Position des Gebäudes Classic überschneidet das Grundstück Nr. 44 um ca. 5,00 m von der rechten Grundstücksgrenze. Hierin beinhaltet sind ca. 4,40 m Garagenzufahrt. Somit ergibt sich eine Überlappung der beiden gegenüberliegenden Gebäude bei einer Gesamtbreite des Bestandsgebäudes von ca. 8,00 m von ca. 0,60 m. In diesem 0,60 m-Bereich, ist das Classic-Gebäude lediglich 4-geschossig. Auch bei dieser Position wurde darauf geachtet, die neuen Baufelder auf „Versatz“ gegenüber dem Bestandsgebäude zu positionieren.</p> <p><u>Anlage 6:</u> <u>Haus Nr. 42</u> Es gilt der B-Plan 1/43 B, 2-geschossig, Satteldach, DN 33 Grad, offene Bauweise</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand:</td> <td>BF3 Gebäude Typ Classic</td> </tr> <tr> <td>DHH, 2-geschossig, SD</td> <td>MFH, IV+V (zurückgesetzt), FD</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe: 8,74 m</td> <td>12,51 m / 15,85 m</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche: 3,00 m</td> <td>7,01 m (bzw. 6,21 m zurückgesetzt)</td> </tr> </table> <p>Anmerkung: Die geplante Position des Gebäudes Classic überschneidet das Grundstück Nr. 42 um ca. 9,00 m von der linken Grundstücksgrenze. Hierin beinhaltet sind ca. 3,00 m Garagenzufahrt. Somit ergibt sich eine Überlappung der beiden gegenüberliegenden Gebäude von ca. 6 m, bei einer Gesamtbreite des Bestandsgebäudes von ca. 12,00 m.</p> <p><u>Anlage 7:</u> <u>Haus Nr. 40</u> Es gilt der B-Plan 1/43 B, 2-geschossig, Satteldach, DN 33 Grad, offene Bauweise</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand:</td> <td>BF6 Gebäude Typ Comfort</td> </tr> <tr> <td>DHH, 2-geschossig, SD</td> <td>MFH, V, FD</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe: 8,74 m</td> <td>15,85 m</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche: 3,00 m</td> <td>6,92 m</td> </tr> </table>	Bestand:	BF3 Gebäude Typ Classic	EFH, 2-geschossig, SD	MFH, IV+V (zurückgesetzt), FD	Gebäudehöhe: 8,36 m	12,51 m / 15,85 m	Abstandfläche: 3,00 m	7,01 m (bzw. 6,21 m zurückgesetzt)	Bestand:	BF3 Gebäude Typ Classic	DHH, 2-geschossig, SD	MFH, IV+V (zurückgesetzt), FD	Gebäudehöhe: 8,74 m	12,51 m / 15,85 m	Abstandfläche: 3,00 m	7,01 m (bzw. 6,21 m zurückgesetzt)	Bestand:	BF6 Gebäude Typ Comfort	DHH, 2-geschossig, SD	MFH, V, FD	Gebäudehöhe: 8,74 m	15,85 m	Abstandfläche: 3,00 m	6,92 m
Bestand:	BF3 Gebäude Typ Classic																										
EFH, 2-geschossig, SD	MFH, IV+V (zurückgesetzt), FD																										
Gebäudehöhe: 8,36 m	12,51 m / 15,85 m																										
Abstandfläche: 3,00 m	7,01 m (bzw. 6,21 m zurückgesetzt)																										
Bestand:	BF3 Gebäude Typ Classic																										
DHH, 2-geschossig, SD	MFH, IV+V (zurückgesetzt), FD																										
Gebäudehöhe: 8,74 m	12,51 m / 15,85 m																										
Abstandfläche: 3,00 m	7,01 m (bzw. 6,21 m zurückgesetzt)																										
Bestand:	BF6 Gebäude Typ Comfort																										
DHH, 2-geschossig, SD	MFH, V, FD																										
Gebäudehöhe: 8,74 m	15,85 m																										
Abstandfläche: 3,00 m	6,92 m																										

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge												
			<p>Anmerkung: Die geplante Position des Gebäudes Comfort wurde gezielt gegenüber des Hauses Westring Nr. 40 versetzt.</p> <p><u>Anlage 8:</u> Haus Nr. 36 Es gilt der B-Plan 1/43 B, 4-geschossig, FD, geschlossene Bauweise</p> <table border="0"> <tr> <td>Bestand:</td> <td>MFH, 4-geschossig, SD</td> <td>BF8 Gebäude Typ Classic</td> </tr> <tr> <td>Gebäudehöhe:</td> <td>12,81 m</td> <td>MFH, V+IV zurückgesetzt, FD</td> </tr> <tr> <td>Abstandfläche:</td> <td>5,11 m</td> <td>15,33 / 18,90 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>7,31 / 8,11 m</td> </tr> </table> <p>Anmerkung: Die geplante Position des Gebäudes Classic überschneidet das Grundstück Nr. 36, auf Grund der Entfernung der gegenüberliegenden Gebäudefassaden zwischen 25,00 und 30,00 m, nicht.</p> <p>Die Geschossigkeit des Baufeldes orientiert sich an dem Eckgebäude Westring 34 mit 6 Vollgeschossen, das Teil des geschlossenen Gesamtblockes mit bis zu 12 Vollgeschossen ist.</p> <p>Siehe Anlage 1 bis 8: Schnitte</p>	Bestand:	MFH, 4-geschossig, SD	BF8 Gebäude Typ Classic	Gebäudehöhe:	12,81 m	MFH, V+IV zurückgesetzt, FD	Abstandfläche:	5,11 m	15,33 / 18,90 m			7,31 / 8,11 m
Bestand:	MFH, 4-geschossig, SD	BF8 Gebäude Typ Classic													
Gebäudehöhe:	12,81 m	MFH, V+IV zurückgesetzt, FD													
Abstandfläche:	5,11 m	15,33 / 18,90 m													
		7,31 / 8,11 m													
1.13	B1	<p>Soweit aus dem vorliegendem Plan erkennbar ist, haben die 3 lt. Planung höchsten Gebäude sogar unzureichende Abstandsflächen zum Westring. Somit müssen sie auf 7,12 m, bzw. 8,12 m von der Kannte Bürgersteig zurückgesetzt werden, bzw. die Geschosse (min. Richtung Straße) verringert werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Eine Darstellung der vorhandenen Abstandflächen der vorhandenen Gebäude auf der nordwestlichen Seite des Westrings und der geplanten Gebäude auf der südöstlichen Seite des Westrings, ist vom Vermessungsbüro erstellt worden und in den Planunterlagen dargestellt worden. Die Einhaltung der Abstandflächen zum Westring gemäß der Bauordnung NW, hier § 6, wird voll umfänglich nachgewiesen. Eine Unterschreitung der Abstandflächen liegt nicht vor. Eine Veränderung der Gebäudepositionen ist nicht notwendig. Vielmehr wird deutlich aufgezeigt, dass die Abstandflächen der Neubauten von dem zulässigen Maß (Abstandfläche bis zur Straßenmitte) weit entfernt liegen.</p> <p>Siehe Anlage 9 bis 14: Abstandflächen</p>												
1.14	B1	<p>Weiterhin soll für diese 450 - 500 Wohneinheiten ...</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die angesprochene Anzahl von 450 bis 500 Wohneinheiten ist eine Größenordnung, die sich bei maximaler, kleinstmöglicher Wohnungssituation ergibt. Für mehrere Gebäude des Vorhabens ist eine modulare Bauweise vorgesehen, welche die Kombination von 1-Raum-, 2-Raum- und Mehrzimmer-Wohnungen möglich macht. Durch diese modulare Angebotsform soll auf die unterschiedlichen Strukturen von Wohnformen, Familien und Lebensgemeinschaften Rücksicht genommen werden. Für eine Berechnung der Verkehrsmenge, die Anzahl der Stellplätze und weitere gutachterliche Themen ist die Größenordnung 470 Wohneinheiten, die maximale Anzahl von Wohneinheiten ...</p>												

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			ten, die nur in dem Fall entsteht, dass keine Kombination von einzelnen Modulen und Wohneinheiten stattfindet. Im Vertrieb der Wohneinheiten werden sicherlich diverse Kombinationsmöglichkeiten nachgefragt und auch baulich realisiert. Dies wird dazu führen, dass 2- oder 3- oder sogar 4 Wohnmoduleinheiten zu einer Wohnung zusammengefasst werden. Dies wiederum führt dazu, dass sich die Anzahl der Wohnungen, die realisiert werden, deutlich unter diese Maximalgröße reduzieren wird. Für alle Nachweise der Verkehrsbelastung, der Stellplätze etc. ist jedoch von dem Maximalwert von 470 Wohneinheiten ausgegangen worden. Somit würden sich, bei einer Kombination von Wohneinheiten auch die notwendige Anzahl der Stellplätze, Fahrradstellplätze und die sich daraus ergebenden Folgeschritte, reduzieren.
1.15	B1	Weiterhin soll für diese 450 - 500 Wohneinheiten die einzig geplante Zufahrtstraße – der Westring – nur notdürftig ausgebaut und der Fahrradstreifen zurückgebaut werden.	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Der Ausbauzustand des Westrings kann in der vorhandenen Form nicht als notdürftig beschrieben werden. Der Westring ist im Bereich zwischen den Häusern Westring 36 bis 52 wie folgt ausgebaut:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gehweg: Breite ca. 2 m - Parkstreifen: Breite ca. 2 m - Fahrbahn: Breite ca. 4 m - Radweg (2-Richtungs-Verkehr): Breite ca. 2,5 m <p>Somit handelt es sich bei dem Westring in diesem Bereich um eine voll ausgebaute, innerstädtische Straße mit einseitigem Gehweg, Parkstreifen und in beiden Fahrrichtungen nutzbarem Radweg, neben einer ausreichenden Fahrspur für PKW- und LKW-Verkehr.</p> <p>Ein notdürftiger Ausbau des Westrings liegt somit nicht vor.</p>
1.16	B1	Weiterhin soll für diese 450 - 500 Wohneinheiten die einzig geplante Zufahrtstraße – der Westring – nur notdürftig ausgebaut und der Fahrradstreifen zurückgebaut werden.	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Darstellung, dass der Fahrradstreifen zurück gebaut wird, ist nicht richtig. Die Planung umfasst keine bauliche Veränderung des Straßenraums Westring im Bereich des Grundstückes des Vorhabens. Somit bleibt der existierende, einseitige Zweirichtungs-Radweg erhalten und wird nicht zurückgebaut. Hierdurch wird sichergestellt, dass die städtebauliche Zielsetzung eines hohen Anteils an Fahrrad-Nutzern und Fußgängern erfüllt werden kann, da die entsprechenden Angebote bestehen.</p> <p>Siehe Anlage 15: Auszug B-Plan</p>
1.17	B1	Die <u>Planung in Höhe der Scheinakazie ist falsch, da hier kein begehbarer Bürgersteig existiert</u> und der Platz es auch nicht hergibt!	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die beiden existierenden Robinien (Scheinakazien), auf der südöstlichen Seite des Westrings gegenüber Haus Nr. 44, sind vom Vermesser als Basis für die Planung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eingemessen worden. Der Mittelpunkt des</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Stamm befindet sich, bei der nördlich gelegenen Scheinakazie, ca. 2,64 m hinter dem Randstein, der den Radweg gegenüber der landwirtschaftlich genutzten Fläche begrenzt. Bei der südlich stehenden Scheinakazie beträgt dieses Maß - zwischen Hinterkante Radweg und Stammmitte - ca. 2,76 m.</p> <p>Werden, von den beiden Maßen die Breite des geplanten Gehweges von 1,50 m, in Abzug gebracht, bleibt von der neuen Hinterkante des Gehweges an der südöstlichen Seite des Westrings bis zur Stammmitte, ein Maß zwischen 1,14 m und 1,26 m. Dies bedeutet, dass sowohl, beginnend ab dem Randstein des derzeitigen Radweges, ein ausreichend breiter Gehweg realisiert werden kann und noch ein ausreichender Abstand bis zum Stamm der Scheinakazie verbleibt. Somit ist die Behauptung, dass die Scheinakazie nicht berücksichtigt wurde und kein Bürgersteig realisiert werden kann, unzutreffend.</p> <p>Siehe Anlage 16: Position Robinie</p>
1.18	B1	<p>Es existiert kein Gesamtverkehrskonzept und es soll vor Abschluss der Planung der Bebauung auch noch keines mehr erstellt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung des Büros ISV basiert auf Einschätzungen von Erfahrungs- und Vergleichs-Werten vergleichbarer Einrichtungen und Bauvorhaben. Hierzu liegen Untersuchungen vor, die für unterschiedliche Einrichtungen angeben, wie viele Fahrten pro Einwohner oder wie viele Fahrten pro Kunde pro qm Verkaufsfläche erwartet werden und wie sich die Verkehrsbelastung durch diese Einrichtungen über den Tag verteilen. Als Beispiele für die vorhandenen Untersuchungen und Empfehlungen benennt der Gutachter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - D. Bosserhoff, Integration von Verkehrsplanungen und räumlicher Planung Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung aus Vorhaben der Bauleitplanung, Schriftenreihe der hessischen Straßenverkehrsverwaltung, Heft 42 - Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Ausgabe 2006 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Empfehlung für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen <p>Bei der Erstellung der verkehrstechnischen Untersuchung für das Westring-Gelände wurden seitens des Gutachters Werte angesetzt, die im Wesentlichen auf dem Programmpaket VER_BAU (Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Bauvorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen ABC von D. Bosserhoff) erstellt wurden. Mit diesem Programm wurden die Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen/ Empfehlungen zusammengefasst, und es enthält eine Vielzahl von Angaben zu Minimal- und Maximal-Parametern der Verkehrserzeugung und der Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag.</p> <p>Daneben stand dem Gutachter die Kontenpunkt-Untersuchung „Flach-Fengler-Str. / Westring“ vom Oktober 2002 des Büros Prof. Hartmut H. Topp und Partner, Ingenieure für Verkehrsplanung Darmstadt und Düsseldorf, zur Verfügung. Bei dieser Untersuchung wurde als Basis für die Realisierung des Kreisverkehrs an diesem Knotenpunkt</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>eine Bebauung des Grundstücks Westringquartier und die Bebauung des von der HGK genutzten Grundstücks bis zur Bahntrasse vorgenommen. Die dort angesetzten Verkehrsmengen sind in der Summe größer, als die jetzt angesetzten Verkehre für eine ausschließliche Bebauung des Geländes am Westring. Da zwischenzeitlich von einer Bebauung des Geländes der HGK für Wohnzwecke oder Mischgebiets-Nutzung Abstand genommen wurde, kann für die weitergehenden Verkehrsknoten (auf Grund dieser Untersuchung) zum heutigen Tage die Aussage getätigt werden, dass die Leistungsfähigkeit auf jeden Fall ausreichend ist.</p> <p>Die Erstellung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes bedarf entsprechender politischer Entscheidungen und im Vorfeld dazu, der Berücksichtigung entsprechender Planungsmittel für den städtischen Haushalt. Derzeit ist vorgesehen, für den Haushalt 2017 entsprechende Mittel vorzuschlagen. Selbstverständlich werden bei der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes bisherige Verkehrsplanungen, Konzepte und auch Verkehrsuntersuchungen analysiert und im Gesamtkonzept berücksichtigt.</p> <p>Somit kann festgestellt werden, dass die gutachterliche Bearbeitung zum Verkehrskonzept und deren Auswirkung in das übergeordnete Straßennetz ausreichend beurteilt wurden, da u. a. auch in der Vergangenheit bereits umfangreichere Verkehrsbelastungen für das Netz untersucht wurden und mit der Bebauung des Westringquartiers eine niedrigere Belastung entsteht.</p>
1.19	B1	<p>Man kann nicht erstmal dicht bis an die Straße bauen (keine Abstandsflächen ordnungsgemäß einhalten und kein Bürgersteig planen, an dem 1 Rollator und 1 Kinderwagen min. vorbei können) und im Nachhinein versuchen eine Verkehrsplanung und dessen Realisierung notdürftig und auf Kosten aller Anwohner oder auf Kosten der Stadt (was auch aus unserer allen Taschen entspringt) zu erstellen.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Darstellung, dass die geplanten Neubauten bis dicht an die Straße gebaut werden, entspricht nicht den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans und den städtebaulichen Vorgaben. Nachfolgend ist der Abstand der geplanten Fassade des jeweiligen Baufeldes zu der derzeit in der Realität deutlich sichtbaren Hinterkante des Radweges (Hochboard) angegeben.</p> <p>Baufeld 1: ca. 11,20 m Baufeld 2: ca. 10,47 m Baufeld 3: ca. 4,71 m Baufeld 6: ca. 4,66 m Baufeld 8: ca. 5,31 m – ca. 9,20 m</p> <p>Somit findet keine unmittelbare Bebauung an den Straßenraum statt. Dies spiegelt sich auch in der städtebaulichen Zielsetzung, eine ausreichende Frei- und Grünfläche vor den Gebäuden und für die Erdgeschoßwohnungen zu schaffen, wieder.</p> <p>Siehe Anlage 1 bis 8: Schnitte</p>
1.20	B1	<p>Man kann nicht erstmal dicht bis an die Straße bauen (keine Abstandsflächen ordnungsgemäß einhalten und kein Bürgersteig planen, an</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Abstandflächen für Gebäude regeln sich nach der Landesbauordnung NW § 6.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>dem 1 Rollator und 1 Kinderwagen min. vorbei können) und im Nachhinein versuchen eine Verkehrsplanung und dessen Realisierung notdürftig und auf Kosten aller Anwohner oder auf Kosten der Stadt (was auch aus unserer allen Taschen entspringt) zu erstellen.</p>	<p>Folgende Kernaussagen werden in der Landesbauordnung bezüglich Abstandflächen getätigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vor den Außenwänden von Gebäuden sind Abstandflächen von oberirdischen Gebäuden frei zu halten. - Die Abstandflächen müssen auf dem Grundstück selbst liegen. - Die Abstandflächen dürfen auch auf öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Wasserflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte. - Die Abstandflächen dürfen sich ganz oder teilweise auf andere Grundstücke erstrecken, wenn durch Baulast gesichert ist ... - Das Maß der Abstandfläche ergibt sich nach der Landesbauordnung in Abhängigkeit von der Gebäudeform, Dachform und der Gebietsausweisung. <p>Für die Gebäude entlang des Westrings Haus Nr. 36 bis Nr. 52 sowie auf der gegenüberliegenden Seite geplanten Gebäude auf den insgesamt 5 Baufeldern wurde vom öffentlich bestellten Vermessungs-Ingenieur Herr Henschel eine Ermittlung der Abstandflächen durchgeführt. Dabei wurde folgendes Ergebnis festgehalten:</p> <p style="padding-left: 40px;">Westring Nr. 36: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Westring Nr. 40: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Westring Nr. 42: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Westring Nr. 44: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Westring Nr. 46: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Westring Nr. 48: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Westring Nr. 50: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Westring Nr. 52: die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück.</p> <p style="padding-left: 40px;">Baufeld 1: Die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Baufeld 2: Die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück. Baufeld 3: Die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück und teilweise auf dem Gehweg und dem Radweg. Die Abstandfläche erreicht nicht die Mitte der Fahrbahn. Baufeld 6: Die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück und teilweise auf dem Gehweg und dem Radweg. Die Abstandfläche erreicht nicht die Mitte der Fahrbahn. Baufeld 8: Die Abstandfläche liegt auf eigenem Grundstück und teilweise auf dem Gehweg. Die Abstandfläche erreicht nicht die Mitte der Fahrbahn.</p> <p>Für die einzelnen Fälle der gegenüberliegenden Häuser wird somit in keinem Fall die Mitte der öffentlichen Straße erreicht.</p> <p>Siehe Anlage 9 bis 14: Abstandflächen</p>
1.21	B1	<p>Man kann nicht erstmal dicht bis an die Straße bauen (keine Abstandsflächen ordnungsgemäß einhalten und kein Bürgersteig planen, an dem 1 Rollator und 1 Kinderwagen min. vorbei können) und im Nachhinein versuchen eine Verkehrsplanung und dessen Realisierung not-</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Der derzeitige Straßenraum-Querschnitt endet auf der südöstlichen Seite des Westrings mit dem Hochboard zum Abschluss des Radweges gegenüber der landwirtschaft-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		dürrtig und auf Kosten aller Anwohner oder auf Kosten der Stadt (was auch aus unserer allen Taschen entspringt) zu erstellen.	lich genutzten Fläche. Ein Gehweg ist in diesem Bereich nicht vollständig realisiert worden, da der Gehweg entlang der Häuser auf der nordwestlichen Seite des Westringes ausreichend ist. Die Grundstücksgrenze zum Vorhabengebiet läuft ca. 95 cm hinter diesem Hochboard zum Abschluss des Radweges. Somit besteht zwischen dem derzeitigen Hochboard und der Grundstücksgrenze noch die Möglichkeit zur Realisierung eines Gehweges in einer Breite von ca. 95 cm. Um eine ausreichende Gehwegbreite für Fußgänger mit Gehhilfen und Kinderwagen zu ermöglichen, ist eine Gehwegbreite von 1,25 m bis 1,50 m empfehlenswert. Aus diesem Grund ist in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Realisierung eines entsprechenden Gehweges zu ca. 2/3 der Breite auf städtischem Grundstück und zu ca. 1/3 der Breite auf privatem Gelände vorgesehen. Somit kann ein Gehweg auf der südöstlichen Seite des Westrings auf voller Länge zwischen der Einmündung des Fußweges zur Rampenanlage Birkenstraße bis zum Schwarzen Weg mit einer Breite von 1,50 m umgesetzt werden. Von einer notdürftigen Realisierung kann in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden, sondern von einer frühzeitigen Berücksichtigung der öffentlichen Interessen im Planungsverfahren.
1.22	B1	Man kann nicht erstmal dicht bis an die Straße bauen (keine Abstandsflächen ordnungsgemäß einhalten und kein Bürgersteig planen, an dem 1 Rollator und 1 Kinderwagen min. vorbei können) und im Nachhinein versuchen eine Verkehrsplanung und dessen Realisierung notdürftig und auf Kosten aller Anwohner oder auf Kosten der Stadt (was auch aus unserer allen Taschen entspringt) zu erstellen.	Den Bedenken wird nicht gefolgt. Die Realisierung von öffentlichen Gehwegen ist eine Aufgabenstellung der Stadt Wesseling und wird im Zuge entsprechender Erschließungsmaßnahmen von der Stadt Wesseling durchgeführt. Dem Umstand, dass der Gehweg auf der südöstlichen Seite des Westrings bisher noch nicht vollständig realisiert wurde, wird im Zuge der Baumaßnahmen für das Vorhabengebiet Rechnung getragen. Ein ausreichend breiter Gehweg ist Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.
1.23	B1	Die Luftverschmutzung und die Lärmbelästigung vom Bahnhofsgelände und die Auswirkungen der umliegenden Gewerbe und Werke haben wir bisher in Kauf genommen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmbelastungen aus den Nutzungen Gewerbe (HGK-Grundstück), Schienenverkehr und Freizeitnutzung (Veranstaltungshalle der HGK) wurden im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westring für die zukünftige Bebauung untersucht und entsprechend vom Gutachter eingeordnet und ggf. notwendige Maßnahmen daraus abgeleitet. Diese Maßnahmen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt und im städtebaulichen Vertrag ergänzt und abgesichert. Auswirkungen aus den vorgenannten Schallquellen auf die bestehenden Gebäude am Westring sind im Zuge des Bauplanungsrechtsverfahrens für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht zu untersuchen. Unabhängig davon gilt, dass die Bestandsgebäude Westring 38 bis 52 derzeit beim unbebauten Grundstück des Westringquartiers einer Schallbelastung aus den Schallquellen im Nordwesten ausgesetzt sind: <ul style="list-style-type: none"> • Schienenverkehr (auf der Bahntrasse der Linie 16) und Güterverkehrsstraße mit

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Fahrzeugbewegungen der örtlich ansässigen Industrieunternehmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewerbelärm aus dem Bereich HGK-Grundstück (Reparatur von Straßenbahnen und Waschstraße) • Freizeitlärm (Veranstaltungshalle auf dem HGK-Grundstück) mit ein- und abfahrenden Verkehr und ein-/aussteigenden Besuchern vor und nach Veranstaltungen <p>Durch eine Neubebauung insbesondere durch die Gebäude auf den Baufeldern 8 bis 12 entsteht eine Schallschutzfunktion nicht nur für die Baufelder auf dem Vorhaben Grundstück, sondern auch für die Bestandsgebäude Westring 38 bis 52.</p> <p>In der Simulation des Schallgutachters ADU Cologne werden diese Veränderungen aufgezeigt. Exemplarisch sind hier nachstehend die Veränderungen für das Bestandsgebäude Westring 44 genannt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schienenverkehr: Reduzierung um 4 dB tags und 4 dB nachts - Gewerbelärm: Reduzierung um 7,4 dB tags und 6,8 dB nachts - Freizeitlärm: Reduzierung um 7,8 dB tags und 7,4 dB nachts <p>Die Stellungnahme des Bürgers ist insofern richtig, dass durch die vorgenannten Schallbelastungen Einwirkungen auf die Bestandsgebäude derzeit entstehen – in Zukunft jedoch genau diese Schallbelastungen durch die Neubaumaßnahme deutlich reduziert werden.</p> <p>Unter Lärmgesichtspunkten hat die Neubebauung in diesem Bereich insoweit auch einen Vorteil für die Bestandsgebäude.</p> <p>Siehe Anlage 21.1 und 21.2: Tabelle ADU</p>
1.24	B1	<p>Die diesbezügliche Zusatzbelastung der von den Planern geschätzten ca. 500 PKWs des Neubaugebietes welche vor unseren Häusern die bisweilen einzige Einfahrt zum Neubaugebiet haben und die Tatsache, dass 2 von 3 Tiefgaragenausfahrten lt. Planung auf den Westring münden (Anhalten und Beschleunigung der Fahrzeuge) werden die Luftverschmutzung und Lärmbelästigung um ein Vielfaches erhöhen. Dies führt wiederum dazu, dass die erlaubten Grenzwerte nicht nur erreicht, sondern lt. bereits Ihnen vorliegenden Gutachten sogar in der Theorie bereits mehr als 14% überschritten werden. Das lässt bereits erahnen, dass in den Hauptverkehrszeiten diese Überschreitung sich auf ein Vielfaches erhöhen kann.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb des Bauordnungsrechtes gibt es keinerlei Einordnung berechneter bzw. simulierter Lärmwerte gemäß Verordnungen zu Grenzwerten. Vielmehr wird innerhalb des Bauplanungsrechtes ein Vergleich der ermittelten Werte mit Orientierungswerten vorgenommen. Grenzwerte bestehen nicht.</p> <p>Somit findet die Anregung keinerlei Berücksichtigung.</p>
1.25	B1	<p>Es wird ohne Angaben von Gründen, in den Unterlagen behauptet, diese bereits vor dem 08.12.2015 ermittelten Zusatzbelastungen seien für die</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		Anwohner zumutbar . Wieso das?	zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde. Es wird auf die weitere Ausführung in Punkt 1.3 verwiesen.
1.26	B1	An dieser Stelle, die Frage an Sie Herr Bürgermeister : Ist Ihnen und der Stadtverwaltung das Wohl der vorhandenen Anlieger - bereits länger Bürger von Wesseling – so egal, dass die Erhaltung unserer Gesundheit nicht auch von Bedeutung ist? Die Planung hat u. E. dafür zu sorgen, dass wir Anlieger nach Abschluss der Baumaßnahme, durch die neue Bebauung in keiner Form zusätzlicher gesundheitsschädlichen Einflüssen (Lärm, Luftverschmutzung, Verschattung) ausgesetzt werden.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Zur Realisierung einer Wohnbebauung auf dem Grundstück des Westringquartiers wurde gezielt das planungsrechtliche Verfahren eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Durchführungsvertrag gewählt. Durch ein solches Verfahren ist es den Bewohnern und angrenzenden Nachbarn möglich gewesen, bereits bei einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung und einer entsprechenden Präsentationsveranstaltung Anregungen für die Entwicklung des Vorhabens (unter Berücksichtigung der bisherigen Wettbewerbsergebnisse für die Innenstadtentwicklung) zu geben. Diese Anregungen wurden im Zuge der politischen Diskussion bereits umfangreich berücksichtigt und sind in die weiteren Planungsüberlegungen auch eingeflossen. Städtebauliche Zielsetzungen für dieses Vorhaben beinhalten selbstverständlich auch die entsprechende Berücksichtigung von Einflussfaktoren aus diesem neuen Vorhaben auf die gesamte Stadt Wesseling. In diesem Zusammenhang seien als Beispiel die Themen verkehrliche Entwicklung, Radwege- und Fußwegeverbindungen, aber auch Schallschutzfunktionen durch neue Gebäuderiegel genannt. Gesunde Wohnverhältnisse in der Nachbarschaft sind ein wichtiger Belang im Rahmen des vorliegenden Verfahrens – erst recht der Schutz der menschlichen Gesundheit. Hierzu sind im Rahmen des Verfahrens notwendige Gutachten, insbesondere ein Lärmgutachten, eingeholt worden, wonach die genannten Anforderungen beachtet werden.
1.27	B1	An dieser Stelle, die Frage an Sie Herr Bürgermeister : Ist Ihnen und der Stadtverwaltung das Wohl der vorhandenen Anlieger – bereits länger Bürger von Wesseling – so egal, dass die Erhaltung unserer Gesundheit nicht auch von Bedeutung ist? Die Planung hat u. E. dafür zu sorgen, dass wir Anlieger nach Abschluss der Baumaßnahme, durch die neue Bebauung in keiner Form zusätzlicher gesundheitsschädlichen Einflüssen (Lärm, Luftverschmutzung, Verschattung) ausgesetzt werden.	Zu Punkt Verschattung wird auf die Stellungnahme unter Punkt 1.30 verwiesen.
1.28	B1	Um die Lebens- und Wohnqualität und unsere Gesundheit, sowie den Wertbestand unserer Immobilien so weit wie möglich zu erhalten (Bestandschutz), fordern wir Sie eindringlich in Ihrer Eigenschaft als Bür-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ziel der Bauleitplanung ist es, vorhandene Strukturen und Gegebenheiten zu analysie-

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>germeister auf, für uns Bürger auch Verantwortung zu übernehmen und dahin zu wirken, dass: ...</p>	<p>ren, Defizite aufzuzeigen und Lösungsansätze durch städtebauliche Zielsetzungen zu definieren. Dies wurde auch bei diesem Verfahren der Bauleitplanung vollzogen und zusätzlich durch eine frühzeitige Bürgerbeteiligung eine Einbindung ermöglicht.</p>
1.29	B1	<p>1. das Gesamtbild der kompletten Straße – Westring – soweit wie möglich erhalten bleibt. Das heißt, dass keiner der Neubauten auf der anderen Straßenseite die aktuellen Firsthöhen der Einfamilienhäuser – senkrecht zu den Bahngleisen- von ca. 10.80 m überschreiten darf (z.B. 2 Geschosse plus Pulldach, Reihenhäuser 2 Geschosse + Satteldach, auch mal ein freistehendes Einfamilienhaus zur Abwechslung und Anpassung), bzw. gegenüber des Bungalows max. 5,50m (ev. auch mal ein Bungalow).</p>	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Flächenpotentiale an innerstädtischen und innenstadtnahen Entwicklungsflächen der Stadt Wesseling sind begrenzt. Insofern bewertet die Stadt Wesseling das Plangebiet auf Grund seiner besonderen Lagegunst, bestätigt durch das Ergebnis eines hierzu durchgeführten Wettbewerbes, als besonders geeignete innerstädtische Entwicklungsfläche. Die städtebaulich beabsichtigte höhere Ausnutzung entspricht somit auch einem sparsamen Umgang von Grund und Boden im Sinne des § 1a Baugesetzbuch, da eine weitere Inanspruchnahme von Flächen an peripheren Standorten vermieden werden kann. Bei der Verteilung der Baumasse auf die insgesamt 25 Baufelder sind mehrere Kriterien berücksichtigt worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Schallschutzfunktionen von Gebäuderiegeln entlang der Bahntrasse 2.) Interne Verschattungen zwischen einzelnen Gebäuden und den Bestandsgebäuden am Westring 3.) Angemessene Höhenentwicklung entlang der Straße am Westring im Vergleich zu den Bestandsgebäuden auf der nordwestlichen Seite des Westrings von 2 Geschossen + Dachgeschoss bis hin zu 13 Geschossen (Bestandsobjekte) <p>Die vorgesehene Bebauung entlang des Westrings gliedert sich in eine Häusergruppe von 3-geschossigen Einfamilienhäusern im Baufeld 1, die eine vergleichbare Höhenentwicklung wie die gegenüberliegende Bebauung aufweist. Im Baufeld 2 wird diese 3-geschossige Bauweise als Einzelgebäude fortgesetzt und mit einem zurückgesetzten Staffelgeschoss ergänzt. Im Baufeld 3 und 6 wird die Fassung der vorgesehenen Erschließungsstraße in das Gelände hinein durch eine 5-geschossige Kantenbildung vorgenommen. An der Zufahrtsstraße ist eine städtebauliche bedeutsame Prägung sinnvoll, um den Wechsel in das Neubaugebiet deutlich zu kennzeichnen und die Zuwegungsmöglichkeit darzustellen. Aus diesem Grunde wurden auch die Baufelder 1 + 2 gegenüber den Baufeldern 3 + 6 deutlich zurückgesetzt. Der Abstand der Gebäudefassaden der Baufelder 3 + 6 ist dabei noch größer, als der Abstand der Gebäudefassaden der gegenüberliegenden bestehenden Wohngebäude Westring 40 + 42 zum Fahrbahnrand. Die Höhenentwicklung des Baufeldes 8 ist auf Grund der technischen Notwendigkeit des Schallschutzes und der deutlich größeren Höhenentwicklung der gegenüberliegenden Bauungen Westring 28 bis 36 städtebaulich sinnvoll. Diese Höhenentwicklung im Baufeld 8 liegt unterhalb aller höheren Gebäude im gesamten innerstädtischen Bereich.</p> <p>Die angesprochene eingeschossige Bungalow-Bebauung auf dem Westring 50 stellt eindeutig den unteren Rahmen der Bebauung dar, der nach § 34 BauGB zulässig ist. So ist das unmittelbar angrenzende Grundstück Westring 52 mit einer Firsthöhe von</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>9,53 m bebaut und somit höher als die vorgesehene Bebauung auf dem Baufeld 1 mit 8,80 m. Auch im Baufeld 2 beträgt die Höhenentwicklung der Vollgeschosse mit 9,15 m weniger als die gegenüberliegende Bebauung auf dem Grundstück Westring 48.</p> <p>Die einzelnen Höhenentwicklungen sind in Schnittzeichnungen gemäß Anlage näher dargestellt.</p> <p>Siehe Anlage 1 bis 8: Schnitte</p>
1.30	B1	<p>Es ist nicht fair uns von der Sonnenseite diese hohen Häuser vor die Nase zu setzen.</p>	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Grundstücke mit den Hausnummern 40 bis 52 haben auf Grund der Himmelsrichtung Gärten zur Hofseite, die in Richtung Westen ausgerichtet sind. Die Höhenentwicklung der Gebäude der Baufelder 1, 2, 6 und 8 wurde unter Berücksichtigung der Höhenentwicklung der Bestandsgebäude am Westring festgelegt.</p> <p>Als Planungsgrundlage zum Nachweis der Besonnung/Beschattung dient die DIN 5034 – Besonnungsanforderung von Innenräumen. Hierin wird festgesetzt, dass ein Wohnraum als ausreichend besonnt gilt, wenn seine Besonnungsdauer am 17. Januar mind. 1 Stunde beträgt. Im Sinne dieser Norm sind Wohnräume - Wohnzimmer, Schlafzimmer, Arbeitszimmer - also Räume, die dem Zwecke des Wohnens dienen. Hierzu gehören keine Küchen, Flure, Bäder. Der Schattenverlauf der Bestandshäuser und der Gebäude der Baufelder 1, 2, 3, 6 + 8 – ist überschlägig DIN-konform - in einer Simulation für den 17. Januar, zu 4 verschiedenen Uhrzeiten, überprüft worden.</p> <p>Anlage 17 17. Januar 11:00 Uhr Der Schattenwurf liegt in nordwestlicher Richtung. BF1 – der Schatten fällt in den Vorgartenbereich der Gebäude Nr. 50 + 48. BF2 – der Schattenwurf beginnt auf der rechten Fassadenhälfte des Gebäudes Nr. 46 und fällt auf die Fassade des Gebäudes Nr. 44. BF3 – der Schattenwurf fällt auf die Fassaden der Gebäude Nr. 42 + 44. BF6 – der Schattenwurf fällt auf die Fassade des Gebäudes Nr. 36. Somit berührt der Schatten am 17. Januar nur die Fassaden der Gebäude 44 - 36, teilweise Nr. 46. Die Fassaden der Gebäude Nr. 52 - 48 bleiben unberührt.</p> <p>Anlage 18 17. Januar 13:00 Uhr Der Schatten wandert von Nordwesten weiter in nördliche Richtung. BF1 – der Schattenwurf verkürzt sich und endet auf dem Parkstreifen vor Gebäude Nr. 48. BF2 – Der Schattenwurf verkürzt sich und endet auf dem Parkstreifen vor Gebäude Nr. 42 + 40. Gebäude Nr. 44 + 46 werden nicht beschattet. BF3 – der Schattenwurf verkürzt sich. Er beginnt an der rechten Gebäudekante von Nr.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>40 und verläuft über die Einfahrt der Tiefgarage in Richtung Nr. 36. BF6 + 8 – der Schattenwurf liegt im Kurvenbereich des Westrings und dem Zufahrtsbereich Schwarzer Weg.</p> <p>Durch die Verkürzung des Schattens und dem weiteren Verlauf in nördliche Richtung entfernen sich diese von den Gebäudefassaden Nr. 52 - 36. Gleichzeitig beschatten sich die Bestandsgebäude untereinander.</p> <p>Anlage 19 17. Januar 14:00 Uhr Der Schattenwurf liegt jetzt in nördlicher Richtung. BF1 – der Schattenwurf endet auf dem Fußweg vor Baufeld 1. BF2 – der Schattenwurf endet in der ersten Hälfte der Straße vor Baufeld 2. BF6 + 8 – der Schattenwurf endet an der Hinterkante Fußweg vor Baufeld 36. Die Bestandsgebäude 52 - 36 beschatten sich untereinander.</p> <p>Anlage 20 17. Januar 15:00 Uhr Der Schattenwurf liegt in nordöstlicher Richtung. BF 1, 2, 3, 6 + 8 – Der Schattenwurf liegt auf dem eigenen Grundstück. Eine Schattenswirkung auf die Bestandsgebäude Nr. 52 - 36 liegt nicht vor. BF 52 - 36 – Der Schattenwurf liegt auf dem eigenen Grundstück bzw. der Nachbargrundstück.</p> <p>Siehe Anlage 17 bis 20: Schattenwurf</p>
1.31	B1	<p>So wie die Reduzierung der Geschosse der Neubauten Richtung Birkenstraße sogar in 30-40m Abstand aufgrund von Einwänden der Anwohner durch planerischen Änderungen auf die Firsthöhe des Gebäudebestandes der Birkenstraße erfolgt ist. Bekanntgegeben und festgelegt in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 08.12.2015, bestehen wir ebenfalls darauf eine Geschossreduzierung auch für uns Anlieger vom Westring im Sinne einer Gleichbehandlung vor dem Gesetz zu bewirken.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Ziel der Planung für das Baukonzept Westringquartier und der damit verbundenen Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktivierung und Stärkung der Innenstadt als Wohn- und Einkaufsstandort - Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers mit ergänzenden wohnbezogenen Nutzungen - Angemessene Mischung verschiedener Wohnformen und Wohnungsangebote - Schaffen eines vielfältigen Quartiers – geplant sind unterschiedliche Haustypen, die eine Vielzahl von Wohnungswünschen gerecht werden - Angemessene bauliche Verdichtung des Wohngebietes zur adäquaten Ausnutzung der zentralen Entwicklungsfläche (Stärkung der Innenentwicklung, optimale Anbindung an die Stadtbahnlinie 16) - Schaffung eines hochwertigen, durch Grün- und Freiräume gegliederten Wohngebietes mit einem Quartierplatz und zentralen Kinderspiel-Aufenthaltsbereichen <p>Das Baukonzept sieht eine bauliche Verdichtung zur angemessenen Ausnut-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>zung der zentralen innerstädtischen Entwicklungsfläche vor. Dabei werden die Baukörper so ausgerichtet, dass maximale Besonnung und bestmögliche Belichtungsachsen in Richtung der Grünräume und des Quartierplatzes entstehen. Bei der Bauweise wird großer Wert auf Nachhaltigkeit gelegt. Das bedeutet nicht nur umweltfreundliche Baustoffe und Begrenzung des Energieverbrauchs, sondern gerade auch Barrierefreiheit für Bequemlichkeit im Alter und eine hochwertige Gestaltung der Freiräume.</p> <p>Auf Grund der innerstadtnahen Lage und des urbanen Umfeldes und der Lage im Grünen ist das Plangebiet auch als besonderer Wohnstandort attraktiv. Die hier entstehenden Wohnungen werden das Spektrum des Wohnungsangebotes in Wesseling sinnvoll ergänzen. Vor dem Hintergrund des eingeschränkten innerstadtnahen Flächenpotentials ist die geplante Entwicklung der gezielten Ausnutzung des gegebenen Potentials zur Bindung von Einwohnern an einen attraktiven innenstadtnahen Standort geboten.</p> <p>Die städtebauliche Verdichtung entlang des Schwarzen Weges soll als Schallschutz-Maßnahme für das übrige geplante Wohngebiet und für die Bestandsgebäude am Westring dienen. Eine Reduzierung der Geschossigkeit der Gebäude ist städtebaulich nicht sinnvoll, da der Charakter einer Innenstadtentwicklung mit dem vorgelegten Konzept ideal erfüllt wird und gleichzeitig der hohe Anteil an Freiflächen und Grünflächen, abweichend von einer geschlossenen Bauweise oder Blockrand-Struktur, für eine Belebung und Durchwegungsmöglichkeiten, Chancen eröffnet.</p> <p>Auf dem städtebaulichen Grundgedanken, einer gewollten offenen Bauweise in einzelnen Baukörpern, basiert der Entwurf für die Grundstücke und die Höhenentwicklung. Die Anpassung bei der Firsthöhe bei 2 Gebäuden im südwestlichen Grundstücksteil im Dezember 2015 erfolgte im Bewusstsein der Gesamtmaßnahme und der angestrebten Baumaßnahme. Bei der städtebaulichen Entwicklung wurde die Einordnung in die Nachbarschaft und Beurteilung der Standortkriterien durchgeführt, um die Zielsetzungen der Entwicklung bestmöglich umzusetzen. Eine Geschoss-Reduzierung für die Baufelder 1, 2, 3, 6 und 8 wird aus städtebaulichen Gründen nicht befürwortet.</p>
1.32	B1	<p>2. die verstärkten Emissionen entstehend von dem Neubau-Quartier an dieser zu stark belasteten Straße – Westring – zu verringern. Da der Lärm und die Abgase durch die Neubebauung und deren Bewohner generiert werden, sollen diese Emissionen auch da belasten, wo sie entstehen (die Garagenausfahrten sollen in der Anlage selbst gebaut werden), und nicht der bestehenden Bebauung aufgebürdet werden. Wir bestehen darauf, dass die Rampen der Tiefgaragen so zu planen sind, dass die entstehenden Geräusch- und Abgasemissionen so wenig wie nur möglich die vorhandene Nachbarschaftsbauung beeinträchtigen. (d.h. Tiefgaragenausfahrten alle Richtung Industriegebiet und Bahngelände zu verlegen.)</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>Innerhalb des Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden lärmtechnische Auswirkungen aus dem Vorhaben auf die Nachbarschaft untersucht (Nachbarschaftslärm).</p> <p>Bei der städtebaulichen Planung werden schalltechnische Orientierungswerte angegeben. Diese orientieren sich nach der DIN 18005/1.</p> <p>Die gutachterlich ermittelten Werte bezüglich der Lärmemissionen der einmündenden</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Privatstraße und der Tiefgaragen-Ausfahrten 1 und 2 zeigen die Einhaltung von Orientierungswerten des reinen Wohngebietes tagsüber auf.</p> <p>Bezüglich der Nachtzeit werden die Orientierungswerte für das reine Wohngebiet bei den Emissionsorten Westring 50, Westring 48 und Westring 36 eingehalten.</p> <p>Bezüglich der beiden Emissionsorte Westring 40 und Westring 42 kann gemäß der juristischen Entscheidungen eine Zumutbarkeitsgrenze auf Basis der Orientierungswerte eines Mischgebietes mit einer Größe von 50 dB nachts angesetzt werden.</p> <p>Die Prognosewerte unterschreiten diese Orientierungswerte deutlich!</p> <p>Somit ist die Zumutbarkeit gemäß der gutachterlichen Aussage uneingeschränkt vorhanden.</p> <p>Es wird auf die weitere Ausführung in Punkt 1.3 verwiesen.</p>
1.33	B1	<p>Das würde somit bedeuten, dass ein Teil der Emissionen des Neubaugebietes in der Anlage selber entstehen und nicht der Nachbarschaft abgeschoben werden, damit die neuen Anwohner ihre Ruhe-Oase haben, da sie Ihre Abgase und Geräuschpegel so gut wie möglich auf andere abwälzen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der verkehrlichen Erschließung des neuen Vorhabengebietes wurde größtmöglicher Wert darauf gelegt, durch die Erschließung ausschließlich Verkehre, die für dieses Vorhabengebiet als Ziel- und Quellverkehre eingeordnet werden können, verträglich abzuwickeln.</p> <p>Durch Auswahl der Zufahrtsituation vom Westring wurden alle anderen Varianten (unabhängig von deren technischen Realisierungsmöglichkeiten), die einen Durchgangsverkehr durch das Gebiet (z. B. von der Birkenstraße oder vom südöstlich angrenzenden Gewerbegebiet), möglich gemacht hätten, ausgeschlossen. Grund dafür war auch, dass diese Verkehre auf den Westring gemündet wären.</p> <p>Durch eine unveränderte Situation des Westrings mit einem Einbahnstraßenverkehr und einem einseitigen (in beiden Richtungen nutzbaren) Radweges, ergänzend um beidseitige Gehwege, ist zum einen die Bestandsituation gesichert und die zusätzlichen Verkehre sind in diesem Straßenraum abwickelbar. Entsprechende Untersuchungen der angrenzenden Knotenpunkte haben stattgefunden.</p> <p>Durch diese verkehrstechnische Lösung lassen sich die Geräuschsituationen gegenüber allen anderen Varianten mit einem Durchgangsverkehr und zwei Erschließungsstraßen deutlich reduzieren.</p> <p>Für den ruhenden Verkehr im Neubaugebiet stehen voraussichtlich bis zu 500 Stellplätze zur Verfügung. Durch zwei Tiefgaragen-Zufahrten vom Westring werden jeweils rund 80 Stellplätze in einer Tiefgarage erreicht. Daneben sind im Baufeld 1 noch 6 Stellplätze unmittelbar vor den Häusern angeordnet. Dies bedeutet, dass in Summe ca. 170 Stellplätze unmittelbar vom Westring aus angefahren werden können. Alle anderen</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Stellplätze für den ruhenden Verkehr des Vorhabens befinden sich innerhalb des Vorhabengebietes und werden von dort aus angefahren. Dies bedeutet, dass ca. 330 Stellplätze innerhalb des Geländes und nicht vom Westring aus angefahren werden können. Entsprechende Fahrtbeziehungen finden über die Erschließungsstraße, die auf dem Westring einmündet, statt.</p> <p>Somit kann der Vergleich mit einer „Ruheoase“ innerhalb des Geländes und außerhalb mit einer „maximalen Belastung“ nicht gezogen werden.</p>
1.34	B1	<p>Wir Anwohner freuen uns aufrichtig, dass für unsere zukünftigen Nachbarn alle Schutzmaßnahmen für eine bessere Wohn- und Lebensqualität ergriffen und umgesetzt werden, können jedoch keinesfalls akzeptieren, dass wir die Maßnahmen zur Verschlechterung unserer Wohn- und Lebensqualität als ZUMUTBAR hinnehmen müssen.</p> <p>Dies akzeptieren wir nicht! Gleichberechtigung heißt auch, dass jeder seine eigenen Emissionen soweit realisierbar selber zu tragen hat und alles getan werden muss, um die Nachbarschaft nicht zu belasten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der Vergangenheit bestand für das Grundstück am Westring ein gültiger Flächennutzungsplan und Bebauungsplan für eine gewerblich und industriell geprägte Nutzung als Erweiterung des damaligen Industriebetriebes „Saint Gobain“ im Osten des Grundstücks.</p> <p>Nach Erwerb des Grundstückes durch die Stadt Wesseling wurde eine Veränderung des Flächennutzungsplanes von der gewerblichen und industriellen Nutzung hin zu einer Mischgebiets- und Wohn-Nutzung vollzogen. Diese Bebauung wurde bis zum heutigen Tage nicht durch einen Bebauungsplan umgesetzt. Dem gegenüber hätte die mit Bebauungsplan seit 1974 verbindliche gewerbliche-/ industrielle Nutzung, unter Berücksichtigung der Grenzabstände, genehmigt werden dürfen. Durch die nunmehr vorgesehene Wohnnutzung auf der Grundstücksfläche entstehen keine nennenswerten Verschlechterungen für die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner im Bereich des Westrings Haus-Nr. 36 bis 52; bezogen auf die vorher zulässige gewerbliche/industrielle Nutzung, wird die Situation optimiert.</p> <p>In dem Verfahren wurden bereits durch umfangreiche Gutachten die möglichen Auswirkungen und die Umweltverträglichkeit untersucht und entsprechend in der Planung abgearbeitet. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan stellt eine abgestimmte Lösung dar, in der die Belange in der gebotenen Weise berücksichtigt worden sind.</p>
1.35	B1	<p>Wir sind unerfreulicher Weise bereits dazu angehalten den gesamten zusätzlichen Verkehr eventuell vor uns an- und abfließen lassen zu müssen, was für uns so schon vielfach vermehrte Umwelt- und diesbezüglich gesundheitsschädliche Belastung und somit eindeutig ein Verlust an Wohnqualität bedeutet. Die nochmaligen Zusatzbelastungen von den Tiefgaragenausfahrten sind wir nicht bereit auch auf uns zu nehmen, hier gibt es eindeutig andere Lösungsmöglichkeiten.</p>	<p>Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb des Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden die Erschließungssituation des Geländes und die Zufahrtsituation zu oberirdischen und unterirdischen Stellplätzen untersucht.</p> <p>Die Auswirkungen der verkehrlichen Situation bezüglich des Einmündungsbereiches der Privatstraße auf den Westring und die verkehrlichen Auswirkungen der Tiefgaragen-Zufahrten 1 und 2 zum Westring zeigen mit der dargestellten Planung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eine abwägungsgerechte Lösung.</p> <p>Durch eine Verteilung der zufließenden Verkehre auf mehrere Zufahrten kann der Verkehrsfluss auf dem Westring im größtmöglichen Rahmen erhalten bleiben und es entstehen keine den Verkehrsfluss störenden Verkehrsbeziehungen.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Die Beurteilungen des Schallschutzes für die Nachbarschaft aus diesen Lärmquellen der Tiefgarageneinfahrten und der Privatstraße im Einmündungsbereich heraus ergeben, dass eine Verteilung auf drei Punkte zu einer gleichmäßigen Verteilung des Schalls genutzt werden kann. Deshalb bietet diese städtebauliche Lösung sowohl vom Verkehrsfluss als auch von den Schallemissionen einen sinnvollen Lösungsansatz.</p> <p>Tiefgarageneinfahrt 1 wurde gegenüber der Baulücke zwischen den Bestandsgebäuden Westring 48 und 50 angeordnet.</p> <p>Bezüglich der getätigten Aussage „Verlust an Wohnqualität“ darf in Bezug auf die Schallemissionen auf folgende – in der Anlage als Information beigefügte – zusätzliche Darstellung der Fa. ADU Cologne verwiesen werden.</p> <p>Für die Immissionsorte Westring 38 bis 52 wurden seitens ADU die derzeit existierenden Schallpegel aus den Schallquellen Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbelärm und Freizeitlärm ermittelt und gegenübergestellt mit den zukünftigen Schallbelastungen aus diesen Lärmquellen, wenn die Bebauung auf dem Vorhabengrundstück abgeschlossen ist.</p> <p>Dabei zeigt es sich, dass folgende Veränderungen (hier am Beispiel Westring 48) auftreten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schienenverkehr: die Schallbelastung reduziert sich um 5 dB tags und 5 dB nachts - aus Freizeitlärm reduziert sich tags der Lärm um 8,9 dB und nachts um 8,4 dB - aus Gewerbelärm reduziert sich tags der Lärm um 6,7 dB und nachts um 6,1 dB - aus Straßenverkehr erhöht sich tags der Lärm um 0,1 dB und nachts um 1,2 dB <p>Dies zeigt auf, dass durch das Vorhaben Westringquartier auch ein Schutz gegenüber den Lärmquellen Schienenverkehr, Gewerbebetrieb und Freizeitnutzung für die benachbarten Bestandsgebäude Westring 38 bis 50 entstehen wird.</p> <p>Die Zunahme des Lärms aus dem Straßenverkehr beträgt nur nachts um 2,3 % und tags um 1,7 ‰.</p> <p>Somit kann abweichend von der getätigten Aussage nicht von einem deutlichen Verlust an Wohnqualität sondern – insbesondere auf Grund der Schallschutzfunktion gegenüber den Lärmquellen Gewerbe, Freizeitnutzung und Schienenverkehr – von einer Verbesserung der Wohnqualität ausgegangen werden.</p> <p>Siehe Anlage 21.1 und 21.2: Tabelle ADU</p>
1.36	B1	<p>Sollten die Emissionen immer noch grenzwertig sein, so liegt es nahe, dass diese von Ihnen erstrebte hohe Bevölkerungsdichte in der Innenstadt Wesseling von unserer Umwelt in diesem Kessel unter den Hang doch nicht verkräftet wird.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Vorhabengebiet Westringquartier in Wesseling wird wie folgt begrenzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Richtung Nordwesten durch die vorhandene Bebauung am Westring 36 bis 52 als freistehende Häuser, mit einer Höhenentwicklung von 4 Geschosse auf 2 Geschosse fallend

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<ul style="list-style-type: none"> - In Richtung Südwesten durch die grüne Hangkante in Richtung Birkenstraße - In Richtung Südosten in Richtung privater Grünfläche und anschließender Gewerbefläche - In Richtung Nordosten durch den Schwarzen Weg und anschließende Fläche der HGK (Hallen- und Schienentrasse) <p>Auf Grund der primär im Rheinland vorherrschenden Westwinde und Nordwestwinde bedeutet dies, dass die Haupteinflussrichtung für die Winde im Westen oder im Nordwesten, also somit aus Richtung des Westrings vom Kreisverkehr Poststraße/Flach-Fengler-Straße aus kommend oder aus Richtung der im Nordwesten angrenzenden zwei geschossigen Wohngebäude, erfolgt.</p> <p>Positiv ist somit zu vermerken, dass die höheren Gebäude entlang des Westrings beginnend ab Haus Nr.36 (fallende Hausnummer) parallel zum Bahndamm somit keine Barriere-Funktion für das Vorhabengrundstück haben.</p> <p>Bei südwestlicher Windrichtung würden die Winde durch die Baumreihe entlang der Birkenstraße in Richtung des Vorhabens fallen.</p> <p>Somit kann zusammengefasst werden, dass für die primären Windrichtungen eine ausreichende Belüftungsmöglichkeit für das Vorhabengebiet besteht.</p> <p>Für die unmittelbar angrenzenden Gebäude am Westring 36 bis 52 entstehen umgekehrt durch die Bebauung auf dem Vorhabengrundstück keine windbeeinflussende Bauwerke, da alle Gebäude südöstlich der vorhandenen Bebauung entstehen.</p> <p>Somit können Westwinde und Nordwestwinde uneingeschränkt für eine Frischluftzufuhr für die angrenzenden Gebäude nordwestlich des Westrings sorgen.</p> <p>Da im Südosten eine Grünfläche und eine niedrigere gewerbliche Bebauung angrenzt, kann auch insgesamt nicht von einer Kesselwirkung unter dem Hang oder von einer eingrenzenden Durchlüftungsmöglichkeit durch die Bebauung gesprochen werden.</p>
1.37	B1	<p>Vielleicht ist es doch keine so „städtebaulich sinnvolle und verträgliche bauliche Nutzung des Grundstücks“, auf einer so eingeeengten Fläche so viele Wohneinheiten zu errichten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die städtebaulichen Zielsetzungen werden mit dem vorgeschlagenen Baukonzept vollumfänglich erfüllt. Eine einengende Bebauung der Fläche durch zu viele Wohneinheiten findet nicht statt. Insbesondere die Kriterien, dass keine Blockrandstrukturen, sondern ausschließlich Einzelhäuser und Hausgruppen zur Realisierung kommen werden, sowie die großzügigen Abstände zwischen den einzelnen Gebäuden unterstreichen die Erfüllung dieses städtebaulichen Zielkonzeptes. Ziel der Planung ist es, dieses optimal mit Wohnnutzung bebaubare innerstädtische und zentral gelegene Areal der Stadt Wesseling, als ein strukturiertes und städtebaulich, mit der Umgebung im Einklang stehendes Wohngebiet, erfassbar und erlebbar zu machen.</p> <p>Die vorgestellte Bebauung sieht eine GRZ 1 von ca. 0,35 vor und liegt somit noch unter</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			der zulässigen GRZ des angrenzenden Bebauungsplans NR 43b im Bereich Westring / Schwarzer Weg.
1.38	B1	<p>Ein weiterer Lösungsansatz, um die Emissionen nicht alle auf eine Straße zu konzentrieren, und somit grenzwertüberschreitende Belastungen zu generieren, ist eine zweite Straße zu erschließen, welche den Verkehr zum Teil mit aufnehmen kann und somit nicht der ganze Verkehr gezwungenermaßen über den Westring und durch die so schon bereits verkehrsbelastete Innenstadt abgeführt werden muss.</p> <p>Wenn so viele zusätzliche Wohneinheiten für dieses Gelände angedacht sind, so müssen auch zusätzliche Zuwegungen errichtet werden (auch wenn dafür mehr Geld in die Hand genommen werden muss).</p>	<p>Die Anregung wird zurückgewiesen.</p> <p>Es dürfen sich im Wesentlichen zwei Möglichkeiten ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anschluss einer zweiten Straße an die Birkenstraße im Süden oder - an den Kronenweg im Südosten. <p>Der Anschluss an die Birkenstraße scheidet auf Grund der Höhenlage, wie auch im Punkt 1.39 beschrieben wird, aus. Der Anschluss des Vorhabengebietes an den Kronenweg lässt sich auf Grund des im Privateigentum befindlichen gewerblichen Grundstücks in südöstlicher Richtung und des dazwischen befindlichen privaten Grünbereiches, der die Pufferfunktion zwischen Gewerbe und Wohnnutzung wahrnimmt, nicht realisieren.</p> <p>Daneben wird darauf hingewiesen, dass bei einem zweiten Anschluss des Vorhabengebietes an das Straßennetz in südöstlicher oder südlicher Richtung, gleichzeitig die Gefahr der Schaffung einer Durchwegungsmöglichkeit vom Kronenweg in die Innenstadt entsteht und somit Durchgangsverkehr zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung entstehen könnte. Dies ist städtebaulich nicht angestrebt und wurde in der Vergangenheit bei der Beschränkung der Durchfahrt der Birkenstraße (zwischen Birkenstraße und Westring) auch stets als Zielsetzung verfolgt. Aus diesem Grund soll das neue Vorhabengebiet ausschließlich über eine Erschließung zum Westring eine Zu- und Abfahrtsmöglichkeit erhalten.</p>
1.39	B1	<p>Ein Vorschlag wäre beispielsweise hinten zum Gewerbegebiet eine Tiefgaragenein- und -ausfahrt zu erstellen und in dem städtischen Hang (im Bebauungsplan Nr.1/114 als Grünanlage bezeichnet) eine Ausfahrt vom Neubaugebiet Richtung Süden zu bauen, mit dem Ziel der schnelleren und direkteren Anbindung zur Autobahn zur täglichen Arbeit.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Dem Vorschlag einer weiteren Ausfahrt aus dem Neubaugebiet in Richtung der Grünanlage im Süden, kann vor allem aus technischen Gründen nicht entsprochen werden. Die im Süden nächstgelegene Straße ist die Birkenstraße. Die Birkenstraße liegt im südlichen Bereich des Grundstückes um ca. 9 m höher, als das Geländeniveau des Vorhabens. Zur Überwindung dieser Höhendifferenz wäre bei einer durchschnittlichen Straßenneigung von 8 % eine Rampenlänge von über 100 m notwendig. Somit ist eine Rampe zur Birkenstraße technisch nicht umzusetzen. Daneben sprechen die städtebaulichen Zielsetzungen zur Erhaltung des Baumbewuchses entlang der Hangkante zur Birkenstraße gegen eine Anordnung einer langen Rampenanlage zur Birkenstraße.</p>
1.40	B1	<p>Die Feuerwehr begrüßt sicherlich auch diese Lösung, in einem Gefahrenfall sowohl als zusätzliche Ausleitungsmöglichkeit (Rettungsweg) für die Anwohner, als auch als zusätzliche zweite Zufahrt für Rettungseinheiten und Löschzüge.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Feuerwehr der Stadt Wesseling hat die städtebauliche Konzeption und Erschließungssituation des Vorhabengebietes bereits im Vorfeld hinsichtlich der Zufahrtssituation, der Breite der Fahrstraßen sowie der Aufstellmöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge im Falle einer Anleiterung an die Gebäude geprüft. Die vorliegende Planung und Aufstellflächen genügen den Anforderungen der Feuerwehr und erfordern keine zweite Zu-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			fahrt in das Vorhabengebiet.
1.41	B1	<p>3. der Westring bei dem geplanten erhöhten Verkehrsaufkommen auf ordentlich breite zwei Fahrspuren: Vorschlag min. 7m für 2 Fahrspuren, daneben der Fahrradstreifen und ein min. 1,5m breiten Fußweg (die beiden letzteren in Höhe der Scheinakazie, auf der anderen Seite des Baumes da hier zu Zt. gar kein Bürgersteig existiert) ausgebaut werden muss. damit man auch bei einem breiteren Fahrzeug (fast tägliche Müll,- Sondermüll,- Sperrmüllabholung, Umzugswagen, Paket,- u.a. Lieferungen) nicht der komplette Verkehr aufgehalten wird sondern noch eben vorbeikommen kann. ohne auf den Bürgersteig ausweichen zu müssen, Radfahrer anfährt oder parkende Autos auf dem Parkstreifen beschädigt. Dies ist wichtig für die Vermeidung von Staus, bzw. von zusätzlichen Lärm- und Luftverschmutzung, alltäglichen Zeitaufwand der Bürger und vor allem für die Vermeidung von Personen- und Sachschäden. Mit den geplanten max. 6m kommt man keinesfalls hin, vor allem wenn auch noch die Radfahrer diesen Weg benutzen sollen und dann direkt der 1m Bürgersteig?! Zu bedenken sind auch die engen Aus- und Einfahrten der Garagen der Einfamilienhäuser. Vor allem gibt die Straßenführung von Richtung Kreisverkehr Poststraße diese Breite auch her.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die dargestellte Veränderung des Straßenraumprofils auf dem Westring ist im Zuge des Vorhabens nicht geplant und vorgesehen. Es ist vielmehr vorgesehen, das derzeitige Straßenraumprofil, dass aus Gehweg entlang der Häuser (am Westring mit einer Breite von ca. 2 m, Parkstreifen Breite ca. 2 m, Fahrbahn Breite ca. 4 m, Radweg Breite ca. 2,5 m) besteht, und auf der südöstlichen Seite um einen ca. 1,5 m breiten Gehweg ergänzt wird, beizubehalten. Die Ausbildung eines 2-Richtungsbahnverkehrs für Fahrzeuge ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten reichen bereits derzeit für die Nutzung durch Müll-, Sondermüll- und Sperrmüll-Fahrzeuge, sowie für Lieferfahrzeuge und Umzugsfahrzeuge aus.</p> <p>Die derzeit vorhandenen Ein- und Ausfahrten zu den Häusern auf dem Westring zwischen Haus Nr. 38 und 52 bleiben somit in unveränderter Situation vorhanden. Eine Einschränkung erfolgt nicht.</p>
1.42	B1	<p>4. unser separater Radweg erhalten bleibt. Man kann nicht bewusst Kinder und Bürger gefährden, die auf einer 6m breiten Straße sich zwischen den Autos durchdrängen. Täglich wird der Fahrradweg hauptsächlich für die Fahrten zu den Schulen und Berufsschulen, zum Nahverkehr, Sportstädten, Schulschwimmbädern vormittags und nachmittags bis in den Abendstunden benutzt. Alle diese Einrichtungen haben wir in Wesseling ebenfalls zentrumnah liegen, also müssen wir vor allem Kindern die Sicherheit auf unseren Straßen gewährleisten.</p>	<p>Der Hinweis wurde beachtet.</p> <p>Der derzeit vorhandene Radweg mit einer Breite von 2,50 m entspricht den Vorgaben für einen einseitigen 2-Richtungs-Radweg gemäß der Vorgaben der RAS-Q. Dieser Radweg wird durch die Planung des Vorhabens nicht verändert oder entfernt. Das Straßenraumprofil des Westrings im Bereich des Vorhabens wird nicht verändert, sondern nur durch einen zusätzlichen Gehweg in Richtung des Vorhabens ergänzt. Der derzeitige Radweg kann weiterhin für die angesprochenen Wegebeziehungen zu Schulen, Freizeiteinrichtungen und der Innenstadt genutzt werden. Dadurch kann sichergestellt werden, dass auch die neuen Bewohner Wegebeziehungen im Innenstadtbereich mit dem Fahrrad zurücklegen können.</p>
1.43	B1	<p>Wir unterstreichen nochmals, dass uns Anliegern weder die angrenzende geplante Höhe der Bebauung am Westring noch die vorauszu- sehende Emissionen lt. Gutachten in der Art, wie in der jetzigen Planung erfasst sind, als zumutbar abzutun sind. Weiterhin sollte dem Vorschlag 3. und 4. kein Gehör gegeben werden, so stimmen wir eindeutig gegen ein Baubeginn bis ein Gesamtverkehrskonzept erstellt wird. Dies hat den Grund, dass im Nachhinein, wenn bereits die Gebäude stehen, das Konzept nur noch angepasst und nicht or-</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Die Forderung nach der Erstellung eines Gesamtverkehrs-Konzeptes für die Stadt Wesseling kann im Zusammenhang mit diesem Vorhaben nicht entsprochen werden, da es für dieses Verfahren nicht notwendig ist.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung der ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr berücksichtigt die vorhandenen Netzstrukturen und Verkehrsmengen, sowie die erwartete Verkehrsbelastung aus der Neubau-Maßnahme heraus.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>dentlich erstellt werden kann, bzw. bei einer nachträglichen Verbreiterung der Straßen Abstandsflächen zur Straße oder sonstiges fehlen.</p>	<p>Die Nachweise des Verkehrsgutachters zeigen deutlich auf, dass die zusätzlichen Verkehre durch das Plangebiet problemlos an den Westring angeschlossen werden können, da die Leistungsfähigkeit ausreichend gegeben ist. Durch die vorausgegangene Untersuchung des Knotenpunktes Flach-Fengler-Straße / Westring, kann darüber hinaus dokumentiert werden, dass das anschließende Straßennetz ebenfalls die Verkehrsbelastungen aufnehmen kann. Grundlage für die Berechnungen für den Knotenpunkt Flach-Fengler-Straße / Westring waren höhere Verkehrsaufkommen, da eine zusätzliche Bebauung des Grundstückes der HGK am Schwarzen Weg mit einer Mischgebiets-Nutzung angesetzt wurde. Somit bestehen auch über den Anschluss des Neubaugebietes Westring hinaus noch Leistungsreserven im Straßennetz. Eine Verbreiterung von Straßenquerschnitten ist deshalb nicht notwendig.</p>
1.44	B1	<p>Wir können nur hoffen, dass die Stadtoberkeit diese Meinung der Planer nicht auch teilt oder als Ziel weiterer Bebauungen mitträgt. Oder soll eines Tages Wesseling Chorweiler 2 werden?</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Ziel der städtebaulichen Bearbeitung war es gewesen, durch die insgesamt 25 Baufelder die Realisierung von verschiedenartigen Gebäudetypen mit unterschiedlichen Wohnformen zu ermöglichen.</p> <p>Basis dieser Zielsetzung war die Untersuchung über die derzeitigen Wohnstrukturen in Wesseling und die sich auf Grund der Entwicklung veränderten Anforderungen. Bei dem Lösungskonzept können aktuelle und zukunftsweisende Vorstellungen vom urbanen Wohnen unter Berücksichtigung der demographischen und familienstrukturellen Entwicklungstendenzen berücksichtigt werden.</p> <p>Der fortschreitenden Auflösung traditioneller Familienformen (Patchwork-Familie, Singles, kinderlose Paare, Berufspendler, etc.) und den Lebens- und Wohnansprüchen kommender Generationen soll ebenfalls Rechnung getragen werden und Entwicklungspotentiale erschlossen werden (unterschiedliche Wohnungsangebote, hohe Flexibilität der Grundrisse, etc.).</p> <p>Aus dieser Überlegung heraus wird sich die zukünftige Bebauung auf dem Westringquartier, von Bebauungen mit einem eingeschränkten Wohnungsangebot oder Ausrichtung von Wohnungen auf einzelne Zielgruppen, absetzen. Das hier verwandte Synonym „Chorweiler II“ spiegelt eine Mono-Angebotsform von Wohnungen in einer verdichteten, geschlossenen Bauweise mit entsprechender Höhenentwicklung von 8 bis 20 Geschossen wieder, die hier nicht die Zielsetzung der städtebaulichen Planung ist.</p> <p>Durch Mischung von Wohnungstypen und Zielgruppen, insbesondere von Familien und Alleinstehenden, entsteht ein angestrebtes soziales Umfeld von unterschiedlichen Personengruppen und Lebensformen.</p> <p>Durch die Flexibilität der Grundrisse kann die Anpassung auf zukünftige Entwicklungen stets vollzogen werden.</p> <p>Mit dieser strukturellen Vorgehensweise setzt sich die Entwicklung deutlich von Bestandssituationen auch im Stadtgebiet Wesseling ab und gibt insbesondere für die Innenstadtentwicklung einen städtebaulichen Impuls.</p> <p>Die befürchtete Entwicklung, vergleichbar mit dem Kölner Stadtteil Chorweiler, ist nicht zu erwarten.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
2.0	B2	<i>Mail vom 10.01.2016 zum Bebauungsplan 1/114</i>	Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
2.1	B2	..., dass in den Unterlagen auf Vögel, Fledermäuse und Insekten eingegangen wurde, wo sich doch jetzt im Winter die Tiere zurückziehen. Im Frühjahr Sommer ist dort viel mehr los, ein Gutachten der Firma Ökoplan im Oktober, das ist keine Jahreszeit für Tiere. Fledermäuse gibt es dort auf jeden Fall, ganz sicher Zwergfledermäuse.	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Bei einer Artenschutzprüfung der Stufe 1 (Artenschutzvorprüfung) werden zur Ermittlung der im Plangebiet potenziell vorkommenden planungsrelevanten Arten die Angaben des dem Plangebiet räumlich zugeordneten Messtischblattes, in diesem Fall MTB „Brühl“, der LANUV, ausgewertet. Auf diesem ist die planungsrechtlich relevante Haselmaus nicht aufgeführt, d. h. es liegen auch keine Fundmeldungen dieser Haselmaus in diesem Bereich vor.</p> <p>Da das Hauptverbreitungsgebiet der Haselmaus im bergischen Raum zu finden ist (wie das Weserbergland, das Sieger- und Sauerland sowie die Eifel) und zudem diese Art vornehmlich in strukturreichen Wäldern vorkommt, gibt es keine Begründung, diese Art im Plangebiet zu vermuten. Diese Aussage wurde seitens der Firma Ökoplan am 28. Januar 2016 bestätigt.</p>
2.2	B2	..., dass in den Unterlagen auf Vögel, Fledermäuse und Insekten eingegangen wurde, wo sich doch jetzt im Winter die Tiere zurückziehen. Im Frühjahr Sommer ist dort viel mehr los, ein Gutachten der Firma Ökoplan im Oktober, das ist keine Jahreszeit für Tiere. Fledermäuse gibt es dort auf jeden Fall, ganz sicher Zwergfledermäuse.	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Auf die Thematik der Fledermäuse geht die gutachterliche Untersuchung der Firma Ökoplan ein. Dabei weist der Gutachter darauf hin, dass über das Vorkommen von Fledermäusen innerhalb des Plangebietes nichts bekannt ist.</p> <p>Das Vorhandensein von Bäumen begründet ein Potential von Baumhöhlen und somit auch die Existenz von baumbewohnenden Fledermäusen. Hieraus leitet der Gutachter in seinem Gutachten in Kapitel 4.2 Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ab.</p> <p>Diese Maßnahmen sind bei der Durchführung von Fällmaßnahmen der betroffenen Bäume zu beachten. Dabei ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass die Bäume entlang der Hangkante auf städtischem Grundstück stehen und nicht Teil des Vorhabens sind.</p>
2.3	B2	Auf Tiere am Boden, (wie Kaninchen, Mäuse) und evtl. dort ansässige Haselmäuse (kleine Verwandte des Siebenschläfers) wurde nicht eingegangen.	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Für das Vorhandensein von Haselmäusen gibt es nach Aussage des Gutachtens der Firma Ökoplan auf Grund der Erhebungen und Verzeichnisse innerhalb des zugeordneten Messtischblattes und seiner örtlichen Prüfungen keinerlei Anhaltspunkte. Daneben ist das Hauptverbreitungsgebiet der Haselmaus im bergischen Raum zu finden und nicht im Stadtgebiet von Wesseling.</p> <p>Siehe Anlage 22: Schreiben Ökoplan</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
2.4	B2	Immer mehr Lebensraum wird den Tieren genommen, immer mehr Felder und Grünflächen werden bebaut –	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen handelt es sich um eine Fläche, die in der Vergangenheit als Erweiterung der gewerblich bzw. industriell geprägten Nutzung im südöstlich angrenzenden Bereich vorgesehen war.</p> <p>Durch den Erwerb des Grundstückes durch die Stadt Wesseling war angestrebt, eine Bebauung für eine Mischgebiets-Nutzung und eine Wohngebiets-Nutzung zu ermöglichen. Diese innerstädtische Fläche wurde somit nur übergangsweise landwirtschaftlich genutzt.</p> <p>Durch die jetzt angestrebte Veränderung im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplans findet die Umwandlung zu einem Wohngebiet statt. Die Bewertung des jetzigen Zustandes als landwirtschaftlich genutzte Flächen, obwohl dies eine Übergangsnutzung darstellt, fand im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen und des Umweltberichtes Berücksichtigung.</p> <p>In diesem Zusammenhang wurde die Notwendigkeit einer Ersatzfläche für den Ausgleich der in der Biotopbewertung ermittelten Defizitpunkte festgestellt. Diese Ersatzfläche wird auf dem Stadtgebiet der Stadt Wesseling mit entsprechender Bepflanzung erfolgen. Diese Vorgehensweise entspricht grundsätzlich der Zielsetzung einer innerstädtischen Verdichtung und Schonung eines Flächenverbrauches und der Sicherung entsprechender Qualitäten.</p>
2.5	B2	Bei einer Begehung am 09.01.2016 konnte ich feststellen, dass einige Bäume an der Hanglage bereits gefällt wurden (wann?), die vom Baumumfang evtl. in die neue Baumschutz-Satzung fallen könnten.	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Gemäß Auskunft des Fachamtes werden alle Bäume auf dem städtischen Grundstück an der Hangkante regelmäßig durch die EBW / den Betriebshof kontrolliert. Bei der Begehung im Herbst 2015 wurden im Bereich der Hangkante zur Birkenstraße festgestellt, dass viele Bäume altersbedingt abgängig waren.</p> <p>Zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht wurden diese Bäume im Zeitraum vom 05.11. bis 10.11.2015 gefällt. Bei anderen Bäumen wurde Totholz entfernt und das Lichtraumprofil nachgeschnitten.</p> <p>Einer Nachpflanzung mit standortgerechten Bäumen und Sträuchern zur Schließung größerer Lücken wird nach Auskunft des Fachamtes der Stadt Wesseling voraussichtlich im März/April 2016 durchgeführt.</p> <p>Die Satzung zur Erhaltung und Pflege des Baumbestandes der Stadt Wesseling trat am 01.01.2016 in Kraft. Somit war diese nicht zum Zeitpunkt der Fällung anzuwenden.</p> <p>Siehe Anlage 29: Schreiben M. Wahl</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
3.0	B3	<i>Schreiben vom 17.01.2016 zu Bebauungsplan 1/114</i>	Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
3.1	B3	<p>Das von der BR Projektentwicklung beauftragte Büros GFM Umwelttechnik GmbH hat für seine Prognose einen in der Nähe liegenden Pegel herangezogen. Da dieser Pegel aber nur alle 1-2 Monate abgelesen wird, können Grundwasserspitzen von Tagen oder Wochen unerkannt bleiben, siehe Anhang. Auch wurde die Differenz zwischen dem bisherigen maximalen Grundwasserstand und dem maximal möglichen vom Erftverband mit 1,45 m deutlich höher errechnet als von dem Büro.</p> <p>Mit diesen Vorgaben unter Berücksichtigung des Grundwassergleichplans des ehemaligen StAWA Bonn von dem Rheinhochwasser von 1988 ist m.E. mit Grundwasserständen zu rechnen, die 1,5-2 m höher sind als die bisher ermittelten (bis 46,50 mNN zuzüglich Sicherheitszuschlag).</p> <p>Nach meinen Berechnungen kann die in der Anlage beigefügte Karte des Landes NRW sehr gut für eine Abschätzung der maximalen Grundwasserstände herangezogen werden kann, in den roten Bereichen steht Wasser an der Oberfläche bis stellenweise 1m Tiefe, in den dunkelorange Bereichen ist mit oberflächennahem Grundwasser zu rechnen. Unberücksichtigt wird dabei bei dem Westringquartier, dass ein möglicher Zufluss von oberflächlich abfließendem Grundwasser aus Südosten oder direkt vom Rhein her noch zu höheren Wasserständen führen kann, da hinter dem Deich Qualmwasser auftreten wird.</p>	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Gemäß der Grundwasserausgleichskarte vom Landesumweltamt war im April 1988 für das Untersuchungsgebiet, ein GW-Höchststand von 44m NN zu verzeichnen. Im Frühjahr 1988 erreichte das Grundwasser landesweit seinen Höchststand.</p> <p>Auf Grund dessen sind für die Versickerungsanlagen - unter Berücksichtigung der Daten des ELWAS - ein Bemessungswasserstand von 45.0 NHN zugrunde gelegt und die Sohle der Versickerungsanlagen auf 46 m NHN begrenzt.</p> <p>Bei dem angeführten Extremereignis Rheinhochwasser in 1995, wurde in der Messstelle Degussa Wes 17, am 30.01 ein GW-Stand von 45.55 m NN, gemessen. Am 06.02.1995 ist der GW-Stand bereits wieder auf 44,6 m NN gefallen. Die Messstelle liegt ca. 125 m vom Rhein entfernt und ist extrem vom Wasserstand des Rheins beeinflusst.</p> <p>Das Untersuchungsgebiet befindet sich in einer Entfernung von rund 600 m vom Rhein. Da bei dem Hochwasserereignis invertierende GW-Strömungen herrschten, d.h. das Grundwasser ändert die Fließrichtung nach Westen, ist bei dem Untersuchungsgebiet von deutlich geringeren GW-Ständen, als 45.55 m NN auszugehen.</p> <p>Daher ist die Datenlage an dem Bemessungswasserstand für die Versickerungsanlage von 45.0 m NHN relevant. Eine Bestätigung der Datenlage durch die UWB ist derzeit nicht Bestandteil des Verfahrens. Diese wird jedoch im weiteren Verlauf beigefügt.</p>
3.2	B3	Für die angedachte Versickerung von Niederschlagswasser halte ich dies nicht für relevant, jedoch für die Höhe der Einfahrten von Tiefgaragen, sonstigen Bauwerksöffnungen und Auftriebsberechnungen von Kellergeräuschen, insbesondere in der Rohbauphase mit fehlenden Auflasten.	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Auch im Baugrundgutachten wird der GW-Bemessungswasserstand von 45,0 m NHN zu Grunde gelegt.</p> <p>Über die bauliche Ausführung von Tiefgaragen und Kellerräumlichkeiten wird innerhalb des Bauordnungsrechtes eine entsprechende Untersuchung und Beurteilung erfolgen. Hierbei werden die bereits jetzt vorliegenden Empfehlungen der Gutachter für Hydrogeologie und Baugrund bezüglich der wasserdruckhaltenden Abdichtung bei einer Unterkellerung / Tiefgarage und einer GW-Haltung einfließen.</p>
4.0	B4	<i>Mail vom 27. Januar 2016 zum Bebauungsplan 1/114 ausführliche Stellungnahme vom 07.02.2016 unter Bürger B 7.0</i>	Die Anregung wird zusammen mit der Stellungnahme vom 07.02.2016 zum Bürger B 7.0 abgewogen.

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
4.1	B4	Mir geht es hauptsächlich darum, dass auch so gebaut wird wie gesagt. Das ist meiner Meinung auch nur sichergestellt, wenn es im Bebauungsplan schriftlich ohne Variablen (d.h. Höhe im Verhältnis zu Normalnull oder NHN) festgelegt ist.	Es wird verwiesen auf die inhaltsgleiche Abwägung unter Bürger B 7.0.
5.0	B5	<i>Schreiben vom 09.02.2016 zum Bebauungsplan 1/114 über Portal.tetraeder.com</i>	Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
5.1	B5	Die vom Investor geplanten Häuser haben eine fast doppelt so große Grundfläche wie die vergleichbaren, bereits bestehenden mehrstöckigen Gebäude am Westring (Westring Nr. 24-32). Durch diese „massiven“ und voluminösen Gebäude kommt es zu einer nicht unerheblichen optischen städtebaulichen Veränderung, die meiner Meinung nach negative Auswirkungen haben könnte.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind insgesamt 25 Baufelder vorgesehen. Die Grundflächen der geplanten Gebäude gemäß des Vorhaben- und Erschließungsplans haben Flächengrößen von 240 bis 540 qm. Bei den benachbarten Baufeldern 8 und 9 sowie 11 und 12 kommt es in Summe somit zu einer Grundfläche von 810 qm.</p> <p>Diese Grundfläche ist mit den anderen Bebauungen im Innenstadtbereich von Wesseling in Verhältnis zu setzen.</p> <p>Die Gebäude Westring 24 bis 32 – somit der Gebäuderiegel parallel zu den Baufeldern 8 und 9 bzw. 11 und 12 entlang der Bahntrasse (ohne die in Richtung Südwesten verlaufenden Gebäudeteile Westring 16 bis 20 sowie Westring 36 bis 38) – haben eine Grundfläche von 1.041 qm.</p> <p>Somit liegt die Grundfläche dieser Gebäude höher als die Grundfläche der beiden benachbarten Baufelder 8 und 9 im Vorhabengebiet.</p> <p>Weitere Gebäude im Innenstadtbereich von Wesseling weisen eine größere Grundfläche als die Gebäude 8 und 9 mit 810 qm auf. Als Beispiel sind hier folgende zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flach-Fengler-Straße 48 - Flach-Fengler-Straße 51 bis 65 - Flach-Fengler-Straße 78, 80 + Westring 2 - Westring 4 + 6 - Flach-Fengler-Straße 87 bis 93 <p>Somit ordnen sich die größten Baufelder im Vorhabengebiet deutlich unterhalb der bestehenden Gebäude im Innenstadtbereich ein. Da die Mehrzahl der Baufelder im Vorhabengrundstück Flächengrößen von 240 bis 540 qm haben, ist eine Einfügung in die Nachbarschaft aus städtebaulicher Sicht vorhanden.</p>
5.2	B5	Die geplanten Gebäude am Westring „erschlagen“ die bestehenden Ein-	Der Hinweis wird zurückgewiesen.

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		und Zweifamilienhäuser auf der gegenüberliegenden Straßenseite.	<p>Die städtebauliche Zielsetzung einer verdichteten Bauweise bei gleichzeitiger Realisierung von Einzelgebäuden (um auf eine geschlossene Bauweise mit Blockrandstruktur zu verzichten) ist Hauptkriterium der städtebaulichen Entwicklung auf dem Westringquartier.</p> <p>Die vorhandenen Höhenentwicklungen der unmittelbar angrenzenden Gebäude am Westring von einer 2-Geschossigkeit + Dachgeschoss bis hin zu einer 13-Geschossigkeit wurden auch in einer Höhenentwicklung an der südöstlichen Seite des Westrings aufgenommen.</p> <p>Dabei wurde auch die Höhenbegrenzung auf 6 Vollgeschosse und damit ungefähr die Hälfte der Höhenentwicklung der Gebäude Westring 30 – 34 und Nachbargebäude gelegt. Die Höhenentwicklung steigt vom Baufeld 1 mit 3 Vollgeschossen ohne Staffelgeschoss, über Baufeld 2 mit 3 Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss bis hin zu den beiden Eingangsgebäuden des Gebietes mit 5 Vollgeschossen. Das südliche Baufeld 3 in Richtung Baufeld 2 wird auf 4 Geschosse abgestuft und mündet mit einer 6-Geschossigkeit im Baufeld 8, die wiederum in Richtung Baufeld 6 zu einer 5-Geschossigkeit abgestuft wird.</p> <p>Verglichen mit der gegenüberliegenden Straßenseite liegt somit eine moderate Höhenentwicklung vor. Die städtebaulichen Zielsetzungen sind erfüllt. Der Vergleich der Höhenentwicklung kann aus den angefügten Schnitten entnommen werden.</p> <p>Für die vorhandene Bebauung am Westring bestehen keine Beeinträchtigungen bezüglich Belüftung und Belichtung. Diese wurde untersucht.</p> <p>Siehe Anlage 1 bis 8: Schnitte</p>
5.3	B5	Deshalb sollten die neuen Gebäude zumindest zum Westring hin mit einer „Steildachfläche“ (Ziegeldach) versehen werden, um optisch der bestehenden Bebauung angepasst zu werden. Das gilt ebenso für die Gebäude parallel zur Birkenstraße. Die geplante Bebauung „mit Staffelgeschos, max. Höhe wie Firsthöhe Haus Birkenstr. 24“ ist sonst ein Widerspruch zur bestehenden Bebauung der Birkenstraße. Diese Baukörper sind optisch sonst zu massiv. Die geplante deutliche Verkleinerung der begrünten Hangkante wird ihr Übriges zu dieser Wahrnehmung beitragen.	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Die städtebauliche Zielsetzung einer Innenstadtverdichtung mit modernen Gebäuden inklusive eines vielfältigen Wohnraumangebotes ist bei der Konzeption für das Gelände des Westrings mit Gebäuden über ein Flachdach bzw. Pultdach dargestellt. Die Ausführung von Satteldächern in klassischer Form mit Ziegelbedachung würde nicht dem Charakter der Innenstadtentwicklung entsprechen. Die angrenzenden Gebäude entlang des Westrings weisen teilweise Flachdächer und teilweise flachgeneigte Dächer unter 33° gemäß Bebauungsplan auf.</p> <p>Eine Einordnung von 3 bis 6 geschossigen Gebäuden mit Satteldach würde nicht den städtebaulichen Zielen entsprechen, da durch die Satteldachlösung ein weiteres Anheben der Firstpunkte stattfinden würde. Aus diesem Grunde ist die entwickelte städtebauliche Lösung mit Flachdächern sinnvoll.</p>
5.4	B5	Im Augenblick fehlt ein Verkehrskonzept	Der Hinweis wird zurückgewiesen.

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Die Berücksichtigung der verkehrlichen Einflüsse durch das neue Westringquartier wurde im Zuge einer gutachterlichen Untersuchung der ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr durchgeführt.</p> <p>Basis der Untersuchung war die vorausgegangene Untersuchung über die Auswirkungen der zukünftigen Bebauung des Westringquartiers und des angrenzenden HGK-Grundstückes sowie die Knotenpunktuntersuchung Flach-Fengler-Straße / Westring. Ebenso lag eine Verkehrszählung über die Situation des Westrings vor, die aktualisiert wurde.</p> <p>Entsprechende gutachterliche Untersuchungen zu den Einmündungsbereichen und zum vorhandenen Straßenquerschnitt des Westrings wurden durchgeführt und zeigen auf, dass die durch die Neubebauung entstehenden Verkehrsmengen vom derzeitigen Straßenquerschnitt des Westrings ohne Probleme aufzunehmen sind.</p>
5.5	B5	<p>Im „Westringquartier“ sind Wohnungen für bis zu tausend Menschen geplant (mit entsprechender Anzahl Tiefgaragen-Stellplätzen für KFZ und Fahrräder. Ich sehe nicht, wie der vor einigen Jahren zurückgebaute Westring diesen zusätzlichen Verkehr „verkräften“ soll. Schon heute ist der Westring in Spitzenzeiten „verkehrstechnisch“ an seinen Belastungsgrenzen. Lieferverkehr, Einkaufsverkehr und nicht zuletzt der Anwohnerverkehr belasten den Westring auf das Äußerste.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Westring im Bereich des Vorhabens, somit zwischen der Haus Nr. Westring 36 bis 52, ist durch ein Einrichtungs- oder Einbahnstraßenverkehr plus ein in beiden Richtungen nutzbaren Fahrradstreifens und beidseitige Gehwege geprägt. Dieser Straßenquerschnitt weist nach der gutachterlichen Untersuchung ausreichende Kapazitäten zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre aus dem Vorhabengrundstück auf.</p> <p>Der Westring ist zu keinem Zeitpunkt zurückgebaut worden, sondern stellt sich in der vorhandenen Form als leistungsfähige Straße zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre dar.</p> <p>In der Vergangenheit wurde bereits durch eine weitere Untersuchung dokumentiert, dass bei einer Bebauung des HGK-Grundstückes eine weitere Leistungsreserve besteht.</p> <p>Als Nachweis für die verkehrstechnische Untersuchung dient das Gutachten von ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr mit entsprechenden Untersuchungen. Dieses Verkehrsgutachten gruppiert den Straßenabschnitt am Westring in die Qualitätsstufe A (höchste Qualitätsstufe) bezüglich der Leistungsfähigkeit im Einmündungsbereich ein.</p> <p>Die vorgetragenen Sorgen können durch die gutachterliche Untersuchung entkräftet werden.</p>
5.6	B5	<p>Auch die Parkplatzsituation wird sich negativ ändern: trotz der geplanten Tiefgaragenstellplätze wird sicher ein Großteil der Fahrzeuge nicht in den Garagen abgestellt werden (Beispiel: siehe Wohngebäude Westring 24/30). Es wird eine massive Steigerung des Zubringerverkehrs zur ge-</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Stellplatzsituation für die neuen Anwohner des Westringquartiers wurde bereits in der Bauleitplanung durch eine vertiefende Untersuchung ermittelt. Für die maximal – auf Grund des modularen Wohnraumkonzeptes entstehenden – ca. 450 bis 490</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>planten Bebauung „Westringquartier“ über die (Anwohnerstraße) „Birkenstraße“ geben: Pendler aus Richtung Bonn bzw. BAB 555 kommend, werden die Birkenstraße als „Abkürzung“ für ihre Wege nach Hause nutzen. Das gilt sinngemäß auch für den gesamten Individualverkehr ins Westringquartier.</p>	<p>Wohneinheiten wurden technische Untersuchungen für die Realisierbarkeit von oberirdischen Stellplätzen und unterirdischen Tiefgaragenstellplätzen sowie von Besucherstellplätzen durchgeführt.</p> <p>Dabei wurde zum einen die auch vom Bürger vorgetragene Problematik, dass Tiefgaragenstellplätze nicht von allen Anwohnern genutzt werden, berücksichtigt sowie die Zielsetzung, Stellplätze nah an den Hauseingängen anbieten zu können, da kurze Wegebeziehungen, z. B. nach dem Einkauf oder bei größeren Transporten gewünscht werden.</p> <p>Aus diesem Grunde wurde eine Kombination von Tiefgaragenstellplätzen und oberirdischen Stellplätzen als Lösungsansatz gewählt. Die Verteilung ergibt sich aus den vorgenannten Kriterien sowie den baulichen Gegebenheiten der Baugrundsituation und den übergeordneten verkehrlichen Überlegungen.</p> <p>Das Konzept ist in sich schlüssig und zeigt eine belastbare Konzeption der oberirdischen und der unterirdischen Stellplätze sowie der Besucherstellplätze auf.</p> <p>Die Zufahrt zu dem Gelände erfolgt ausschließlich über den Westring. Die Nutzung der Birkenstraße als übergeordnete Zufahrtstraße ist nicht vorgesehen, da hier bereits eine entsprechende Durchfahrtsbeschränkung besteht. Diese wird nicht verändert.</p>
5.7	B5	<p>Auch wird kaum ein Bewohner des neuen Baugebiets seine Einkäufe, so wie vorgestellt, mit dem Fahrrad erledigen.</p>	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>In der verkehrstechnischen Untersuchung der ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr über die verkehrlichen Auswirkungen wurde zunächst eine Untersuchung des Plangebietes durchgeführt, um den Anteil des MIV und der Fußwegebeziehung bzw. Radwegebeziehungen zu untersuchen.</p> <p>Das Plangebiet liegt rund 500 m südlich vom Zentrum der Fußgängerzone von Wesseling mit seinen Einkaufsmöglichkeiten, gastronomischen Betrieben, Verwaltung und Arztpraxen und in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle der Stadtbahnlinie 16. Dies bedeutet, dass viele Dinge des Alltags zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden können.</p> <p>Weiterhin sind in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet (zwischen 300 und 800 Meter) folgenden Einrichtungen vorhanden: Sportplätze, Hallenbad, Kindertagesstätte, Spielplätze, Schulen.</p> <p>An das Radwegenetz der Stadt Wesseling ist das Plangebiet über einen Zwei-Richtungs-Radweg angeschlossen. Dieses Radwegenetz ist in den vergangenen Jahren ausgeweitet worden und durch aktuelle Beschlüsse bezüglich der Nutzung der Fußgängerzone auch noch gestärkt worden.</p> <p>Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Angebot für die zukünftigen Bewohner des Westringquartiers zur Erreichung der wichtigsten Ziele zu Fuß oder per</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Fahrrad und das entsprechende Angebot dieser Gehwege und Radwege vorhanden ist.</p> <p>Deshalb wurde seitens des Verkehrsgutachters ein sachgerechter Ansatz für die Nutzung der Radwegebeziehung und der Fußgängerbeziehungen angesetzt.</p>
5.8	B5	<p>Fazit: das einem Investor daran gelegen ist, möglichst viele Nutzflächen (Wohnraum) zu schaffen, liegt in der Natur der Dinge. Eine Bebauung des Geländes ja, aber nicht in der vorgestellten „großspurigen“ Art und Weise sondern mit Augenmaß – passend zu Wesseling.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Das Planungskonzept Westringquartier sieht zur Stärkung der gesamten Innenstadt eine Nachverdichtung der bisher unbebauten Innenstadtfläche sowie eine höhere Verdichtung mit Wohnbebauung vor.</p> <p>Angestrebt ist eine städtebaulich sinnvolle und verträgliche bauliche Nutzung des Grundstücks. Ziel der Planung ist es, dieses optimal mit Wohnungen zu bebaubare innerstädtische und zentral gelegene Areal der Stadt Wesseling als ein in sich strukturiertes und städtebaulich mit der Umgebung im Einklang stehendes Wohngebiet erfassbar und erkennbar zu machen.</p> <p>Aus diesem Grunde wurde neben den städtebaulichen Planungen auch umfangreiche Untersuchungen durch Fachingenieure und Sachverständige durchgeführt. Zielsetzung der Untersuchung war es, die Einflüsse auf dieses Gelände und die Wechselwirkung zu benachbarten existierenden Bebauungen zu untersuchen.</p> <p>Beispielhaft hierfür sind die schalltechnischen Untersuchungen im Bereich Schienenverkehr, gewerbliche Nutzung und Freizeitnutzung aus Richtung der angrenzenden Grundstücke nördlich des Schwarzen Weges genannt. Daneben wurden die verkehrstechnischen Auswirkungen, sowohl innerhalb des Gebietes bezüglich Parkraum- und Flächenangebot als auch die Einbindung in das Straßennetz, untersucht.</p> <p>Die ökologischen Belange des Geländes, sowohl für Tier und Fauna als auch für die zukünftigen Nutzer des Geländes, wurden innerhalb der Untersuchungen der Sachverständigenbüros beurteilt und sind Teil des Umweltberichtes der Offenlage.</p> <p>Aus fachtechnischer Sicht kann von einem abgestimmten und sich einfügenden Konzept gesprochen werden, dass die städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Wesseling vollumfänglich erfüllt.</p>
6.0	B6	<p><i>Schreiben vom 07.02.2016 zum Bebauungsplan 1/114</i></p>	<p>Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.</p>
6.1	B6	<p>Wir bitten Sie die Gebäudehöhen aus der Planung Westring-Quartier, auf die Höhen unserer Immobilien zu reduzieren. (wie auch auf der Birkenstraße). Bitte max. 3 Geschosse hoch planen. Wir haben schon an der</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Planungskonzept Westringquartier sieht zur Stärkung des GesamtInnenstadtbereiches eine Nachverdichtung auf der noch unbebauten Innenstadtfläche</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		Seite Hochhäuser, bitte nicht auch vorne.	<p>vor. Dabei wurden städtebauliche Zielsetzungen bezüglich der Einbindung in die Nachbarschaft und einer zukünftigen nachhaltigen Angebotsform von Wohnraum angestrebt. Die Höhenentwicklung der Gebäude entlang des Westrings weist derzeit von einer 2-Geschossigkeit + Satteldach über eine 3-Geschossigkeit bis hin zu einer 6- bis 13-Geschossigkeit in Richtung der Bahntrassen.</p> <p>Die Neubebauung weist aus städtebaulichen Gründen eine vergleichbare Höhenentwicklung von der südwestlichen Grundstücksecke bis zur nördlichen Grundstücksecke entlang des Westrings auf.</p> <p>So beginnt die Höhenentwicklung auf Baufeld 1 und 2 jeweils mit 3 Vollgeschossen und setzt sich bei den Baufeldern 3 und 6, die die Einfahrtstraße in das Neugebiet fassen, mit einer 5-Geschossigkeit fort. Entlang des Schwarzen Weges wird aus Schallschutzgründen eine Höhenentwicklung mit 6 Vollgeschossen vorgesehen, damit die weiteren Gebäude des Vorhabengebietes aber auch die bestehenden Gebäude am Westring gegenüber den Schallquellen auf dem HGK-Grundstück und der dahinter liegenden Bahntrasse geschützt werden.</p> <p>Eine Reduzierung – wie von dem Bürger angesprochen – auf 3 Vollgeschosse ist aus städtebaulicher Sicht nicht geboten und würde nicht dem Charakter einer Nachverdichtung gemäß dem Innenstadtkonzept entsprechen, da bereits im weiteren Verlauf des Westrings und rund um die Einkaufsstraße Flach-Fengler-Straße Gebäude mit mehr als 3 Vollgeschossen stehen, die deutlich über der vorgesehenen Bebauung bezüglich der Geschossigkeit liegen.</p>
6.2	B6	Bitte die geplanten Hochhäuser auch bei uns gegenüber an der Straße weiter zurücksetzen, nicht so nah an uns bauen.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Darstellung des Bürgers, dass auf der gegenüberliegenden Straßenseite zur vorhandenen Bebauung Westring Hochhäuser erstellt werden, ist nicht richtig. Hochhäuser sind gemäß der Bauordnung NW ab einer Höhenentwicklung von 60 Metern definiert. Die jetzt vorgesehene Bebauung mit mehrgeschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern orientiert sich an der Höhenentwicklung der Bebauung im Innenstadtbereich von Wesseling. Die höchsten Gebäude mit 6 Vollgeschossen liegen deutlich unter der maximalen Anzahl von 13 Vollgeschossen der weiteren Bebauung im Innenstadtbereich. Die Höhenentwicklung von 3 Vollgeschossen bis hin zu 5 Vollgeschossen orientiert sich an die im unmittelbaren Nahbereich befindlichen Höhenentwicklungen der angrenzenden Grundstücke.</p> <p>Die Abstandflächen der Gebäude auf den Baufeldern 1 und 2 fallen auf die eigenen Grundstücke. Die Abstandflächen der Gebäude auf den Baufeldern 3, 6 und 8 fallen bis auf den Fahrbahnrand – nicht wie zulässig bis zur Fahrbahnmitte.</p> <p>Eine städtebauliche Verträglichkeit der Innenstadtentwicklung ist somit gegeben und die ausreichenden Abstände zwischen den Gebäuden - auch gegenüber den Be-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			standsgebäuden - sind vorhanden. Somit kommt es zu keiner Verschattungssituation gegenüber den vorhandenen Gebäuden.
6.3	B6	Wir bitten Sie den Verkehr auf unserer Straße nicht wie geplant zu verdoppeln, weil der Lärm von der Straße Tag und Nacht jetzt schon viel zu laut ist und wir zwei Schlafzimmer in Richtung Straße haben. (Ihre Planung sagt 3dB (A), also doppelte Überschreitung nachts s. 16. BImSchV).	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung zeigt auf, dass es nicht zu einer Verdoppelung der verkehrlichen Belastungen auf dem Westring kommen wird, da das Vorhabengebiet über eine neue Einmündung angeschlossen wird.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zur Auswirkung der Veränderung des Straßenverkehrs infolge des Vorhabens zeigen auf, dass eine Erhöhung von maximal 1,9 dB tags und von 2,3 dB nachts entsteht.</p> <p>Somit kann nicht von einer Verdoppelung der Schallemissionen gesprochen werden.</p> <p>Gemäß den gesetzlichen Regelungen führen Erhöhungen von Schallbelastungen von weniger als 3 dB zu keiner relevanten Veränderung für die Bestandsgebäude. Daneben erfolgt keine bauliche Veränderung des Westrings.</p>
6.4	B6	Bitte die Einfahrt zum Quartier nicht vor uns zu planen, wird uns viel zu laut, weil jetzt schon zu laut wegen der Straße, den Bahngleisen und der jetzigen Tiefgaragenausfahrt von den Hochhäusern.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Zufahrtsituation zum Stadtquartier Westring wird über eine Erschließungsstraße geregelt. Die Voruntersuchungen haben aufgezeigt, dass die Realisierung von zwei Zufahrtstraßen vom Westring aus durch einen Ringverkehr eine höhere Pkw-Frequenz anziehen würde und es zu einer Beschleunigung der Fahrzeugbewegung im Entwicklungsgebiet und auf dem angrenzenden Westring kommen würde.</p> <p>Zielsetzung ist es jedoch, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf dem Westring und im Erschließungsgebiet möglichst gering zu halten, um das problemlose Überqueren der Straßen durch Fußgänger und die Nutzung der Radwege zu ermöglichen.</p> <p>Aus diesem Grunde wurde auch auf Rat des Verkehrsgutachters die Realisierung von einer Zufahrtsstraße zum Gelände gewählt.</p> <p>Die Position der Zufahrtstraße verläuft mittig von Nordwesten in Richtung Südosten in das Gelände hinein und mündet auf dem Westring in Höhe der gegenüberliegenden Seite der derzeitigen Gebäude Westring 40 und Westring 42.</p> <p>Die seitens des Bürgers angesprochene Schallbelastung von den Bahngleisen wird für die bestehenden Gebäude am Westring 40 bis 52 durch die Bebauung des Vorhabengebietes reduziert. Dies hat eine Bewertung durch den Schallschutzgutachter ergeben. Ursache dieses positiven Effektes ist die Positionierung des 6-geschossigen Gebäuderiegels parallel zum Schwarzen Ring und die nachfolgende Bebauung mit Garagen und darüber liegenden Gewächshäusern.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			Hierdurch entsteht eine Schallabschirmung gegenüber der Veranstaltungshalle auf dem HGK-Gelände (Freizeitlärm), gegenüber den Werkstätten auf dem HGK-Gelände inkl. Waschstraße und gegenüber dem Schienenverkehrslärm auf der Bahntrasse zwischen Köln und Bonn (Güterverkehrsbewegungen und Stadtbahnlinie 16).
6.5	B6	Bitte uns eine Garantie geben, dass durch die Baumaßnahmen unser Haus und Straße nicht beschädigt werden. (Grundwasser, Erschütterungen).	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Das derzeitige Verfahren ist ein Verfahren des Bauplanungsrechtes zur Abstimmung von städtebaulichen Zielen und Festlegung der Rahmenbedingungen für das Bauplanungsrecht im Zuge eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes.</p> <p>Dieses Verfahren regelt keinerlei Maßnahmen für die Ausführung der einzelnen Gebäude und den damit verbundenen Baumaßnahmen auf den Grundstücken des Vorhabens.</p> <p>Diese Baumaßnahmen werden im Bauordnungsrecht / Baugenehmigungsverfahren durch die Stadtverwaltung Wesseling geprüft.</p> <p>Grundlage dieser Prüfung ist eine entsprechende Bauantragsplanung mit ergänzenden Untersuchungen von Fachingenieuren und Gutachtern.</p> <p>Die Thematik des Grundwasserstandes wurde im jetzigen Verfahren vorab untersucht und wird im Zuge der weiteren Bauantragsverfahren fortgeführt.</p> <p>Weitere privatrechtliche Regelungen sind selbstverständlich neben diesen Verfahren möglich.</p>
7.0	B7	<i>Schreiben vom 07.02.2016 zum Bauleitplanentwurf Westringquartier</i>	Die Anregung wird einschl. der Anregung des Bürgers B 4.0 in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
7.1	B7	1. Wie schon mit Ihnen, Frau Schneider, besprochen, finden wir es unumgänglich, die gemachten Höhenangaben der Häuser auf Normalnull oder NHN zu beziehen und nicht auf noch zu bauende Straßen. Die Gefahr, dass, die uns in der Ratssitzung am 08.12.2015 versprochenen Höhen, die uns noch immer zu hoch erscheinen (unter Frishöhe der bestehenden Bebauung Birkenstr.), überschritten werden, sehen wir als zu groß an, wenn es nicht schriftlich und eindeutig festgelegt ist.	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Die Festsetzung der zulässigen Höhenentwicklung innerhalb eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans über Höhenangaben, die in Bezug stehen zu den angrenzenden Höhen der noch zu bauenden Straßen, ist üblich und fachgerecht.</p> <p>Die geforderte Höhenbegrenzung durch Höhenangaben über Normal Null würde voraussetzen, dass eine detaillierte Planung der Straßen und damit verbundenen Kanalsysteme vorliegt. Im derzeitigen Planungskonzept eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans und Änderung des Flächennutzungsplans existiert bezüglich der Medien- und Straßenplanung ein Vorkonzept, das in den weiteren Bearbeitungsschritten hin zur</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Bauantragsstellung für die einzelnen Gebäude verfeinert und präzisiert werden muss.</p> <p>Aus diesem Grund kann eine abschließende, exakte, zentimetergenaue Festlegung der Höhenangaben für das Straßenniveau noch nicht erfolgen. Da umgekehrt aus städtebaulicher Sicht die Höhenentwicklung der Gebäude in der jetzigen Phase beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine hohe Präzisierung erfahren sollte, ist die gewählte maximale Höhenangabe von Gebäuden in Bezug gesetzt worden mit dem Höhenniveau der noch zu detaillierenden Straßen. Somit kann sichergestellt werden, dass keine höheren Gebäude, als jetzt im vorhabenbezogenen Bebauungsplan dargestellt sind, realisiert werden können.</p>
7.2	B7	Was passiert, wenn während des Baus der Investor aus welchen Gründen auch immer (z.B. auch aus Krankheitsgründen) oder eine wichtige Person der Stadtplanung wechselt.	<p>Der Hinweis wurde beachtet.</p> <p>Das Verfahren eines Vorhaben- und Erschließungsplanes zur Festlegung einer zukünftigen Bebauung innerhalb eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sichert die Umsetzung von Baukörpern innerhalb der städtebaulichen Zielsetzungen und ist somit ein gesichertes Instrument, die angestrebte Bebauung zu erhalten.</p> <p>Die Abhängigkeit von einzelnen Personen auf Seiten des Investors und der Stadtplanung besteht nicht, sondern es wird über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan und einen Durchführungsvertrag eine Vereinbarung zwischen der Stadt Wesseling und dem Vorhabenträger durchgeführt. Diese Vereinbarung ist nicht von Personen der Stadtplanung abhängig, sondern wird vom Rat der Stadt Wesseling nach Vorberatung durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschlossen.</p>
7.3	B7	2. Wie ebenfalls mit Ihnen, Frau Schneider, besprochen, finden wir die Reduzierung der Abstandsflächen von 0,8 H, die in §6 BauO NRW Abstandsflächen vorgegeben sind, auf 0,4 H (Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. I/114 Blatt 1, Textliche Festsetzung 2.6. Abstandsflächen) nicht angemessen und nicht zu rechtfertigen. Uns Anliegen ist von der Reiter Gruppe eine lockere Bebauung mit vielen Grünflächen versprochen worden und nun sollen die Abstände der Häuser geringer werden als normalerweise von der Bauordnung NRW vorgegeben. (s. h. Protokoll der Sitzung vom 12.08.15 im Ratssaal Seite 2 Herr Schnüge:	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Abweichend von § 6 Abs. 5 der Landesbauordnung NW werden im Vorhabengebiet die Abstandsflächen mit 0,4H (Allgemeines Wohngebiet) festgesetzt.</p> <p>Das städtebauliche Konzept mit mehrgeschossigen Baukörpern und den hierzu notwendigen Gebäudehöhen ließe sich unter Beachtung der gesetzlichen Abstandsflächen gemäß § 6 Landesbauordnung NW so nicht umsetzen. Zwar sind zu öffentlichen Verkehrsflächen eine Tiefe der Abstandfläche von 0,4H und dieselbe Tiefe auch auf einer Länge von 16 Metern der Außenwand der gegenüber liegenden Grundstücksgrenze zulässig. Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt hier jedoch durch eine private Verkehrsfläche.</p> <p>Die Einhaltung der vorweg beschriebenen Abstandsflächen würde in zahlreichen Fällen möglich sein, jedoch würde das Konzept insgesamt an mehreren Stellen nicht umsetzbar sein. Aus diesem Grund ist es städtebaulich notwendig, für das gesamte Wohngebiet allgemein eine Tiefe der Abstandfläche von 0,4H festzusetzen. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch hierbei gewährleistet. Entsprechende Untersuchungen bezüglich der Belichtung von Wohnräumen und der Verschattungswirkung wurden erstellt. Durch die städtebauliche Festlegung auf Einzelgebäude und dem Verzicht auf Blockrandstrukturen entstehen auch keine Gebäudewinkel, die eine wechselseitige Beschattung</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>auslösen.</p> <p>Mit Blick auf die geschützten Belange macht es zunächst keinen Unterschied, ob es sich um eine (durch Festsetzung gesicherte) private oder öffentliche Verkehrsfläche handelt, bei der ohne weiteres eine Tiefe von 0,4H zulässig ist.</p> <p>Somit würde eine Abstandfläche von 0,4H bei einer öffentlichen Erschließung innerhalb des Plangebietes auf die Vielzahl der Fassadenflächen zutreffen. Die weiteren von den Straßenflächen abgewandten Gebäudefassaden würden, soweit die Fassadenlänge unter 16 Meter liegt, ebenfalls mit einer Abstandfläche 0,4H „auskommen“.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auf Grund der versetzten Anordnung der Gebäudekörper sowie der überwiegend offenen und aufgelockerten Bauweise eine ausreichende Belichtung, Besonnung sowie Belüftung gewährleistet ist.</p>
7.4	B7	<p>Aus diesem Grund wurde zum Beispiel eine „offene aufgelockerte Bauweise“ gewählt“). Wir erinnern uns noch wie der Vortrag der Reitergruppe am 12.08.15 mit einem nicht erkennbar verzerrtem Bild (s.h. Anhang; rechts die Fotomontage der geplanten Häuser auf dem Feld sind auseinandergesogen, links die maßgetreue Zeichnung) und den Worten „sinngemäß: Sie sehen es ist sehr grün“ eröffnet wurde. Noch heute steht die zu mindestens handwerklich schlechte Fotomontage auf der Internetseite der Bernd Reiter Gruppe und das Projekt wird mit den Worten „Urbanes Leben trifft grüne Lunge, hoher Anteil an Grünflächen“ beworben.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Darstellung von Fotomontagen oder Simulationen der Baukörper dienen im Zuge eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans und in einem Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan zur Überprüfung der städtebaulichen Verträglichkeit und der Festlegung der Abmessungen von Baufeldern und deren Höhenentwicklung.</p> <p>Entsprechende Ausarbeitungen dienen nicht der Darstellung von geplanten Fassaden der zukünftigen Architektur oder der Farbgestaltung.</p> <p>Das Verhältnis von bebauter Fläche und unversiegelter Fläche wird über entsprechende Flächenbilanzen im Zuge der städtebaulichen Untersuchungen ermittelt und durch die Festlegung von Baufeldern und GFZ- und GRZ-Werte gesichert.</p> <p>Bezüglich der Grünqualität wurde im Vorfeld eine Bestandsanalyse durch den Landschaftsarchitekten R. Brosk durchgeführt und im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eine entsprechende Bewertung hinsichtlich der zukünftigen Grünflächen vorgenommen.</p> <p>Über diese Wege ist der Stadt Wesseling die Sicherung der hohen angestrebten städtebaulichen Qualität möglich.</p>
7.5	B7	<p>3. Die Baukörper haben ein immenses Volumen und sollten graziler gestaltet werden. Vergleicht man die Grundfläche der geplanten Häuser, selbst mit den Hochhäusern am Westring, so drängt sich der Eindruck auf, dass die vorhandene Bebauung optisch erschlagen wird. Nur weil schon überdimensionierte hässliche Hochhäuser vorhanden sind, muss man nicht neue überdimensionierte dazu bauen. Wir wünschen keine Betonwüste.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind insgesamt 25 Baufelder vorgesehen. Die Grundflächen der geplanten Gebäude gemäß des Vorhaben- und Erschließungsplans haben Flächengrößen von 240 bis 540 qm. Bei den benachbarten Baufeldern 8 und 9 sowie 11 und 12 kommt es in Summe somit zu einer Grundfläche von 810 qm.</p> <p>Diese Grundfläche ist mit den anderen Bebauungen im Innenstadtbereich von Wesseling in Verhältnis zu setzen.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Die Gebäude Westring 24 bis 32 – somit der Gebäuderiegel parallel zu den Baufeldern 8 und 9 bzw. 11 und 12 entlang der Bahntrasse (ohne die in Richtung Südwesten verlaufenden Gebäudeteile Westring 16 bis 20 sowie Westring 36 bis 38) – haben eine Grundfläche von 1.041 qm.</p> <p>Somit liegt die Grundfläche dieser Gebäude höher als die Grundfläche der beiden benachbarten Baufelder 8 und 9 im Vorhabengebiet.</p> <p>Weitere Gebäude im Innenstadtbereich von Wesseling weisen eine größere Grundfläche als die Gebäude 8 und 9 mit 810 qm auf. Als Beispiel sind hier folgende zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flach-Fengler-Straße 48 - Flach-Fengler-Straße 51 bis 65 - Flach-Fengler-Straße 78, 80 + Westring 2 - Westring 4 + 6 - Flach-Fengler-Straße 87 bis 93 <p>Somit ordnen sich die größten Baufelder im Vorhabengebiet deutlich unterhalb der bestehenden Gebäude im Innenstadtbereich ein. Da die Mehrzahl der Baufelder im Vorhabengrundstück Flächengrößen von 240 bis 540 qm haben, ist eine Einfügung in die Nachbarschaft aus städtebaulicher Sicht vorhanden.</p> <p>Eine Realisierung von Hochhäusern ist auf dem Vorhabengrundstück des Westringquartiers nicht vorgesehen. Die Höhenentwicklung orientiert sich an die Einfügung in das Innenstadtbereich. Hierzu ist eine entsprechende Studie erstellt worden.</p> <p>Siehe Anlage 28: Schwarzplan</p>
7.6	B7	<p>4. Die angestrebte Zahl von bis zu 1000 Neubürgern halten wir für zu hoch. Wenn gut situiertes Klientel dauerhaft in der Wohnanlage gehalten werden soll, muss man ihm auch Luft zum Atmen geben. Dazu braucht es nicht nur ansprechende Architektur, gehobene Bodenbeläge und moderne Armaturen, sondern auch Raum, Grün angenehmes Klima, Ruhe und geregelten Verkehr incl. ausreichender Parkplätzen. Wir sehen die Gefahr, dass die Eigentumswohnungen bei ungenügender Attraktivität nicht selbst bewohnt, sondern vermietet werden, mit zu hohem Angebot der Mietpreis sinkt und das Westringquartier die zahlkräftigen Bewohnern, die in der Innenstadt gebraucht werden, verliert.</p>	<p>Die Anregung wird zurückgewiesen.</p> <p>Die seitens der Bürger beschriebene Gefahr, dass Eigentumswohnungen bei einer ungenügenden Attraktivität nicht selbst bewohnt werden, sondern vermietet werden und deshalb bei einem zu hohen Angebot der Mietpreis sinkt und als weitere Folge zahlungskräftige Bewohner, die für die Innenstadt benötigt werden, verloren gehen, wird nicht gesehen. Die städtebauliche Zielsetzung der Innenstadtbelebung wird durch die Konzeption der unterschiedlichen Gebäudetypen gefolgt.</p> <p>Der fortschreitenden Auflösung traditioneller Familienformen (Patchwork-Familien, Singles, kinderlose Paare, Berufspendler etc.) und den Lebens- und Wohnansprüchen kommender Generationen wird durch verschiedene Angebote Rechnung getragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vielzahl unterschiedlicher Wohnungsangebote hinsichtlich Anzahl der Schlafräume, Größenordnung der Wohnräume, Anteil der Terrassen- und Freiflächen - Flexibilität der Grundrisse, Veränderbarkeit im Zuge des Lebenszyklus inner-

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>halb einer Wohnung möglich, Reduzierung von Wandflächen und Realisierung von breiten Durchgängen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreie Zugänge zu den Gebäuden und auf die einzelnen Etagen, damit eine lange Nutzung der Wohnungen im Lebenszyklus möglich ist - Modulare Systeme zur Kombination von Wohneinheiten und dem späteren Trennen von Wohneinheiten innerhalb einer Geschossfläche, um so Angebotsformen für Eltern mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen, für Familien mit Großeltern oder Kombinationen von Wohngemeinschaften zu schaffen - Schaffung von Wohnraum mit unterschiedlichen Anteilen der privaten Grünflächen, um Familien die Nutzung einer privaten Grünfläche zu ermöglichen oder älteren Personen die Reduzierung des privaten Grünanteils und damit einer Arbeitsentlastung zu ermöglichen - Schaffung von der Möglichkeit mehrerer Wohneinheiten auf einer Etage für Wohngemeinschaften privater Art zusammenzuschließen, um das Zusammenleben in allen Lebensabschnitten zu ermöglichen <p>Durch die Vielzahl der angestrebten Wohnformen wird das derzeit existierende Angebot an Wohnungen in Wesseling, das sich auf wenige Angebotsformen beschränkt, durch vielfältige Weise ergänzt und an einem Standort in einer Wohnflexibilität und Kombinierbarkeit dargestellt.</p> <p>Durch ein solches Angebot – deutlich entfernt von einem Monoangebot – kann eine nachhaltige Belebung der Innenstadt und des Stadtquartiers erzielt werden. Den Verlust von zahlkräftigen Bewohnern wird durch dieses Angebot innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans deutlich entgegengewirkt und hat möglicherweise Signalwirkung für weitere Bebauungen oder Umstrukturierungen in der Nachbarschaft.</p>
7.7	B7	<p>5. Es gibt kein Verkehrskonzept. 1000 neue Bewohner auf doch so kleinem Gebiet werden die Verkehrsflüsse in der ganzen Innenstadt beeinträchtigen. Das in einem folgenden Schritt versprochene Verkehrskonzept muss vor das Bauvorhaben gezogen werden. Man hofft von Seiten der Stadt darauf, dass viele Bewohner die Straßenbahn nutzen werden, aber die augenblickliche Kapazität der Straßenbahnlinie 16 wäre wohl weit überschritten. Ob und wann die geplante Bahn Nr. 17 kommt ist nicht klar.</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung der ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr, bezogen auf das Vorhaben, basiert auf den vorausgehenden Untersuchungen der verkehrlichen Erschließung für eine mögliche Bebauung des Stadtquartiers Westring und des Grundstückes der HGK zur Bahntrasse hin gelegen.</p> <p>Basis dieser damaligen verkehrstechnischen Überlegung war die vorhandene Netzstruktur mit den Ausbaumöglichkeiten des Knotenpunktes Flach-Fengler-Straße/ Westring (inzwischen realisiert) sowie entsprechende Verkehrszählungen.</p> <p>Diese Verkehrszählungen wurden durch aktuelle Verkehrszählungen aktualisiert und sind Teil der ingenieurmäßigen Untersuchungen über die Verkehrsentwicklung im Entwicklungsgebiet und dem vorhandenen Straßennetz.</p> <p>Die Ausarbeitungen von ISV zeigen deutlich auf, dass der derzeitige Straßenquerschnitt des Westrings einer ausreichenden Leistungsfähigkeit zur Aufnahme der Verkehre aus dem Westringquartier besitzt. Da von einer weiteren Bebauung des Grund-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>stückes der HGK darüber hinaus Abstand genommen wurde, ist somit auch langfristig die Leistungsfähigkeit des Westrings und den zugehörigen Knotenpunkten deutlich gegeben.</p> <p>Die Stadtverwaltung beabsichtigt nach entsprechenden politischen Beschlüssen und Bereitstellung von Geldmitteln (voraussichtlich 2017) ein Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Wesseling erstellen zu lassen. In dieses Verkehrskonzept werden die nun vorliegenden Untersuchungen und Nachweise über die ausreichende Leistungsfähigkeit des Straßennetzes Westring einfließen.</p> <p>Die seitens der Bürger getätigte Aussage, dass die Kapazität der Straßenbahnlinie 16 überschritten wird, ist auf Basis des derzeitigen Kenntnisstandes nicht nachvollziehbar. Seitens des Betreibers liegen keinerlei Hinweise vor, dass die derzeitig zur Verfügung stehende Taktung der Straßenbahnlinie 16 verdichtet werden müsste, um eine weitere Kapazität von Fahrgästen aufzunehmen.</p> <p>Planungsüberlegungen für eine Bahnlinie 17 sind bisher noch im Stadium der Vorüberlegungen.</p>
7.8	B7	<p>In der Birkenstraße fürchten wir eine Abwertung unserer Wohnqualität und Häuser. Es mag sein, dass wir mit der nur einseitigen Bebauung und geringen Verkehrsbelastung eine privilegierte Situation in Wesseling haben. Aber nur weil Wesseling, als Industriestadt und durch viele Bausünden, von vielen Menschen als unattraktiv empfunden wird muss nicht eine schöne Wohngegend angeglichen werden.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der städtebaulichen Zielsetzung für die Entwicklung des Westringquartiers geht es nicht um die „Angleichung“ des Gebietes an „Bausünden“ und eine „unattraktive Lage“.</p> <p>Vielmehr sehen die städtebaulichen Zielsetzungen – als Grundlage der Planung – die Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers mit ergänzenden wohngebietsbezogenen Nutzungen vor.</p> <p>Dies soll durch die angemessene Mischung verschiedener Wohnformen und Wohnungsangeboten zur Schaffung eines vielfältigen Quartiers mit verschiedenen Haustypen realisiert werden.</p> <p>Die angemessene bauliche Verdichtung des Wohngebietes zur adäquaten Ausnutzung der zentralen Entwicklungsfläche mit den Unterzielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stärkung der Innenentwicklung - Stärkung der Nachfragesituation für die Geschäfte im Bereich Flach-Fengler-Straße - Optimale Anbindung an die Straßenbahnlinie 16 <p>spiegeln sich in der Planungskonzeption wieder.</p> <p>Das Bebauungskonzept verfügt damit auch über eine nachhaltige Zielsetzung bezüglich des Lebenszyklus der Wohnimmobilien und für die Nutzerstrukturen.</p> <p>Ein Anpassen an negativ bewertete, städtebauliche Strukturen durch dieses Baukonzept in negativer Richtung wird nicht gesehen – vielmehr wird durch die Entwicklung dieser städtebaulichen Lösung ein wegweisendes Beispiel für nachhaltige Innenstadt-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>entwicklung durch vielfältige Wohnformen, modulare Grundriss-Situationen und Freiraum- und Grünflächengestaltung gelegt.</p>
7.9	B7	<p>Im Umweltbericht der 56. Änderung des Flächennutzungsplans "Westringquartier" der Stadt Wesseling ist auf Seite 25 als Planungsziel: "Die „grüne Hangkante" an der Birkenstraße soll mit Aufstellung des Bebauungsplans gesichert, das Erscheinungsbild und das Nutzungsangebot aufgewertet werden." formuliert. Dieses von der Stadt übernommene Ziel (Werbekurier 52. KW) wird mit der augenblicklichen Planung bei weitem nicht erreicht. Nach den ausgelegten Plänen ist eine Kanalisationstrasse von der Hangkante abgeteilt worden, die als Fuß- und Radweg ausgewiesen ist und somit wohl höchstens noch mit Rasen begrünt sein könnte. Die ausgewiesene Fläche mit Bindung für Bepflanzung und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Gewässern beträgt geschätzt nur noch ein Drittel des augenblicklichen Umfangs und das trotz wesentlichen Beitrags des Hanges zum Erhalt der klimatischen Ausgleichsfunktion (s. h. Umweltbericht Seite 30 unten).</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>Im Bereich der grünen Hangkante ist durch das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (Nummer 4) die Möglichkeit der Realisierung einer Kanaltrasse für die Stadt Wesseling bzw. die Entwässerungsbetriebe eingeräumt worden. Da die Kanalisation im Bereich Westring hydraulisch stark belastet ist, wurde die Möglichkeit zur Schaffung eines Entlastungskanals seitens der Entwässerungsbetriebe, unabhängig von dem Vorhaben des Westringquartiers, überlegt. Dieser Entlastungskanal würde in Richtung Südosten, entlang der grünen Hangkante, in Richtung Kronenweg geführt. Die Entwässerung der Neubauten auf dem Vorhabengrundstück erfolgt durch eine unabhängige Kanaltrasse innerhalb des Straßenraums der neuen Erschließungsstraße in Richtung Südwesten, an ein Übergabebauwerk im Bereich der privaten Grünfläche.</p> <p>Die Planungen für den Entlastungskanal an der grünen Hangkante sind noch nicht soweit fort geschritten, dass eine Detaillierung über Umfang und Ausführung vorliegt. Selbstverständlich wird in den nächsten Planungsschritten die Möglichkeit eines unterirdischen Vortriebes zur Erstellung des Kanals untersucht. Das jetzt dargestellte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht wird anhand der noch zu erstellenden Planungen angepasst, damit die Fahrzeuge der Entwässerungs-Betriebe, für Kontroll- und Reinigungszwecke, die entsprechenden Kanalzugänge und Revisionsmöglichkeiten erreichen. Die Verlegung des Entlastungskanals direkt durch das Neubaugebiet ist nicht möglich, da aufgrund der Größe des Kanals eine vorgeschriebene Mindestüberdeckung nicht gegeben ist.</p> <p>Somit zeigt das innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eingetragenen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht eine Möglichkeit für die Zugänglichkeit der Reinigungs- und Kontrollfahrzeuge der Entwässerungs-Betriebe, die erst durch eine weitere Planung präzisiert werden muss.</p> <p>Innerhalb des Umweltberichtes des Büros Brosk für Landschaftsarchitektur und Freiraum wurde unter 5.2 das Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt untersucht. Dabei wurden als Maßnahmen innerhalb des Plangebietes der Erhalt der Hangkante an der Birkenstraße durch Umgrenzung von Flächen mit Bindung für Bepflanzung, sowie für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und Gewässern festgelegt.</p> <p>Diese Festsetzungen wurden innerhalb der Biotoptypen-Bewertung, einerseits bei der Bestands-Aufnahme mit der Kategorie Baumgruppe 7.3 und der Kategorie Grünanlage 4.7 differenziert.</p> <p>Die Kategorie Grünanlage befindet sich weitestgehend in der horizontal liegenden Grünfläche am Fußpunkt der grünen Hangkante, beginnend vom Westring aus in Rich-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>tung des bergauf verlaufenden Gehweges in mäandernder Form sowie zwischen dem Gehweg und Radweg hoch zur Birkenstraße.</p> <p>Diese Bereiche sind nicht mit der hohen Verdichtung bewachsen, wie die Bereiche der Baumgruppen (7.3). Diese Bestandssituation ist in der Anlage zum Umweltbericht dargestellt. Bezüglich der Bewertung des Eingriffs durch die Neubau-Maßnahme wurde diese Bestandssituation in der Hangkante unverändert beibehalten und nur im unteren Bereich durch den Bereich Extensiv-Rasen (4.6) auf der Fläche mit Leitungsrecht verändert.</p> <p>Seitens des Landschaftsarchitekten Brosk wurde der Vorschlag unterbreitet, die Flächen, die sowohl in der Bestandsbewertung als auch in der Eingriffsbewertung mit der Kennzeichnung Baumgruppe (7.3) versehen waren, innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans durch eine entsprechende Kennzeichnung fest zu setzen und somit zu sichern.</p> <p>Die festgesetzten Flächen entsprechen somit der Bestandssituation und haben auf Grund dieser, insbesondere im Bereich des aufgehenden Radweges und Fußweges (Treppensituation) eine Unterbrechung in der Qualität.</p> <p>Siehe Anlage 23.1 und 23.2: Biotoptypenbewertung</p>
7.10	B7	<p>Die jetzige Fläche der Hangkante soll mindestens erhalten bleiben, eher noch etwas verbreitert werden und durch neu gepflanzte Bäume aufgewertet werden. Die Trasse für die Kanalisationsrohre sollte von der zu verkaufenden Fläche abgetrennt werden oder wenn möglich, unter die zu erstellenden Straßen gelegt werden. Sicherlich ist dann eine umfangreiche Umplanung nötig. Aber welchen Sinn hat eine Bürgerbeteiligung, wenn alle Planungen schon geschehen sind. Ist es dann nicht nur eine Bürgerinformation ???</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan dargestellte Fläche mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht 4 im Bereich des Fußpunktes der Hangkante zur Birkenstraße liegt außerhalb des Vorhabengrundstücks und wird somit nicht an den Vorhabenträger veräußert.</p> <p>Die Fläche ist derzeit und bleibt im Eigentum der Stadt Wesseling.</p> <p>Das Verfahren eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit frühzeitiger Bürgerbeteiligung ermöglicht es, bereits in einem frühen Zeitpunkt auf die Interessen und Anregungen von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange Rücksicht zu nehmen und die Planung danach entsprechend fort zu schreiben und innerhalb einer Offenlage erneut gegenüber Bürgern und Trägern öffentlicher Belange zu präsentieren.</p> <p>Dieses Verfahren wurde auch bei diesem Vorhaben angewandt. Selbstverständlich sind vor der frühzeitigen Bürgerbeteiligung Planungen sowohl für Hochbau- aber auch für Tiefbaumaßnahmen, Erschließungsmaßnahmen und die Auswirkungen, z.B. für Flora und Fauna, und die schalltechnischen Untersuchungen erfolgt - damit eine entsprechende Grundlage für die Planung existiert. Diese sind in einem städtebaulichen Bericht inklusive Zielsetzungen und Erläuterungen zusammengefasst worden. Die Verfahrensschritte des Bauplanungsrechtes entsprechen somit den gesetzlichen Vorgaben.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
7.11	B7	<p>Abgesehen davon versicherte Herr Schnüge von der Reitergruppe in der Sitzung vom 12.08.2015 der Hang würde nicht angetastet und man bleibe mit der Bebauung 10 bis 15 m von der Hangkante entfernt (s.h. Seite 4 obere Hälfte in der Niederschrift über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur 56. Flächennutzungsplanänderung.....) .</p> <p>Abgesehen von der Verkleinerung der Hangkante durch die Stadt Wesseling sind die genannten Abstände durch den Bebauungsplan nicht eingehalten. Wieso nicht? Wieso verringern sich die vom Investor zugesagte Abstände stillschweigend, wie wir finden zu unseren Ungunsten?</p>	<p>Den Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Planungsgrundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan und die Änderung des Flächennutzungsplans war stets, dass die im städtischen Eigentum befindliche grüne Hangkante erhalten bleibt.</p> <p>Durch einen öffentlich bestellten Vermesser wurde die Bestandsituation der Baumstrukturen innerhalb dieser grünen Hangkante dokumentiert und ist Basis sämtlicher gutachterlichen Bearbeitungen im Zuge dieses Verfahrens. Insbesondere wurde die Bewertung der Bepflanzungen der Hangkante innerhalb der Ökobewertung berücksichtigt.</p> <p>Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde darüber hinaus eine Sicherung dieser Grünfläche erreicht.</p> <p>Die vorgesehene Bebauung berücksichtigt den Bestand dieser grünen Hangkante und lässt keine Bebauung innerhalb dieser Hangkante zu.</p> <p>Eine Verkleinerung der Hangkante war kein Ziel der städtebaulichen Planung und ist auch nicht beabsichtigt.</p>
7.12	B7	<p>7. Wir verlieren auf dem Gebiet von ca. 4 ha laut Umweltbericht von 106.898 Wertpunkten 42.717 Wertpunkte, das sind 39,9%. Das ist ein großer Verlust für ein innerstädtisches Gebiet. Wir verlangen, dass die Ausgleichsmaßnahmen in unserer unmittelbaren Umgebung stattfinden.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Bestandsbewertung der vorhandenen Biotopflächen auf dem Vorhaben Grundstück erfolgt nach der numerischen Bewertung für Biotoptypen für Bauleitplanung in NRW auf Grundlage des Biotopschlüssels der Landesanstalt für Ökologie Bodenordnung und Forsten (LÖBF) NRW. Dieses Verfahren wurde beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan für das Grundstück Westringquartier in Wesseling von der Firma Öko-Plan durchgeführt.</p> <p>Im Geltungsbereich des Planungsgebietes kommen die Biotoptypen: versiegelte Flächen, intensiv genutzte Ackerfläche, aufgegebene und genutzte Gärten-/Rasenflächen, Gehölze und Gehölzstreifen im Ackerbereich sowie die mit Bäumen bestehende Grünanlage entlang der Birkenstraße vor.</p> <p>Unabhängig von der negativen Bewertung des Grünstreifens auf der Ackerfläche seitens der Stadt Wesseling wurden vom Gutachter sämtliche vorgenannten Flächen entsprechend der Einordnung des Biotopschlüssels der Landesanstalt für Ökologie Bodenordnung und Forsten mit einer Gesamtbewertung von ca. 106.000 Biotopwertpunkten ermittelt.</p> <p>Auf Grund der innerstädtischen Lage und der landwirtschaftlichen Nutzung ist eine Beeinträchtigung der Schutzgüterpflanzen (Zier- und Artenvielfalt) bereits als Vorbelastung gegeben. Die wesentlichen – den Wert bestimmenden – Strukturen bleiben erhalten. Diese sind die Hangkante an der Birkenstraße, die durch den Bebauungsplan besonders gesichert wird. Andere Strukturen erfahren eine Veränderung ohne wesentliche</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Auswirkung für die Tier- und Pflanzenwelt. Dies ist das aufgegebene Grabeland, was zu einer offen nutzbaren Grünfläche wird. Andere Flächenanteile im Bereich des Bebauungsplans werden durch Ausgleichspflanzungen zusätzlich aufgewertet.</p> <p>Daneben werden innerhalb des Vorhabengebietes umfangreiche Grünflächen – sowohl zur öffentlichen als auch zur privaten Nutzung – entstehen, die in die Bewertung des zukünftigen Sollzustandes auf dem Gelände eingeflossen sind.</p> <p>Baumpflanzungen entlang der Erschließungsstraße und auf den zukünftigen Stellplätzen ergänzen dies deutlich.</p> <p>Die Gesamtbewertung des Sollzustandes innerhalb des Vorhabengebietes kommt zu einer Bewertung von ca. 64.000 Biotop-Wertpunkte auf dem Gelände bzw. in der unmittelbaren Nachbarschaft.</p> <p>Die Zielsetzung der Bürger, innerhalb des Geländes eine großmögliche Grünrealisierung zu ermöglichen, ist auch Zielsetzung der Stadt Wesseling und des Vorhabenträgers.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen zur Neuanpflanzung innerhalb des Bebauungsplans sprechen dafür.</p>
8.0	B8	<i>Schreiben vom 09.02.2016 zum Bebauungsplan 1/114 Begründeter Einspruch- unter Bezug auf das Schreiben mit Unterschriftensammlung von 40 mittelbar betroffenen Bürgern, eingereicht persönlich beim Bürgermeister-Sekretariat am 21.12.2015, Eingang bestätigt von der Stadtplanung per Mail am 02.02.2016 – siehe Abwägung Bürger B 1.0</i>	Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
8.1	B8	Wir bitten Sie die IST-Höhe des Gebäudes Westring 36 in Richtung EFH wahrheitsgemäß von 4 auf 3 Geschosse zu korrigieren. Bereits bei der Errichtung des Objektes, musste die Höhe des Mehrfamilienhauses in Richtung EFH auf Firsthöhe dieser angepasst werden.	Der Anregung wird gefolgt. Der Vermesser-Plan wurde bezüglich der Geschossigkeit verändert.
8.2	B8	Die öffentlich ausgelegte Planung ist in sich nicht konsistent. Mal gehört der Westring lt. Plänen bis fast zum Kreisel an der Poststr. mit in die Planung, mal auch nicht. Wir bitten Sie dies zu vereinheitlichen.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Änderung des 56. Flächennutzungsplans und die Änderung des Bebauungsplans 1/114 sind zwei getrennte Verfahren, daher wird zwischen den zugehörigen Plänen unterschieden. Der Geltungsbereich des Flächennutzungsplans umfasst nicht nur das Vorhabengrundstück sondern auch die öffentliche Verkehrsfläche Westring (von der Einmündung Birkenstraße bis zur Einmündung Schwarzer Weg), die Fläche für Bahnanlagen

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>(Schwarzer Weg) und die Grünflächen im Südwesten und im Südwesten.</p> <p>Der Geltungsbereich für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan umfasst neben dem Vorhabengrundstück die öffentliche Verkehrsfläche Westring (vom Kurvenbereich grüne Hangkante aus bis zur Einmündung Schwarzer Weg), die öffentliche Grünfläche an der grünen Hangkante und die private Grünfläche im Südosten des Vorhabengrundstücks.</p> <p>Im Verfahren zur Änderung des Bebauungsplans 1/114 ist zwischen dem Vorhaben- und Erschließungsplan für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan und dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu unterscheiden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorhaben- und Erschließungsplan umfasst ausschließlich die Darstellung der zukünftigen Bebauung und der privaten Erschließung auf dem Vorhabengrundstück. - Der vorhabenbezogene Bebauungsplan greift darüber hinaus Bestandsituationen und Veränderungen über das Vorhabengrundstück hinaus auf und sichert diese. <p>So ist zum Beispiel die komplette grüne Hangkante Teil des Bebauungsplans, um diese Grünfläche mit ihrem Charakter als öffentliche Grünfläche zu sichern. Die im Südosten angrenzende Grünfläche, zwischen Vorhabengrundstück und der gewerblichen Nutzung hat eine Pufferfunktion und wurde als private Grünfläche gesichert. Darüber hinaus wurde der Westring als öffentliche Straße innerhalb des Bebauungsplans dargestellt, um das derzeitige Straßenraum-Profil, das noch um einen Gehweg auf der südöstlichen Seite ergänzt wird, als Erschließungsstraße zu sichern. Das Vorhaben selbst endet mit der Hinterkante dieses neuen Gehweges.</p>
8.3	B8	<p>U. E. kann kein Bauleitplan abgesegnet werden, solange die Zuwegungen nicht gesetzeskonform durchdacht und festgelegt sind. Sind die verkehrsbezogenen Belastungswerte stark überschritten, muss es eine andere Lösung an Zuwegungen geben. Siehe hierzu auch das Baugesetzbuch (BauGB) § 5 (1), (2) Abs.1 und 6 - bezogen auf die Immissionsschutz gewahrt durch die Festlegung der Baugebiete im FNP. Diese stark überschrittenen verkehrsbezogenen Belastungswerte ziehen unausweichlich auch Änderungen im Bebauungsplan, d.h. den im Planungsgebiet geplanten Straßen und der Anbindung des Planungsgebietes an das öffentliche Verkehrsnetz mit sich.</p>	<p>Dem Hinweis wurde nicht gefolgt.</p> <p>Den gesetzlichen Vorgaben zur Analyse und Beurteilung einer Erschließung und von Erschließungsvarianten für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist in diesem Verfahren ausreichend Rechnung getragen worden.</p> <p>Das Vorhabengebiet ist auf der nordöstlichen Seite durch das HGK-Grundstück bzw. die Bahntrasse mit einer technischen Barriere versehen.</p> <p>Auf der südwestlichen Seite besteht durch die grüne Hangkante eine natürliche Barriere, die aus ökologischen Gründen auch erhalten bleiben soll.</p> <p>Auf südöstlicher Seite grenzt eine private Grünfläche an das Vorhabengebiet und anschließend ein gewerbliches Grundstück.</p> <p>Auf nordöstlicher Seite des Vorhabengrundstücks grenzt die vorhandene Erschließung Westring an.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Basierend auf den vorgenannten Kriterien wurden Erschließungsvarianten untersucht. Dabei wurde jedoch stets jede Variante, die ein Durchgangsverkehr von Gewerbeverkehren oder weiteren privaten Verkehren möglich macht, ausgeschlossen.</p> <p>In der städtebaulichen Zielsetzung wurde eine ausschließliche Erschließung des Vorhabengebietes verfolgt. Bei einer Durchwegungsmöglichkeit (z. B. vom südöstlich angrenzenden Gewerbegrundstück) wäre nicht nur die private Grünfläche durchstoßen worden, sondern es hätte die Gefahr bestanden, dass diese Zuwegung auch für den gewerblichen Verkehr genutzt wird. Ebenso hätte sich auch die Möglichkeit ergeben, dass die Mitarbeiter der Gewerbebetriebe die Stellflächen innerhalb des Wohngebietes tagsüber benutzt würden.</p> <p>Diese Zielsetzungen bestanden auf keinem Fall. Somit war es Aufgabenstellung durch die gutachterliche Untersuchung für Verkehr und Schall die Möglichkeit eines Anschlusses des Vorhabengebietes an den vorhandenen Westring zu untersuchen. Diese Untersuchungen zeigten, dass dieser Lösungsansatz technisch und unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben zu realisieren ist.</p> <p>Somit wurde diese Variante innerhalb der städtebaulichen Abwägung als die einzige mögliche Variante weiter verfolgt und Basis für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p>
8.4	B8	<p>Von Plan zu Plan sind Änderungen eingearbeitet. Welcher Plan und welche Aussagen sind jetzt, zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung, relevant? Welche Planung soll denn jetzt verabschiedet werden?</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Die Darstellung des Bürgers, dass Änderungen von Plan zu Plan eingearbeitet wurden, ist bezüglich der Veränderungen von der vorzeitigen Bürgerbeteiligung zur jetzigen Offenlage richtig.</p> <p>Ziel dieses Verfahrens war, durch eine frühzeitige Bürgerbeteiligung Anregungen (sowohl von Bürgern der Stadt Wesseling als auch von Trägern öffentlicher Belange) zu erhalten. Diese Anregungen sind eingegangen, abgewogen und bei Relevanz in Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung Wesseling und dem Vorhabenträger berücksichtigt worden.</p> <p>Aus diesem Grunde gab es eine Weiterentwicklung der Planung von der frühzeitigen Bürgerbeteiligung hin zu dieser Offenlage. Innerhalb dieser Offenlage liegt keine weitere Planentwicklung vor. Die jetzt ausliegenden Pläne sind die Planunterlagen, die durch den ASU (Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt) zur öffentlichen Auslegung beschlossen worden sind.</p>
8.5	B8	<p>Auf dem Informationsabend der CDU am 22.10.2015, wurde die Anzahl der neuen Bevölkerung im geplanten Quartier mit ca. 700 Personen benannt, nun sollen lt. den ausgelegten Unterlagen über 1000 Personen hier wohnen. Somit steigt automatisch die Anzahl der genutzten Fahr-</p>	<p>Die Anregung wurde beachtet.</p> <p>Innerhalb des Verkehrsgutachtens der Firma ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr[®] wurde als Basis der zukünftigen Bebauung eine Einwohneranzahl von 734 bis 1038 angesetzt. Diese Spannweite der Einwohneranzahl ergibt sich aus der möglichen Be-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>zeuge, die Lärm- und allgemeine Verkehrsbelastung (Abgase, Feinstaub, Stau). Die Anzahl von Parkmöglichkeiten von 500 ist jedoch nicht gestiegen, sondern im Gegenteil auf 440 reduziert worden.</p>	<p>legung von Kinderzimmern mit 1 oder 2 Kindern bzw. Nutzung von Kinderzimmern als Büroarbeitsplätze für ein Home Office.</p> <p>Für die verkehrliche Entwicklung wurden für beide Werte (minimal 734, maximal 1038) die Einwohnerverkehre und die Besucherverkehre ermittelt. Die entsprechenden Werte sind über die Ganglinien der Verkehrsbelastung zu entsprechenden Ziel- und Quell-Verkehren analysiert worden.</p> <p>Aus diesen Verkehrsbelastungen heraus ergab sich die Notwendigkeit, eine entsprechende Anzahl von Stellplätzen darzustellen (unabhängig von der baurechtlichen Anzahl der Stellplätze). Die sich aus dieser Verkehrsuntersuchung ergebende Anzahl von Stellplätzen wurde vom Vorhabenträger zum einem in Relation gesetzt mit der baurechtlichen notwendigen Anzahl von Stellplätzen und zum anderen in Relation mit der technisch möglichen Anzahl von oberirdischen und unterirdischen Stellplätzen.</p> <p>Durch diesen Bearbeitungsschritt sollte sichergestellt werden, dass die notwendige Anzahl von Stellplätzen auf dem Vorhabengrundstück (inklusive der Besucherstellplätze) realisiert werden kann und es zu keinem Defizit kommt.</p> <p>Städtebauliche Zielsetzung ist es, dass sämtliche notwendigen Parkflächen auf dem Vorhabengrundstück angeboten werden und keine zusätzlichen Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum bzw. in der Nachbarschaft notwendig werden. Diese Zielsetzung wurde bei der städtebaulichen Konzeption des vorhabenbezogenen Bebauungsplans erfüllt.</p> <p>Die von dem Bürger benannten Zahlen stellen dar, welche Parkmöglichkeiten bestehen. Im Verkehrsgutachten sind stets die entsprechenden Verkehrsbelastungen als Grundlage angesetzt worden. Für die schalltechnischen Untersuchungen dienen die Werte des Verkehrsgutachtens als Grundlage.</p>
8.6	B8	<p>Mal ist der Westring im Bebauungsumfang in den Plänen mit erfasst, mal auch nicht.</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>Die Planunterlagen des Bebauungsplans und des Vorhaben- und Erschließungsplans für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan unterscheiden sich bezüglich des Geltungsbereiches.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Vorhaben- und Erschließungsplan umfasst ausschließlich die Darstellung der zukünftigen Bebauung auf dem Vorhabengrundstück. - Der vorhabenbezogene Bebauungsplan greift darüber hinaus Bestandssituationen und Veränderungen über das Vorhabengrundstück hinaus auf und sichert diese. <p>So ist zum Beispiel die komplette grüne Hangkante Teil des Bebauungsplans, um diese Grünfläche mit ihrem Charakter als öffentliche Grünfläche zu sichern. Die im Südosten angrenzende Grünfläche, zwischen Vorhabengrundstück und der gewerblichen Nutzung hat eine Pufferfunktion und wurde als private Grünfläche gesichert. Darüber hin-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			aus wurde der Westring als öffentliche Straße innerhalb des Bebauungsplans dargestellt, um das derzeitige Straßenraum-Profil, das noch um einen Gehweg auf der südöstlichen Seite ergänzt wird, als Erschließungsstraße zu sichern. Das Vorhaben selbst endet mit der Hinterkante dieses neuen Gehweges.
8.7	B8	Mal sollte der repräsentative zentrale Solitärbau schlank und hoch werden, dann wiederum monströs-klotzig und doch immer noch 6 Geschosse hoch.	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der zentrale, repräsentative Solitärbau in der Mitte des Vorhabens soll ein städtebaulich markanter Punkt für die Gesamtentwicklung werden.</p> <p>Im Vorfeld der frühzeitigen Offenlage wurde ein Gebäude mit einer Höhenentwicklung von 7 Vollgeschossen + Staffelgeschoß in einer Scheibenform präsentiert. Diese Bebauung wurde durch die zahlreichen Anregungen zu einem schlankeren (nicht mehr scheibenartigen Gebäude) reduziert. Gleichzeitig wurde die Anzahl der Vollgeschosse von 7 Vollgeschossen + Staffelgeschoss auf 6 Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss reduziert.</p> <p>Der Vorhabenträger hat über die Festlegung des Bebauungsplans hinaus bereits Überlegungen zur Fassaden-Gestaltung und zur Gliederung dieses Baukörpers angestrebt. Die ersten Darstellungen gehen von einer Aufsplitterung der Fassaden in unterschiedliche Teilebenen aus, so dass ein filigranes Gebäude mit transparenten Fassaden-Anteilen entsteht. Die städtebaulichen Zielsetzungen werden durch diese Veränderung weiterhin erfüllt. Die schlanke Struktur des zentralen Gebäudes wird über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Durchführungsvertrag geregelt.</p>
8.8	B8	Die Robinie ist mal in den Plänen eingezeichnet, mal auch nicht.	<p>Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>Die Robinie bzw. die Doppel-Robinie am Westring gegenüber Haus-Nr. 44 ist im Vorhaben- und Erschließungsplan zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan eingetragen. Dies bedeutet, dass seitens des Vorhabenträgers dieser Baum bei den Planungen berücksichtigt wurde und bestehen bleiben soll.</p> <p>Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden Baufelder, private und öffentliche Straßen, sowie Grünflächen dargestellt und festgehalten. In diesem Plan werden nicht einzelne Bäume des Bestandes oder der zukünftigen Planung dargestellt. Aus diesem Grund ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Robinie nicht eingetragen. Aus der Festlegung der Baufelder ist jedoch zu entnehmen, dass der Standort der Robinie außerhalb der Baufelder Berücksichtigung findet.</p> <p>Siehe Anlage 16: Position Robinie</p>
8.9	B8	Die zugesagte und in der Begründung beschriebene Vegetation des Grünen Hanges sollte erhalten bleiben; bereits im letzten Monat wurde sie dennoch dezimiert. Dies ist umso bemerkenswerter, als dass die Planungsmaßnahmen zur Rodung noch nicht genehmigt wurden.	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Vegetation des grünen Hanges wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan gesichert und als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Die Seitens des Bürgers be-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>schriebenen Arbeiten beziehen sich nach einer Feststellung von Hr. Martin Wahl (der Stadt Wesseling), auf die Durchführung von Arbeiten im Zuge der Verkehrssicherungspflicht der Stadt Wesseling im Zeitraum 05.11.2015 bis zum 10.11.2015. Im Vorfeld wurde bei einer Begehung im Herbst 2015 festgestellt, dass viele Bäume im Bereich der Hangkante zur Birkenstraße abgängig waren. Bei anderen Bäumen wurde Totholz festgestellt und im Zuge der Arbeiten im November 2015 entfernt.</p> <p>Eine Nachpflanzung von standortgerechten Sträuchern und Bäumen zur Schließung größerer Lücken, wird voraussichtlich im März/ April 2016 durchgeführt.</p> <p>Siehe Anlage 29: Schreiben M. Wahl</p>
8.10	B8	<p>Unsere Grundstücke am Westring liegen auf dem Hang, nach hinten hin tiefer und schattiger. Wenn uns von der einzigen Sonnenseite auf ca. 15 - 16 m Entfernung zu hohe Gebäude vorgesetzt werden, sind wir endgültig im Schatten und die Talwirkung wird verstärkt. Es entsteht ein Gefühl der Umzingelung, Erdrückung. Durch den Schattenwurf der zu hoch geplanten Bauwerke auf der uns gegenüberliegenden Straßenseite, haben wir im Vorgarten, auf der Terrasse im Eingangsbereich und überhaupt im EG an der Fassade den ganzen Vormittag, im Winter gar keine, im Sommer kaum Sonne. Eine äußerst ungünstige unüberlegte, und für uns Nachbarn schädigende Planung.</p>	<p>Der Anregung wird nicht entsprochen.</p> <p>Die Wahrung ausreichender Belichtungs- und Belüftungs-Situation für Neubau-Maßnahmen und die Bestandsgebäude am Westring, wurde im Zuge der städtebaulichen Entwicklung für das Vorhabengrundstück untersucht und berücksichtigt.</p> <p>Die Aussage des Bürgers, dass die einzige Sonnenseite die gegenüberliegende Straßenseite des Westrings in Richtung Südosten ist, entspricht nicht der vollständigen Wahrheit. Sämtliche Grundstücke am Westring (mit den Hausnummern 40 bis 52) haben auf Grund der Himmelsrichtung Gärten zur Hofseite hin, die in Richtung Westen orientiert sind.</p> <p>Die Höhenentwicklung der Gebäude der Baufelder 1, 2, 3, 6 und 8 wurde gezielt an die Höhenentwicklung der Bestandsgebäude am Westring von Nr. 52 (2 Geschosse, Staffelgeschoss) in Richtung 38 (4 Geschosse) und Westring 30 bis 34 (6 Geschosse) angepasst.</p> <p>Zum Nachweis der ausreichenden Belichtung der Wohnräume in den Bestandsgebäuden am Westring 36 bis 52 wurden entsprechende Untersuchungen der Verschattungen gemäß Norm durchgeführt. Dabei zeigt sich, dass die normgerechte Mindestanzahl von Belichtungsstunden deutlich überschritten wird bzw. keinerlei Schattenwirkung durch die neuen Gebäude auf die Fassaden der Bestandsgebäude am Westring fallen wird.</p> <p>Entsprechende Auszüge der Studie sind in der Anlage beigefügt.</p> <p>Siehe Anlage 17 bis 20: Schattenwurf</p>
8.11	B8	<p>Daher bitten wir Sie von höheren Gebäuden, welche die Höhe unserer Gebäude auf dem Westring überragen unbedingt abzusehen. Die Firsthöhen unserer bestehenden EFH sollen von den Höhen der Neubauten nicht überragt werden. Wenn möglich, bitte die Häuser vom Westring etwas weiter zurücksetzen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Höhenentwicklung der Gebäude in den Baufeldern 1, 2, 3, 6 und 8 passt sich an die Höhenentwicklung der Innenstadt der Stadt Wesseling an. Innerhalb der Innenstadt von Wesseling existieren sowohl 2-geschossige Gebäude mit Satteldach, mehrgeschossige Gebäude mit 3 bis 5 Geschossen und höhere Gebäude mit 10 bis 13 Vollgeschossen.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Zur Stärkung der Innenstadt und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele wurde eine Höhenentwicklung von 3 Vollgeschossen bis hin zu 6 Vollgeschossen innerhalb des Plangebietes mit unterschiedlicher Durchmischung vorgesehen. Auf die Höhenentwicklung im direkten Bezug zwischen Bestandsgebäuden Westring und Neubauseite Westring wurde, durch entsprechende Abstände der neuen Gebäudefassade zum Straßenrand und durch entsprechende Höhenentwicklung, Rücksicht genommen. In entsprechenden Schnittzeichnungen, die in der Anlage beigefügt sind, sind die Höhenentwicklungen und der Bezug zu den gegenüberliegenden Straßenseiten dargestellt.</p> <p>Auf Grund der Abstände zwischen den Gebäudefassaden, kann von einer normgerechten Belichtung und ausreichender Belüftungsmöglichkeit ausgegangen werden. Die städtebaulichen Ziele werden mit dieser abgestimmten Höhe somit erfüllt.</p> <p>Siehe Anlage 1 bis 8: Schnitte</p>
8.12	B8	<p>So wie die Reduzierung der Geschosse der Neubauten Richtung Birkenstraße sogar in 30- 40 m Abstand aufgrund von Einwänden der Anwohner durch planerischen Änderungen auf die Firsthöhe des Gebäudebestandes der Birkenstraße erfolgt ist, bekanntgegeben und festgelegt in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 08.12.2015, bestehen wir ebenfalls darauf, eine Geschossreduzierung - für uns Anlieger vom Westring, im Sinne einer Gleichbehandlung vor dem Gesetz - zu bewirken.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Ziel der Planung für das Baukonzept Westringquartier und die damit verbundene Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bauplans sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktivierung und Stärkung der Innenstadt als Wohn- und Einkaufsstandort, Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers mit ergänzenden wohnbezogenen Nutzungen - Angemessene Mischung verschiedener Wohnformen und Wohnungsangeboten, Schaffung eines vielfältigen Quartiers - unterschiedliche Haustypen, die eine Vielzahl von Wohnungswünschen gerecht werden - Angemessene bauliche Verdichtung des Wohngebietes zur adäquaten Ausnutzung der zentralen Entwicklungsflächen (Stärkung der Innenentwicklung, optimale Anbindung an die Stadtbahnlinie 16) - Schaffung eines hochwertigen, durch Grün- und Freiräume gegliederten Wohngebietes mit einem Quartiersplatz und zentralen Kinderspiel-/ Aufenthaltsbereichen <p>Das Baukonzept sieht eine bauliche Verdichtung zur angemessenen Ausnutzung der zentralen, innerstädtischen Entwicklungsfläche vor. Dabei werden die Baukörper so ausgerichtet, dass maximale Besonnung und bestmögliche Belegachsen in Richtung der Grünräume und des Quartiersplatzes entstehen. Bei der Bauweise wird großer Wert auf Nachhaltigkeit gelegt. Dies bedeutet nicht nur die Nutzung umweltfreundlicher Baustoffe und die Begrenzung des Energieverbrauchs, sondern gerade auch Barrierefreiheit für Bequemlichkeit im Alter und eine hochwertige Gestaltung der Freiräume.</p> <p>Auf Grund der innerstadtnahen Lage, des urbanen Umfeldes und der Lage im Grünen, ist das Plangebiet auch als besonderer Wohnstandort attraktiv. Die hier entstehenden Wohnungen werden das Spektrum des Wohnungsangebotes in Wesseling sinnvoll er-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>gänzen. Vor dem Hintergrund des eingeschränkten innerstadtnahen Flächenpotentials, ist die geplante Entwicklung der gezielten Ausnutzung des gegebenen Potentials zur Bindung von Einwohnern, an einem attraktiven innenstadtnahen Standort geboten.</p> <p>Die städtebauliche Verdichtung entlang des Schwarzen Weges soll als Schallschutz-Maßnahme für das übrige geplante Wohngebiet und für die Bestandgebäude am Westring dienen. Eine Reduzierung der Geschossigkeit der Gebäude ist städtebaulich nicht sinnvoll, da der Charakter der städtebaulich gewünschten Innenstadtentwicklung mit dem vorgelegten Konzept erfüllt wird. Gleichzeitig eröffnet der hohe Anteil an Freiflächen und Grünflächen, abweichend von einer geschlossenen Bauweise oder Blockrandstruktur, Belebungs- und Durchwegungsmöglichkeiten.</p> <p>Auf dem städtebaulichen Grundgedanken, einer gewollten offenen Bauweise in einzelnen Baukörpern, basiert der Entwurf für die Grundstücke und die Höhenentwicklung. Die Anpassung bei der Firsthöhe bei 2 Gebäuden im südwestlichen Grundstücksteil im Dezember 2015, erfolgte im Bewusstsein der Gesamtmaßnahme und der angestrebten Baumaßnahme. Bei der städtebaulichen Entwicklung wurde die Einordnung in die Nachbarschaft und Beurteilung der Standortkriterien durchgeführt, um die Zielsetzungen der Entwicklung bestmöglich umzusetzen. Eine Geschossreduzierung für die Baufelder 1, 2, 3, 6 und 8 wird aus den dargelegten städtebaulichen Gründen nicht befürwortet.</p>
8.13	B8	<p>In dem z.B. BF2 und BF3 ebenfalls wie BF1 als EF-Reihenhäuser geplant werden. Wenn dann noch die BF6 und die halbe BF8 auch min.2 Geschosse niedriger gestaltet werden, sind wir alle einen guten Schritt aufeinander zugegangen, Wollen Sie jedoch unbedingt an der geplanter Architektur festhalten, dann bitte mindestens BF2 um 1 Geschoss; BF3, BF6 und halbe BF8 um 2 Geschosse zu reduzieren. (auf die Firsthöhe gegenüberliegender EFH).</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Auf die städtebauliche Zielsetzung bezüglich der Höhenentwicklung auf dem innerstädtischen Grundstück, den vorhandenen Strukturen und Höhenentwicklungen der Innenstadt vor und nach Bebauung, wurde in den vorangegangenen Punkten bereits ausführlich Bezug genommen.</p> <p>Die angesprochene Höhenentwicklung der beiden Gebäude an der zukünftigen Erschließungsstraße in das Gelände hinein (Baufeld 3 und Baufeld 6), entsprechen ebenfalls der städtebaulichen Zielsetzung. Der Baukörper auf Baufeld 3 bildet mit dem gegenüberliegenden Baukörper auf Baufeld 6 eine städtebauliche Kante an der Einfahrtssituation zum Gelände. Diese städtebauliche Kante soll die Einfahrtssituation deutlich hervorheben und eine prägnante Stadtkante für die Einfahrtssituation in das Gelände darstellen.</p> <p>Auf Grund der Rücksichtnahme auf die vorhandene Bebauung, insbesondere der gegenüberliegenden Straßenseite, wurde im Baufeld 3 eine Begrenzung der Fassadenfläche in Richtung Südwesten auf 4 Vollgeschosse (und somit 1 Vollgeschoss niedriger als die Fassadenseite zur inneren Erschließungsstraße) vorgenommen.</p> <p>Die beiden gegenüberliegenden Gebäude Westring 40 und 42 sind nicht wie dargestellt Einfamilienhäuser, sondern Mehrfamilienhäuser, die beide, auf Grund der grenzständigen Bauweise, als ein Bauwerk wahrgenommen werden. Die Fassadenlänge dieser beiden Gebäude ist länger, als die Giebelansichten der Baufelder 3 und 6 im Bereich des Vorhabengrundstückes.</p> <p>Eine Reduzierung der Anzahl der Vollgeschosse in den Baufeldern 3 und 6 ist aus</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			städtebaulichen Gründen nicht gewünscht. Die Realisierung einer attraktiven Architektur mit klarer Formgebung an der Einfahrtstraße zum neuen Wohngebiet, wird als städtebauliches Ziel weiter verfolgt.
8.14	B8	Dafür haben Sie die Ausmaße der Grundfläche des Zentralbaus in voller Höhe bereits fast verdoppelt.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Zentralgebäude in der Mitte des Geländes, das die städtebauliche Zielsetzung eines dominanten Bauwerks mit Wiedererkennungswert für das Gesamtgelände aufnehmen soll, hat über die frühzeitige Bürgerbeteiligung und Offenlage, bis zur jetzigen Offenlage hin, eine positive Wandlung erfahren.</p> <p>Die Entwicklung von den ersten Vorschlägen eines scheibenartigen 8-geschossigen Gebäudes (7 Vollgeschosse + Staffelgeschoss), bis hin zur jetzigen, feingliedrigen Architektur innerhalb eines Baufensters von 25 x 21 Metern, ist durch die positiven Anregungen der Bürger im Zuge der frühzeitigen Bürgerbeteiligung entstanden. Der Vorhabenträger hat die Planung für dieses Baufeld im Zuge der Planungen regelmäßig weiterentwickelt und sowohl die zu bebauende Grundfläche, als auch die Anzahl der Vollgeschosse + Staffelgeschoss weiter reduziert. Die nunmehr entstandene 6-geschossige Bebauung, die Schallschutzfunktion entlang des Schwarzen Weges hat, ragt in keinerlei Form über die andere Bebauung hinaus und setzt sich nur mit einem bzw. zwei Geschossen gegenüber den angrenzenden Gebäuden ab. Durch die feingliedrige Aufteilung der Grundrissform wurde auch eine Fassadenunterteilung - weg von 4 großen Fassadenflächen - hin zu einer feinteiligen, aufgelösten Fassade erreicht. Die städtebaulichen Ziele, werden durch diese Planung und unter Berücksichtigung der eingegangenen Anregungen der Bürger und politischen Vertreter, berücksichtigt.</p>
8.15	B8	Für uns ist die Einhaltung der Vorgaben an die Bauleitplanung gemäß § 1 BauGB (Abs.6, Punkt 1,2,7c,e,h,i und Abs. 7) aufgrund der aktuellen Planungsunterlagen nicht nachvollziehbar.	<p>Der Hinweis wurde beachtet.</p> <p>Innerhalb der Bauleitplanung wurden die Vorgaben des BauGB und anderer Gesetze - bezüglich der Untersuchung der Neubauten - umfangreich durch gutachterliche und planerische Untersuchung überprüft und deren Auswirkungen durch gutachterliche Stellungnahmen untersucht. Die Vermeidung von Emissionen für eine bestmögliche Luftqualität, wurde durch die Planung der Verkehrssituation und die Anbindung an das übergeordnete Radwegenetz sowie den ÖPNV-Anschluss berücksichtigt.</p> <p>Hauptkriterium der städtebaulichen Entwicklung war die Belebung der Innenstadt und die Ergänzung eines attraktiven Wohngebietes innerhalb der Innenstadt. Die damit verbundenen Lagevorteile können bezüglich der Wegebeziehung für die zukünftigen Bewohner ebenso genutzt werden, wie die sich durch die Ansiedlung der Wohnungen ergebende zusätzliche Kaufkraft für den Innenstadt-Bereich.</p> <p>Gutachterliche Untersuchungen zur Lärmbelastung durch den Schienenverkehr, den Straßenverkehr, durch die Gewerbegebiete und die Freizeitnutzung auf dem HGK-Gelände sind auch Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1/114 'Westringquartier'. Die entsprechenden Punkte wurden innerhalb des Verfahrens ausreichend</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>gewürdigt und in der Wechselwirkung mit anderen Gutachten, wie z. B. Verkehrsuntersuchung zum Schallschutz oder z.B. Grünflächenausgleich zur Außenanlagenplanung, berücksichtigt.</p> <p>Die Nachvollziehbarkeit der Planung ist durch das Gesamtwerk der Gutachten innerhalb der Offenlage, der Begründung zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes – bestehend aus Teil A Städtebauliche Aspekte und Teil B Umweltbericht zum Bebauungsplan – dokumentiert.</p>
8.16	B8	<p>Die Tiefgaragenzufahrt TGA 1 welche lt. Plan von 5 Mehrfamilienhäusern benutzt werden soll (min. 200 Aus- und Einfahrten/Tag) ist hier auch auf jeden Fall wegzusetzen. (s. auch Begründung unter Punkt 5.)</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Tiefgaragenzufahrt 1 dient der Erschließung von Stellplätzen im unterirdischen Bereich. Diese Stellplätze werden zu vier Hochbauprojekten zugeordnet und dienen als entsprechende Ergänzung zu oberirdischen Stellplätzen im Zuge des bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplatznachweises.</p> <p>Die Gebäude auf dem Baufeld 1 erhalten auf der Grundstücksfläche entsprechende Stellplätze, die für den Stellplatznachweis dienen.</p> <p>Somit ist die Tiefgaragenzufahrt 1 in Verbindung mit vier Mehrfamilienhäusern zu setzen und nicht fünf.</p> <p>Dies ergeben entsprechende gutachterliche Untersuchungen im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.</p> <p>Die ermittelten Ergebnisse hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten zeigen, dass die Stellplätze am Tag und in der Nacht genutzt werden. Bezüglich der Nachtzeit wird gemäß TA Lärm im Folgenden die lauteste volle Nachtstunde betrachtet. Gemäß Verkehrsgutachten ist im Bereich der westlichen Tiefgaragenzufahrt (TG1) innerhalb von 24 Stunden mit 198 Fahrten zu rechnen, im Bereich der östlichen Tiefgarage (TG2) sind 192 Fahrten über 24 Stunden zu erwarten. Lärmrelevant sind die Fahrwege vor der Einfahrt, das offene Garagentor. Der Emissionspegel aus dem Zu- und Abfahrverkehr und der privaten Haupteinfahrtstraße werden hier entsprechend der RLS-90 berechnet. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse zeigen, dass an dem Wohngebäude Westring 50 die nach TA Lärm zulässigen Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Die Immissionsrichtwerte von 35 dB(A) nachts für Reine Wohngebiete werden am Westring 36 bis 48 überschritten, die Werte von 45 dB(A) nachts für Mischgebiete jedoch eingehalten. Tags werden die Immissionswerte von 50 dB(A) für Reine Wohngebiete eingehalten. Diese Lärmbelastung, die mit den beiden Tiefgaragen und der Haupteinfahrtstraße verbunden ist, wird als zumutbar angesehen. Es handelt sich hier um Stellplätze und Garagen, die ausschließlich dem Bedarf des Allgemeinen Wohngebietes dienen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier im Rahmen der Bauleitplanung nicht unmittelbar anzuwenden. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch zur Nachtzeit als gewahrt anzusehen, da die Richtwerte eines Mischgebietes, in dem Wohnen ebenfalls allge-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>mein zulässig ist, hier nicht überschritten werden. Die Aufteilung der Verkehre auf zwei Tiefgaragenzufahrten sowie eine Haupteinfahrtstraße zum Westring trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und damit auch den Verkehrslärm gleichmäßiger zu verteilen.</p>
8.17	B8	<p>Der zusätzliche Geräuschpegel, die Abgase und die Feinstaubentwicklung sollen bitte in der Anlage selber stattfinden und nicht Richtung Nachbarn am Westring abgeschoben werden. Gleichberechtigung heißt auch, dass jeder seine eigenen Emissionen soweit realisierbar selber zu tragen hat und alles getan werden muss, um die Nachbarschaft damit nicht zu belasten</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Die Messstelle in Rodenkirchen ist die nächstgelegene Anlage zu Wesseling. In Wesseling selbst existiert keine Messstelle. Die Station führt kontinuierliche Messung durch und gibt Aufschluss über die sogenannten „Hintergrundbelastungen“ in der umliegenden Region. Bei den gemessenen Schadstoffen handelt es unter anderem um Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub PM.</p> <p>Zur Umsetzung der 2008 in Kraft getretenen Luftqualitätsrichtlinie (2008/81/EG) der EU sind in den §§ 2-4 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesemissionsschutzgesetzes Grenzwerte für die oben angeführten Schadstoffe festgelegt. Hierbei wird zwischen sogenannten „Emissionsgrenzwerte“ und „Alarmschwellen“ unterschieden.</p> <p>Während die für bestimmte Zeiträume festgelegten Emissionsgrenzwerte dazu dienen, „schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zur verringern“ stellt die Alarmschwelle einen Wert dar „bei dessen Überschreitung bei kurzfristiger Exposition ein Risiko für die Gesundheit der Gesamtbevölkerung besteht und unverzüglich Maßnahmen ergriffen werden müssen“.</p> <p>Im Regierungsbezirk Köln existieren insgesamt 8 Luftreinhaltepläne. Im Wesseling Umfeld ist das der Luftreinhalteplan für Köln (Straßenverkehr).</p> <p>Der Bedarf für eine Messung von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in Wesseling wird seitens der Bezirksregierung Köln nicht gesehen. Grund hierfür seien die im Vergleich zu anderen im Regierungsbezirk gelegenen Städten überschaubaren Verkehrsbelastungen und das Fehlen von engen „Straßenfluchten“.</p> <p>Nur unter bestimmten stadträumlichen Voraussetzungen findet eine Konzentration von Schadstoffen statt, die zu Überschreitungen der Grenzwerte führen. Diese Einschätzung berücksichtigend, sieht die Stadt Wesseling sich derzeit nicht dazu veranlasst, in dem außerhalb Ihrer Zuständigkeit liegenden Bereich der Luftreinhaltung tätig zu werden.</p> <p>Über das Verhältnis der Stellflächen innerhalb des Geländes und der Stellflächen für Pkw, die unmittelbar vom Westring aus angefahren werden können. Für den ruhenden Verkehr im Neubaugebiet stehen voraussichtlich bis zu 500 Stellplätze zur Verfügung. Durch zwei Tiefgaragen-Zufahrten vom Westring werden jeweils rund 80 Stellplätze in einer Tiefgarage erreicht. Daneben sind im Bau Feld 1 noch 6 Stellplätze unmittelbar vor den Häusern angeordnet. Dies bedeutet, dass in Summe ca.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>170 Stellplätze unmittelbar vom Westring aus angefahren werden können. Alle anderen Stellplätze für den ruhenden Verkehr des Vorhabens befinden sich innerhalb des Vorhabengebietes und werden von dort aus angefahren. Dies bedeutet, dass ca. 330 Stellplätze innerhalb des Geländes und nicht vom Westring aus angefahren werden können. Entsprechende Fahrtbeziehungen finden über die Erschließungsstraße, die auf dem Westring einmündet, statt.</p> <p>Dies ist das Ergebnis sowohl der verkehrstechnischen, als auch der schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung, dass ein Maximum an Stellplätzen in Nähe der einzelnen Wohnobjekte angesiedelt wird.</p> <p>Somit finden die überwiegende Anzahl der Verkehrsbewegungen und die damit einhergehenden Geräuschemissionen von anfahrenen Fahrzeugen und zuschlagenden Fahrzeurtüren innerhalb des Geländes statt.</p> <p>Auf den Schutz angrenzender Wohngebäude wurde somit innerhalb des Bauplanungsrechtes Rücksicht genommen.</p>
8.18	B8	<p>ist der Westring bereits zum jetzigen IST-Zustand für ein im FNP festgeschriebenes - reines Wohngebiet viel zu stark befahren und lärmtechnisch weit (lt. den öffentlich ausgelegten Berichten mit 1,9 dB(A) also über 150%) überlastet</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p> <p>Die TA-Lärm enthält wiederum Richtwerte für die Zulassung von Anlagen und ist die Grundlage für die Prüfung der Verträglichkeit konkreter Projekte.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61, 4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p> <p>Hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten zeigen die gutachterlich ermittelten Ergebnisse, dass die Stellplätze am Tag und in der Nacht genutzt werden. Bezüglich der Nachtzeit wird gemäß TA Lärm im Folgenden die lauteste volle Nachtstunde betrachtet. Gemäß Verkehrsgutachten ist im Bereich der westlichen Tiefgaragenzufahrt (TG1) innerhalb von 24 Stunden mit 198 Fahrten zu rechnen, im Bereich der östlichen Tiefgarage (TG2) sind 192 Fahrten über 24 Stunden zu erwarten. Lärmrelevant sind die Fahrwege vor der Einfahrt, das offene Garagentor. Der Emissionspegel aus dem Zu- und Abfahrverkehr und der privaten Haupteinfahrtstraße werden hier entsprechend der RLS-90 berechnet. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse zeigen, dass an dem Wohngebäude Westring 50 die nach TA Lärm zulässigen Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Die Immissionsrichtwerte von 35 dB(A) nachts für Reine Wohngebiete werden am Westring 36 bis 48 überschritten, die Werte von 45 dB(A) nachts für Mischgebiete jedoch eingehalten. Tags werden die Immissionswerte von 50 dB(A) für Reine Wohngebiete eingehalten. Diese Lärmbelastung, die mit den beiden Tiefgaragen und der Haupteinfahrtstraße verbunden ist, wird als zumutbar angesehen. Es handelt sich hier um Stellplätze und Garagen, die ausschließlich dem Bedarf des Allgemeinen Wohngebietes dienen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier im Rahmen der Bauleitplanung nicht unmittelbar anzuwenden. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch zur Nachtzeit als gewahrt anzusehen, da die Richtwerte eines Mischgebietes, in dem Wohnen ebenfalls allgemein zulässig ist, hier nicht überschritten werden. Die Aufteilung der Verkehre auf zwei Tiefgaragenzufahrten sowie eine Haupteinfahrtstraße zum Westring trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und damit auch den Verkehrslärm gleichmäßiger zu verteilen.</p> <p>Nach allem kommt die Stadt Wesseling zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und die menschliche Gesundheit bezogen auf die Wohnhäuser auch außerhalb des Plangebietes auf der gegenüber liegenden Seite des West-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>ring beachtet sind und sich die Planung auch unter diesem Gesichtspunkt als abwägungsgerecht darstellt.</p> <p>Die Veränderung der Prognosewerte gegenüber dem Pegel Null-Fall beträgt nach Aussage des Gutachters ADU Cologne 0,7 dB zum Tagzeitraum und 1,9 dB zum Nachtzeitpunkt aus den zusätzlichen Verkehren heraus.</p> <p>Ab einer Änderung von 3 dB spricht man von einer relevanten Änderung durch den zusätzlichen Verkehr. Auf Grund der geplanten Wohnbebauung ist deshalb mit keiner wesentlichen Änderung zu rechnen.</p>
8.19	B8	<p>Wir Anwohner büßen mit der Erstellung des „Westringquartiers“ demnächst ohnehin bereits genug an Wohnqualität in Form von Sicht (Hochhäuser statt tägliche Sonnenaufgänge über den Feldern und Bäumen), Einengung, Schattenwurf, Lärm, Verkehr, Stau, Abgas-Gestank, Feinstaub, usw. ein, was für uns sowohl eine zusätzliche gesundheitliche Beeinträchtigung (vor allem bei vorhandenen Allergien), als auch eine Beeinträchtigung unseres Wohlbefindens und schließlich auch eine erhebliche Wertminderung unseres Immobilieneigentums bedeutet</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei dieser Stellungnahme handelt es sich um eine Zusammenfassung der Themen Schattenwurf, Einengung, Lärmbelastung, Verkehrsbelastung und der daraus sich ergebenden Thematik von Feinstaub und Abgasen.</p> <p>Diese Themen wurden in den vorgenannten Punkten im Detail und durch eine Stellungnahme behandelt. Deshalb wird fachlich auf die vorgenannten Einzelpunkte hingewiesen – ergänzt um den Hinweis, dass eine Gesamtabwägung innerhalb des Vorhabens stattgefunden hat.</p>
8.20	B8	<p>IST-Wert des Lärmpegels überschreitet bereits jetzt massiv, den Grenzwert für unser reines Wohngebiet (über 150% lt. BImSchV und ca. 8-fach, also über 860% lt. Lärmfibel DIN 18005). ein Zustand, den wir - notgedrungen - ertragen müssen, da bisher für eine Reduzierung der Lärmbelastung von Seite der Stadtverwaltung keine Maßnahmen zu erkennen waren.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb des Bauplanungsrechtes erfolgt kein Ansatz der BImSchV, da diese für wesentliche Änderungen von öffentlichen Straßen- sowie Schienenwegen angesetzt wird.</p> <p>Bei dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt es sich nicht um eine solche Veränderung von öffentlichen Straßen, sondern um ein Vorhaben des Wohnungsbaus auf einem erschlossenen Grundstück.</p> <p>Die Lärmfibel beinhaltet die DIN 18005 und diese dient innerhalb des Bauplanungsrechtes zur Darstellung von Orientierungswerten im Bereich Nachbarschaftslärm. Diese Einhaltung der Orientierungswerte ist innerhalb des Gutachtens im Kapitel über Nachbarschaftslärm (private Zufahrtstraße, Tiefgaragen-Einfahrten) nachgewiesen worden.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch oh-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>ne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p>
8.21	B8	<p>Diese Straße nimmt eindeutig lärmtechnisch keine weiteren Kapazitäten mehr auf. Sie überschreitet diesbezüglich bereits jetzt weit das gesetzlich zulässige Limit.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die schallschutztechnische Untersuchung für die Neubaumaßnahme innerhalb des Vorhabengebietes – insbesondere aus der Lärmquelle Straßenverkehr heraus – wurde innerhalb einer gutachterlichen Untersuchung vorgenommen. Die sich daraus ergebenden Prognosewerten wurden gutachterlich beurteilt und innerhalb des Bebauungsplans durch textliche Festsetzungen zu den notwendigen Maßnahmen dokumentiert.</p> <p>Die gutachterlichen Untersuchungen zu den Auswirkungen des Verkehrslärms auf die Bestandsgebäude Westring 36 bis 52 zeigen auf, dass die Veränderungen unter den zulässigen Grenzwerten (3 dB) liegen. Daneben erfolgt keine bauliche Veränderung der Straße.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p> <p>Die TA-Lärm enthält wiederum Richtwerte für die Zulassung von Anlagen und ist die Grundlage für die Prüfung der Verträglichkeit konkreter Projekte.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61,4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).
8.22	B8	<i>in dB(A) vom Wert her niedrig erscheint, ist dabei zu beachten, dass dieser Wert ein logarithmischer und kein dezimaler Wert ist</i>	Dem Hinweis wird zugestimmt. Der dB-Wert ist ein logarithmischer Wert.
8.23	B8	Verlegung der Zufahrt bzw. des Verkehrs zum Baugebiet vom Westring auf eine Privatstraße. (neue Erkenntnisse aufgrund der Auslegung des Entwurfs, neue Stellungnahme)	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Zufahrt zum Vorhabengebiet des Bebauungsplans 1/114 Westringquartier wurde im Zuge der städtebaulichen Planung untersucht. Dabei zeigte es sich, dass eine einzelne Zufahrt eine optimale Abwicklung der Verkehre sowohl innerhalb des Plangebietes als auch auf der angrenzenden Straße Westring ermöglicht. Eine zweite Zufahrtsituation hätte entsprechende Abstände zwischen den Einmündungsbereichen notwendig gemacht – dies ist sowohl von der verkehrstechnischen Abwicklung, als auch vom städtebaulichen Ansatz nicht sinnvoll. Aus diesem Grunde wurde die nunmehr dargestellte mittige Erschließungsstraße vom Westring in das Vorhabengebiet hinein bevorzugt – ergänzt um zwei Tiefgaragenzufahrten, um den Zu- und Abfahrverkehr möglichst zu verteilen.
8.24	B8	<u>Es ist keine neue Bebauung realisierbar, ohne dass eine zumutbare Verkehrsplanung mit sichergestellten, im gesetzlichen Rahmen liegenden Lärmpegelwerten für (und nicht nur) den Westring 36 - 50, als reines Wohngebiet, vorliegt.</u>	Der Anregung wird nicht gefolgt. Innerhalb des Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde eine gutachterliche Untersuchung der verkehrlichen Entwicklung und deren Auswirkung auf den Westring ebenso, wie die sich daraus ergebenden Schallbelastungen aus Straßenverkehrslärm für die neuen Gebäude und die Bestandsgebäude am Westring, erstellt.

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Somit liegt die gewünschte Verkehrsplanung und verkehrstechnische Untersuchung vollumfänglich zur Offenlage vor. Die dargestellten Schallemissionen sind ebenfalls untersucht und bewertet worden.</p> <p>Es wird auf die weitere Ausführung in Punkt 8.21 verwiesen.</p>
8.25	B8	<p>Obwohl lt. Gutachten bereits zum jetzigen IST-Zeitpunkt die gesundheits-schädigende Lärm-Überschreitung für die bestehende Bebauung am Westring im Mittelwert um fast 2 dB(A) (1,9) für uns als reines Wohngebiet nachgewiesen wird, will uns hier die Stadt eine nochmalige Erhöhung der bereits ca. 150% überschrittenen Werte um 1,5 dB(A) bis sogar 2,3 dB(A) (max. Werte nachts) zusätzlich zumuten.</p> <p>Das ist eine gesamte Lärmpegelüberschreitung von 3,4 dB(A) im Mittelwert (in den Maximalwert sogar 3,7dB(A)) (siehe zum Vergleich s. 16. BImSchV Abs. 3.2).</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die schallschutztechnische Untersuchung der Fa. ADU Cologne bezüglich des Verkehrslärms weist eine Veränderung des Straßenverkehrs durch die zusätzliche Bebauung im Tagzeitraum von 0,7 dB und im Nachtzeitraum von 1,9 dB bezüglich der Bestandsgebäude Westring 36 bis 52 aus.</p> <p>Eine zusätzliche Erhöhung, wie seitens des Bürgers beschrieben, besteht nicht. Vielmehr wird vom Gutachter dargestellt, dass bei einer Betrachtung der Maximalwerte gemäß Verkehrsuntersuchung im Bereich der Bestandsbebauung die Erhöhung aus Lärmemissionen des Straßenverkehrs im Tagzeitraum bei 1,0 dB und im Nachtzeitraum bei 2,3 dB aus dem zusätzlichen Verkehr liegen kann.</p> <p>Es wird auf die weitere Ausführung in Punkt 8.21 verwiesen.</p>
8.26	B8	<p>Bekannt ist jedoch, dass eine Reduzierung von 3 dB(A) nur durch Halbierung des Verkehrs zu realisieren ist. 3 dB(A) Erhöhung bedeuten andererseits auch eine Verdopplung der Lautstärke! Dies ist hier der Fall. Die Verwaltung hält es für den Bürger zumutbar, das sogar eine weit mehr als Verdopplung der gesetzlichen Grenzwerte des Lautstärkepegels noch weiter überschritten wird.</p> <p>Die Orientierungswerte lt. DIN 18005 (Lärmfibel) empfehlen sogar nochmal 9 dB(A) weniger Belastungen als die 16. BImSchV für alle ermittelten Werte.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>Es wird auf die weitere Ausführung in Punkt 8.21 verwiesen.</p>
8.27	B8	<p>Die Stadtplanung kommt jedoch, resultierend aus dem offensichtlichen Ignorieren der Berechnungsergebnissen, zu der Erkenntnis, dass für uns bestehende Anlieger „alles ZUMUTBAR“ wäre.</p> <p><u>Dies ist jedoch entgegen der Verordnung und dem Gesetz!</u></p> <p>Die Erkenntnis widerspricht sowohl der 16. BImSchV als auch den Grundsätzen des BauGB</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p> <p>Die Einordnung der Zumutbarkeit ist keine, von der Stadtplanung willkürlich angewandte Beurteilung. Im Bereich der städtebaulichen Planung werden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 Beiblatt 1 für Kerngebiete angewandt. Allgemein üblich ist es jedoch, die noch strengeren Werte des Mischgebietes mit 60 dB tagsüber und 50 dB nachts anzusetzen. Die Orientierungswerte sind also keine Grenzwerte, sondern „Werte einer maximalen“ Zumutbarkeit für das Gebiet. Die in der städtebaulichen Planung erforderliche Abwägung der Belange kann in bebauten Gebieten durchaus zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.</p>
8.28	B8	<p>Genauso wenig nehmen wir die zusätzliche <u>Lärmüberschreitung von 4 - 7 dB(A) von den TG Ausfahrten</u>, welche ausschließlich der neuen Bebauung dient, hin.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61, 4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unter-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>schritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p> <p>Hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten zeigen die gutachterlich ermittelten Ergebnisse, dass die Stellplätze am Tag und in der Nacht genutzt werden. Bezüglich der Nachtzeit wird gemäß TA Lärm im Folgenden die lauteste volle Nachtstunde betrachtet. Gemäß Verkehrsgutachten ist im Bereich der westlichen Tiefgaragenzufahrt (TG1) innerhalb von 24 Stunden mit 198 Fahrten zu rechnen, im Bereich der östlichen Tiefgarage (TG2) sind 192 Fahrten über 24 Stunden zu erwarten. Lärmrelevant sind die Fahrtrassen vor der Einfahrt, das offene Garagentor. Der Emissionspegel aus dem Zu- und Abfahrverkehr und der privaten Haupteinfahrtstraße werden hier entsprechend der RLS-90 berechnet. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse zeigen, dass an dem Wohngebäude Westring 50 die nach TA Lärm zulässigen Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Die Immissionsrichtwerte von 35 dB(A) nachts für Reine Wohngebiete werden am Westring 36 bis 48 überschritten, die Werte von 45 dB(A) nachts für Mischgebiete jedoch eingehalten. Tags werden die Immissionswerte von 50 dB(A) für Reine Wohngebiete eingehalten. Diese Lärmbelastung, die mit den beiden Tiefgaragen und der Haupteinfahrtstraße verbunden ist, wird als zumutbar angesehen. Es handelt sich hier um Stellplätze und Garagen, die ausschließlich dem Bedarf des Allgemeinen Wohngebietes dienen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier im Rahmen der Bauleitplanung nicht unmittelbar anzuwenden. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch zur Nachtzeit als gewahrt anzusehen, da die Richtwerte eines Mischgebietes, in dem Wohnen ebenfalls allgemein zulässig ist, hier nicht überschritten werden. Die Aufteilung der Verkehre auf zwei Tiefgaragenzufahrten sowie eine Haupteinfahrtstraße zum Westring trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und damit auch den Verkehrslärm gleichmäßiger zu verteilen.</p> <p>Nach allem kommt die Stadt Wesseling zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und die menschliche Gesundheit bezogen auf die Wohnhäuser auch außerhalb des Plangebietes auf der gegenüber liegenden Seite des Westring beachtet sind und sich die Planung auch unter diesem Gesichtspunkt als abwägungsgerecht darstellt.</p>
8.29	B8	<p>Ein Ausbau des Westrings auf 2 Fahrtrichtungen - vom Kreisel bis hin zum HGK Gelände - vor und nach der Fertigstellung des Westringquartiers kann ebenfalls aus lärmtechnischen Gründen, <u>nicht akzeptiert werden Die Stadt muss bemüht sein, bei einer Neugestaltung von Straßen, die bereits bestehenden Missstände durch die im Laufe der Zeit größer gewordene Verkehrsaufkommen zu beheben und nicht zu verdoppeln oder gar zu vervielfachen.</u></p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein Ausbau des Westrings auf zwei Fahrtrichtungen vom Kreisel an der Einmündung Flach-Fengler-Straße/Poststraße bis zur Einmündung des Schwarzen Weges ist nicht untersucht worden und nicht Gegenstand der Planung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1/114.</p> <p>Der Straßenquerschnitt des Westrings weist verkehrstechnisch noch Leistungsreserven aus und entsprechende Schallemissionen sind zulässig.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
8.30	B8	<p><u>Zweifel</u> an der Erhöhung des Lärmpegels mit nur 1,5 dB(A) der durch den Plan-Zustand entsteht, da man einige Werte gar nicht mit in Betracht zieht.</p> <p>Störwirkung der neu geplanten Privatstraßen- Einmündung</p> <p>Störwirkung der TGA (Tiefgaragenausfahrten) für Westring 36 - 42 und 48 - 50 für reines Wohngebiet nachts und</p> <p>zusätzlichen Schalldruckpegel durch Reflexionen von den Wänden der geplanten 4 - 6 geschossig Neubauten auf dem Westring, s. auch Schreiben vom 21.07.2015 vom Regional-NL Ville-Eifel, Jülicher Ring 101-103, 53879 Euskirchen:</p> <p>„Es wird darauf hingewiesen, dass bei Hochbauten mit Lärmreflexionen zu rechnen ist. Eventuelle notwendige Maßnahmen gehen zu Lasten der Stadt Wesseling.</p> <p>Im B-Plan 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. Notwendige Schutzmaßnahmen gehen allein zu Lasten der Kommunen/ Vorhabenträger und nicht zu Lasten der Straßenbauverwaltung“:</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Berechnungen über die Schallveränderungen basieren auf den gesetzlichen Vorgaben und berücksichtigen die seitens des Bürgers benannten Punkte vollumfänglich.</p> <p>Es wird auf die Darstellung in Punkt 8.28 verwiesen.</p>
8.31	B8	<p>Die hier geforderten Eintragungen zu den Verkehrsemissionen in den angrenzenden und in der Nähe liegenden Straßen, haben wir in den ausgelegten Plänen nicht gefunden!</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>In den technischen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Baubauungsplans ist unter 5. der Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionschutzgesetzes behandelt.</p> <p>Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm sind dort auf Basis der gutachterlichen Bewertung festgelegt und durch entsprechende Kennzeichnung der Fassadenbereiche innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans deutlich gemacht.</p> <p>Darüber hinaus ist gemäß 5.2 der Schutz vor Gewerbe- und Freizeitlärm durch bauliche und sonstige technische Vorkehrungen geregelt. Auch dies ist in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan graphisch dargestellt.</p> <p>Innerhalb des Gutachtens über die Schallemissionen ist im Kapitel 7 eine Festlegung der Lärmpegelbereiche durchgeführt worden und dies in den entsprechenden Anlagen zum Gutachten graphisch dargestellt.</p> <p>Somit liegen die entsprechenden Kennzeichnungen von Schallemissionen und Auswirkungen in den Planunterlagen vor.</p> <p>Eine Eintragung von Schallemissionen aus Verkehr in den in der Nähe liegenden Straßen ist nicht Gegenstand des Verfahrens.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
8.32	B8	<p>Weiterhin sind die aktuellen IST- Belastungen vermutlich bereits auch höher als angegeben, da alte Werte von 2010 (erwähnt, jedoch nicht bekanntgegeben) und 14.02.2012 (in der Karnevalswoche, also Kurzurlaubszeit) bzw. eine Zählung lt. Videoüberwachung aus der Ferienzeit 2015 zu Grunde gelegt wurden. Dabei wurde festgestellt, dass die Zählung vom 07.07.2015, so niedrig ausfiel, dass sie sogar erheblich unter den bereits niedrigen Werten von 2012 lag.</p> <p>Die Werte der KFZ-Zählung von 2015 wurden mittels eines selbst festgelegten Koeffizienten von 1,4 angehoben, damit sie realistischer wirken; somit wurden die Verkehrszahlen ungefähr den Zahlen vom 2012 angeglichen. Wie sich die angehobenen Zahlen im Vergleich zu den im Bericht erwähnten Zahlen von 2010 darstellen, wurde nicht angegeben.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung der ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr weist unter dem Punkt 3.1.1 einen Vergleich mit früheren Zählungen auf. Dabei wird folgender Hinweis gegeben: „Über den gesamten Zeitraum von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr wurden aktuell 190 Kfz weniger als 2012 ermittelt. Allerdings wurde in der ersten Stunde von 15:00 – 16:00 Uhr heute, eine höhere Belastung (plus 37 Kfz) festgestellt.“</p> <p>Der Gutachter zeigt somit deutlich auf, dass gegenüber dem Jahr 2012 eine Veränderung in einzelnen Stunden stattgefunden hat, so dass er von einer Verschiebung der Spitzenstunde ausgeht.</p> <p>Der Vergleich zeigt, dass bei der aktuellen Zählung knapp 40 % geringere Verkehrsmengen ermittelt wurden. Deshalb wurde bei der Auswertung eine Erhöhung mit dem Faktor 1,4 durchgeführt.</p> <p>Daneben hat der Verkehrsgutachter außerhalb der Ferienzeit am 18.08.2015 eine weitere, stichprobenartige Überprüfung der Spitzenstunde durchgeführt und ist dabei zu Ergebnissen gekommen, die seine gutachterliche Berechnung decken.</p> <p>Der angesprochene Vergleich ist somit durch die gutachterliche Untersuchung – insbesondere in Punkt 3.1.1 – erfolgt.</p> <p>Siehe Anlage 27.1 und 27.2: ISV</p>
8.33	B8	<p>Wo ist die Störwirkung der auf öffentlichen Parkplätzen parkenden PKW/LKW (IST-Wert)?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Auf der nordwestlichen Seite des Westrings zwischen den Hausnummern Westring 42 bis 52 befindet sich ein Parkstreifen für öffentliche Stellplätze. Dieser Parkstreifen wird durch die Zufahrten zu den Grundstücken Westring 42 bis 52 jeweils unterbrochen.</p> <p>Somit stehen auf diesem Parkstreifen ca. 10 bis 12 Stellplätze zur Verfügung.</p> <p>Eine Störwirkung auf den fließenden Verkehr auf dem Westring ist von keiner Relevanz, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Westring mit 30 km/h gering ist und keine nennenswerten Aufstauungen von Fahrzeugen bei einem Ausfahren aus den Längsbuchten entstehen werden.</p>
8.34	B8	<p>Dazu kommen noch die nicht aufgeführten motorisierten Zweiräder, welche meist von Jugendlichen und Studenten gefahren werden und deren Geräuschpegel auch keineswegs unwesentlich ist.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb des MIV motorisierten Individualverkehrs erfolgt - auf Grund des Basisdatenmaterials aus Erfahrungen und Zählungen - eine Aufsplitterung zwischen Lkw- und Pkw-Verkehr.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Eine weitere Aufspaltung des motorisierten Verkehrs (z. B. in den Bereichen motorisierte Zweiräder) erfolgt nicht, da hierzu keine gezielten Erhebungen erfolgen und auch die entsprechende gutachterliche Praxis keine Unterscheidung vornimmt.</p> <p>Inwieweit es sich bei den Nutzern von motorisierten Zweirädern um Jugendliche und Studenten handelt, ist nicht durch Erhebungen ermittelbar. Für den Bereich motorisierte Zweiräder besteht seitens des Verkehrsgutachters somit keine Prognosegenauigkeit, da eine Untersuchung der Soziostrukturen der Einwohner von Wesseling und damit verbundene Anteile an motorisierten Zweirädern nicht existiert.</p> <p>Es ist gutachterlich üblich, dass die motorisierten Zweiräder in der Gruppe des motorisierten Individualverkehrs einhergehen. Dies betrifft auch die Auswirkung der Schallemissionen durch Straßenverkehr, bei denen keine Unterscheidung zwischen motorisierten Zweirädern und anderen motorisierten Fahrzeugen stattfindet.</p>
8.35	B8	<p>Des Weiteren ist die Änderung des Verkehrs auf dem Westring in beide Fahrtrichtungen bezüglich der Schallentwicklung und der zusätzlich entstehenden Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Lautstärken, Feinstaub und Abgasbelastungen nicht untersucht worden und somit in die Kalkulation auch nicht mit eingegangen.</p> <p>Die Stadt hat - wie in einem Gespräch mit dem Leiter Verkehrsplanung Wesseling zufällig erfahren - als Auswirkung der geplanten Bebauung vor, diese Änderung der Verkehrsführung in zwei Richtungen zu realisieren, d.h. einen Teil - des Schwerlastverkehrs von dem Hafen- und Güterverkehrs- Gelände,</p> <ul style="list-style-type: none"> - sowie der Fahrzeuge aus der vorhandenen TG des bestehenden Hochhauses gegenüber TG2, - sowie der Fahrzeuge aus der TG 2 und - von dem oberirdischen Verkehr Neubaugebiet (dazu zählen auch die aus der TG 3 da sie über diese gleiche Ausfahrt das Neubaugebiet verlassen) <p>ebenfalls noch zusätzlich vor unseren Immobilien in Richtung Westring 36 - 50, sowie den neu geplanten Gebäuden, Richtung Kreisverkehr, vorbei fahren zu lassen. Als Nebeneffekt der städtischen Planung soll hier auch kein Ersatz für den im Zuge der Realisierung wegfallenden Zweiradweges mehr eingeplant werden. Dies bedeutet, Fußgänger und jüngere Fahrradfahrer teilen sich einem Fußweg, ältere Schüler fahren dann jedoch auf der Straße mitten im Verkehr!</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Gegenstand des Vorhabens Westringquartier in Wesseling ist das Vorhabengrundstück, mit der darauf vorgesehen privaten Erschließungsstraße und Hochbauten für Wohnnutzungen.</p> <p>Eine Veränderung des Westrings – mit Ausnahme des Einmündungsbereiches – ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Vielmehr wird durch das Verkehrsgutachten nachgewiesen, dass der derzeitige Ausbauzustand des Westrings mit einem Einrichtungs-Bahnverkehr und einem einseitig geführten Zwei-Richtungs-Radweges sowie beidseitigen Gehwegen eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.</p>
8.36	B8	<p>zu erwartende Staubbildung wegen dem viel zu engen geplanten Westring (6m für 2 Fahrtrichtungen, mit dem zusätzlich auf die Fahrbahn geleiteten Fahrradverkehr) und dem bereits ausgelasteten Kreisverkehr an der Poststr., wird ein täglicher Stau mit den damit verbundenen Umweltbelastungen höchst wahrscheinlich unumgänglich werden.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die vom Bürger angesprochene Ausbildung eines Zwei-Richtung-Fahrbahn-Verkehrs auf 6 Meter Breite auf dem Westring und einem auf der Fahrbahn geführten Fahrradverkehr ist mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht vorgesehen und damit</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			auch nicht Basis der Untersuchung.
8.37	B8	<p>Auch ist es sehr interessant festzustellen, dass die Immissionen (s. Bebauungsplan Nr.1/114 von September Punkt 6.4.2.) im Planungsgebiet (allgemeiner Wohngebiet) zum Westring nächstgelegenen Fassaden aus dem Straßenverkehr (wohlgemerkt - 1Verkehrsrichtung) max. Beurteilungspegel von tags 58-62 dB(A)) und nachts 50-53 dB(A) berechnet wurden, wobei im Inneren des Plangebietes tags 44-57 dB(A), nachts sogar nur 36-49 dB(A) ausgewiesen wurden. An den Fassadenbereichen mit nachts über 45 dB(A) „sind für Räume mit Schlaf Funktion (Kinderzimmer, Schlafzimmer) Lüfter mit geeignetem Schallschutz notwendig, damit die Fenster geschlossen gehalten werden können, um ungestörtes Schlafen zu ermöglichen“ als Schutzmaßnahme einzubauen.</p> <p>Im Gegensatz hierzu fragen wir uns, wieso die Werte an den Fassaden der bestehenden Bebauung (reines Wohngebiet) nirgends die 62 dB(A) tags (59-61,4) und die 53 dB(A) nachts (50,3-52,7) erreichen, obwohl wir noch die Schallreflexionen von den Hochbauten zusätzlich in Kauf nehmen müssen.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p> <p>Die TA-Lärm enthält wiederum Richtwerte für die Zulassung von Anlagen und ist die Grundlage für die Prüfung der Verträglichkeit konkreter Projekte.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61,4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzu-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>sehen ist (Begründung Seite 27).</p> <p>Hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten zeigen die gutachterlich ermittelten Ergebnisse, dass die Stellplätze am Tag und in der Nacht genutzt werden. Bezüglich der Nachtzeit wird gemäß TA Lärm im Folgenden die lauteste volle Nachtstunde betrachtet. Gemäß Verkehrsgutachten ist im Bereich der westlichen Tiefgaragenzufahrt (TG1) innerhalb von 24 Stunden mit 198 Fahrten zu rechnen, im Bereich der östlichen Tiefgarage (TG2) sind 192 Fahrten über 24 Stunden zu erwarten. Lärmrelevant sind die Fahrwege vor der Einfahrt, das offene Garagentor. Der Emissionspegel aus dem Zu- und Abfahrverkehr und der privaten Haupteinfahrtstraße werden hier entsprechend der RLS-90 berechnet. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse zeigen, dass an dem Wohngebäude Westring 50 die nach TA Lärm zulässigen Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Die Immissionsrichtwerte von 35 dB(A) nachts für Reine Wohngebiete werden am Westring 36 bis 48 überschritten, die Werte von 45 dB(A) nachts für Mischgebiete jedoch eingehalten. Tags werden die Immissionswerte von 50 dB(A) für Reine Wohngebiete eingehalten. Diese Lärmbelastung, die mit den beiden Tiefgaragen und der Haupteinfahrtstraße verbunden ist, wird als zumutbar angesehen. Es handelt sich hier um Stellplätze und Garagen, die ausschließlich dem Bedarf des Allgemeinen Wohngebietes dienen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier im Rahmen der Bauleitplanung nicht unmittelbar anzuwenden. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch zur Nachtzeit als gewahrt anzusehen, da die Richtwerte eines Mischgebietes, in dem Wohnen ebenfalls allgemein zulässig ist, hier nicht überschritten werden. Die Aufteilung der Verkehre auf zwei Tiefgaragenzufahrten sowie eine Haupteinfahrtstraße zum Westring trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und damit auch den Verkehrslärm gleichmäßiger zu verteilen.</p> <p>Nach allem kommt die Stadt Wesseling zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und die menschliche Gesundheit bezogen auf die Wohnhäuser auch außerhalb des Plangebietes auf der gegenüber liegenden Seite des Westring beachtet sind und sich die Planung auch unter diesem Gesichtspunkt als abwägungsgerecht darstellt.</p> <p>In der gutachterlichen Untersuchung wurden die vorhandenen Gebäude mit ihren Fassaden- und Dachflächen, sowie die neuen Gebäude im Vorhabengebiet mit ihren Fassaden- und Dachflächen dargestellt und somit entsprechende Schallreflexionen von den unterschiedlichen Schallquellen realistisch angesetzt.</p> <p>Die Darstellung, dass ausschließlich die Schallreflexion der neuen Gebäude auf den Baufeldern 1, 2, 3, 6 und 8 zu einer Belastung für die bestehenden Gebäude am Westring 36 bis 52 entsteht, ist nicht richtig.</p> <p>Die Untersuchung der Auswirkung des Lärms aus Schienenverkehr auf angrenzende bestehende Gebäude ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Jedoch kann auf Grund der Fragestellung dieses Bürgers die gutachterliche Aussage getätigt werden, dass durch die neue Bebauung – insbesondere der Baufelder 8 bis 12 – entlang des</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Schwarzen Weges auch eine schallschutztechnische Verbesserung für die Fassaden der Gebäude Westring 40 bis 52 aus der Lärmquelle Schienenverkehr entstehen wird.</p> <p>Eine entsprechende Unterlage, die nicht Teil der gutachterlichen Untersuchung der Bauleitplanung ist, wird als Information zu dieser Abwägung für die benachbarten Eigentümer beigelegt.</p> <p>Siehe Anlage 21.1 und 21.2: ADU</p>
8.38	B8	Wer würde sich für uns verpflichten die Vorkehrungen für die Räume mit Schlaffunktion (bei uns persönlich 2 an der Fassade Westring-EG + OG) zu finanzieren	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Verpflichtung zum Einbau von Vorkehrungen für Räume mit Schlaffunktion bei den betroffenen Bürgern besteht nicht. Sie betrifft lediglich das Plangebiet und die Stadt hält es für zumutbar, dass der Vorhabenträger diese Maßnahmen im Plangebiet auf seine Kosten übernimmt.</p>
8.39	B8	Warum kann die Planung nicht dahingehend geändert werden, dass alle TGA'n so im Inneren des Plangebietes liegen, dass die Nachbarn diesbezüglich keine zusätzliche Lärmbelastung haben und die verkehrstechnische Anbindung des Plangebietes nicht über den Westring 36 - 50 vorgenommen wird	<p>Der Hinweis wurde beachtet.</p> <p>Die Planung der städtebaulichen Lösung und der damit einhergehenden gutachterlichen Bearbeitung, sowohl der verkehrlichen Situation zur Erschließung des Geländes und zur Abwicklung der Verkehre als auch die anschließende schalltechnische Untersuchung, haben den innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans dargestellten Lösungsansatz als die bestmögliche Lösung ermittelt.</p> <p>Durch die Verteilung der Zufahrtsituation zu den Stellplätzen auf zwei Tiefgaragenzufahrten unmittelbar vom Westring aus und einer Erschließungsstraße für die weiteren oberirdischen Stellplätze und weiteren Tiefgaragenstellplätzen im Gelände, wird der einfließende Verkehr aus dem Vorhabengebiet auf dem Westring auf drei Stellen verteilt. Hierdurch kann ein ausreichender Verkehrsfluss auf dem Westring erzeugt werden.</p> <p>Zusätzliche Brems- und Anfahrvorgänge auf Grund von Einmündungen werden somit deutlich reduziert. Neben dieser verkehrstechnischen Beurteilung spricht für diese Verteilung auf drei Einmündungsbereiche auch die schallschutztechnische Beurteilung. Diese Verteilung wird die Schallbelastungen gleichmäßig verteilen und es kommt nicht zu entsprechenden Schallspitzen unmittelbar gegenüber dem Einfahrtsbereich zum Gelände.</p> <p>Somit stellt die dargestellte Lösung, die gutachterlich ermittelt wurde, eine abwägungsgerechte Lösung für den Verkehrsfluss und die Schallimmissionen dar.</p>
8.40	B8	Diese Verkehrsplanung, samt geplanter Neubebauung, sehen wir als einen Versuch einer bewussten bürgerschädigenden Planung gegenüber der bereits vorhandenen Anwohner von Seite der Stadt Wesseling an,	<p>Dem Bedenken wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		die uns jetzige Anwohner - des lt. städtischen Flächennutzungsplan ans reinen Wohngebietes - versucht, für dumm zu verkaufen bzw. versucht uns sogar die Umweltgrenzwerte von Mischgebieten aufzudrücken.	zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde. Es wird auf die weitere Ausführung in Punkt 8.21 verwiesen. Der Begriff der Umweltgrenzwerte erschließt sich in diesem Kontext nicht. Die Gebäude ab der Hausnummer 48 in Richtung Schwarzer Weg befinden sich baurechtlich lt. B-Plan im WR-Gebiet. Hausnummer 50 + 52 sind nach § 34 einzuordnen. Die zukünftige Neubebauung am Westring wird lt. B-Plan als WA-Gebiet ausgewiesen. Die derzeitige Klassifikation des Baugrundstückes ist die eines MI und WA. Es ist anzumerken, dass bei einer Ausweisung als Mischgebiet hier auch eine Tankstelle und Gewerbebetriebe derzeit möglich sind. Diese Optionen entfallen bei der angestrebten Umwandlung in ein WA-Gebiet.
8.41	B8	Stellen Sie nachhaltige, belastbare und räumlich umfängliche Berechnungen auf und halten Sie sich an die Grenzwerte der Verordnungen und Gesetze, die eine entsprechende Schutzbedürftigkeit der Bewohner versuchen zu gewährleisten. Bei einem Ausbau des Westringes sollten Sie der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV, hier § 1, Absatz 2, Satz 1 folgen.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Eine wesentliche Änderung des Westrings ist nicht Bestandteil des Verfahrens. Somit greift die 16.BImSchV § 1 Abs. 2 nicht. Sollte die Stadt den Westring, was zurzeit nicht absehbar, wesentlich ändern, findet im Falle von Grenzwertüberschreitungen das Lärmschutzprogramm der 16. BImSchV Anwendung.
8.42	B8	Stufen Sie die massiven Überschreitungen nicht als "zumutbar" ein. Diese Ungleichbehandlung der jetzigen Anwohner des Westrings gegenüber den neuen Bewohnern, empfinden wir als diskriminierend.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Zur Problematik der Zumutbarkeit verweisen wir auf unsere Ausführungen unter Pkt. 8.28. Da der Begriff „Zumutbarkeit“ im Kontext Schallschutz steht, kann hier kein Zusammenhang zwischen Ungleichbehandlung und Diskriminierung von Anwohner und zukünftigen Anwohnern hergestellt werden.
8.43	B8	Weiterhin beachten Sie bitte, dass Sie erfreulicher Weise den Erhalt der Robinie (Scheinakazie) in der öffentlichen Sitzung vom 08.12.15 selber beschlossen haben!!! Wie kann dann von dem Leiter der Straßenplanung der Stadt Wesseling am 08.01.2016 behauptet werden, wenn der Baum für den Ausbau des Bürgersteiges im Wege steht, müsse er eben dran glauben	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Robinie auf der südöstlichen Seite des Westrings gegenüber des Gebäudes Westring 44 ist in den Vermesser-Unterlagen aufgenommen worden und vom Vorhabenträger innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1/114 Westringquartier aufgenommen worden. Die entsprechenden Darstellungen in der Offenlage und in den vorausgegangenen Präsentationen beim Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt sehen einen Erhalt dieser Robinie vor. Eine gegenteilige Aussage des Leiters des Bereiches Verkehrsflächen der Stadt Wesseling vom 08.01.2016 kann nicht bestätigt werden.

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Der derzeit existierende Bürgersteig auf der südöstlichen Seite weist keine ausreichende Breite auf – kann jedoch verbreitert werden, ohne dass der Stamm der Robinie davon betroffen wird.</p> <p>Ein ausreichendes Flächenangebot in diesem Bereich besteht.</p> <p>Im Vorhaben- und Erschließungsplan wurde im Bereich der Robinie bewusst auf Stellplätze und sonstigen Versiegelungen verzichtet.</p> <p>Siehe Anlage 16: Position Robinie</p>
8.44	B8	Ebenfalls ist die Straßenänderung auf zwei Fahrtrichtungen (Erläutert vom Leiter Straßenplanung der Stadt Wesseling am 08.01.2016) und deren krasse Auswirkungen mit den Planern der Reitergruppe offensichtlich nicht abgestimmt.	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Veränderung des Straßenraumquerschnitts und der Richtungsbeziehung auf dem Westring ist nicht absehbar. Eine entsprechende Darstellung ist auch nicht in den Planunterlagen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan enthalten.</p>
8.45	B8	Nochmal zur Erinnerung: die Lärmpegelwerte sind lt. Gutachten bereits im jetzigen IST-Zustand (Einbahnstraße) weit (ca.150%) überschritten. Mit dem Plan-Zustand (nur 1 Richtungsfahrbahn) um ca. 225 % überschritten. Mit einer Straßenänderung auf 2 Richtungen werden gemäß dem ausgelegten Bericht die Belastungen noch einmal verdoppelt.	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Westring als öffentliche Straße besteht als Einbahnstraße ohne wesentliche Veränderung weiterhin, somit greift die 16.BimSchV nicht. Somit gibt es auch keine Grenzwertüberschreitungen, die auf Seiten der bestehenden Bebauung aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen.</p> <p>Sollte die Stadt den Westring, was zurzeit nicht absehbar, wesentlich ändern, findet im Falle von Grenzwertüberschreitungen das Lärmschutzprogramm der 16. BImSchV Anwendung.</p>
8.46	B8	<p>Vorschläge</p> <p>Das Geld sollte man statt in den Straßenumbau auf 2 Richtungen inso weit in die u. E. einzige Lösung der Verkehrsproblematik (Lautstärke, Abgase, Feinstaub, Stau) stecken, indem primär mit einen Gesamtverkehrswegeplan einen anderen Zugang von einer anderen Seite der Bebauung hergestellt, (wo ein Wille, auch ein Weg!), damit die Masse an Verkehr nicht vor dem Westring 36 - 50 und ev. auch nicht durch die bereits überlastete Innenstadt (Kreisel an der Ecke Poststraße) fahren muss. Lösungsansätze ohne eine Bewertung abgeben zu wollen oder eine technische Machbarkeit, bzw. monetäre Auswirkung überprüft zu haben, sehen wir z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Überwindung der Böschung Ri.S-O durch eine 360° z. B. schneckenförmige Straßenführung zum Birkenweg <i>oder</i> 	<p>Den Vorschlägen wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Höhenunterschied zwischen dem Grundstück Westringquartier und dem Birkenweg an der südöstlichen Ecke beträgt über 9 Meter – somit müsste eine für den Straßenver-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<ul style="list-style-type: none"> • die Straße in der Böschung an Fa. St. Gobain und mit einer kleinen Schutzwand hinter dem Haus 33 vorbei, an die Grünanlage in der Birkenstr. anbinden <i>oder</i> • sogar als Unterführung oder Überführung unter bzw. über den Bahngleisen und eine Direktverbindungsstraße zu der Landstraße und somit zu der BAB (dies würden die HGK sicherlich hauptsächlich für ihr Schwerlastverkehr auch begrüßen und eventuell zu Teil mitfinanzieren) <i>oder vielleicht am Einfachsten, doch nicht so effektiv wie die Überführung</i> 	<p>kehr geeignete Rampe mit einer Neigung von bis zu 8 % eine Länge von ca. 108 Meter haben. Eine schneckenförmige Ausbildung der Straße bedarf der Berücksichtigung eines Innenradius von größer als 30 Meter – somit würde eine „Schnecke“ mit einer Abwicklungslänge von rund 108 Meter und einem Durchmesser von ca. 80 Meter entstehen, um die Höhenentwicklung zur Birkenstraße zu überwinden.</p> <p>Dabei ist zu berücksichtigen, dass die 8 %-ige Neigung für den motorisierten Straßenverkehr zu bewältigen ist, jedoch eine solche Neigung nicht für Fußgänger mit Gehhilfe oder für Rollstuhlfahrer geeignet ist. Hier ist eine maximale Steigung von 6 % zulässig. Dies würde bei einer Berücksichtigung eines entsprechend geeigneten Gehweges (parallel zu dieser schneckenförmigen Straßenführung) eine Reduzierung der Neigung von 8 % auf 6 % bedeuten. Bei einer Überwindung der Höhendifferenz mit einer 6 %-igen Rampe würde somit einer Rampenlänge von ca. 150 Meter in der Abwicklung entstehen.</p> <p>Dieser Lösungsansatz wird daher nicht weiterverfolgt.</p> <p>Der Höhenunterschied zwischen dem Grundstück Westringquartier und der Birkenstraße ist wie im vorgenannten Punkt über 9 Meter, auch bei einer Veränderung des Anschlusspunktes auf der Birkenstraße bleibt der Höhenunterschied identisch. Die somit sich ergebende Rampe für einen ausschließlichen Straßenverkehr hätte eine Länge von 108 Meter und ließe sich von der südwestlichen Ecke des Grundstückes parallel hinter dem Haus 33 über das benachbarte gewerbliche Grundstück nicht bis zur Birkenstraße hoch entwickeln. Die Gesamtlänge ist zu gering. Daneben ist die privatrechtliche Eigentümersituation des Gewerbegrundstückes zu beachten. Jedenfalls würde durch eine solche Lösung die private Grünfläche als Pufferfunktion zwischen dem gewerblichen Grundstück und dem wohnwirtschaftlichen Grundstück zerschnitten werden.</p> <p>Auch dieser Lösungsansatz wird daher nicht weiterverfolgt.</p> <p>Eine direkte Verbindung zwischen dem Grundstück Westringquartier und der Landstraße L300 Konrad-Adenauer-Straße ist technisch aus folgenden Gründen nicht umsetzbar: Bei einer Unterführung müsste die vorhandene Bebauung auf dem HGK-Grundstück (Straßenbahnwerkstatt, Waschstraße etc.) und die zugehörigen Kellerräumlichkeiten und Fundamente mit einem Tunnel unterquert werden. Dies würde bedeuten, dass die Sohle eines Tunnels in einer Höhenlage von ca. 6 Meter unterhalb des vorhandenen Geländes geführt werden müsste. Um eine entsprechende Tieflage von 6 Meter zu erreichen, ist bei einer 8 %-igen Straßenneigung eine Rampenlänge von ca. 60 Meter notwendig. Diese Rampenlänge müsste auf dem Grundstück des Westringquartiers westlich des Schwarzen Weges angeordnet werden. Durch eine solche Rampenanlage würde die vorgesehene Bebauung auf dem Westringquartier nicht mehr umsetzbar</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<ul style="list-style-type: none"> • die Erstellung einer ca. 30 m kurzen privaten Straße vom Westring zwischen dem Fahrradweg an der Böschung und der westlichen Bebauungsgrenze parallel zur Birkenstraße für die Einfahrt ins Bebauungsgelände hinter den ersten Häusern und Planung der Ausfahrt an die NO Ecke des Plangebietes parallel zum Schwarzen Weg, Richtung Ärztehaus. Gleichzeitig Freigabe der bisher geplanten privaten Sammelstraße der Siedlung in Richtung Westring nur für Fußgänger und Fahrräder, <i>oder</i> • Erstellung eines Grünstreifens am Westring von ca. 10 m Richtung Neubaugebiet, neben dem Fahrradweg Westring mit bis zu 1,5 – 2 m hohen Büschen, die zum Teil den Verkehrslärm absorbieren und erst dahinter Errichten eines Privatweges parallel zum Westring eigens für das „Westringquartier“, <i>wie auch immer</i>. 	<p>sein.</p> <p>Gleichzeitig müsste auf der östlichen Seite der Bahntrasse eine ebenso lange Rampeanlage den Verkehr zur Landstraße hoch führen. Auch hier sind entsprechende Platzverhältnisse nach den Gleisstrassen bis zur Landstraße nicht vorhanden, so dass eine unterirdische Tunnelführung dort nicht realisiert werden könnte.</p> <p>Eine Überführung der Bahngleise würde bedeuten, dass auf Grund des notwendigen Lichtraumprofils und Schutzprofils nach Bundeseisenbahngesetz eine Höhenlage von ca. 8 Meter über dem Geländeniveau der Gleise erreicht werden müsste. Ebenso müsste eine entsprechende Brückenkonstruktion die Gebäude der HKG (Waschstraße, Reparaturwerkstatt) überspannen. Hier ist ebenso eine entsprechende Höhenentwicklung notwendig.</p> <p>Daraus würde sich bei einer ca. 8 %-igen Neigung einer Rampeanlage eine Länge der Rampeanlage auf dem Grundstück des Westringquartiers und auf der östlichen Seite der Bahntrasse im Bereich der Bundesstraße von ca. 70 Meter ergeben. Eine solche Länge der Rampeanlage ist technisch nicht zu realisieren. Ebenso wird eine Brückenkonstruktion über die Bahntrasse und über das Grundstück der HGK aus städtebaulichen Gründen – insbesondere der optischen Wirkung im Innenstadtbereich – nicht befürwortet.</p> <p>Die vorgeschlagene direkte Anbindung des Westringquartiers im Einmündungsbereich des Fahrradweges und des Fußweges von der Birkenstraße hinunter auf den Westring würde bedeuten, dass die Bebauung parallel zur grünen Hangkante entfallen müsste, um einen Ringverkehr auf dem Grundstück des Westringquartiers zu ermöglichen. Die vorgeschlagene Ausfahrt an der nordwestlichen Ecke würde direkt neben dem Schwarzen Weg zu einer Konzentration von Ein- und Ausfahrten führen, die verkehrstechnisch nicht abzuwickeln sind. Ebenso würde durch eine solche Ausfahrt die Bebauung auf den vorgesehenen Baufeldern 8 und 9 nicht zu realisieren sein und damit eine wichtige Schallschutzfunktion für das Gelände und die benachbarten Gebäude entfallen. Ebenso würde durch eine solche (ringförmig durch das Gelände führende) Erschließungsstraße Durchgangsverkehr in das Gelände hineingezogen und damit die Verkehrsbelastung insgesamt auch für den weiteren Westring erhöht werden. Somit sprechen sowohl städtebauliche als auch verkehrliche Gründe und Gründe des Schallschutzes gegen diesen Lösungsansatz.</p> <p>Auch dieser Lösungsansatz würde eine Möglichkeit für Durchgangsverkehr innerhalb des Westringquartier – in diesem Fall parallel zum vorhanden Westring – erzeugen. Neben den verkehrlichen Problemen einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung würden die Bebauungen in den Baufeldern 1, 2, 3, 5, 8 und 9 hierdurch entfallen. Somit würde die angestrebte innerstädtische Verdichtung durch das Westringquartier einen deutlichen elementaren Baustein verlieren und keine deutliche Zufahrtsituation zum Westringquartier möglich sein. Ebenso würde durch zwei parallel geführte Straßen die</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Schallbelastung insgesamt auch für die Bewohner der Häuser Westring 36 bis 52 zunehmen und nicht bei einem Einrichtungsverkehr minimiert werden – wie dieser bereits aktuell besteht.</p> <p>Somit stellt diese Lösung keine bessere Alternative zu der vorgestellten Erschließung des Westringquartiers mit einer Stichstraße dar.</p>
8.47	B8	<p>Es wird für notwendig erachtet, dass eine schriftliche Garantie vor Baubeginn von den Bauverantwortlichen abgegeben wird, dass - vor allem bei Starkregen - das auf das Neubaugelände fließende Wasser komplett über Gefälle von den eigenen Entsorgungsleitungen aufgefangen und abgeführt wird und nicht in die vorhandene Kanalisation vom Westring, die in Extremsituationen, wie schon in der Vergangenheit vorgekommen, auch kein Wasser mehr aufnehmen kann, und somit auf das gegenüberliegende Gelände rüber fließt und Schaden verursacht.</p> <p>Die am Westring vorhandene Kanalisation hat bereits jetzt bei Starkregen etwas Probleme die anfallenden Wassermassen sicher und zügig abzuleiten. Vor 2 Jahren sind bereits einige Garagen leicht vollgelaufen. Da unsere Grundstücke alle nach hinten stark abfallen, besteht bei unzureichend dimensionierten Entsorgungsleitungen die Gefahr, dass nicht abgeführtes Wasser sogar in die unter dem Straßenniveau liegenden Gärten und somit durch die Kellertüren läuft. Hierbei ist mit größeren Schäden zu rechnen.</p> <p>Daher unsere Bitte an Sie, dass sogar die 1m Verbreiterung des Westrings bzw. der neue Bürgersteig, durch ein Gefälle in Richtung Neubaugebiet womöglich ebenfalls über die neue Kanalisation entwässert wird, um gleichzeitig den jetzigen Zustand zu entschärfen und nicht durch die Verbreiterung um circa 10 % zu verschärfen</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurden die Erschließungssituation, die Baugrundsituation, die Entwässerungssituation und die Versickerungsfähigkeit eingehend geprüft.</p> <p>Der Anschluss des Vorhabengebietes an die Straßenentwässerung erfolgt über ein neu zu erstellendes Kanalsystem in Richtung Südosten, und nicht an den Westring.</p> <p>Daneben wurde innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans festgelegt, dass die Entwässerung von Dachflächen und Tiefgaragendecken auf dem eigenen Grundstück durch Versickerungsanlagen erfolgt.</p> <p>Somit entsteht keine Einflussnahme auf die Entwässerungssituation des Westrings, die eine Verschlechterung für die dortigen Anwohner bedeuten würde.</p> <p>Die angestrebte Verbreiterung des Gehweges auf der südöstlichen Seite auf das notwendige Maß von 1,50 m gegenüber der derzeitigen Situation von ca. 0,80 m Breite, führt zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Entwässerungssituation auf dem Westring.</p> <p>Die vorhandenen Einläufe und Sickerungskästen können dafür genutzt werden.</p>
8.48	B8	<p>Der Bericht zur Wärmegewinnung liegt nicht der öffentlichen Auslegung des Entwurfs bei.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein Bericht zur Wärmegewinnung für die Gebäude im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans ist nicht Gegenstand des Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans.</p> <p>Die Untersuchung zur Wärmegewinnung und Beheizung der Gebäude sind Gegenstand des Bauantragsverfahrens.</p>
8.49	B8	<p>Es wird vor Baubeginn eine schriftliche Garantie seitens der Stadt gefordert, dass durch die o.g. Baumaßnahme keine direkten Grundwasserschäden oder indirekt hervorgerufenen Setzschäden (z.B. durch Aushub, Bodenverpressungen, evtl. Bohrungen für Geothermie) an den niedriger</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Von dem Bürger werden mehrere Fragestellungen zu Schadenssituationen und deren Dokumentationen vorgetragen, die jedoch nicht Gegenstand eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach dem BauGB sind.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>liegenden, bereits bestehenden Gebäuden, welche in der Regel zwischen 35-50 Jahre alt sind, entstehen. Für entstandene Schäden, resultierend aus der Baumaßnahme, muss festgelegt werden, dass der Bauherr diese auch nach Abschluss der aktiven Baumaßnahmen auf seine Kosten beseitigen lässt.</p> <p>Somit fordern wir die Verwaltung hiermit auf unsere Fragen bezüglich Allgemein Schadenshaftung verbindlich und schriftlich zu beantworten:</p> <ol style="list-style-type: none"> Wie soll der IST-Zustand der bestehenden Objekte und Straßen, zum Nachweis Abwehr von Schäden dokumentiert werden? Wer soll dokumentieren? Was soll dokumentiert werden? Wer übernimmt eventuell entstehende Kosten für die Dokumentation? Wann soll ein Schaden dokumentiert werden? Wer kommt im Ernstfall für die Schäden auf? Wie werden Folgeschäden nach Abschluss der Neubaumaßnahme und über welchen Zeitraum behandelt? Wer ist für die Regulierung eventueller Schäden und Folgeschäden zuständig? Wer übernimmt entstehende Kosten für die eventuellen Schäden die aus der Baumaßnahme Westringquartier resultieren? 	<p>Solche Fragestellungen betreffen ggf. eine privatrechtliche Situation zwischen Verursacher und dem Geschädigten und sind ggf. dort zu regeln. Es bestehen auch im Übrigen – aus Sicht der Stadt – keine Anhaltspunkte, dass es zwangsläufig zu Schäden am Eigentum Dritter kommen müsste.</p>
9.0	B9	<p><i>Schreiben vom 10.02.2016 zum Bebauungsplan 1/114</i></p>	<p>Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.</p>
9.1	B9	<p><u>1. Grundsätzliches</u></p> <p>Aufgrund der deutlich überzogenen Bauhöhen der geplanten Gebäude am Westring und dem geringen Abstand der neuen Gebäude zur Straße werden hier ein Tunneleffekt und keine urbane Weite erzeugt. Gleichzeitig entsteht aufgrund einer einzigen Zufahrt zu der Anlage der Eindruck, dass hier eine in sich abgeschlossene Siedlung in der Stadt Wesseling entstehen soll, welche sich je nach Entwicklung, in Zukunft zu einem Ghetto oder einen Krisenschwerpunkt mit eigener "Polizeiwache" entwickeln könnte. Die Angabe "Die mittig und bewusst weiter entfernt vom bestehenden Grünbereich liegende Hauptzufahrtsstraße in das geplante Baugebiet zweigt vom "Westring" ab und wird baulich durch zwei 5-geschossige Gebäude flankiert." unterstützt meinen Eindruck einer bewussten Abgrenzung des Baugebietes aus dem städtischen Umfeld und widerspricht massiv der Aussage "städtebaulich in Einklang mit der Umgebung stehendes Wohngebiet"</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Abstand der neuen Gebäude innerhalb des Vorhabengebietes auf den Baufeldern 1, 2, 3, 6 und 8 gegenüber der geplanten neuen Gehweg-Hinterkante am südöstlichen Rand des Westrings, ist in allen Fällen größer als der Abstand der Gebäudefassaden der Häuser Westring 38 bis 52 auf der nordwestlichen Seite des Westrings bis hin zur Gehweg-Hinterkante auf dieser Straßenseite.</p> <p>Die städtebaulichen Zielsetzungen einer Innerstadtentwicklung und einer hohen Durchwegungsmöglichkeit bei Einzelgebäuden ist in der städtebaulichen Lösung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan deutlich ablesbar.</p> <p>Die Wegebeziehung sowohl von südwestlicher Richtung als auch von nordwestlicher Richtung aber auch in dem privaten Grünstreifen in Richtung Südosten ist an mehreren Stellen im Plangebiet möglich. Eine Durchwegung für Fußgänger, Radfahrer und Tiere ist auf Grund der Einzelgebäudestruktur an zahlreichen Stellen möglich.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Das Gebiet öffnet somit sowohl in Richtung Hangkante und Birkenstraße als auch in Richtung Innenstadt zum Bereich Flach-Fengler-Straße.</p> <p>Der hier durchgeführten Darstellung des Bürgers kann somit nicht entsprochen werden.</p>
9.2	B9	<p>Wie kann eine derartige Zusatzbelastung, verursacht durch das Baugebiet "Westringquartier" auf die vorhandenen Straßen gebracht werden, wenn keine Gesamtverkehrsplan vorhanden ist und somit die zusätzlichen Verkehrslasten für die Zufahrts- und Abfahrtsstraßen in der Stadt Wesseling in Ihrer Auswirkung auf Mensch und Umwelt nicht bewertet werden können? Ist dieses Vorgehen rechtlich (Landes-, Bundes-, EU-Recht) zulässig?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch die verkehrstechnische Untersuchung über die Erschließung des Gebietes innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1/114 Westringquartier und die angrenzenden Netzstrukturen, wurde eine umfangreiche Untersuchung der Auswirkungen auf den Westring und die angrenzenden Knotenpunkte durchgeführt.</p> <p>Die entsprechenden Untersuchungsergebnisse sind in der gutachterlichen Ausarbeitung des Büros ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr dargestellt und Teil der Offenlage.</p> <p>Grundlage der verkehrstechnischen Untersuchung waren entsprechende Zählungen und verkehrstechnische Prognoseuntersuchungen aus der jüngeren Vergangenheit, die bereits eine Bebauung des Geländes Westringquartier, aber auch des nordöstlich angrenzenden Grundstücks der HGK für eine Wohnnutzung und Mischgebietsnutzung, vorsahen.</p> <p>Da nach derzeitigem Kenntnisstand eine Bebauung der HGK-Fläche in verdichteter Form nicht mehr möglich ist, bestehen auf den Verkehrsachsen und den Knotenpunkten (z. B. Knotenpunkt Poststraße/Westring) ausreichende Leistungsreserven zur Abwicklung der Verkehre aus dem Vorhabengebiet.</p> <p>Auf Grund der Einbindung in die Innenstadt durch das Rad- und Fußwegenetz wird ein geringerer Anteil für die üblichen Wegebeziehungen von den Bürgern per Kfz abgewickelt.</p> <p>Die entsprechenden Untersuchungen sind somit umfangreich und entsprechen den Vorgaben für das Bauplanungsrecht.</p>
9.3	B9	<p>Warum hat die Verwaltung bisher noch keinen Gesamtverkehrswegeplan erstellt?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung für das Vorhaben ist im vorgenannten Punkt näher beschrieben.</p> <p>Die Notwendigkeit der Erstellung eines Gesamtverkehrswegeplans im Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben ist nicht gegeben, da die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Netzes und der angrenzenden Knotenpunkte nachgewiesen ist.</p>
9.4	B9	<p>Dauert die Erstellung eines Gesamtverkehrswegeplans jetzt noch einmal mehr als 14 Jahre oder mehr?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Die notwendigen Bearbeitungsschritte für ein Gesamtverkehrswegeplan bedürfen entsprechender politischer Entscheidungen, die bisher nicht getroffen wurden.</p> <p>Somit ist eine Aussage über die Dauer eines entsprechenden Verfahrens derzeit nicht möglich.</p>
9.5	B9	<p>Warum werden bestehenden Bürgern zusätzliche schädliche Umweltbelastungen zugemutet, obwohl die gesetzlichen Grenzwerte bereits wesentlich, wie in den ausgelegten Unterlagen zu lesen ist, überschritten sind und dies von der Verwaltung der Stadt Wesseling auch noch als "zumutbar" bezeichnet?</p> <p>Wer ist für die Aussagen "zumutbar" verantwortlich?</p> <p>Worauf begründet sich diese Ungleichbehandlung / Diskriminierung der vorhandenen Bürger Wesselings in Bezug auf die "neuen Bürger"?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p> <p>Die TA-Lärm enthält wiederum Richtwerte für die Zulassung von Anlagen und ist die Grundlage für die Prüfung der Verträglichkeit konkreter Projekte.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61, 4</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p> <p>Hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten zeigen die gutachterlich ermittelten Ergebnisse, dass die Stellplätze am Tag und in der Nacht genutzt werden. Bezüglich der Nachtzeit wird gemäß TA Lärm im Folgenden die lauteste volle Nachtstunde betrachtet. Gemäß Verkehrsgutachten ist im Bereich der westlichen Tiefgaragenzufahrt (TG1) innerhalb von 24 Stunden mit 198 Fahrten zu rechnen, im Bereich der östlichen Tiefgarage (TG2) sind 192 Fahrten über 24 Stunden zu erwarten. Lärmrelevant sind die Fahrwege vor der Einfahrt, das offene Garagentor. Der Emissionspegel aus dem Zu- und Abfahrverkehr und der privaten Haupteinfahrtstraße werden hier entsprechend der RLS-90 berechnet. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse zeigen, dass an dem Wohngebäude Westring 50 die nach TA Lärm zulässigen Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Die Immissionsrichtwerte von 35 dB(A) nachts für Reine Wohngebiete werden am Westring 36 bis 48 überschritten, die Werte von 45 dB(A) nachts für Mischgebiete jedoch eingehalten. Tags werden die Immissionswerte von 50 dB(A) für Reine Wohngebiete eingehalten. Diese Lärmbelastung, die mit den beiden Tiefgaragen und der Haupteinfahrtstraße verbunden ist, wird als zumutbar angesehen. Es handelt sich hier um Stellplätze und Garagen, die ausschließlich dem Bedarf des Allgemeinen Wohngebietes dienen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier im Rahmen der Bauleitplanung nicht unmittelbar anzuwenden. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch zur Nachtzeit als gewahrt anzusehen, da die Richtwerte eines Mischgebietes, in dem Wohnen ebenfalls allgemein zulässig ist, hier nicht überschritten werden. Die Aufteilung der Verkehre auf zwei Tiefgaragenzufahrten sowie eine Haupteinfahrtstraße zum Westring trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und damit auch den Verkehrslärm gleichmäßiger zu verteilen.</p> <p>Nach allem kommt die Stadt Wesseling zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und die menschliche Gesundheit bezogen auf die Wohnhäuser auch außerhalb des Plangebietes auf der gegenüber liegenden Seite des Westring beachtet sind und sich die Planung auch unter diesem Gesichtspunkt als abwägungsgerecht darstellt.</p>
9.6	B9	<p>Wie sollen spätere Änderungen in der Verkehrsführung aufgrund eines endlich erstellten Gesamtverkehrsplanes ohne hohe Kosten und Beeinträchtigungen für die Stadt Wesseling und für die Bürger realisiert werden? Eine umwelt- und menschenverträgliche Verkehrsplanung muss vor der Bebauung konzipiert und in die Bebauung mit integriert werden.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die bisherige Dimensionierung des Straßenraumquerschnitts Westring und des angrenzenden Knotens ist auf Basis verkehrstechnischer Untersuchungen in der Vergangenheit durchgeführt worden.</p> <p>Die nunmehr durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1/114 zeigen auf, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrs-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>netzes auch weiterhin besteht.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung des Büros ISV basiert auf Einschätzungen von Erfahrungs- und Vergleichs-Werten vergleichbarer Einrichtungen und Bauvorhaben. Hierzu liegen Untersuchungen vor, die für unterschiedliche Einrichtungen angeben, wie viele Fahrten pro Einwohner oder wie viele Fahrten pro Kunde pro qm Verkaufsfläche erwartet werden und wie sich die Verkehrsbelastung durch diese Einrichtungen über den Tag verteilen. Als Beispiele für die vorhandenen Untersuchungen und Empfehlungen benennt der Gutachter:</p> <ul style="list-style-type: none"> – D. Bosserhoff, Integration von Verkehrsplanungen und räumlicher Planung Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung aus Vorhaben der Bauleitplanung, Schriftenreihe der hessischen Straßenverkehrsverwaltung, Heft 42 – Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Ausgabe 2006 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Empfehlung für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen <p>Bei der Erstellung der verkehrstechnischen Untersuchung für das Westring-Gelände wurden seitens des Gutachters Werte angesetzt, die im Wesentlichen auf dem Programmpaket VER_BAU (Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Bauvorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen ABC von D. Bosserhoff) erstellt wurden. Mit diesem Programm wurden die Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen/ Empfehlungen zusammengefasst, und es enthält eine Vielzahl von Angaben zu Minimal- und Maximal-Parametern der Verkehrserzeugung und der Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag.</p> <p>Daneben stand dem Gutachter die Kontenpunkt-Untersuchung „Flach-Fengler-Str. / Westring“ vom Oktober 2002 des Büros Prof. Hartmut H. Topp und Partner, Ingenieure für Verkehrsplanung Darmstadt und Düsseldorf, zur Verfügung. Bei dieser Untersuchung wurde als Basis für die Realisierung des Kreisverkehrs an diesem Knotenpunkt eine Bebauung des Grundstücks Westringquartier und die Bebauung des von der HGK genutzten Grundstücks bis zur Bahntrasse vorgenommen. Die dort angesetzten Verkehrsmengen sind in der Summe größer, als die jetzt angesetzten Verkehre für eine ausschließliche Bebauung des Geländes am Westring. Da zwischenzeitlich von einer Bebauung des Geländes der HGK für Wohnzwecke oder Mischgebiets-Nutzung Abstand genommen wurde, kann für die weitergehenden Verkehrsknoten (auf Grund dieser Untersuchung) zum heutigen Tage die Aussage getätigt werden, dass die Leistungsfähigkeit auf jeden Fall ausreichend ist.</p> <p>Die Erstellung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes bedarf entsprechender politischer Entscheidungen und im Vorfeld dazu, der Berücksichtigung entsprechender Planungsmittel für den städtischen Haushalt. Derzeit ist vorgesehen, für den Haushalt 2017 entsprechende Mittel vorzuschlagen. Selbstverständlich werden bei der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes bisherige Verkehrsplanungen, Konzepte und auch Verkehrsuntersuchungen analysiert und im Gesamtkonzept berücksichtigt.</p> <p>Somit kann festgestellt werden, dass die gutachterliche Bearbeitung zum Verkehrskon-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>zept und deren Auswirkung in das übergeordnete Straßennetz ausreichend beurteilt wurden, da u. a. auch in der Vergangenheit bereits umfangreichere Verkehrsbelastungen für das Netz untersucht wurden und mit der Bebauung des Westringquartiers eine niedrigere Belastung entsteht.</p> <p>Der Westring ist im derzeitigen Ausbauzustand endausgebaut und abgerechnet.</p>
9.7	B9	Wie kann sonst ein erträglicher Zustand für die Anwohner entstehen, bei der die Immissionsgrenzwerte eingehalten und nicht bis auf ein dreifaches des erlaubten hochgeschraubt werden.	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurden umfangreiche gutachterliche Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden anhand der gesetzlichen Vorgaben eingeordnet und ggf. Maßnahmen festgelegt. Es wird auf die Stellungnahme in Punkt 9.5 hingewiesen.</p> <p>Da seitens des Bürgers nicht benannt wird, von welchen Emissionen er bei der Beschreibung der Erhöhung ausgeht, kann eine detaillierte Abwägung anhand der gutachterlichen Untersuchungen nicht vorgenommen werden.</p>
9.8	B9	Warum kann die Bebauung des jetzigen Plangeländes nicht bis zur Erstellung eines Gesamtverkehrsplanes verschoben werden?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1/114 Westringquartier und der Erstellung eines Gesamtverkehrsplans für die Stadt Wesseling wird nicht gesehen.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens Westringquartier auf das Straßennetz und den entsprechend angrenzenden Knotenpunkten sind gutachterlich untersucht worden. Deshalb ist die Erstellung eines Gesamtverkehrsplans für die Stadt Wesseling unabhängig von diesem Vorhaben.</p>
9.9	B9	Gibt es rechtliche Gründe, die gegen eine Verschiebung sprechen?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Es bestehen keine rechtlichen Zusammenhänge zwischen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan und einem Gesamtverkehrsplan für die Stadt Wesseling.</p> <p>Nach dem Gebot der Konfliktbewältigung ist es Aufgabe der Bauleitplanung, die Konflikte zu lösen, die durch die Planung herbeigerufen werden. Dies ist hier erfolgt.</p>
9.10	B9	<p><u>2. Umwelt in den Plänen</u></p> <p>Ist der Ausbau des Westrings in einen Zweirichtungsverkehr und einen Gehweg unter Wegfall des derzeit vorhandenen Zweirichtungsfahrradweges an der süd-östlichen Kante des Westrings bereits geplant?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Ausbau des Westrings in einen Zwei-Richtungs-Verkehr und einen Gehweg unter Wegfall des derzeitigen Zwei-Richtungs-Fahrradweges ist nicht geplant.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
9.11	B9	Sofern der Ausbau des Westrings bereits geplant ist ergeben sich zusätzlich Fragen an die Verwaltung: Für welches Rechnungsjahr ist der Ausbau haushaltstechnisch geplant?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Da ein entsprechender Ausbau nicht geplant ist, gibt es auch keinen Ansatz im Haushalt.
9.12	B9	Wo können die Verkehrsberechnungen für einen Zweirichtungsverkehr auf dem Westring eingesehen werden und wurden die Verkehrszahlen erneut in der Karnevals- oder Ferienzeit ermittelt	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Da eine Planung für einen Zwei-Richtungs-Verkehr für den Westring nicht besteht, können auch keine Berechnungen eingesehen werden.
9.13	B9	Wo können die Emissions- und Immissionsberechnungen für die Erweiterung der Straße Westring um eine Fahrspur eingesehen werden?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Da Planungen für eine Veränderung der Straße Westring in einen Zwei-Richtungs-Verkehr nicht bestehen, kann eine entsprechende Einsichtnahme in die Emissions- und Immissionsberechnung nicht erfolgen.
9.14	B9	Welche Schutzmaßnahmen hinsichtlich der zusätzlichen Umweltbelastungen für die Anwohner beidseits des Westrings sind erforderlich und wer zahlt für die Schutzmaßnahmen (Investitionskosten, Betriebskosten, Montagekosten)?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Da eine entsprechende Planung für einen Zwei-Richtungs-Verkehr auf dem Westring nicht besteht, ist die Fragestellung zu Schutzmaßnahmen nicht relevant. Sollte die Stadt den Westring, was zurzeit nicht absehbar, wesentlich ändern, findet im Falle von Grenzwertüberschreitungen das Lärmschutzprogramm der 16. BImSchV Anwendung.
9.15	B9	Reichen die Schallschutzmaßnahmen für die Gebäude im Plangebiet bei einem Zweirichtungsverkehr in der Straße Westring aus oder sind hier bereits vor Baubeginn höhere Schutzmaßnahmen erforderlich?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Da Planungen für einen Zwei-Richtungs-Verkehr auf der Straße Westring nicht bestehen, ergeben sich keine Fragestellungen bezüglich weiterer Schallschutzmaßnahmen für die Gebäude im Vorhabengebiet.
9.16	B9	Wie soll der wegfallende Zweirichtungsfahrradweg, der bisher von einem umweltfreundlichen Handeln der Stadt zeugte, ersetzt werden oder soll er ersatzlos gestrichen werden?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Der derzeit bestehende Zwei-Richtungs-Fahrradweg auf der südöstlichen Seite des Westrings mit Fortführung in Richtung Kreisverkehr Poststraße/Flach-Fengler-Straße und Fortführung in Richtung Stadtbahnhaltestelle Linie 16 wird durch diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht wegfallen.
9.17	B9	Soll der Baum (Robinie) gegenüber Westring 44 gefällt werden (Entgegen des eigenen Beschlusses des ASU - Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz, 9. Sitzung)?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Der Baum auf der südöstlichen Seite des Westrings gegenüber Haus Nr. 44 ist inner-

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>halb der Planunterlagen als Bestand vorgesehen und soll erhalten bleiben.</p> <p>Siehe Anlage 16: Position Robinie</p>
9.18	B9	Ist der Baum gegenüber Westring 44 in beiden Plänen als Bestand zu führen?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Baum gegenüber der Haus-Nr. 44 auf dem Westring ist innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Bestand eingetragen. Diese Planunterlage wird Teil des Durchführungsvertrages mit dem Vorhabenträger. Somit ist die Eintragung richtig vorgenommen worden.</p>
9.19	B9	Sofern in dem Plan II der Baum "vergessen" wurde, bis wann wird der Baum nachgetragen und der modifizierte Plan veröffentlicht?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Baum gegenüber der Haus-Nr. 44 auf dem Westring ist innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Bestand eingetragen und somit Teil des Vorhabens.</p> <p>Wenn seitens des Bürgers mit „Plan II“ der vorhabenbezogene Bebauungsplan gemeint ist, gilt folgender Hinweis: Innerhalb des Bebauungsplans sind nicht einzelne Bäume innerhalb des Vorhabengebietes festgesetzt worden.</p>
9.20	B9	Welche formal und materiell rechtlichen Auswirkungen ergeben sich auf das durchgeführte Auslegungsverfahren bei einem "vergessen" und/ oder "vergessen und nachtragen"?	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es entstehen keine formalen oder rechtlichen Auswirkungen – insbesondere Nachteile – da der Baum gegenüber Haus-Nr. 44 auf dem Westring innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan und auch in der vertraglichen Vereinbarung des Durchführungsvertrages mit dem Vorhabenträger enthalten ist.</p>
9.21	B9	<p><u>3. Räumlicher Geltungsbereich der Pläne</u></p> <p>Welche der o.a. Pläne sollten dem Geltungsbereich gemäß den Angaben im Amtsblatt vom 23.12.2015 entsprechen?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Amtsblatt werden die Geltungsbereiche der Bekanntmachungen (FNP/BP) veröffentlicht. Diese entsprechen grundsätzlich dem Geltungsbereich der 56. FNP-Änderung, dem VEP und dem Bebauungsplan,</p> <p>Der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan beschreibt die zukünftige Bebauung auf dem Vorhabengrundstück und dient der vertraglichen Vereinbarung mit dem Vorhabenträger, so dass die dargestellte Bebauung, Erschließungssituation und z. B. Baumpflanzungen in der dargestellten Form realisiert werden.</p> <p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst nicht nur das Vorhabengrundstück, sondern auch angrenzende Bereiche, wie z. B. den Westring, die grüne Hangkante zur Birkenstraße und die angrenzende private Grünfläche in Richtung Südosten.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Zielsetzung dieser Festlegungen ist es, die Bestandssituationen dort durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu sichern bzw. zu ergänzen (siehe z. B. notwendige Ergänzungspflanzungen auf den Grünstreifen in Richtung Südosten).</p> <p>Somit weichen die Darstellungen der Planunterlagen voneinander – bezüglich des Umfangs – ab, ergänzen sich jedoch inhaltlich.</p>
9.22	B9	Warum sind in den ausgelegten und veröffentlichten Plänen unterschiedliche räumliche Geltungsbereiche, die nicht dem Geltungsbereich aus dem Amtsblatt entsprechen, angegeben und mit welchem Zweck?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb der Bauleitplanung für das Vorhaben Westringquartier in Wesseling wird grundsätzlich zwischen den beiden Plänen Vorhaben- und Erschließungsplan sowie vorhabenbezogener Bebauungsplan unterschieden.</p> <p>Der Vorhaben- und Erschließungsplan regelt die zukünftige Bebauung von Privatstraßen, Erschließungsflächen und Hochbauten auf dem Vorhabengrundstück. Aus diesem Grunde sind sämtliche Darstellungen hier grundstücksbezogen erfolgt.</p> <p>Da dieses Vorhaben, das durch den Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt wird, in eine gesamtstädtebauliche Situation eingebettet wird, wird im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eine Festlegung zu angrenzenden Bereichen durchgeführt, die über das Vorhaben selber hinaus gehen.</p> <p>Diese angrenzenden Flächen, wie z. B. grüne Hangkante im Südwesten und private Grünflächen im Südosten werden durch diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gesichert und ggf. durch Aufforstungen etc. ergänzt.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist auch die Straßenfläche Westring in dem Teilabschnitt von Hausnummer 36 bis 52 Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, um hier die vorhandene Ausbausituation zu sichern.</p> <p>Aus diesem Grunde sind die beiden Planunterlagen nicht identisch.</p>
9.23	B9	Welche formellen und materiellen Auswirkungen ergeben sich den unterschiedlichen Darstellungen?	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es entstehen keine formalen und materiellen Auswirkungen, da die Darstellungen der Planunterlagen richtig und in sich schlüssig sind.</p>
9.24	B9	Ist das Verfahren fortführbar und wenn ja, nach welchen rechtlichen Vorschriften und Regelungen?	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Verfahren richtet sich im weiteren nach den Vorschriften des BauGB.</p>
9.25	B9	<u>4. Datenschutz</u>	

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>Warum wurde von der Verwaltung das Vorhandensein der Datenschutzerklärung nicht bei der Auswertung des entsprechenden Berichtes, jedoch spätestens im Vorfeld der Offenlegung geprüft?</p> <p>Ist das öffentliche Auslegungsverfahren gültig, obwohl ein fehlendes Dokument erst nachträglich beschafft und zur Einsicht zur Verfügung gestellt wurde?</p> <p>Die Beschaffung und Verfügbarkeit der Datenschutzerklärung wurde bisher nicht im Amtsblatt veröffentlicht!</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Bearbeitungen von Stadtplanern, Architekten, Ingenieuren und Sachverständigen im Zusammenhang mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan unterliegen den datenschutzrechtlichen Bestimmungen für solche Verfahren und der Bauordnung NRW.</p> <p>Somit sind diese gesetzlichen Vorgaben von allen Beteiligten einzuhalten.</p> <p>Im Zuge der Offenlage wurde seitens eines Bürgers der Wunsch geäußert, explizit vom Sachverständigen für die verkehrstechnische Untersuchung eine nochmalige Bestätigung über die Einhaltung des Datenschutzes zu erhalten. Diese Bestätigung wurde kurzfristig eingefordert und dem Bürger zur Verfügung gestellt.</p> <p>Eine öffentliche Bekanntmachung einer Datenschutzerklärung im Amtsblatt ist im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens nicht erforderlich; sie ist auch nicht Gegenstand der öffentlichen Auslegung.</p> <p>Diese Vorgehensweise ist üblich und führt nicht zu einer negativen Einflussnahme auf das Verfahren, da die gesetzlichen Vorgaben des Datenschutzes grundsätzlich einzuhalten sind.</p> <p>Die Stadt Wesseling wird auch die weiteren Verfahrensschritte entsprechend der Datenschutzregelungen durchführen.</p>
9.26	B9	<p><u>5. Hydrogeologischer Bericht B-Plan 1/114</u></p> <p>Sollen Rigolen-Systeme für die Versickerung eingesetzt werden?</p> <p>Wo sollen die Rigolen-Systeme für die Versickerung gebaut werden? Bei der Standortplanung ist zu berücksichtigen, dass hinreichend Abstand zu "schutzwürdigen" Flächen wie z. B. Kinderspielflächen, in Sinne einer Gefährdungsminimierung, eingehalten werden sollte.</p> <p>Die die vorhandenen Pläne aktualisiert und erneut ausgelegt, sofern Rigolen-Systeme eingesetzt werden sollen?</p>	<p>Die Fragen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführung der Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen und Tiefgaragendecken innerhalb des Vorhabengebietes ist hinsichtlich der Ausführungsvarianten und Positionierung nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Eine entsprechende technische und gestalterische Untersuchung findet in weiteren Bearbeitungsschritten innerhalb des Bauordnungsrechtes und der Erschließungsplanung statt.</p> <p>Somit ist die entsprechende Fragestellung des Bürgers zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu beantworten.</p>
9.27	B9	<p><u>6. Verschiedenes</u></p> <p>Kann die Verwaltung bei den Planern des Westringquartiers daraufhin wirken das entsprechende Flächen entsprechende Flächen in die Pläne einzuarbeiten damit die Bewohner Sperrmüll sicher bis zur Abholung lagern können. Diese Fläche oder auch Fläche müssen von den schweren LKW des Entsorgungsbetriebes gut erreichbar sein. Ohne derartige Flächen werden neue zusätzliche temporäre, gut sichtba-</p>	<p>Dem Hinweis wurde gefolgt.</p> <p>Die Zugänglichkeit der Mülltonnen-Stellplätze und entsprechender Entsorgungsflächen für Fahrzeuge der Entsorgungsbetriebe wurde bereits im Zuge der Bauleitplanung überprüft.</p> <p>Entsprechende Straßenquerschnitte und Stellflächen wurden fachgerecht geplant.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		re Schandflecke im Stadtgebiet (Innenstadt) bereits mit der vorliegenden Planung geschaffen. Ist das im Interesse der Stadt und des Investors?	Somit wurde für die Thematik der Entsorgung inkl. Sperrmüll-Entsorgung bereits innerhalb der Bauleitplanung eine ausreichende Grundlage gelegt. Eine weitere Detaillierung erfolgt im Rahmen des Bauantragsverfahrens für die einzelnen Gebäude.
9.28	B9	<u>7. Baugrunduntersuchung</u> Liegt ein Bericht zur Bewertung der möglichen Wärmegewinnung vor (Für die Bürger derzeit nicht öffentlich ausgelegt!)? Sofern er vorliegt ergeben sich für mich nachfolgende Fragen: Was sagt dieser Bericht konkret aus? Werden konkrete Maßnahmen vorgeschlagen? Wie wirken sich eventuell bereits vorgeschlagene Maßnahmen auf die Umwelt und mögliche Energieeinsparungen (auch CO2-Reduzierungen) aus?	Der Hinweis hat keine Abwägungsrelevanz. Ein Bericht über die Bewertung der möglichen Wärmegewinnung liegt nicht vor und konnte deshalb nicht ausgelegt werden. Ein entsprechender Bericht ist Basis für die Beurteilung der Einhaltung der Energie-sparverordnung und des EEG Gesetzes im Zuges des Bauordnungsrechtes.
9.29	B9	Welche Risiken können bei einer Grundwasserabsenkung für die vorhandenen Anwohner/ Betrieben und den von diesen genutzten Gebäude entstehen und wie die Risiken von potentiellen Schäden in der Bauphase vermieden werden sollen?	Die Frage wird zur Kenntnis genommen. Innerhalb der Bauleitplanung ergibt sich nicht die Notwendigkeit einer Grundwasserabsenkung für die vorhandenen Anwohner und Betriebe. Über die bauliche Ausführung von Tiefgaragen und Kellerräumlichkeiten wird innerhalb des Bauordnungsrechtes eine entsprechende Untersuchung und Beurteilung erfolgen. Dieses Thema ist nicht abwägungsrelevant.
9.30	B9	Die Verwaltung soll sicherstellen, dass weder die Stadt Wesseling, noch die Anlieger, Kosten aus eventuellen Schäden, hervorgerufen durch Grundwasserabsenkungen oder Wasserhaltungsmaßnahmen, tragen müssen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Innerhalb der Bauleitplanung ergibt sich nicht die Notwendigkeit einer Grundwasserabsenkung für die vorhandenen Anwohner und Betriebe. Über die bauliche Ausführung von Tiefgargen und Kellerräumlichkeiten wird innerhalb des Bauordnungsrechtes eine entsprechende Untersuchung und Beurteilung erfolgen. Dieses Thema ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
9.31	B9	Die Verwaltung soll im Interesse der Anwohner der umgebenden Straßen, im Interesse aller Bürger und der Stadt Wesseling, verbindliche Be-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Beweissicherungsverfahren sind Verfahren im Vorfeld von gerichtlichen Auseinander-

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		weissicherungsverfahren vereinbart, vereinbaren und die Bürger in der Anwendung unterstützen / beraten.	setzungen im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen und nicht Teil der Bauleitplanung zur Schaffung des entsprechenden Bauplanungsrechtes im Zuge eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Eine solche Vereinbarung wäre zwischen den jeweiligen Eigentümern und dem Vorhabenträger zivilrechtlich zu treffen.
9.32	B9	<p><u>8.1 Maximales Verkehrsaufkommen</u></p> <p>Die Verwaltung möge im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des maximalen Verkehrsaufkommens begründen, warum der Fahrradverkehr, ausgehend von geplanten 338 Fahrradstellplätzen (s. Dokument "Begründung zur Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1/114 Westringquartier In Wesseling" Abs. 4.5.3) an den Anschlussknoten nicht betrachte wurde. Da in den Plänen kein Fahrradweg eingezeichnet ist, müsste der Fahrradverkehr an den Anschlussknoten mit allen damit verbunden Risiken und Belastungen für Fahrradfahrer ebenfalls über die Fahrbahn auf dem Westring abgewickelt werden!</p>	<p>Dem Hinweis wurde gefolgt.</p> <p>Auf dem Westring existiert ein einseitiger Zwei-Richtungs-Radweg, der auch weiterhin Bestand behält.</p> <p>Die Fahrradverkehre innerhalb des Vorhabengebietes erhalten mehrere Zufahrtsmöglichkeiten zu diesem Zwei-Richtungs-Radweg. Dies erfolgt über kombinierte Geh- und Radwege und die neue, private Erschließungsstraße in das Vorhabengebiet hinein.</p> <p>Die Einmündungen erfolgen ebenerdig, unmittelbar auf den Zwei-Richtungs-Radweg auf dem Westring.</p> <p>Dieser Zwei-Richtungs-Radweg ist nach den gesetzlichen Vorgaben (RAS-Q) mit einer Breite von 2,50 m optimal ausgebaut und an das übergeordnete Radwegenetz innerhalb der Stadt Wesseling angeschlossen.</p> <p>Zusammenfassend bedeutet dies, dass der Fahrradverkehr weiterhin über den Zwei-Richtungs-Radweg am Westring vollständig abgewickelt werden kann und keine risikobehafteten Verkehrsführungen auf Fahrbahnen gemeinsam mit dem Pkw erfolgen.</p>
9.33	B9	Welche Auswirkungen ergeben sich aktuell für die umliegenden Straßen, welche von den Bewohnern des Plangebietes ebenfalls benutzt werden müssen?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabengebietes auf das vorhandene Straßennetz mit den angrenzenden Knotenpunkten wurden innerhalb der Bauleitplanung durch eine gutachterliche Untersuchung geprüft. Die entsprechenden Auswirkungen wurden dargestellt und bewertet. Diese Darstellung ist in der Ausarbeitung des Gutachters ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr enthalten und hat innerhalb der Offenlage zur Einsichtnahme ausgelegt.</p> <p>Die Zusammenfassung sagt aus, dass die entsprechenden Straßenquerschnitte und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ausreichend sind, um die Verkehre aus dem Vorhabengebiet aufzunehmen.</p>
9.34	B9	Die Verwaltung möge bitte darüber Auskunft geben, wie sich die Verkehrsaufkommen im Sinne einer ganzheitlichen Gesamtverkehrsplanung auswirken werden?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Wie bereits in den vorstehenden Punkten erläutert, sind die verkehrstechnischen Auswirkungen des Vorhabens Westringquartier untersucht und dabei sowohl die Einmün-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>dungssituation auf dem Westring als auch die Leistungsfähigkeit des Westrings untersucht worden.</p> <p>Die angrenzenden Knotenpunkte wurden bereits in der Vergangenheit verkehrstechnisch untersucht und zum damaligen Zeitpunkt in der Simulation mit größeren Verkehrsmengen (als die jetzt durch das Vorhabengebiet entstehenden) rechnerisch belastet.</p> <p>Aus diesem Grund kann von Leistungsfähigkeit des übergeordneten Straßenverkehrsnetzes ausgegangen werden.</p> <p>Die Untersuchungen der Abwicklung des Fahrradverkehrs über den Zwei-Richtungs-Radweg auf dem Westring zeigt auch eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.</p>
9.35	B9	<p><u>8.2 Verkehrsbelastungen durch die Tiefgaragen</u></p> <p>Die Verwaltung möge bitte erklären welche Anzahl von Stellplätzen konkret vorgesehen sind, da in dem Dokument "Begründung ..." bis zu 500 Stellplätzen genannt werden. 60 Stellplätze mehr erzeugen auch mehr schädliche Belastungen!</p> <p>Die Verwaltung möge bitte klären, welche formellen und materiellen Auswirkungen sich aus der unterschiedlichen Anzahl von Stellplätzen, je nach der gültigen Anzahl Stellplätze, auf das Offenlegungsverfahren und die Berichte zum Thema Verkehr ergeben?</p> <p>Die Verwaltung möge bitte Stellung beziehen hinsichtlich der Inkonsistenz der Angaben.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Anzahl der notwendigen Stellplätze ergibt sich u. a. auf Grund der Regelungen des Bauordnungsrechtes im Zuge der Baugenehmigung für die einzelnen Bauvorhaben.</p> <p>Zu den städtebaulichen Zielsetzungen gehören ebenfalls die Themen des ruhenden Verkehrs. Im Zuge der Bauleitplanung wurde überprüft, welche maximale Anzahl von oberirdischen und unterirdischen Stellplätzen verträglich zu realisieren ist. Daraus ergab sich eine maximale Anzahl von 500 Stellplätzen.</p> <p>Diese Anzahl von Stellplätzen liegt jedoch über der baurechtlichen notwendigen Anzahl, die sich nach den Regelungen der Bauordnung NW in Abhängigkeit der Wohnungsanzahl ergibt.</p> <p>Der Gutachter für die verkehrlichen Auswirkungen ermittelt Verkehrsbewegungen anhand der Anzahl der zukünftigen Bewohner innerhalb des Gebietes und nicht in Abhängigkeit der bauordnungsrechtlichen notwendigen Anzahl von Stellplätzen.</p> <p>Somit kann anhand der verkehrstechnischen Untersuchung nachgewiesen werden, dass die Verkehrsbelastungen durch Tiefgaragen und oberirdischen Stellplätzen innerhalb des Vorhabengebietes und auf den angrenzenden Straßen und deren Knotenpunkten abzuwickeln sind.</p> <p>Aus gestalterischen Gründen wurde eine Verteilung der notwendigen Stellplatzflächen für den ruhenden Verkehr, sowohl in Tiefgaragen als auch in oberirdischen Stellplätzen, vorgenommen.</p> <p>Dieser Planungsschritt ist bedeutsam für die Einhaltung der städtebaulichen Ziele im Zuge der Bauleitplanung. Die Nachweisführung über die Anzahl der Stellplätze erfolgt im Zuge der Bauanträge.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
9.36	B9	Die Verwaltung möge bitte die korrekte Anzahl der Stellplätze den Bürgern kommunizieren.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Es wird auf den vorhergehenden Punkt verwiesen.
9.37	B9	8.3 Verkehrliche Auswirkungen Warum wurden die durch eine Missachtung der Verkehrsführung nicht vorschriftsmäßig den Westring benutzende Verkehr nicht dem Westring mengenmäßig zugeordnet? (Das Verkehrsaufkommen wäre nach den angeführten Werten in dem Bericht deutlich höher)	Die Frage wird zur Kenntnis genommen. Die Missachtung von vorgegebenen Verkehrsführungen oder Verkehrszeichen sind nicht Beurteilungskriterium für eine verkehrstechnische Untersuchung der Auswirkungen eines Vorhabens innerhalb einer Bauleitplanung. Für die Sicherstellung der entsprechenden Verkehrsführung und der Verkehrszeichen sind die Dienststellen der Stadt Wesseling sowie der örtlichen Polizei zuständig.
9.38	B9	Was gedenkt die Stadtverwaltung zu unternehmen hier die Einhaltung der Straßenvorgaben sicherzustellen oder soll der für die Berechnungen günstige Zustand beibehalten oder gar legalisiert werden ohne das eine Gesamtverkehrsplanung vorliegt?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Anfrage kann nur im Sinne der vorstehenden Beantwortung erfolgen, dass die Thematik weder im Zusammenhang mit der Bauleitplanung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan noch mit einem Gesamtverkehrsplan liegt, sondern auf individuellen Missachtungen von Verkehrsführungen und Verkehrszeichen beruht und deshalb nicht Berechnungsgegenstand sein kann.
9.39	B9	Welche im Interesse des Gemeinwohls liegende zeitlichen Gründe haben dazu geführt, dass innerhalb der Schulferien, in denen normalerweise nicht gemessen wird, hier auf einmal doch gemessen wurde? Die zu niedrigen Messwerte mit einem "Korrekturfaktor" so angehoben, dass sie etwas besser aussahen, aber die Messwerte vom 14.02.2012 nicht überschritten? Ist die Verwaltung der Stadt Wesseling in die Festlegung des Korrekturfaktors involviert gewesen und wenn ja, hat sie diesem Korrekturfaktor von 1,4 zugestimmt?	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die vorgenommene Vorgehensweise innerhalb des Gutachtens über die verkehrliche Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans auf die angrenzenden Straßen durch das Büro ISV entspricht den üblichen und angemessenen Vorgehensweisen für die Erstellung von Gutachten unter der Beachtung eines notwendigen Ausgleiches von saisonalen oder jahresbedingten Sonderfällen. Innerhalb des Gutachterkreises ist der Ansatz entsprechender Korrekturfaktoren üblich und angesehen. Somit erfolgt nicht der Eingang von zu niedrigen Messwerten innerhalb einer Simulation über die Auswirkungen. Die Vorgehensweise ist begründet und sachgerecht. Siehe Anlage 27.1 und 27.2: ISV
9.40	B9	Während der Ferien wurden 170 Radfahrer gezählt. Liegen der Verwaltung Informationen darüber vor, wie viele Radfahrer während der Schulzeit tagsüber den Zweirichtungsradweg nutzen? Geht die Verwaltung im Rahmen Ihrer gesamtheitlichen Verkehrswege-	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Eine Verkehrszählung über den Radwegverkehr hat in der Vergangenheit auf dem Westring nicht stattgefunden. Der vorhandene Querschnitt eines Zwei-Richtungs-Radweges mit einer Breite von 2,50 m weist eine Leistungskapazität deutlich über 960 Radfahrern auf.

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		planung auch davon aus, das lediglich 170 Fahrradfahrer täglich den Zweirichtungsweg nutzen werden? Hierbei ist zu beachten, das in dem Plangebiet 338 Fahrradstellplätze errichtet werden sollen, oder? Sind die 170 Fahrradfahrer jetzt der Gesamtfahrradverkehr auf dem Westring, bestehend aus dem derzeitigen IST-Verkehrsaufkommen inklusiv dem zukünftigen PLAN-Verkehr?	Somit ist die Leistungsfähigkeit des Zwei-Richtungs-Radweges auf dem Westring ohne Einschränkungen vorhanden. Siehe Anlage 27.1 und 27.2: ISV
9.41	B9	Im Bericht auf Seite 15 führt der Ersteller aus, dass sich aufgrund der geltenden Einbahnstraßenregelung das Verkehrsaufkommen auf dem Westring um 495 Kfz/Tag und damit nicht um die Summe der beiden Verkehre (990 Kfz/Tag) erhöht.	Dem Hinweis wird entsprochen. Dieses Zitat aus dem Gutachten von ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr ist richtig.
9.42	B9	Die berechneten Werte über die Belastbarkeit kann ich aufgrund der fehlenden Belastungen bedingt durch das Nichtberücksichtigen des Verkehrsvolumens aus der Missachtung bestehender Verkehrsführungen kann ich nur hiermit massive anzweifeln und in Frage stellen. Ist sich die Verwaltung bewusst dass der Wert für die Leistungsfähigkeit bei einer Berücksichtigung des falsch abbiegenden Verkehrs mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr so positiv ausfällt?	Dem Hinweis wird nicht entsprochen. Der Darstellung des Bürgers kann aus den fundierten gutachterlichen Beurteilungen nicht gefolgt werden. Die Berücksichtigung von einer Missachtung bestehender Verkehrsführungen ist nicht Aufgabenstellung der verkehrstechnischen Untersuchung innerhalb der Bauleitplanung, sondern liegt im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei.
9.43	B9	Laut den vorliegenden Informationen aus der Verwaltung soll der Westring mit zwei Fahrspuren und einem Fußweg auf der Seite des Plangebietes ausgebaut werden. Der Zweirichtungsradweg soll nach den Ausführungen ersatzlos wegfallen. In den vorliegenden Plänen ist je nach Plan auch nur ein Fußweg eingezeichnet. Hat die Verwaltung bei Ihrer Planung zum Ausbau der Anbindung des Plangebietes über den Westring berücksichtigt, dass sich dann der Verkehr gemäß Bericht und damit die schädliche Umwelteinflüsse erneut erhöhen werden?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Ausbau des Westrings mit zwei Fahrspuren und einem Fußweg ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Eine wesentliche Veränderung des Westrings ist nicht vorgesehen. Sollte die Stadt den Westring, was zurzeit nicht absehbar, wesentlich ändern, findet im Falle von Grenzwertüberschreitungen das Lärmschutzprogramm der 16. BImSchV Anwendung. Siehe Anlage 26: Schnitt - Brendebach
9.44	B9	Ist sich die Verwaltung bewusst, dass durch den Wegfall des Zweirichtungsfahrradweges eine Umwelttechnisch vorteilhafte Fortbewegungsart, hier das Fahrradfahren wieder gefährlicher wird?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Wegfall des Zwei-Richtungs-Fahrradweges auf der südöstlichen Seite des Westrings ist im Zuge dieser Bauleitplanung nicht vorgesehen.
9.45	B9	Kann die Notwendigkeit zu diesem "umwelttechnische Kahlschlag" und "Angriff" auf die Gesundheit der Fahrradfahrer in Wesseling auf dieser Straße zugunsten eines Baugebietes von der Verwaltung verständlich er-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Innerhalb der Bauleitplanung ist der Erhalt einer leistungsfähigen Fahrradbeziehung auch für die Anwohner des neuen Vorhabengebietes in die Innenstadt und die weiter-

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		klärt werden?	gehenden Versorgungseinrichtungen ein wichtiges städtebauliches Ziel. Der Erhalt des Zwei-Richtungs-Fahrradweges auf der südöstlichen Seite des Westrings ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.
9.46	B9	Welche formellen und materiellen Auswirkungen ergeben sich für die Verkehrsberichte und damit für das Offenlegungsverfahren, wenn einzelne angenommene Voraussetzungen (Einbahnstraße, Zweirichtungsweg) in den Plänen jetzt schon nicht mehr vorhanden, bzw. bereits falsch sind?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Fragestellung des Bürgers zu einer abweichenden Verkehrsführung oder Radwegführung stellt sich nicht, da im Rahmen des vorliegenden Verfahrens derartige Maßnahmen nicht beabsichtigt sind.
9.47	B9	<u>8.4 Ergebnisse</u> Wird die Stadt diese hohen Grenzwertüberschreitungen ignorieren oder etwas zum Schutz aller Anwohner in den Straßen Westring und Birkenstraße unternehmen? Wenn ja: o Was will die Stadtverwaltung unternehmen? o Bis wann will die Stadtverwaltung etwas unternehmen? Will die Stadtverwaltung die jetzt schon extrem hohen Belastungen mit einem Zweirichtungsausbau des Westrings noch weiter erhöhen?	Dem Hinweis wird nicht entsprochen. Die verkehrstechnischen Untersuchungen innerhalb der Bauleitplanung zeigen auf, dass die zusätzlichen Verkehre aus dem Vorhabengebiet auf dem Westring und den angrenzenden Knotenpunkten aufnehmbar sind und sich der Westring weiterhin in einer sehr hohen Qualitätsstufe befinden wird. Für die hier gegebene städtebauliche Situation und Planung findet die 16. BImSchV mit den dort geregelten Grenzwerten keine Anwendung. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde. So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
9.48	B9	<p>Wenn ja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus welcher Verkehrszählung sollen IST-Werte genommen werden? • Welche Planwerte werden für das Plangebiet hinzuaddiert? • Werden die Verkehre am Messpunkt 21 im Westring zu 100 % bei weiteren Planungen berücksichtigt? 	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Da eine Veränderung der Verkehrsrichtung der Fahrbahn auf dem Westring von einer Ein-Richtungs-Fahrbahn auf eine Zwei-Richtungs-Fahrbahn nicht vorgesehen ist, hat sich diese Fragestellung erübrigt.</p>
9.49	B9	<p>Wenn ja:</p> <p>Auf welche rechtlichen Grundlagen sollen die bereits heute um deutlich mehr als 3 dB(A) überschrittene Grenzwerte noch weiter überschritten werden, wenn eine neue zusätzliche Fahrbahn gebaut werden soll?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Da der Bau einer zusätzlichen Fahrbahn auf dem Westring nicht Gegenstand der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1/114 ist, hat die Fragestellung des Bürgers keine Relevanz.</p>
9.50	B9	<p>Wenn ja:</p> <p>Wie will die Stadtverwaltung Wesseling die Einhaltung der Vorgaben aus der 16. BImSchV, hier §1 ff und die Festlegungen nach §1, Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 auf dem Westring einhalten, wenn sich durch bauliche Eingriffe der Beurteilungspegel die von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöht wird und dies als wesentliche Änderung in §1, Abs. 2 bezeichnet wird. Die 3 dB(A), welche als wesentliche Änderung bezeichnet werden, werden durch die Anbindung des Plangebietes über 3 Knoten den Verkehr aus dem Plangebiet bereits überschritten.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Auch dieser Punkt hat keine Relevanz, da eine Veränderung zu einem Zwei-Richtungs-Fahrbahnverkehr auf dem Westring nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung ist.</p>
9.51	B9	<p><u>9.1 Öffentlicher Straßenverkehr</u></p> <p>Hierbei ist jedoch anzumerken, dass die Werte für die Straße "Westring" aufgrund von dem in Tabelle 6 "Eingangsdaten zu Berechnung der Emission" fehlenden DTV-Wert nicht nachvollzogen werden und deshalb als vorbehaltlich einer Überprüfung von mir eingestuft wurde. Insofern kann auch meine Vermutung "Die Emissionspegel in dB(A) für die Straße Westring" sind höher als ausgewiesen, ließe sich aufgrund des nicht aufgeführten Eingangswertes für die Straße Westring anhand der Unterlagen so nicht widerlegen! Ich bitte Sie bei einer Wertung meiner Stellungnahme und meines Einspruches entsprechend zu berücksichtigen.</p>	<p>Dem Hinweis wurde gefolgt.</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung Tab.6 werden die Eingangsdaten zur Berechnung der Emissionen aufgeführt. Hierzu werden von den Pkt. 2 (BAB 555) bis Pkt. 6 Birkenstraße die DTV Werte angesetzt, also die Ermittlung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs. Für den Pkt. 1, Westring können Werte auf Grundlage der verkehrstechnischen Untersuchung, unter Berücksichtigung des RLS-90, zu Grunde gelegt werden. Somit entfällt die Angabe in Tab. 6 für Pkt.1 in Spalte DTV.</p>
9.52	B9	<p>Deutlich ersichtlich wird aus diesem Tabellenauszug, dass auf den vorhandenen Straßen die Anwohner jetzt schon einem deutlich höherem Emissionspegel ausgesetzt sind, als es die neuen Anwohner im Plangebiet jemals sein werden! Dann soll aber noch sehr viel bei den vorhandenen Straßen draufgepackt werden?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die schallschutztechnische Untersuchung für die Neubaumaßnahme innerhalb des Vorhabengebietes (hier aus der Lärmquelle Straßenverkehr) wurde innerhalb einer gutachterlichen Untersuchung vorgenommen. Die sich daraus ergebenden Prognosewerte wurden gutachterlich beurteilt und innerhalb des Bebauungsplans durch textliche</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Festsetzungen zu den notwendigen Maßnahmen dokumentiert.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61, 4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p>
9.53	B9	<p><u>9.2 Veränderungen des Straßenverkehrs durch das Plangebiet</u></p> <p>Welche Erhöhungen der Immissionsgrenzwerte würden sich, wenn die die Verkehrsmenge um 456 Kfz/Tag (Fehlverhalten der Fahrzeugführer am Messpunkt ZI der Verkehrsmessung gemäß Bericht Verkehrliche Auswirkungen) erhöht würde, für die bestehenden und neuen Anwohner am Westring ergeben?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Auf dem Abschnitt zwischen der Straße „Im Grund“ und dem westlich gelegenen Kreisverkehr ist der Westring in beide Richtungen zu befahren. Ab der Straße „Im Grund“ ist der Westring als Einbahnstraße in Richtung Nord / Ost ausgewiesen. Grundsätzlich ist von der Birkenstraße aus nur rechts abbiegen gestattet und nicht nach links in Richtung Kreisverkehr. Dennoch wird diese Möglichkeit von ca. 456 PKWs/Tag genutzt. Von 10:00 bis 19:00 Uhr geht die Kurve zwischen den Links- und Rechtabbiegern um ca. 10 PKWs auseinander. In den frühen Abend- und Morgenstunden sowie in der Nacht sind die Werte ähnlich niedrig. Die Spitzenwerte der „Linksabbieger“ werden um 12:00 Uhr (24 zu 46 PKWs) und 15:00 Uhr (24 zu 48 PKWs) Uhr gezählt. Die Immissionsauswirkungen, wenn nicht mehr „falsch abgelenkt“ wird, sind nicht Bestandteil einer verkehrstechnischen Untersuchung und dieser Bauleitplanung.</p>
9.54	B9	<p>Die Verwaltung möge erklären, um welche Verkehrszählungsdaten aus dem Jahr 2010 laut Abs. 6.3 des Berichtes der ADU Cologne handelt und erklären, warum diese nicht bei der Berechnung des Koeffizienten für die Messwerte aus 2015 genutzt wurden oder sollten die Daten bewusst nicht herangezogen werden?</p>	<p>Der Hinweis wurde berücksichtigt.</p> <p>Bei der in der schalltechnischen Untersuchung in Kap. 6.3 aufgeführten Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 2010 handelt sich die Bundesverkehrszählung für die weiter entfernten Straßen. Diese Unterlagen der Verkehrszählung wurde ADU seitens der Stadt Wesseling als Grundlage zur Bearbeitung zur Verfügung gestellt. Für den Westring und die Erschließungsstraße zum Bauvorhabengebiet wurde von der ISV Ingenieurgruppe Stadt + Verkehr, verschiedene Untersuchungen und Prognose aktuell im Jahr 2015 erstellt und ebenfalls ADU zur Bearbeitung zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich werden im Rahmen der Bauleitplanung die zur Erstellung erforderlichen Gutachten auf Grundlage aktueller Ergebnisse und Untersuchungen erstellt.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
9.55	B9	Warum werden den Anwohnern am Westring, die schon jetzt im Ist-Zustand aufgrund überschrittener Immissionsgrenzwerte, verursacht durch den öffentlichen Straßenverkehr, weitere Belastungen zugemutet? Sind das Wesselingener Bürger ZWEITER ODER DRITTER KLASSE oder auch NUR GLEICHZUBEHANDELNDE WESSELINGENER BÜRGER?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Verkehrslärmverordnung – 16.BImSchV- gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung vom öffentlichen Straßen sowie Schienenwegen. Eine wesentliche Änderung ist, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird. Diese Planungsmaßnahme liegt nicht vor, somit widersprechen die Untersuchungsergebnisse nicht der 16.BImSchV.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme im Punkt 9.52 verwiesen.</p>
9.56	B9	Welche anderen Alternativen der verkehrlichen Anbindung hat die Verwaltung geprüft und warum verworfen?	<p>Dem Hinweis wird nicht entsprochen.</p> <p>Alternativen zur verkehrlichen Erschließung innerhalb des Vorhabengebietes am Westringquartier wurden im Zuge des Bauleitverfahrens untersucht.</p> <p>Eine Erschließung des Geländes aus nordöstlicher Richtung scheidet auf Grund des gewerblich genutzten HGK-Geländes und der anschließenden Bahntrasse aus.</p> <p>Ein Anschluss des Geländes in Richtung Südosten scheidet auf Grund der angrenzenden gewerblichen Bebauung auf dem ehemaligen Saint Gobain Gelände und der damit verbundenen Durchmischung von gewerblichen Verkehren und Wohn-Verkehren aus.</p> <p>Ein Anschluss in südwestliche Richtung scheidet auf Grund der Höhenlage der Birkenstraße gegenüber dem Vorhabengelände aus topographischen Gründen und zum Schutz der grünen Hangkante aus.</p> <p>Ein Anschluss an das vorhandene Straßennetz Westring ist baulich bereits gegeben. Das Vorhabengrundstück ist derzeit über den Westring erschlossen. Über die verkehrliche Auswirkungen wurde eine gutachterliche Untersuchung erstellt.</p> <p>Da städtebauliche Zielsetzung (die bereits auch innerhalb der frühzeitigen Bürgerbeteiligung deutlich wurde) u. a. die Vermeidung von Durchgangsverkehren ist (insbesondere vom Kronenweg in Richtung Innenstadt), ergab es sich auch für das Vorhabengebiet, dass der beste Lösungsansatz in einer Erschließung an den Westring zu sehen ist.</p> <p>Eine Untersuchung der Alternativen zur verkehrlichen Anbindung hat somit umfangreich und ausgewogen im Zuge der Bauleitplanung stattgefunden.</p> <p>Die vorgestellte Lösung stellt die beste Alternative für die städtischen Zielsetzungen dar.</p>
9.57	B9	Plant die Verwaltung, damit die vorliegende Planung unter allen Umständen durchgesetzt werden kann, eine Umwidmung / Nutzungsänderung	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		für die Bestandsgebäude am Westring von "Reines Wohngebiet" in "Allgemeines Wohngebiet" (Auch das würde nach den Berechnungen nicht ausreichen!)?	Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1/114 ist nicht die Bestandssituation auf der nordwestlichen Seite des Westrings, die teilweise durch den Bebauungsplan Nr. 43/B der Stadt Wesseling geregelt ist. Es bestehen keine Ansätze zur Veränderung angrenzender Bauleitpläne.
9.58	B9	Was hat die Verwaltung getan, damit die Interessen der vorhandenen Anwohner, gerade beim Schutz vor zusätzlichen Belastungen durch das Plangebiet, berücksichtigt werden?	Dem Hinweis wurde gefolgt. Die Interessen der Anwohner bezüglich der Auswirkungen aus einer Bebauung des Vorhabengebietes wurden innerhalb der gutachterlichen Untersuchungen (z. B. für Verkehr und Schallschutz) näher geprüft. Darüber hinaus wurde innerhalb der städtebaulichen Begründung und des Umweltberichtes auf die Einfügung des Vorhabens innerhalb des Innenstadtbereiches besonders Rücksicht genommen. Die Vorgaben für einen entsprechenden Bauleitplan sind somit berücksichtigt worden.
9.59	B9	Will die Verwaltung die ausgelegte Planung ohne Berücksichtigung der vorhandenen Umgebungsbebauung unter allen Umständen umsetzen?	Der Hinweis wurde berücksichtigt. Innerhalb der Bauleitplanung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Westringquartier wurden die Einfügung in die Umgebung und die innerstädtischen Strukturen umfangreich untersucht. Es wird auf die entsprechende städtebauliche Begründung und die vorstehenden Stellungnahmen und Abwägungsvorschläge hingewiesen.
9.60	B9	<u>9.3 Öffentlicher Schienenverkehr</u> Für die Fassaden mit entsprechender Lärmbelastung wurden Schutzvorschläge gemacht. Über Auswirkungen auf die bereits vorhandene Bebauung sind keine Hinweise vorhanden.	Dem Hinweis wird gefolgt. Die Auswirkungen des öffentlichen Schienenverkehrs auf die Fassaden der Gebäude innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind in der gutachterlichen Untersuchung der Fa. ADU Cologne dargestellt. Die Untersuchung der Auswirkung des Lärms aus Schienenverkehr auf angrenzende bestehende Gebäude ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Jedoch kann die gutachterliche Aussage getätigt werden, dass durch die neue Bebauung – insbesondere der Baufelder 8 bis 12 – entlang des Schwarzen Weges auch eine schallschutztechnische Verbesserung für die Fassaden der Gebäude Westring 40 bis 52 aus der Lärmquelle Schienenverkehr entstehen wird. Eine entsprechende Unterlage wird als Information zu dieser Abwägung für die benachbarten Eigentümer beigelegt. Siehe Anlage 21.1 und 21.2: ADU

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
9.61	B9	<p><u>9.4 Gewerbe</u></p> <p>Für die von der HGK verursachten Emissionen wurden die Messwerte aus 2012 übernommen und für das Gebiet Saint Gobain nur Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Nr. 1 / 107 übernommen. Messwerte für das Gebiet Saint Gobain existieren offensichtlich nicht und wurden auch nicht erhoben!</p> <p>Der Ersteller führt aus, da gemäß den gültigen Baugenehmigungen für die Wagenhalle II und III sowie der Waschanlage für Stadtbahnwagen die Immissionsrichtwerte am Krankenhaus von 45 dB(A) / 35 dB(A) und am Westring von 57 dB(A) / 42 dB(A) eingehalten bzw. ausgeschöpft wurden. Laut Ersteller sind die Immissionsrichtwerte eingehalten worden. Für die übrigen Gewerbegebiete wurde mit Kontingenten (keine Messwerte) gerechnet und dabei festgestellt, dass lediglich an dem Plangebäude im nordöstlichen Zipfel des Plangebietes 41-46 dB(A) anliegend, während an den anderen Gebäuden die Immissionsrichtwerte von 40 dB(A) unterschritten werden.</p> <p>Der Ersteller macht konkrete Vorschläge zum Thema Schallschutz und Reihenfolge der Bebauung.</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>Die Darstellung über die Vorgehensweise und die Berücksichtigung der Emissionen aus Gewerbegebieten innerhalb der gutachterlichen Untersuchung für das Vorhaben-gebiet ist richtig und wird hiermit bestätigt.</p> <p>Die daraus gemachten Vorschläge zum Schallschutz und der Reihenfolge der Bebauung sind in die städtebauliche Begründung, im Umweltbericht und die textlichen Festsetzungen eingeflossen.</p> <p>Bezüglich des Ansatzes von Lärmemissionen aus der gewerblichen Nutzung „Schleifmittelbetrieb Saint Gobain“ tätigt der Gutachter ADU Cologne unter 8.2.2 seines Gutachtens folgende Aussage: „Für die Emissionskontingente des Bebauungsplans 1/107 sind 6 Teilflächen gewählt worden, die sich aus der vorgesehen Nutzung des Schleifmittelbetriebes Saint Gobain ergeben.“</p>
9.62	B9	<p><u>9.5 Freizeitveranstaltungen</u></p> <p>Teilt die Verwaltung die Ansicht des Erstellers des Berichtes: Da die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete nicht überschritten werden, sei auch die Zumutbarkeitsgrenze für ein reines Wohngebiet nicht überschritten? (Wo ist hier die Logik und die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen?). Zu beachten ist hierbei, dass nach den vorhandenen Unterlagen das Plangebiet als allgemeines Wohngebiet betrachtet wird und die vorhandene Bebauung, als reines Wohngebiet eingestuft ist. Der Begriff MISCHGEBIET ist weder dem Plangebiet, noch der vorhandenen Bebauung am Westring und der Birkenstraße zugeordnet und auch im noch zu ändernden FNP nicht für diese Bereiche aufgeführt!</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>Innerhalb der Bauleitplanung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurden die Auswirkungen der Lärmemissionen aus Freizeitveranstaltungen vor der Festhalle auf dem HGK-Grundstück untersucht und die sich gutachterlich ergebenden Beurteilungen und Empfehlungen in den textlichen Festsetzung berücksichtigt.</p> <p>Die gutachterlichen Untersuchungen werden somit bestätigt.</p> <p>Die schallschutztechnische Untersuchung der Fassadenflächen der Bestandsgebäude (z. B. der Gebäude Westring 40 bis 52) ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Jedoch kann auf Grund der Fragestellung des Bürgers eine ergänzende Information des Schallschutzgutachters ADU Cologne bezüglich der Auswirkungen der Schallemission aus Freizeitlärm in der Anlage gegeben werden.</p> <p>Im Rahmen der Bauleitplanung wird das Baugebiet entsprechend der DIN 18005 als Mischgebiet eingestuft und somit werden die entsprechenden Orientierungswerte angewandt. Dort wird aufgezeigt, dass die Schallbelastung aus Freizeitlärm durch die neue Bebauung auf dem Vorhabengrundstück – insbesondere die Baufelder 8 bis 12 – gegenüber den Fassadenflächen der Häuser Westring 40 bis 52 eine deutliche Reduzierung erfährt. Diese Unterlage ist als Information in der Anlage beigefügt.</p> <p>Siehe Anlage 21.1 und 21.2: ADU</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
9.66	B9	<p>Die Verwaltung möge erklären welche Auswirkungen die nicht verwendete Werte und offensichtlich fehlerhafte Werte auf die Nutzbarkeit des Bereichs der ADU Cologne in formeller und materieller Rechtmäßigkeit, sowie auf den Verwaltungsvorgang der Offenlegung der Pläne haben?</p> <p>Sofern der Bericht der ADU Cologne als veraltet bezeichnet werden sollte, möge die Verwaltung bitte die Auswirkungen der Auslegung eines veralteten Dokumentes im Rahmen des Verwaltungsvorgangs der Offenlegung der Pläne in formeller und materiellem Umfang für die Verwaltung der Stadt Wesseling, und damit auch für die Bürger der Stadt Wesseling, erklären. Die Auswirkungen auf den Auftraggeber des Berichtes sind hierbei nicht von Bedeutung und werden somit auch nicht angefordert.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei dem Institut für Immissionsschutz, ADU Cologne, handelt es sich um ein bundesweit anerkanntes Büro mit dem hauptsächlich Schwerpunkten im Bereich Lärmschutz, Akustik und Bauphysik. Somit kann hier davon ausgegangen werden, dass die öffentlich ausliegende schalltechnische Untersuchung eine hohe fachliche Qualität und einen aktuellen Untersuchungsstand aufweist.</p> <p>Wie vorstehend beschrieben ist die Herleitung der angesetzten Werte in der schalltechnischen Untersuchung fachgerecht aus den aktuellen Werten der verkehrstechnischen Untersuchung erfolgt.</p> <p>Die Ausführungen von ADU sind daher weder fehlerhaft noch sind Untersuchungsergebnisse, egal ob mit positiven oder negativen Auswirkungen auf das Verfahren, nicht verwendet worden.</p> <p>Auswirkungen auf den derzeitigen Verlauf des Verfahrens gibt es daher nicht.</p>
9.67	B9	<p>Laut den Erklärungen eines Mitarbeiters der Verwaltung sei jedoch die Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung bereits geplant. Ob die vorliegenden Regelungen und Berechnungen, welche eine ca. dreifache Grenzwertüberschreitung lt. 16. BImSchV nachweisen, berücksichtigt wären, wurden meinerseits nicht mehr hinterfragt.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Veränderung der Fahrtrichtungen auf dem Westring ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan und daher nicht Teil der dazugehörigen gutachterlichen Beurteilungen über verkehrliche Auswirkungen und Auswirkungen bezüglich der Schallemissionen.</p>
9.68	B9	<p>Wie kann die Stadt hier mit der möglichen/bereits geplanten Ausbau der Straße Westring die ohnehin dort schon zu hohen Belastungen noch viel weiter über die Grenzwerte erhöhen und dies gegenüber den Anwohnern und Bürgern verantworten?</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine bauliche Veränderung oder Ausbau des Westrings ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und dieses Bauleitverfahrens.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61, 4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).
9.69	B9	Wäre eine derartige Planung gegen die Gesundheit Wesselingener Bürger und die Umwelt erstellt worden, wenn eine Gesamtverkehrsplanung existiert hätte?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Über die Untersuchungen und städtebaulichen Zielsetzungen zur Einfügung des Vorhabens innerhalb der vorhandenen innerstädtischen Struktur wurde bei mehreren vorangegangenen Stellungnahmen ausführlich eine Abwägung vorgenommen.</p> <p>Die Erstellung einer Gesamtverkehrsplanung ist im Zusammenhang mit dieser Bauleitplanung nicht notwendig, da die Bauleitplanung grundsätzlich nur die durch sie hervorgerufenen Konflikte zu lösen hat. Dies ist hier erfolgt.</p> <p>Eine gesamtstädtische Verkehrsplanung muss in diesem Zusammenhang nicht vorliegen.</p>
9.70	B9	Welche verkehrstechnischen Alternativen wurden von der Verwaltung untersucht und wurden diese bewertet?	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Verkehrstechnische Alternativen wurden bezüglich der Erschließungssituation des Geländes und der Anordnung der Stellplätze sowie der Fuß- und Radwegeverbindungen untersucht. Die nunmehr vorgestellte Lösung zeigt eine abwägungsgerechte Lösung auf.</p> <p>Bezüglich der verkehrstechnischen Erschließung ist es Zielsetzung, Durchgangsverkehre zu vermeiden und eine ausschließliche Erschließung des Vorhabengrundstückes durchzuführen.</p> <p>Da im Nordosten durch den Schwarzen Weg und die anschließende Fläche der HGK und durch die Bahntrasse eine technische Barriere existiert, konnte von dieser Seite aus keine alternative Erschließung geplant werden.</p> <p>In Richtung Südosten existiert mit der privaten Grünfläche und der anschließenden Gewerbefläche eine Nachbarschaft, bei der keine Verbindungsstraße angestrebt wurde. Neben den ökologischen Gründen eines Durchschneidens der privaten Grünfläche würde eine Zufahrt über das Gewerbegebiet, Durchgangsverkehre in die Innenstadt und damit auf den Westring zur Belastung der dort wohnenden Bevölkerung anziehen, die über das Maß einer Erschließungsfunktion für das Vorhabengrundstück deutlich hinaus geht.</p> <p>Darüber hinaus besteht das Risiko, dass der ruhende Verkehr der Gewerbebetriebe sich bis innerhalb des Vorhabengebietes oder bis zum Westring ausbreitet und Stellplätze für die Wohnnutzer tagsüber in Anspruch nimmt.</p> <p>Eine verkehrliche Erschließung in Richtung Süden bzw. Südwesten scheidet zum einen wegen der angestrebten Sicherung der grünen Hangkante und der Höhenentwicklung</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>vom Vorhabengrundstück zur Birkenstraße hin aus.</p> <p>Somit ist die vorhandene Erschließung des Grundstücks über den Westring eine sinnvolle städtebauliche Lösung.</p>
10.0	B10	<i>Schreiben vom 11.02.2016 zum Bebauungsplan 1/114 über Portal.tetraeder.com</i>	Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
10.1	B10	<p>Kanal</p> <p>Ich kann nicht nachvollziehen, warum dieser Kanal nicht durch das neue Wohngebiet unter den dort geplanten Straßen verlegt werden kann. Dieser Kanal verkürzt den ohnehin schon schmalen Grünstreifen entlang der Birkenstraße auf einer Länge von ca. 150 Meter um 3,5 Meter! Nach meiner Einschätzung könnten bei Wegfall des Kanals mehr als 2 Dutzend (1) Bäume gerettet werden!</p> <p>Ich bitte, alle Alternativ-Varianten zu überprüfen, damit dieser Kanal NICHT gebaut wird.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Entwässerung des Vorhabengrundstücks erfolgt über ein neues Kanalsystem in den privaten Erschließungsstraßen in Richtung Südosten. Die mögliche Kanaltrasse im Bereich des GFL4 an der grünen Hangkante ist davon völlig unabhängig.</p> <p>Im Bereich der grünen Hangkante ist durch das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (Nummer 4) die Möglichkeit der Realisierung einer Kanaltrasse für die Stadt Wesseling bzw. die Entwässerungsbetriebe eingeräumt worden. Da die Kanalisation im Bereich Westring hydraulisch stark belastet ist, wurde die Möglichkeit zur Schaffung eines Entlastungskanals seitens der Entwässerungsbetriebe, unabhängig von dem Vorhaben des Westringquartiers, überlegt. Dieser Entlastungskanal würde in Richtung Südosten, entlang der grünen Hangkante, in Richtung Kronenweg geführt.</p> <p>Die Entwässerung der Neubauten auf dem Vorhabengrundstück erfolgt durch eine unabhängige Kanaltrasse innerhalb des Straßenraums der neuen Erschließungsstraße in Richtung Südwesten, an ein Übergabebauwerk im Bereich der privaten Grünfläche.</p> <p>Die Planungen für den Entlastungskanal an der grünen Hangkante sind noch nicht soweit fort geschritten, dass eine Detailierung über Umfang und Ausführung vorliegt. Selbstverständlich wird in den nächsten Planungsschritten die Möglichkeit eines unterirdischen Vortriebes zur Erstellung des Kanals untersucht. Das jetzt dargestellte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht wird anhand der noch zu erstellenden Planungen angepasst, damit die Fahrzeuge der Entwässerungsbetriebe, für Kontroll- und Reinigungszwecke, die entsprechenden Kanalzugänge und Revisionsmöglichkeiten erreichen. Die Verlegung des Entlastungskanals direkt durch das Neubaugebiet ist nicht möglich, da aufgrund der Größe des Kanals eine vorgeschriebene Mindestüberdeckung nicht gegeben ist.</p> <p>Somit zeigt das innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eingetragenen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht eine Möglichkeit für die Zugänglichkeit der Reinigungs- und Kontrollfahrzeuge der Entwässerungsbetriebe, die erst durch eine weitere Planung präzisiert werden muss.</p>
10.2	B10	Flächen zum Erhalt von Bepflanzungen	

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>In dem Plan ist sowohl eine Fläche nördlich als auch eine Fläche südlich entlang der Birkenstraße ausgewiesen. Warum hat man die Flächen nicht zu einer Fläche zusammengefügt? Mein Vorschlag hierzu wäre, die beiden Flächen zu verbinden. Auf der so gewonnenen Fläche stehen ca. 15 Bäume, die somit erhalten werden könnten.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb des Umweltberichtes des Büros Brosk für Landschaftsarchitektur und Freiraum wurde unter 5.2 das Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt untersucht. Dabei wurden als Maßnahmen innerhalb des Plangebietes der Erhalt der Hangkante an der Birkenstraße durch Umgrenzung von Flächen mit Bindung für Bepflanzung, sowie für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und Gewässern festgelegt.</p> <p>Diese Festsetzungen wurden innerhalb der Biotoptypen-Bewertung, einerseits bei der Bestands-Aufnahme mit der Kategorie Baumgruppe 7.3 und der Kategorie Grünanlage 4.7 differenziert.</p> <p>Die Kategorie Grünanlage befindet sich weitestgehend in der horizontal liegenden Grünfläche am Fußpunkt der grünen Hangkante, beginnend vom Westring aus in Richtung des bergauf verlaufenden Gehweges in mäandernder Form sowie zwischen dem Gehweg und Radweg hoch zur Birkenstraße.</p> <p>Diese Bereiche sind nicht mit der hohen Verdichtung bewachsen, wie die Bereiche der Baumgruppen (7.3). Diese Bestandssituation ist in der Anlage zum Umweltbericht beschrieben/dargestellt. Bezüglich der Bewertung des Eingriffs durch die Neubaumaßnahme wurde diese Bestandssituation in der Hangkante unverändert beibehalten und nur im unteren Bereich durch den Bereich Extensiv-Rasen (4.6) auf der Fläche mit Leitungsrecht verändert.</p> <p>Seitens des Landschaftsarchitekten Brosk wurde der Vorschlag unterbreitet, die Flächen, die sowohl in der Bestandsbewertung als auch in der Eingriffsbewertung mit der Kennzeichnung Baumgruppe (7.3) versehen waren, innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans durch eine entsprechende Kennzeichnung fest zu setzen und somit zu sichern.</p> <p>Die festgesetzten Flächen entsprechen somit der Bestandssituation und haben auf Grund dieser, insbesondere im Bereich des aufgehenden Radweges und Fußweges (Treppensituation) eine Unterbrechung in der Qualität.</p> <p>Siehe Anlage 23.1 und 23.2: Biotoptypenbewertung</p>
11.0	B11	<p><i>Schreiben vom 11.02.2016 mit 25 Unterschriften als Nachtrag zu B1 zum Schreiben vom 18.12.2015 mit 42 Unterschriften zum Bebauungsplan 1/114</i></p>	<p>Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.</p>
11.1	B11	<p>Die Punkte 1,2 und 4 aus dem o.g. Schreiben bezüglich der Geschossreduzierung auf Firsthöhe, die Verlegung der TG-Ausfahrten und der Erhalt des Fahrradweges sind hiermit beizubehalten.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Dieser Punkt wird zur Kenntnis genommen. Eine Stellungnahme erfolgte bereits bei</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			dem erstgenannten Schreiben B1.
11.2	B11	Änderung Punkt 3 zum o.g. Schreiben vom 18.12.2015: Unsere Einbahnstraße Westring soll in vollen Umfang beibehalten werden.	Die Anregung wird beachtet. Es wird bestätigt, dass keine Veränderung der Einbahnstraßen-Regelung für den Pkw-Verkehr innerhalb dieser Bauleitplanung vorgesehen ist.
11.3	B11	Als Zuwegung in das Plangebiet muss eine andere Zufahrt geplant werden. Die Erhöhung der jetzigen Belastungswerte ist nicht zu verantworten und gesetzeswidrig.	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Zuwegung zum Plangebiet erfolgt vom Westring aus. Das Grundstück ist derzeit bereits über den Westring erschlossen. Innerhalb der Bauleitplanung wurden Alternativen der verkehrlichen Erschließung untersucht und die Anschlussmöglichkeit am Westring als die positivste bewertet. Innerhalb des Verfahrens wurden die verkehrlichen Auswirkungen der zukünftigen Bebauung auf dem Westring und die angrenzenden Knotenpunkte untersucht. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist ausreichend vorhanden. In einer vorausgegangen verkehrlichen Untersuchung war bereits die Auswirkung vom Westring-Grundstück und einer möglichen Bebauung des HGK-Grundstückes am Schwarzen Weg verkehrstechnisch untersucht worden und in diesem Zusammenhang für diese (noch weiter höher liegenden) Verkehrsmengen der Ausbau des Knotenpunktes Flach-Fengler-Straße/Poststraße/Westring vorgenommen worden. Die Belastungswerte werden somit nicht überschritten. Dies ist innerhalb der bei Offenlage einzusehenden gutachterlichen Stellungnahme dokumentiert.
11.4	B11	Da die öffentlich Ausgelegte „Schalltechnische Untersuchung“ bereits extreme Grenzwertüberschreitungen belegt, kann der Westring in keiner Weise zusätzlich belastet werden. Sogar in dem für uns ungünstigsten Fall sind Grenzwertüberschreitungen für die Häuser am Westring 36 bis 50 alle (Mittel- und Maximalwerte sowohl für Tag als auch vor allem Nacht) stark überschritten (s. z.B. Tabelle 9.): - Mittelwert o Pegel-Nullfall (IST-Werte) bis zu anderthalb mal überschritten o Pegel-Prognose-Planfall (Bebauung) bis auf größer als das doppelte überschritten	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die verkehrstechnische Untersuchung zeigt auf, dass es nicht zu einer Verdoppelung der verkehrlichen Belastungen auf dem Westring kommen wird, da das Vorhabengebiet über eine neue Einmündung angeschlossen wird. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde. So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitpla-

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>nung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p> <p>Die TA-Lärm enthält wiederum Richtwerte für die Zulassung von Anlagen und ist die Grundlage für die Prüfung der Verträglichkeit konkreter Projekte.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61,4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p>
11.5	B11	<p>Weiterhin erlauben wir uns zu bemerken, dass bezüglich der Belastungen die Anzahl der Fahrzeuge in Summe bereits im Nullfall um ca.1/5 und somit auch im Planfall zu erhöhen ist, da die Falschabbieger von Birkenweg (452/Tag) nicht in die Berechnung mit eingegangen sind.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb des Gutachtens von ISV Ingenieurgruppe für Stadt und Verkehr wird im Punkt 3.1.2 die Einmündung Westring/Birkenstraße auf Grund der Erkenntnisse der Verkehrszählung beurteilt.</p> <p>Dabei weist der Verkehrsgutachter aus, dass die Belastung der Einmündung als sehr gering einzuschätzen ist. In der Spitzenstunde befuhren 312 Kfz den gesamten Knotenpunkt des Kreisverkehrs Flach-Fengler-Straße/Poststraße/Westring.</p> <p>Die Hauptbelastungsrichtung ist der Westring in Richtung Osten. Über den Tag wurden insgesamt 3.328 Kfz gezählt.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Von der Birkenstraße fahren unberechtigter Weise, trotz des entsprechenden Verkehrsschildes, nach Einschätzung des Gutachters (siehe Gutachten Seite 11) von der Birkenstraße in der Spitzenstunde zwischen 15:00 und 16:00 Uhr 48 Pkw nach links unmittelbar in den Kreisverkehr Flach-Fengler-Straße/Westring/Poststraße ein.</p> <p>Da auf dem Westring die Spitzenstunde jedoch zwischen 16:00 und 17:00 Uhr mit einer maximalen Pkw-Anzahl von 168 ist und der Zeitraum 15:00 bis 16:00 Uhr ca. 50 Pkw-Bewegungen niedriger liegt, ist die Verkehrsmenge aus den falschabbiegenden Linksabbiegern ohne Relevanz für die Dimensionierung und Beurteilung über die Leistungsfähigkeit des Westrings.</p> <p>Die Beurteilung über die Leistungsfähigkeit des Westrings erfolgt anhand der Spitzenstunde, die keine entscheidende Erhöhung erfahren würde, da die Menge der falschabbiegenden Linksabbieger von der Birkenstraße zu diesem Zeitpunkt bereits deutlich geringer ist.</p> <p>Darüber hinaus kommt der Gutachter zur Einschätzung, dass der Straßenquerschnitt auf dem Westring im Einmündungsbereich und somit an der kritischen Stelle eine sehr gute Qualitätsstufe A erreichen wird – mit Wartezeiten deutlich unter 10 Sekunden.</p>
11.6	B11	Somit kommen die Belastungswerte am Westring im „Planfall“ in dem Bereich einer wesentlichen Erhöhung/Änderung.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Innerhalb der Verkehrszählung wurde die Ist-Situation dargestellt und mit den Prognosewerten über die zukünftige Erschließung des Vorhabengebietes ergänzt.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61,4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p>
11.7	B11	Von einer Änderung des Westringes in 2 Richtungen ist abzusehen, da dies zu einer weiteren erheblichen Erhöhung der Belastungen führen	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Gegenstand der Bauleitplanung für den vorhabenbezogenen Baubauungsplan ist nicht</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		würde.	die Veränderung des Einbahn-Richtungs-Verkehrs auf dem Westring im Bereich des Vorhabengrundstücks.
11.8	B11	Der Westring verträgt eindeutig keine weitere Umweltbelastung (hauptsächlich Lärmbelastung, CO ₂ , Feinstaub.). Somit ist über dem Westring keine Zufahrt zu dem neuen Plangebiet möglich.	<p>Der Hinweis wurde beachtet.</p> <p>Innerhalb der Bauleitplanung wurden gutachterliche Untersuchungen zur verkehrlichen Abwicklung und zu den Lärmemissionen durchgeführt.</p> <p>Diese gutachterlichen Ausarbeitungen wurden im Rahmen der Offenlage für die Bürger zugänglich gemacht.</p> <p>Eine Verträglichkeit der neuen Bebauung auf dem Vorhabengrundstück wird in den gutachterlichen Ausarbeitungen aufgezeigt.</p> <p>Die Zufahrt zum Gelände über den Westring ist technisch unter Beibehaltung der zulässigen Werte möglich und städtebaulich sinnvoll.</p> <p>Bezüglich der Feinstaubbelastung können folgende Informationen gegeben werden:</p> <p>Die Messstelle in Rodenkirchen ist die nächstgelegene Anlage zu Wesseling. In Wesseling selbst existiert keine Messstelle. Die Station führt kontinuierliche Messung durch und gibt Aufschluss über die sogenannten „Hintergrundbelastungen“ in der umliegenden Region. Bei den gemessenen Schadstoffen handelt es unter anderem um Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub PM.</p> <p>Zur Umsetzung der 2008 in Kraft getretenen Luftqualitätsrichtlinie (2008/81/EG) der EU sind in den §§ 2-4 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesemissionsschutzgesetzes Grenzwerte für die oben angeführten Schadstoffe festgelegt. Hierbei wird zwischen sogenannten „Emissionsgrenzwerte“ und „Alarmschwellen“ unterschieden.</p> <p>Während die für bestimmte Zeiträume festgelegten Emissionsgrenzwerte dazu dienen, „schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zur Verringerung“ stellt die Alarmschwelle einen Wert dar „bei dessen Überschreitung bei kurzfristiger Exposition ein Risiko für die Gesundheit der Gesamtbevölkerung besteht und unverzüglich Maßnahmen ergriffen werden müssen“.</p> <p>Im Regierungsbezirk Köln existieren insgesamt 8 Luftreinhaltepläne. Im Wesseling-Umfeld ist das der Luftreinhalteplan für Köln (Straßenverkehr).</p> <p>Der Bedarf für eine Messung von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in Wesseling wird seitens der Bezirksregierung Köln nicht gesehen. Grund hierfür seien die im Vergleich zu anderen im Regierungsbezirk gelegenen Städten überschaubaren Verkehrsbelastungen und das Fehlen von engen „Straßenfluchten“.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			Nur unter bestimmten stadträumlichen Voraussetzungen findet eine Konzentration von Schadstoffen statt, die zu Überschreitungen der Grenzwerte führen. Diese Einschätzung berücksichtigend, sieht die Stadt Wesseling sich derzeit nicht dazu veranlasst, in dem außerhalb Ihrer Zuständigkeit liegenden Bereich der Luftreinhaltung tätig zu werden.
12.0	B12	<i>Mail vom 12.02.2016 zum Bebauungsplan 1/114</i>	Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.
12.1	B12	Die von mir (und anderen) gewünschte Verbreiterung der Grünfläche zur Birkenstraße um mindestens 30m bezog sich nicht auf den Abstand zur vorhandenen Bebauung Birkenstraße, sondern war der Wunsch, eine für alle Wesselinger auffindbare Grünfläche UNTEN neben der Hangkante zu schaffen. Das dadurch die Baufelder 1, 4, 18-21 und 25 wegfallen, ist begrüßenswert und erhöht die Aufenthalts- und Lebensqualität in Wesseling erheblich. Ich fordere weiterhin eine Verbreiterung der Grünfläche unterhalb der Hangkante um mindestens 30m.	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die vorgeschlagene Verbreiterung der Grünfläche an der grünen Hangkante/Birkenstraße um 30 Meter in Richtung Nordosten, entspricht nicht den städtebaulichen Zielsetzungen einer verdichteten Innenstadtbebauung und städtebaulich sinnvollen Nutzung von Flächenressourcen im Zentrum.</p> <p>Das Vorhabengebiet grenzt in unmittelbarer Nähe an zentrale Freizeit- und Sporteinrichtungen der Stadt Wesseling, die durch entsprechende Rad- und Fußwegeverbindungen auch vom Vorhabengrundstück unmittelbar erreicht werden können.</p> <p>Eine zusätzliche 30 Meter breite Grünfläche würde in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit den anderen vorhandenen Grünflächen stehen.</p> <p>Die städtebauliche Zielsetzung (die auch in der Begründung und im Umweltbericht dokumentiert ist) ist es, innerhalb der Freiflächen zwischen den einzelnen Gebäuden eine hohe Grünqualität zu realisieren und damit eine nachhaltige offene Bauweise zu ermöglichen.</p> <p>Durch diese offene Bauweise werden nicht nur Sichtbeziehungen in Grünflächen geschaffen, sondern ein hohes Maß an Luftzirkulation zwischen den Gebäuden ermöglicht.</p> <p>Ebenso kann durch diese Grünflächen zwischen den Gebäuden die Belichtungssituation für die einzelnen Wohnungen optimal gestaltet werden.</p> <p>Die Anordnung von Grünflächen zwischen den Gebäuden des Vorhabens hat eine höhere städtebauliche Qualität, als die Ausbildung einer Randlege der Grünfläche ohne Zusammenhang mit den Wohngebäuden.</p> <p>Grünflächen mit Aufenthaltsqualität stellen bereits die vorhandenen Flächen im Stadtpark und für die Freizeit- und Sporteinrichtungen im Stadionbereich dar.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
12.2	B12	<p>Der neue Fußweg entlang der Hangkante soll neben der Hangkante verlaufen und weder in sich eingeschnitten noch auf sie aufgeschüttet werden. Würde er in die Hangkante eingeschnitten, würde das die Stabilität der vorhandenen Bäume und damit die Stabilität des gesamten Hanges gefährden. Wir wollen keine Hangabbrüche wie am Herseler Rheinufer. Falls geplant sein sollte, das Cora-Gelände so weit aufzuschütten, dass dieser Weg dann ohne Einschnitt aufgebracht wird, würde das die Grünfläche um die Wegbreite verschmälern und das darunter liegenden Wurzelwerk und damit die vorhandenen Bäume schädigen. Laut Planung darf dieser Fußweg von Ver- und Entsorgern befahren werden und muß entsprechend befestigt werden. Damit kann er nicht als Grünfläche gerechnet werden, sondern muß von ihr abgezogen werden.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine neue Fußwegebeziehung ist von der privaten Grünfläche in Richtung Birkenstraße eingeplant. Diese beiden Flächen sind durch einen Höhendifferenz von ca. 9 Metern in der Höhe voneinander getrennt. Aus diesem Grund wird eine zusätzliche Gehwegebeziehung zwischen den beiden Flächen im Bereich der grünen Hangkante hergestellt.</p> <p>Ein Verlauf eines Gehweges am unteren Rand der Hangkante zur Erschließung der privaten Grünfläche ist nicht angestrebt, da keine direkte Verbindung zur Birkenstraße entstehen würde. Die Wegebeziehungen sind so geplant, dass eine Rundlauffunktion und direkte Verbindung zwischen den einzelnen Flächen möglich ist.</p> <p>Hangabbrüche sind bei der gewachsenen Struktur der Hangsituation nicht zu erwarten. Bei der baulichen Ausführung wird auf eine fachgerechte Sicherung des Gehweges geachtet. Eine Schädigung der Bäume wird vermieden. Weitere Ergebnisse werden innerhalb einer Planung ermittelt.</p> <p>Als zweites wird die Fläche GFL4 am Fußpunkt der grünen Hangkante behandelt:</p> <p>Im Bereich der grünen Hangkante ist durch das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (Nummer 4) die Möglichkeit der Realisierung einer Kanaltrasse für die Stadt Wesseling bzw. die Entwässerungsbetriebe eingeräumt worden. Da die Kanalisation im Bereich Westring hydraulisch stark belastet ist, wurde die Möglichkeit zur Schaffung eines Entlastungskanals seitens der Entwässerungsbetriebe, unabhängig von dem Vorhaben des Westringquartiers, überlegt. Dieser Entlastungskanal würde in Richtung Südosten, entlang der grünen Hangkante, in Richtung Kronenweg geführt.</p> <p>Die Entwässerung der Neubauten auf dem Vorhabengrundstück erfolgt durch eine unabhängige Kanaltrasse innerhalb des Straßenraums der neuen Erschließungsstraße in Richtung Südwesten, an ein Übergabebauwerk im Bereich der privaten Grünfläche.</p> <p>Die Planungen für den Entlastungskanal an der grünen Hangkante sind noch nicht soweit fort geschritten, dass eine Detailierung über Umfang und Ausführung vorliegt. Selbstverständlich wird in den nächsten Planungsschritten die Möglichkeit eines unterirdischen Vortriebes zur Erstellung des Kanals untersucht. Das jetzt dargestellte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht wird anhand der noch zu erstellenden Planungen angepasst, damit die Fahrzeuge der Entwässerungsbetriebe, für Kontroll- und Reinigungszwecke, die entsprechenden Kanalzugänge und Revisionsmöglichkeiten erreichen. Die Verlegung des Entlastungskanals direkt durch das Neubaugebiet ist nicht möglich, da aufgrund der Größe des Kanals eine vorgeschriebene Mindestüberdeckung nicht gegeben ist.</p> <p>Somit zeigt das innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eingetragenen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht eine Möglichkeit für die Zugänglichkeit der Reinigungs- und Kontrollfahrzeuge der Entwässerungsbetriebe, die erst durch eine weitere Planung präzisiert werden muss.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
12.3	B12	<p>Es wurde beschlossen, dass die geplanten Baufelder 18-21 nicht höher sein sollen als die Gebäude auf der Birkenstraße. Den Bewohnern am Westring 36-52 muss das gleiche Recht zugestanden werden, noch dazu, da für sie die neue Bebauung auch noch zusätzlich eine Verschattung bedeutet: die Baufelder 1-3, 6+8 dürfen nicht höher bebaut werden als die gegenüberliegenden Häuser.</p>	<p>Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Ziel der Planung für das Bebauungskonzept Westringquartier und der damit verbundenen Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktivierung und Stärkung der Innenstadt als Wohn- und Einkaufsstandort - Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers mit ergänzenden wohnbezogenen Nutzungen - Angemessene Mischung verschiedener Wohnformen und Wohnungsangebote - Schaffen eines vielfältigen Quartiers – geplant sind unterschiedliche Haustypen, die eine Vielzahl von Wohnungswünschen gerecht werden - Angemessene bauliche Verdichtung des Wohngebietes zur adäquaten Ausnutzung der zentralen Entwicklungsfläche (Stärkung der Innenentwicklung, optimale Anbindung an die Stadtbahnlinie 16) - Schaffung eines hochwertigen, durch Grün- und Freiräume gegliederten Wohngebietes mit einem Quartierplatz und zentralen Kinderspiel-Aufenthaltsbereichen <p>Das Bebauungskonzept sieht eine bauliche Verdichtung zur angemessenen Ausnutzung der zentralen innerstädtischen Entwicklungsfläche vor. Dabei werden die Baukörper so ausgerichtet, dass maximale Besonnung und bestmögliche Belichtungsachsen in Richtung der Grünräume und des Quartierplatzes entstehen. Bei der Bauweise wird großer Wert auf Nachhaltigkeit gelegt. Das bedeutet nicht nur umweltfreundliche Baustoffe und Begrenzung des Energieverbrauchs, sondern gerade auch Barrierefreiheit für Bequemlichkeit im Alter und eine hochwertige Gestaltung der Freiräume.</p> <p>Auf Grund der innerstadtnahen Lage und des urbanen Umfeldes und der Lage im Grünen ist das Plangebiet auch als besonderer Wohnstandort attraktiv. Die hier entstehenden Wohnungen werden das Spektrum des Wohnungsangebotes in Wesseling sinnvoll ergänzen. Vor dem Hintergrund des eingeschränkten innerstadtnahen Flächenpotentials ist die geplante Entwicklung der gezielten Ausnutzung des gegebenen Potentials zur Bindung von Einwohnern an einen attraktiven innerstadtnahen Standort geboten.</p> <p>Die städtebauliche Verdichtung entlang des Schwarzen Weges soll als Schallschutz-Maßnahme für das übrige geplante Wohngebiet und für die Bestandgebäude am Westring dienen. Eine Reduzierung der Geschossigkeit der Gebäude ist städtebaulich nicht sinnvoll, da der Charakter einer Innenstadtentwicklung mit dem vorgelegten Konzept ideal erfüllt wird und gleichzeitig der hohe Anteil an Freiflächen und Grünflächen, abweichend von einer geschlossenen Bauweise oder Blockrand-Struktur, für eine Belebung und Durchwegungsmöglichkeiten, Chancen eröffnet.</p> <p>Auf dem städtebaulichen Grundgedanken, einer offenen Bauweise in einzelnen Baukörpern, basiert der Entwurf für die Grundstücke und die Höhenentwicklung. Die Anpassung bei der Firsthöhe bei 2 Gebäuden im südwestlichen Grundstücksteil im Dezember 2015 erfolgte im Bewusstsein der Gesamtmaßnahme und der angestrebten Baumaßnahme. Bei der städtebaulichen Entwicklung wurde die Einordnung in die Nachbarschaft und Beurteilung der Standortkriterien durchgeführt, um die Zielsetzung</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			gen der Entwicklung bestmöglich umzusetzen. Eine Geschöß-Reduzierung für die Baufelder 1, 2, 3, 6 und 8 wird aus den dargestellten städtebaulichen Gründen nicht befürwortet.
12.4	B12	Das Baufeld 3 schädigt den Kronen- und Wurzelbereich der Robiniengruppe gegenüber Haus Westring 44. Daher ist das Baufeld auf eine gemeinsame Fluchtlinie mit den Baufeldern 1+2 zurückzunehmen.	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Der vorhandene Baum auf der südöstlichen Seite des Westrings in Höhe des Hauses Westring Nr. 44 ist für die städtebauliche Planung über ein Aufmaß des örtlichen Vermessers dokumentiert worden.</p> <p>Der Baum steht außerhalb des Baufeldes 3 und ist innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplans als Bestand eingetragen. Im unmittelbaren Bereich des Baumes wurde auf Stellplätze, Mülltonen-Plätze und Wege verzichtet.</p> <p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wird durch den Durchführungsvertrag mit dem Vorhabenträger auch diesbezüglich umgesetzt und ergänzt.</p> <p>Siehe Anlage 16: Position Robinie</p>
12.5	B12	<p>Die Tiefgaragenzu- und ausfahrt 1 gegenüber den Häusern 48+50 ist eine Zumutung für die Alteinwohner des Westrings und auch der nach hinten schlafenden Anwohner von Im Grund 15-21. Bremsen, Anfahren Kurven, Rolltor rauf- und runterwerden zu häufigen erheblichen Lärmbelastungen auch tief in den Nächten führen. Die Ein- und Ausfahrt sollte daher besser innerhalb des neuen Wohngebietes liegen, da dort nur die Nutzer der Tiefgarage betroffen sind.</p> <p>Die Tiefgarage unter den Baufeldern 1-5 sollte an dieser Stelle komplett entfallen und durch eine Tiefgarage unter den Baufeldern 16, 17, 22-24 ersetzt werden.</p> <p>Dadurch kann auch der größte Teil der Bäume im sogenannten „Gehölzstreifen“ erhalten bleiben, was ich hiermit nochmal ausdrücklich fordere.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Positionen der Tiefgaragenein- und -ausfahrten und der Einmündung der neuen Erschließungsstraße vom Westring wurden sowohl aus verkehrstechnischer Überlegung als auch aus Sicht des Schallschutzes gewählt.</p> <p>Dabei wurde bezüglich der verkehrlichen Erschließung berücksichtigt, dass mit drei Einmündungsbereichen keine Konzentration des Verkehrsflusses auf eine Stelle mit negativen Auswirkungen bezüglich eines Rückstaus auf dem Westring entsteht.</p> <p>Durch die Verteilung der Ein- und Ausfahrten für den ruhenden Verkehr ergibt sich der Vorteil einer verteilten Schallbelastung für angrenzende Gebäudefassaden.</p> <p>Bei der Konzentration von Tiefgaragenstellplätzen und deren Zufahrt im Inneren des Geländes würden die Schallbelastungen für die Fassadenflächen der Häuser Westring 40 und 42 gegenüber der Einfahrtsituation deutlich zunehmen und der Verkehrsfluss auf dem Westring entsprechend gedrosselt werden.</p> <p>Daher ist die vorgeschlagene Lösung städtebaulich sinnvoll.</p> <p>Ergänzt wurde dies durch gutachterliche Untersuchungen über die schalltechnische Auswirkung der Tiefgaragenein- und -ausfahrten auf die gegenüber liegenden Fassadenflächen der Gebäude am Westring.</p> <p>Unter dem Baufeld 1 ist keine Tiefgarage vorgesehen. Die Tiefgarageneinfahrt 1 dient nicht zur Erschließung von Stellplätzen unter dem Baufeld 1.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Die Stellplätze für die Gebäude im Baufeld 1 werden wie in dem Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt, unmittelbar vor dem Baufeld 1 nachgewiesen.</p> <p>Der Erhalt der Bäume des sogenannten „Gehölzstreifens“ ist nach einer Beurteilung der Stadtverwaltung Wesseling nicht mehr möglich, da die Substanz dieser Bäume sehr stark geschädigt ist.</p> <p>Unabhängig von dieser Beurteilung wurde im Umweltbericht eine Ersatzpflanzung vorgesehen.</p> <p>Die Lage der Tiefgaragenausfahrt zwischen den Baufeldern 1 und 2 wurden in Bezug zur gegenüber liegenden Straßenseite so gewählt, dass die Tiefgaragenausfahrt nicht direkt einem Wohngebäude gegenüber liegt. Die Tiefgarageneinfahrt liegt gegenüber der Baulücke zwischen den Gebäuden Westring 48 und Westring 50 und der Einzelgarage neben dem Gebäude Westring 50.</p>
12.6	B12	<p>Die in Ihrer Stellungnahme zu meinen Argumenten unter Punkt 5 gemachte Aussage „Die Radwegführung auf dem Westring.....wird derzeit überprüft und optimiert „ ist überaus positiv formuliert. Fakt ist, dass das Verkehrskonzept Innenstadt noch nicht allzu weit fortgeschritten ist und wohl kaum vor der Baureife dieses Bebauungsplanes erstellt sein wird. Und bislang gehen die Überlegungen wohl dahin, auf der derzeit vorhandenen Straßenbreite des Westrings einen gegenläufigen Kfz-Verkehr zuzulassen und auf der Südostseite einen Gehweg unterzubringen. Das ist nicht möglich, ohne den derzeit vorhandenen Fahrradweg komplett zu entfernen. Dies als „Optimierung der Radwegführung“ zu bezeichnen ist wohl eher euphemistisch zu verstehen.</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>Der Zwei-Richtungs-Fahrradweg auf dem Westring bleibt erhalten, um den Anwohnern der neuen Gebäude im Gebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ein attraktives Angebot zur Einbindung des Gebietes in das Radwegenetz der Stadt Wesseling zu ermöglichen.</p> <p>Daneben wird der Gehweg auf der südöstlichen Seite des Westrings ergänzt, so dass auch eine Fußwegebeziehung in Richtung Innenstadt möglich ist.</p> <p>Die Notwendigkeit eines Verkehrskonzeptes für die Gesamtstadt Wesseling besteht im Zusammenhang mit dieser Bauleitplanung nicht. Die vorhandenen Netzelemente der verkehrlichen Erschließung sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fußgänger und Radwegeverkehr wurden bei der städtebaulichen Lösung berücksichtigt und werden durch die Bewohner gekräftigt.</p> <p>Darüber hinaus wurden Wegebeziehungen durch das Vorhabengebiet für Fußgänger und Radfahrer eingeplant, so dass die übergeordnete Einbindung des Gebietes in den Innenstadtbereich und die angrenzenden Stadtteile ermöglicht wird.</p> <p>Eine Veränderung der Richtungsfahrbahn für den Kfz-Verkehr auf dem Westring ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, sondern vielmehr der Erhalt des Zwei-Richtungs-Fahrradweges auf dem Westring.</p>
12.7	B12	<p>Durch die künftige Gegenläufigkeit wird sich der Verkehr auf dem südöstlichen und dem südwestlichen Zweig des Westrings erheblich erhöhen. Nicht nur die künftigen Anlieger des Neubaugebietes, sondern auch noch</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine gegenläufige Verkehrsführung für den Pkw-Verkehr auf dem Westring und somit eine Veränderung gegenüber Ein-Richtungs-Verkehr auf dem Westring ist nicht Ge-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>der derzeit über den Nordostzweig abfließende Schwerlastverkehr der HGK werden den Lärm auf den SO- und SW-Zweigen erheblich erhöhen. Dieser Lärm wird auch uns Anwohner Im Grund zusätzlich belasten. Ich fordere daher, das Neubaugebiet ausschließlich über eine neue Straße über das St. Gobain-Geländer zum Kronenweg zu erschließen. Wegeverbindungen zwischen Neubaugebiet und Westring sollen ausschließlich für den Fußgänger und Fahrradfahrer sein</p>	<p>gegenstand dieser Bauleitplanung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p> <p>Vielmehr wird die Notwendigkeit des Erhalts eines Zwei-Richtungs-Fahrradweges auf der südöstlichen Seite des Westrings gesehen und bestätigt. Somit kommt es zu keiner Veränderung der Wegebeziehungen und der Fahrtrichtungen für Verkehre aus dem HGK-Grundstück.</p> <p>Die entsprechend dargestellten negativen Auswirkungen infolge eines gegenläufigen Zwei-Richtungs-Verkehrs entstehen somit nicht.</p> <p>Den gesetzlichen Vorgaben zur Analyse und Beurteilung einer Erschließung und von Erschließungsvarianten ist hinreichend Rechnung getragen worden.</p> <p>Das Vorhabengebiet ist auf der nordöstlichen Seite durch das HGK-Grundstück bzw. die Bahntrasse mit einer technischen Barriere versehen.</p> <p>Auf der südwestlichen Seite besteht durch die grüne Hangkante eine natürliche Barriere, die aus ökologischen Gründen auch erhalten bleiben soll.</p> <p>Auf südöstlicher Seite grenzt eine private Grünfläche an das Vorhabengebiet und anschließend ein gewerbliches Grundstück.</p> <p>Auf nordöstlicher Seite des Vorhabengrundstücks grenzt die vorhandene Erschließung Westring an.</p> <p>Basierend auf den vorgenannten Kriterien wurden Erschließungsvarianten untersucht. Dabei wurde jedoch stets jede Variante, die einen Durchgangsverkehr von Gewerbeverkehren oder weiteren privaten Verkehren möglich macht, ausgeschlossen.</p> <p>Grund war es, dass in der städtebaulichen Zielsetzung eine ausschließliche Erschließung des Vorhabengebietes verfolgt wurde. Bei einer Durchwegungsmöglichkeit (z. B. vom südöstlich angrenzenden Gewerbegrundstück) wäre nicht nur die private Grünfläche durchstoßen worden, sondern es hätte die Gefahr bestanden, dass diese Zuwegung auch für den gewerblichen Verkehr genutzt wird. Ebenso hätte sich auch die Möglichkeit ergeben, dass die Mitarbeiter der Gewerbebetriebe die Stellflächen innerhalb des Wohngebietes tagsüber benutzt würden.</p> <p>Die Aufgabenstellung für die gutachterliche Untersuchung für Verkehr und Schall ist es gewesen, die Möglichkeit eines Anschlusses des Vorhabengebietes an den vorhandenen Westring zu untersuchen. Diese Untersuchungen zeigen, dass dieser Lösungsansatz technisch und unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben zu realisieren ist.</p>
13.0	B13	<p><i>Schreiben vom 11.02.2016 zum Bebauungsplan 1/114</i></p>	<p>Die Anregung wird in div. Unterpunkten behandelt und enthält in der Anlage ergänzende Unterlagen, auf die im Textteil verwiesen wird.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
13.1		<p>Dass aber hier eine solch dichte und hohe Bebauung realisiert werden soll, ist nicht nachvollziehbar, auch wenn die entlang der Bahn entstandenen KBE-Hochhäuser höher sind. Diese sind letztlich ein Schandfleck für das Zentrum und in Wesseling sind ja diesbezüglich schon genügend Fehler gemacht worden. So etwas zu wiederholen ist ja wohl kaum das Ziel einer sinnvollen Stadtplanung.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der städtebaulichen Planung wurde eine Analyse des gesamten Innenstadtbereiches bezüglich der Dichte der Bebauung und der Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude durchgeführt. Basis hierfür waren entsprechende Vermessungsunterlagen über die Bestands-Situation.</p> <p>Daneben wurden die Zielsetzungen aus dem aufgestellten Innenstadtkonzept für eine Nachverdichtung der Bebauung und Stärkung der Struktur der Innenstadt analysiert und in die Bewertung aufgenommen.</p> <p>Bezüglich der Höhenentwicklung darf auf folgende Maximal-Geschossigkeiten hingewiesen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 11 bis 13-geschossige Gebäude: Flach-Fengler-Str. 48 Flach-Fengler-Straße 51-65 Westring 24 Westring 26 Westring 28 • 8 bis 10-geschossige Gebäude Flach-Fengler-Str. 91 Westring 24 • 5 bis 7-geschossige Gebäude Westring 4 Westring 6 Parkhaus am Westring Westring 30 + 32 Westring 18 + 20 Flach-Fengler-Str. 82 • 3 bis 4-geschossige Gebäude Westring 34 + 36 Westring 14 + 16 Flach-Fengler-Str. im Bereich Haus-Nr. 58 bis 80, sowie im Bereich Flach-Fengler-Str. 67, 69 Flach-Fengler-Str. 75 Flach-Fengler-Str. 84 bis 110 <p>Die Bebauung in der Straße Im Grund und entlang der Birkenstraße weist eine 1 bis 2 Geschossigkeit zuzüglich Satteldach auf.</p> <p>Bezüglich der Höhenentwicklung auf dem Vorhabengrundstück wurden auf eine Höhenentwicklung in den Kategorien 11-13 Geschoße, sowie 8-10 Geschoße verzichtet. Es wurde ausschließlich in der mittleren Höhenkategorie bis 6 Vollgeschoße geplant. Insbesondere als Schallschutzriegel entlang des Schwarzen Weges (Schallbelastungen aus Gewerbebetrieb, Schienenverkehr und Freizeit-Nutzung) wurden 5 Gebäude mit 6 Geschossen vorgesehen.</p> <p>Im weiteren Vorhabengrundstück wird eine Bebauung von 3 bis 5 Vollgeschoßen, auf</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>den insgesamt 25 Baufeldern, angeordnet, um eine starke Durchmischung der einzelnen Gebäude-Typen und Höhenentwicklungen zu erreichen. Insgesamt kann somit das Vorhabengrundstück als eine innerstädtische Verdichtung im Bereich von 3 bis 6 Vollgeschoßen und somit im unteren und mittleren Bereich der bereits existierenden Höhenentwicklungen im Innenstadtbereich von Wesseling angesehen werden.</p> <p>Bezüglich der Dichte der Bebauung sei auf folgende Grundstücke im Bestand im Innenstadtbereich von Wesseling verwiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Westring 14 bis 36, vollständige Bebauung des Grundstückes inkl. Tiefgarage • Flach-Fengler-Str. 51 bis 65: vollständige Bebauung des Grundstückes mit einem Sockel-Gebäude von 2 Vollgeschossen und darüber 12 Geschoße • Flach-Fengler-Str. 48: vollständige Bebauung mit einem 1-geschossigen Flachbau (große Erdgeschoß-Höhe) und 13 geschossigem Wohnriegel • Geschlossene Bauweise und fast vollständige Bebauung der Grundstücke im Bereich Flach-Fengler-Str. 58 bis 80, sowie weiter Flach-Fengler-Str. Grundstücke 82 bis 88 • Grundstück Flach-Fengler-Str. 87 bis 93: 1 bis 2-geschossige Sockelgebäude und 9-geschossiger Hochhausbereich <p>Abweichend zu dieser geschlossenen Bebauung mit GRZ-Werten im Bereich von 0,9 bis 1,0 stehen die Bebauungen im Bereich der Straße Im Grund und Westring 40-52. Hier stehen Ein- oder Zweifamilien-Häuser als Einzelgebäude oder Doppelhaushälfte auf Grundstücken mit GRZ-Faktoren von 0,4 (Obergrenze gemäß Bebauungsplan).</p> <p>Zielsetzung der städtebaulichen Planung für das Vorhabengrundstück „Westringquartier“ war es nicht gewesen, die hohe Verdichtung der vorher genannten ersten Gruppe von Gebäuden auf dem Vorhabengrundstück zu wiederholen, sondern bezüglich der Verdichtung der Grundstücksbebauung den Kennwert aus der 2ten Gruppe der Gebäude (GRZ 0,4) zu übernehmen. Aus diesem Grunde wurden einzelne Gebäude auf dem Vorhabengrundstück geplant und die GRZ-Werte insgesamt in der Zielgröße fest gehalten. Innerhalb des Vorhabengrundstücks gibt es eine Konzentration von Gebäuden in Richtung des Schwarzen Weges auf Grund der Schallfunktion und eine aufgelockerte Bebauung in Richtung Westring und Birkenstraße. Auch die Höhenentwicklung passt sich dementsprechend an.</p> <p>Siehe Anlage 24: Geschosshöhenplan</p>
13.2		<p>Zumindest aber sollte sich die Gebäudehöhe der direkt an den Westring angrenzenden Bauten an die Firsthöhen der gegenüberliegenden schon vorhandenen Einfamilienhäuser anpassen.</p> <p>Vor allem sollte in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass eine zu hohe Bebauung den auf der anderen Straßenseite stehenden Häusern völlig das Sonnenlicht nimmt, was es möglichst zu vermeiden gilt.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Bezüglich der Höhenentwicklung der Gebäude in den Baufeldern 1, 2, 3, 6 und 8 und den gegenüberliegenden Gebäuden Westring 36 bis 52 hat eine Untersuchung über die Höhenentwicklung stattgefunden, entsprechende Schnittzeichnungen sind in der Anlage beigefügt.</p> <p>Zunächst darf festgestellt werden, dass die Baufelder 1 und 2 mit 3 Vollgeschossen un-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>terhalb der Höhenentwicklung der Firste der gegenüberliegenden Gebäude, somit der Haus-Nr. Westring 46 bis 52, verbleibt. Das Gebäude Westring 50 liegt außerhalb des gültigen Bebauungsplans und wird daher nach § 34 BauGB bewertet und hat mit der derzeitigen 1-Geschossigkeit eine Mindernutzung bezüglich der Höhenentwicklung. Die beiden Gebäude auf den Baufeldern 3 und 6 haben die städtebauliche Funktion, die Einfahrtssituation und deren städtebaulichen Fassung zu bilden. Aus diesem Grund sind beide Gebäude an der Straßenfront der neuen Erschließungs-Straße 5-geschossig ausgebildet. Das Gebäude im Baufeld 3 weist in Richtung Südwesten eine Abstufung auf 4 Vollgeschoße auf.</p> <p>Der Gebäuderiegel im Baufeld 8 ist bezüglich der Höhenentwicklung mit den Gebäuden Westring 24 bis 36 zu vergleichen. Das unmittelbar an der Ecke zum Schwarzen Weg liegende Gebäude Westring 34 weist ebenso eine 6-Geschossigkeit aus wie die Bebauung auf dem Baufeld 8. Somit ist hier eine Anpassung an die gegenüberliegende Straßenseite vorgenommen.</p> <p>Bezüglich der Verschattung ist in der Anlage eine entsprechende Studie beigefügt, die aufzeigt, dass durch die Neubebauung keinerlei Verschattungen am 17. Januar eines jeden Jahres (Normzeitpunkte zur Untersuchung der Belichtung im Winterfall) erfolgt. Die Sorge, dass die Gebäude Westring 40 bis 52 durch die gegenüberliegenden Gebäude, die Abstände bis zu 30 Meter von den Fassaden der Bestandsgebäude haben, entstehen, kann somit entkräftet werden.</p> <p>Siehe Anlage 1 bis 8: Schnitte</p>
13.3		<p>Beim Bau eines Wohnquartiers für über 1000 Menschen stellt man sich natürlich auch die entscheidende Frage wie die Verkehrssituation geregelt werden soll. Offensichtlich haben die zuständigen Planer darauf nicht so großen Wert gelegt</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen der Neubausituation des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurden selbstverständlich innerhalb eines Verkehrsgutachtens untersucht. Basis dieses Verkehrsgutachtens waren die vorhandenen Netzstrukturen am Westring und des angrenzenden Knotenpunktes Flach-Fengler-Straße / Poststraße / Westring und Verkehrszählungen in diesem Zusammenhang.</p> <p>Bei der verkehrstechnischen Untersuchung für den Prognosefall wurde deutlich aufgezeigt, dass die Leistungsfähigkeit des Westrings und des Einmündungs-Bereiches der neuen Erschließungs-Straße auf den Westring eine ausreichende Leistungsfähigkeit zur Aufnahme der Verkehre des motorisierten Individualverkehrs aus diesem Neubaugebiet hat. Das Verkehrsgutachten war Teil der Offenlage und ist auch Grundlage für die weiteren technischen Bearbeitungen innerhalb des Vorhabens.</p> <p>Es wurde sehr wohl großen Wert auf eine verkehrstechnische Untersuchung in Folge des Neubaugebietes gelegt.</p>
13.4		<p>Wie soll der zu erwartende enorme Verkehr -ein normaler Familienhaushalt hat heute meisten 2 PKW!! -nur über den Westring abfließen? Schon</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Verkehrstechnische Untersuchung von ISV Gesellschaft für Stadt und Verkehr ba-</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
		<p>jetzt ist die Innenstadt zu bestimmten Tageszeiten verstopft und auf der Flach-Fengler-Straße bildet sich zwischen den beiden Kreiseln ein Stau in beide Richtungen. Steht zusätzlich ein LKW zum Ausladen von Waren auf einer Fahrbahn, weil es keine andere Möglichkeit gibt, reicht der Stau bis weit in den Westring (fast bis zum „Marktkauf“) und in die Unterführung. Daher muss eine zusätzliche Möglichkeit geschaffen werden, damit der Verkehr aus diesem zukünftigen Wohnviertel auch zum Kronenweg oder zur B 9 abfließen kann. Ein Ausbau des Westrings auf zwei Fahrtrichtungen kann das Problem in kleinster Weise lösen.</p>	<p>siert auf einer zeitlich vorangegangenen verkehrlichen Untersuchung des Knotenpunktes Flach-Fengler-Straße, Westring / Poststraße, bei der als Belastungssituation neben der Bestandssituation eine zukünftige Bebauung des Westringquartiers und der Fläche der HGK am Schwarzen Weg angenommen wurde.</p> <p>Die nunmehr verkehrstechnisch untersuchte Prognosesituation für die Verkehre aus dem Westring, liegt somit in Summe niedriger als die damalige Untersuchung, welche die Basis für die Ausbildung des Knotenpunktes Flach-Fengler-Straße/ Poststraße war. Die jetzt aufgezeigten Prognosen zeigt die Leistungsfähigkeit des Westrings und des angrenzenden Knotenpunktes auf.</p> <p>Die Möglichkeit einer zusätzlichen Anbindung des Vorhabengrundstückes in Richtung Kronenweg wurde untersucht. Dabei ist zu beachten, dass im Südosten mit der gewerblichen Nutzung auf dem ehemaligen Saint Gobain Gelände andere Ziel- und Quer- verkehre entstehen als innerhalb des Wohngebietes. Mit einer Verbindung durch die private Grünfläche hindurch würde die Gefahr eines Durchgangsverkehrs vom Kronenweg zum Westring und damit in die Innenstadt, entstehen. Daneben ist die städtebauliche Zielsetzung die Grünfläche zwischen dem Wohngebiet und dem gewerblichen Gebiet zu erhalten und zugänglich zu machen. Bei einer straßentechnischen Verbindung zwischen Wohngebiet und Gewerbegebiet besteht die Gefahr, dass der ruhende Verkehr für das Gewerbegebiet teilweise in das Wohngebiet und bis zum Westring weiter reichen wird.</p> <p>Die Realisierung einer Straße mit entsprechendem Querschnitt über das Privatgelände mit gewerblicher Nutzung im Südosten ist ebenfalls mit technischen Einschränkungen, auf Grund der Bestandsgebäude versehen.</p> <p>Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Anbindung in Richtung Kronenweg zahlreiche technische und verkehrstechnische Nachteile hätte und die Zielsetzung einer grünen Pufferzone zwischen den beiden Nutzungsgebieten stören würde. Aus diesem Grund ist der vorhandene Anschluss des Geländes am Westring die verkehrstechnisch sinnvolle Lösungsmöglichkeit, die innerhalb dieses Verfahrens weiter verfolgt wird.</p>
13.5		<p>Auch dadurch wird die zu erwartende Lärmbelastung der Anwohner noch um ein Vielfaches potenziert. Schon jetzt liegt die Lärmbelastung weit über den zumutbaren Grenzwerten. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die auf den Westring führende Tiefgaragenzufahrt des Neubaugebietes entweder in die neue Siedlung oder auf den Schwarzen Weg verlegt werden muss. Es ist ja wohl ein Unding den Lärm und die Abgase ein- und ausfahrender Autos der Neuanwohner bei Tag und Nacht den gegenüber wohnenden Familien am Westring zuzumuten.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Planung von Tiefgaragen-Zufahrten und oberirdischen Stellplätzen fand unter folgenden Gesichtspunkten statt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stellplätze sollen möglichst nah an den entsprechenden Wohngebäuden angeordnet werden, da weiter entfernt liegende Stellplätze nicht genutzt werden und der Parkraum auf nicht zugelassenen Flächen unmittelbar nah an den Gebäuden sonst zunehmen würde. • Tiefgaragenzufahrten auf den Schwarzen Weg sind nicht möglich, da diese Straße im Privateigentum der HGK ist und dieser Bereich als Schutzstreifen für eine Rohrtrasse für LyondellBasell nicht bebaut werden kann. • Der Verkehrsfluss auf dem Westring soll durch einmündende Verkehrsflächen nur in geringen Umfang gestört werden. Aus diesem Grund soll die Anzahl der

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Zufahrten zu Stellplätzen, Tiefgaragen und privaten Erschließungsstraßen auf eine größere Anzahl verteilt werden.</p> <p>Daneben wurde eine schalltechnische Beurteilung der Erschließungsverkehre aus dem Westringquartier auf den Westring und die gegenüberliegenden Fassaden untersucht. Auch diese Untersuchung zeigt auf, dass die Aufteilung der zu- und abfließenden Verkehre zu den Stellplätzen (oberirdisch und unterirdisch) auf mehrere Stellen und damit gleichmäßig schalltechnisch verteilt werden sollten.</p> <p>Aus diesen vorgenannten Gründen heraus wurden 2 Tiefgaragen-Zufahrten mit 80 bzw. 86 Stellplätzen (dies entspricht ca. 1/3 alle Stellplätze im Vorhabengebiet) unmittelbar vom Westring angeordnet.</p> <p>2/3 der Stellplätze werden über die private Erschließungsstraße vom Gelände Inneren her erschlossen, sowohl oberirdisch als auch in Tiefgaragen.</p> <p>Dem Vorschlag einer Anbindung an den Schwarzen Weg steht die privatrechtliche Eigentümersituation des Schwarzen Weges (HGK) entgegen. Ebenso ist dieser private Weg nicht als öffentliche Straße gewidmet und auf Grund des Ausbau-Zustandes nicht für einen Zweirichtungs-Verkehr (Ein- und ausfahrender Verkehr) geeignet.</p> <p>Bezüglich der Schallbelastungen wird darauf hingewiesen, dass die Orientierungswerte, gemäß des Schallgutachtens, eingehalten werden und das Grenzwerte im Bereich des nachbarschaftlichen Lärmschutzes nicht existieren.</p> <p>Bei der Aufstellung der Bauleitpläne können verschiedene lärmtechnische Regelwerke zur Anwendung kommen, die jeweils auf spezifische Lärmkategorien zugeschnitten sind. Ihnen liegen zumeist unterschiedliche Ermittlungsverfahren zugrunde.</p> <p>So enthält die DIN 18005 Orientierungswerte für städtebauliche Planungen, die bei der Ausweisung von Baugebieten für Verkehrs- und Gewerbelärm anzustreben sind und die im Rahmen der Abwägung überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält bindende Grenzwerte bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Straßen und die Überschreitung dieser Grenzwerte gebietet zwingend Lärmschutz. Bezogen auf die vorliegende Bauleitplanung ist jedoch klarzustellen, dass ein Bau oder eine wesentliche Änderung des Westring NICHT Gegenstand des Verfahrens ist, da die verkehrliche Erschließung auch ohne einen Umbau des Westring gewährleistet ist. Die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort genannten Grenzwerte finden damit für das vorliegende Verfahren keine Anwendung. Sollte die Stadt Wesseling den Westring neu bauen oder wesentlich ändern, was derzeit nicht absehbar ist, hat sie anlässlich einer solchen Straßenbaumaßnahme den Verkehrslärm auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke zu betrachten. Werden die Grenzwerte hierbei überschritten, haben die betroffenen Grundstückseigentümer an der Straße Westring dann Anspruch auf passiven Lärmschutz gegen den Träger der Straßenbaulast. Erstattungsansprüche der Eigentümer entstehen in</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>diesem Falle dann bereits kraft Gesetzes.</p> <p>Die TA-Lärm enthält wiederum Richtwerte für die Zulassung von Anlagen und ist die Grundlage für die Prüfung der Verträglichkeit konkreter Projekte.</p> <p>Im Rahmen des Gebotes der gerechten Abwägung der betroffenen Belange hat die Stadt Wesseling anlässlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Westringquartier geprüft, ob auch außerhalb des Plangebietes im Bereich der gegenüberliegenden Seite des Westring städtebauliche Missstände auftreten oder verfestigt werden. Sie hat insoweit durch die schalltechnische Untersuchung prüfen lassen, ob die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht sein kann. Nach der Rechtsprechung ist eine Planung, die zu einer Lärmbelastung (als Außenwert) von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts führt, besonders kritisch zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung noch hinnehmbar ist. Diese sogenannte Enteignungsschwelle wird hier jedoch deutlich unterschritten: Außerhalb des Plangebietes betragen die Werte derzeit bis zu 60,9 dB(A) tags und bis zu 50,9 dB(A) nachts (Begründung Seite 16). Für den Planfall sind Werte bis zu 61, 4 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts zu erwarten. Auch mit dieser planbedingten Erhöhung werden die Sanierungsgrenzwerte/Enteignungsschwelle weiterhin deutlich unterschritten und die Stadt kommt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass auch die planbedingte Zusatzbelastung von deutlich weniger als 3 dB(A) als zumutbar anzusehen ist (Begründung Seite 27).</p> <p>Hinsichtlich der Tiefgaragenzufahrten zeigen die gutachterlich ermittelten Ergebnisse, dass die Stellplätze am Tag und in der Nacht genutzt werden. Bezüglich der Nachtzeit wird gemäß TA Lärm im Folgenden die lauteste volle Nachtstunde betrachtet. Gemäß Verkehrsgutachten ist im Bereich der westlichen Tiefgaragenzufahrt (TG1) innerhalb von 24 Stunden mit 198 Fahrten zu rechnen, im Bereich der östlichen Tiefgarage (TG2) sind 192 Fahrten über 24 Stunden zu erwarten. Lärmrelevant sind die Fahrwege vor der Einfahrt, das offene Garagentor. Der Emissionspegel aus dem Zu- und Abfahrverkehr und der privaten Haupteinfahrtstraße werden hier entsprechend der RLS-90 berechnet. Die gutachterlich ermittelten Ergebnisse zeigen, dass an dem Wohngebäude Westring 50 die nach TA Lärm zulässigen Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden. Die Immissionsrichtwerte von 35 dB(A) nachts für Reine Wohngebiete werden am Westring 36 bis 48 überschritten, die Werte von 45 dB(A) nachts für Mischgebiete jedoch eingehalten. Tags werden die Immissionswerte von 50 dB(A) für Reine Wohngebiete eingehalten. Diese Lärmbelastung, die mit den beiden Tiefgaragen und der Haupteinfahrtstraße verbunden ist, wird als zumutbar angesehen. Es handelt sich hier um Stellplätze und Garagen, die ausschließlich dem Bedarf des Allgemeinen Wohngebietes dienen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier im Rahmen der Bauleitplanung nicht unmittelbar anzuwenden. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch zur Nachtzeit als gewahrt anzusehen, da die Richtwerte eines Mischgebietes, in dem Wohnen ebenfalls allgemein zulässig ist, hier nicht überschritten werden. Die Aufteilung der Verkehre auf zwei Tiefgaragenzufahrten sowie eine Haupteinfahrtstraße zum Westring trägt auch dazu bei, das Verkehrsaufkommen und damit auch den Verkehrslärm gleichmäßiger zu verteilen.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Nach allem kommt die Stadt Wesseling zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und die menschliche Gesundheit bezogen auf die Wohnhäuser auch außerhalb des Plangebietes auf der gegenüber liegenden Seite des Westring beachtet sind und sich die Planung auch unter diesem Gesichtspunkt als abwägungsgerecht darstellt.</p>
13.6		<p>Zu den Emissionen des zu erwartenden Verkehrs in Form von Lärm, Abgasen und Feinstaub muss ebenfalls der nicht zu unterschätzende Wohnlärm von über 1000 Personen gerechnet werden.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Begrifflichkeit eines Wohnlärmes ist innerhalb der Normen nicht festgehalten und kann vom Schallschutz-Gutachter nicht bewertet werden. Sollte mit diesem Begriff die Schallemission aus Straßenverkehr innerhalb des Vorhabengebietes gemeint sein, so kann hier auch auf die schalltechnische Untersuchung der ADU Cologne, die Teil der Offenlage war, verwiesen werden. Innerhalb dieser Untersuchung sind die Schallbelastungen aus Straßenverkehr auf den Haupterschließungsstraßen näher untersucht und entsprechende Vorschläge für die Umsetzung der Bauvorhaben erarbeitet worden.</p> <p>Zum Thema Feinstaub kann folgende Information gegeben werden:</p> <p>Die Messstelle in Rodenkirchen ist die nächstgelegene Anlage zu Wesseling. In Wesseling selbst existiert keine Messstelle. Die Station führt kontinuierliche Messung durch und gibt Aufschluss über die sogenannten „Hintergrundbelastungen“ in der umliegenden Region. Bei den gemessenen Schadstoffen handelt es unter anderem um Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub PM.</p> <p>Zur Umsetzung der 2008 in Kraft getretenen Luftqualitätsrichtlinie (2008/81/EG) der EU sind in den §§ 2-4 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesemissionsschutzgesetzes Grenzwerte für die oben angeführten Schadstoffe festgelegt. Hierbei wird zwischen sogenannten „Emissionsgrenzwerte“ und „Alarmschwellen“ unterschieden.</p> <p>Während die für bestimmte Zeiträume festgelegten Emissionsgrenzwerte dazu dienen, „schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zur verringern“ stellt die Alarmschwelle einen Wert dar „bei dessen Überschreitung bei kurzfristiger Exposition ein Risiko für die Gesundheit der Gesamtbevölkerung besteht und unverzüglich Maßnahmen ergriffen werden müssen“.</p> <p>Im Regierungsbezirk Köln existieren insgesamt 8 Luftreinhaltepläne. Im Wesselinger Umfeld ist das der Luftreinhalteplan für Köln (Straßenverkehr).</p> <p>Der Bedarf für eine Messung von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in Wesseling wird seitens der Bezirksregierung Köln nicht gesehen. Grund hierfür seien die im Vergleich zu anderen im Regierungsbezirk gelegenen Städten überschaubaren Verkehrsbelastungen und das Fehlen von engen „Straßenfluchten“.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
			<p>Nur unter bestimmten stadträumlichen Voraussetzungen findet eine Konzentration von Schadstoffen statt, die zu Überschreitungen der Grenzwerte führen. Diese Einschätzung berücksichtigend, sieht die Stadt Wesseling sich derzeit nicht dazu veranlasst, in dem außerhalb Ihrer Zuständigkeit liegenden Bereich der Luftreinhaltung tätig zu werden.</p>
13.7		<p>Ein Punkt der in keinster Weise beachtet worden ist und als romantischer Unfug abgetan werden wird, ist die Tatsache, dass sich in den Jahrzehnten, in denen das CORA-Gelände landwirtschaftlich genutzt wurde, eine vielfältige Vogelwelt dort angesiedelt hat. Nach Einbetonierung des gesamten Geländes werden wir wohl keine Vögel mehr in unseren Gärten sehen.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Zuge des Verfahrens wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag / Artenschutzprüfung (Stufe 1) zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1/114 vom Büro Ökoplan Bredebach, Fehrmann, Hämmer & Cordes aus Essen durchgeführt.</p> <p>Diese Artenschutzprüfung weist unter Punkt 3 eine Bestandsdarstellung im Wirkungsbereich des Vorhabens mit den Unterpunkten 3.1 Säugetiere, 3.2 Vögel, 3.3 Amphibien/ Reptilien und 3.4 Insekten auf. Im Tabellenverzeichnis ist aufgeführt, welche Vögel bei einer Zufallsbeobachtung am 10. Januar 2015 im Bereich des Plangebietes festgestellt wurden.</p> <p>Der Mäusebussard konnte als einzige planungsrelevante Art gesichtet werden. 2 Fraßplätze mit Federnhinterlassenschaften lassen auf die sporadische Anwesenheit von Habicht, Sperber oder Wanderfalke schließen. Auch die Sichtung des Gimpels ist hervor zu heben, da diese auf der roten Liste NRW in der Vorwarnliste geführt wird. Die beobachtenden Arten gehören überwiegend zu den häufigen Vertretern im städtischen Bereich und sind somit zumeist sehr anpassungsfähig.</p> <p>Diese Beschreibung wurde Seitens der Firma Ökoplan zur Bestandsaufnahme gegeben. Da sich die Nistplätze der vorgenannten Vögel ausschließlich innerhalb von Baumhorsten befinden, besteht durch die Neubau-Maßnahme keine Gefahr für die Nistplätze dieser Vogelarten innerhalb des Stadtgebietes. Durch die Neubaumaßnahme wird die grüne Hangkante gesichert, und nicht beeinträchtigt. Daneben werden durch entsprechende Neupflanzungen von Bäumen und Verdichtungen auf der privaten Grünfläche zusätzliche Nistmöglichkeiten geschaffen.</p> <p>Vogelbewohner der Agrarlandschaften, wie die Wachtel und das Rebhuhn sind im Plangebiet auf Grund der geringen Größe des derzeitigen Ackers und des Fehlens der typischen Rand-Vegetation auszuschließen. Diese Aussage wurde im Gutachten unter 3.2 Seite 8 getätigt.</p> <p>Eine fachgerechte Beurteilung innerhalb des Verfahrens liegt somit vor. Von einem Einbetonieren des gesamten Geländes kann nicht gesprochen werden, da allein die Zielsetzung einer Regenwasser-Versickerung sämtlicher Dachflächen und Tiefgaragenflächen im Außenbereich die entgegengesetzte Zielsetzung verfolgt. Somit wird ein hoher Anteil an begrünten privaten und öffentlichen Flächen entstehen bzw. entsprechende Flächen ausgebaut.</p>

	Bürger	Zusammenfassung der Bürgerstellungen	Stellungnahme der Verwaltung/Abwägungsvorschläge
13.8		<p>Hier existiert ein reines Wohngebiet, dessen Lärm- und Umweltbelastung jetzt schon laut der schalltechnischen Untersuchung durch die ADU Cologne vom September 2015 viel zu hoch ist und nicht noch um ein Vielfaches erhöht werden darf.</p> <p>Die Stadt ist seit ca. 15 Jahren Eigentümerin des CORA-Geländes. Spätestens seit den Überlegungen diesen Bereich eventuell als Mischgebiet mit Kleingewerbe und Wohnraum zu nutzen, hätte man zunächst ein umfassendes Verkehrskonzept erarbeiten müssen.</p> <p>Dies ist offensichtlich nicht geschehen. Den Bauherrn der Anlage interessiert die Verkehrssituation in Wesseling wohl kaum. Und so wird offensichtlich mit der „heißen Nadel“ eine Lösung zusammengestrickt, die völlig unannehmbar ist.</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung von ADU Cologne überprüft die Auswirkungen der Schall-Emissionen durch den Straßenverkehr in Folge Erhöhung des Straßenverkehrs durch die Einbindungsbereiche des Vorhabengebietes und untersucht den Nachbarschaftslärm aus Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt und der einbindenden Straßen.</p> <p>Bezüglich des Straßenverkehrslärms wird aufgezeigt, dass eine zusätzliche Schallbelastung mit einem Spitzenwert von 2,3 dB in der Nacht unterhalb des Grenzwertes von 3 dB an zusätzlicher Schallbelastung bei Veränderungen liegt. Somit wird eine entsprechende Grenze eingehalten.</p> <p>Bezüglich des Nachbarschaftslärms existieren keine Grenzwerte, sondern es wird der Vergleich der berechneten Werte mit Orientierungswerten durchgeführt. Die berechneten Werte liegen deutlich unter den angesetzten Orientierungswerten und sind somit gutachterlich bestätigt.</p> <p>Es wird auf die ausführliche Darstellung in Punkt 13.5 verwiesen.</p> <p>Der Wunsch nach einem umfassenden Verkehrskonzept steht nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben, da die verkehrstechnische Untersuchung ermittelt und nachweist, dass die äußere Erschließung des Gebietes, der Anschluss an den Westring und die Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Westring hinreichend gewährleistet sind.</p> <p>Das Gebot der Konfliktbewältigung erfordert, dass die Konflikte der betreffenden Planung gelöst werden. Dies ist hier der Fall.</p> <p>Um die Erschließung des Vorhabengrundstücks beurteilen und sicherstellen zu können, ist kein gesamtstädtisches Verkehrskonzept notwendig.</p>