

Kommunikationsprozess zur Industriebrache `ehemaliges Röslergelände` – Schwalmtal



FAQ – Liste: Antworten auf Ihre Fragen

Impressum

Inhalt

Gemeinde Schwalmtal

Fachbereich 3 – Planung, Verkehr und Umwelt

Bernd Gather

Kreis Viersen

Amt für Technischen Umweltschutz

Dr. Bernd Steinweg

FIRU Koblenz GmbH

Oliver Knebel

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Sören Stock

Redaktion und Layout

Urbane Transformation

Planung. Entwicklung. Kommunikation.

Dr. Fee Thissen

STADTPLANUNG.ISSELMANN

Michael Isselmann

Oberhausen/Bad Honnef, Februar 2022

Inhalt

Präambel	4
Anlass und Ausgangslage	6
Erläuterungen zum Aufbau und zur Leseweise der FAQ-Liste	7
Fragen- und Themenblöcke.....	8
Nutzung und Nutzen	8
Gewinnung von Arbeitsplätzen	9
Reset – Was geschah in der Zwischenzeit?	9
Altlasten und deren Sanierung	10
Altlasten außerhalb des Geländes	11
Verantwortlichkeiten Altlastenproblematik	12
Übernahme von Kosten	13
Verkehr, Sicherheit und Emissionen.....	15
Verkehrserhebung und Prognosen.....	15
Verkehrsverteilung und Routenführung	16
Verkehrssicherheit.....	20
Emissionen Lärm und Luft.....	21
Zugänglichkeit der Verkehrs- und Lärmgutachten	22
Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Überarbeitung des Verkehrskonzepts.....	22
Nutzungskonzepte und Planungsalternativen.....	23
4 mögliche Entwicklungsszenarien.....	25
Kommunikation und Beteiligung	27
Weiteres Planungsverfahren	28

Präambel

Die überwiegend brachliegende Bestandsfläche ‚Rösler-Areal‘ in Schwalmtal bietet der Gemeinde und ihren Bürgerinnen und Bürgern eine Möglichkeit zu Veränderung und Weiterentwicklung. Daher wurde von 2018 – 2021 ein vorhabenbezogenes Bauleitplanverfahren mit einem ausgearbeiteten Planungs- und Sanierungskonzept durchgeführt, das jedoch aus verschiedenen Gründen ins Stocken geriet. Das stellt die Gemeinde Schwalmtal erneut vor komplexe Herausforderungen:

Es gilt u. a. ...

- die vom ‚Rösler-Areal‘ für Schwalmtal ausgehende Entwicklungschance weiterzuverfolgen;
- dem Handlungsbedarf, der sich durch eine Altlastenbelastung ergibt, nachzukommen;
- die Handlungsfelder von Stadtentwicklung (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Nutzungsmischung, Mobilität, etc.) unter Berücksichtigung von Zukunftstrends wie beispielsweise Digitalisierung, Klimaschutz und Nachhaltigkeit, Innovation, demographischem Wandel bei der weiteren Bearbeitung integriert zu berücksichtigen;
- die verschiedenen Gesichtspunkte der Beteiligten und Betroffenen zu diesen Themen zu verstehen und im Abwägungs- und Planungsprozess zu berücksichtigen;
- die Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern, politischen Vertretenden und Wirtschaftsakteuren sowie Verbänden, Vereinen, Schulen etc. zu verbessern.

Daraus resultiert für die Gemeinde die mehrschichtige Aufgabe,

1. erneut einen Willensbildungs- und Entscheidungsfindungsprozess zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu gestalten,
2. eine konkrete Planung für das Areal weiterzuentwickeln und
3. die notwendigen Schritte des formellen Verfahrens zu wiederholen.

Als einen ersten wichtigen Schritt auf diesem Weg hat sich die Gemeinde Schwalmtal entschieden, ein informelles Kommunikationsverfahren durchzuführen, um mit allen Beteiligten und Betroffenen bisherige Missstände zu vermindern und die Stoßrichtung für die Weiterentwicklung zu klären.

Vor diesem Hintergrund wurde 2021 eine Veranstaltungsreihe konzipiert, um unterschiedliche Gesichtspunkte und Perspektiven von Beteiligten und Betroffenen zur Entwicklung des ehemaligen Rösler-Geländes zusammenzubringen, um bisherige Unklarheiten und Missverständnisse zu vermindern und um einen erneuten Willensbildungs- und Entscheidungsfindungsprozess zwischen den unterschiedlichen Akteuren aufzugleisen.

Mithilfe von Schlüsselpersonengesprächen, Erörterungen in zwei Arbeitskreissitzungen sowie einer digitalen Bürgerversammlung konnte der Sachstand zur Ausgangssituation bei allen Akteuren angeglichen werden.

In sämtlichen Gesprächen und Diskussionen wurde deutlich, dass ein hoher Informationsbedarf bestand und besteht und auch eine Reihe von Fragen noch nicht abschließend beantwortet wurden bzw. auch nicht abschließend beantwortet werden können. Gerade aus diesem Grund entstand die Idee einer sogenannten FAQ-Liste („Häufig gestellte Fragen“-Liste), in der auf offene Fragen und Unklarheiten eingegangen wird.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten: als temporär tagende Zusammenkunft fiel dem Arbeitskreis nicht die Aufgabe zu, eine Entscheidung über das weitere Vorgehen zur Entwicklung des `Rösler-Areals´ zu treffen. Mit den in den Diskussionen der zwei Sitzungen gewonnenen Erkenntnissen und den in der digitalen Bürgerversammlung gesammelten Beiträgen ist es jedoch möglich, eine Hilfestellung für die folgende politische Willensbildung zu geben.

Der Kommunikationsprozess zum `Rösler-Areal´ soll fortgesetzt werden. Im ersten Quartal 2022 ist eine weitere Zusammenkunft des Arbeitskreises geplant und es soll eine weitere Veranstaltung für und mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern stattfinden. In diesem Rahmen, aber auch auf sonstigen Wegen, z.B. der Internetplattform der Gemeinde, soll Raum gegeben werden, sich zu informieren oder Hinweise und Anregungen zu geben.

Auch auf diesem Weg bedanke ich mich für Ihr Interesse und Ihre Mitwirkung an dem Dialogprozess zum `Rösler-Areal´ und Ihr Engagement für eine gute Entwicklung unserer Gemeinde.

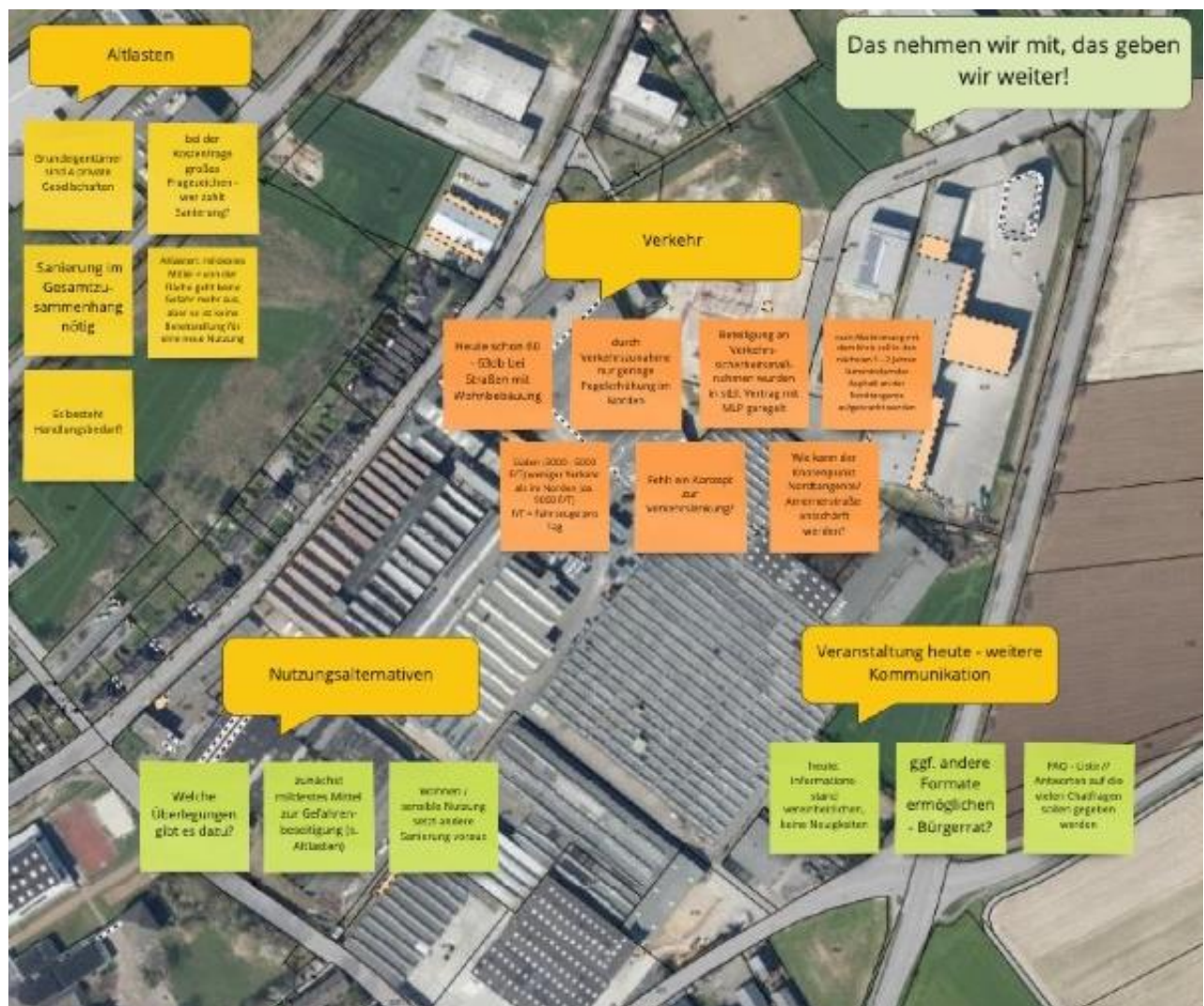
Andreas Gisbertz
Bürgermeister

Anlass und Ausgangslage

Die Idee, diese jetzt hier vorliegende FAQ-Liste zu erarbeiten, entstand letztlich in der digitalen Bürgerversammlung zur Entwicklung des Rösler-Areals in Schwalmtal, die am 09.11.2021 durchgeführt wurde. Insgesamt nahmen etwa 100 Bürgerinnen und Bürger aus der unmittelbaren Umgebung des Entwicklungsareals, aus dem Ortskern Waldniel sowie weitere Fachleute und sonstige Interessierte teil.

Begleitet wurde die Veranstaltung durch Fachleute der Gemeinde Schwalmtal, deren Bürgermeister sowie von weiteren Fachpersonen der Bodenschutzbehörde des Kreises Viersen, dem Bodengutachter, dem Verkehrsgutachter, dem Planungsbüro und auch des Käufers MLP.

Es entwickelte sich eine inhaltlich dichte Diskussion, die in anderen Zusammenhängen geäußerte Themenfelder, Fragen und Gesichtspunkte aufgriff. So standen im Fokus auch hier die Themen Altlasten und Verkehr. Es wurden aber auch Fragen gestellt sowie Hinweise und Anregungen zu Nutzungsalternativen gegeben und eine verbesserte Art der Kommunikation in Richtung Öffentlichkeit eingefordert. Einen zusammenfassenden Überblick gibt folgende in der Veranstaltung entstandene Moderationswand (s. auch *Dokumentation der Bürgerversammlung vom 09.11.2021*):



Moderationswand der digitalen Bürgerversammlung

Obwohl viele Fragen in der Veranstaltung direkt beantwortet werden konnten und viele Informationen zu den dringenden Themen vermittelt wurden, zeigte die rege Aktivität im Chat, dass insbesondere viele Detailfragen noch zu beantworten sind. Die Breite des Informationsbedarfs zeigt das Spektrum der angesprochenen Themenfelder, die im Anschluss an die Veranstaltung gebündelt wurden:

- Altlastensituation, Sanierungskonzept
- Verkehrssituation
- Kritik und Zweifel an Messungen und Erhebungen
- Auswirkungen auf die Nachbarschaft
- Alternative Nutzungskonzepte
- Kommunikation, Beteiligungsformate
- Kosten, Finanzen

Insgesamt gab es über 100 Fragen und Einschätzungen während der Veranstaltung in Form von Wortmeldungen oder Chatbeiträgen.

Erläuterungen zum Aufbau und zur Leseweise der FAQ-Liste

Aufgrund der Vielzahl der Fragen konnten nicht alle in Umfang und Detaillierungsgrad abschließend behandelt werden. Die Gemeinde Schwalmtal hat sich daher entschlossen, diese FAQ-Liste zu erarbeiten und zu veröffentlichen, um eine entsprechende Informationsgrundlage zu den gestellten Fragen zu geben.

Alle im Zuge dieses Kommunikationsprozesses aufgeworfenen Fragen und Hinweise, insbesondere auch die aus dem Chat – das nach Themenbereichen geordnete Chat-Protokoll befindet sich im Anhang – sollen in diesem Dokument behandelt werden.

Zur besseren Lesbarkeit und um eine Einordnung in den Gesamtzusammenhang zu erleichtern, sind die vielschichtigen Aspekte der geführten Diskussion nachfolgend in Themenblöcke gegliedert und die wesentlichen Inhalte in einen Fließtext überführt worden.

Fragen- und Themenblöcke

Nutzung und Nutzen

Ein zentraler und häufig geäußerter Aspekt beschäftigt sich mit der allgemeinen Frage, welche Bedeutung und welchen Nutzen die beabsichtigte Entwicklung des ehem. Rösler-Areals als Gewerbe- und Logistikpark hat, welcher Nutzen für die Gemeinde bzw. welcher Mehrwert für die Einwohner der Gemeinde Schwalmtal davon zu erwarten sei:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Was hat die Gemeinde Schwalmtal von der Lösung? Was hat Schwalmtal von einem Logistikpark? Was würde Schwalmtal wirklich durch einen Logistikpark gewinnen? Was ist der wirkliche Mehrwert eines Logistikparks für Schwalmtal? Was ist der Mehrwert für die Bürger durch die Ansiedlung eines Gewerbeparks?

Die Gemeinde Schwalmtal sieht in der Nachnutzung der – nach Aufgabe der ehemaligen Nutzung – brachliegenden Gewerbefläche verschiedene Vorteile:

- Durch die Entwicklung der brachliegenden Fläche werden der Standort und die städtebauliche Situation aufgewertet.
- Der hohe Bedarf an Gewerbeflächen in der Region kann teilweise gedeckt werden. Daher plante die Gemeinde (bisher) einen Gewerbepark, der teilweise Logistiknutzungen umfasst. Die Gemeinde weist ausdrücklich darauf hin, dass hier kein reiner Logistikpark umgesetzt werden soll.
- Mit der Entwicklung des Geländes in einen neuen Gewerbestandort werden neue Arbeitsplätze in und für die Gemeinde Schwalmtal geschaffen. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass in 2020 die Zahl der Auspendler mit 7.100 deutlich höher lag als die Zahl der Einpendler mit 4.259.
- Da auf dem Gelände mindestens zehn Gewerbeeinheiten mit Branchenmix angestrebt werden, geht die Gemeinde von einem Gewinn in der Einnahme von Gewerbesteuer aus.

In dem Zusammenhang wird auch nachgefragt, ob die Gemeinde Schwalmtal das Rösler-Areal entwickeln will, um die Altlastensituation in den Griff zu bekommen, dazu erhalten Sie im Kapitel ‚Altlasten und deren Sanierung‘ ausführliche Antworten (s. S. 10ff). In der folgenden gestellten Frage steckt aber impliziert das Interesse der Bürgerinnen und Bürger, warum die Arealentwicklung in Kooperation mit einem Investor geschehen soll:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Geht es nur darum, dass jemand einen Betondeckel auf die Altlasten bezahlt?

Tatsächlich wäre die Gemeinde Schwalmtal nicht in der Lage, das 12 ha große Areal mit erheblicher Altlastenbelastung zu sanieren und zu entwickeln – schon gar nicht aus eigenen Mitteln, aber auch nicht mit Fördermitteln. Wenn die Gemeinde dieses Areal wieder räumlich wie funktional als Puzzlestück in die Stadt integrieren möchte,

kann sie dies nur im Zusammenschluss mit einem privaten Investor schaffen. Auf die Finanzierung wird in einem eigenen Kapitel ausführlich eingegangen (s. S. 26ff).

An dieser Stelle sei aber schon darauf hingewiesen, dass der Projektentwickler über den marktüblichen Standard hinaus nicht nur mit hohem Investitionsaufwand die Industriebranche revitalisiert und künftig Gewerbeflächen vermietet, sondern diese dabei mit einer attraktiven Bebauung und Grünflächen ausstattet. Dabei werden zahlreiche Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt, u.a. durch den Bau energetisch guter Baukörper, durch den Einsatz von Fassaden- und Dachbegrünungen, das Nutzen von Photovoltaikanlagen, das Schaffen von Grünflächen entlang der Dülkener Straße, und Bereitstellung von Infrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die Gebäude werden von der MLP gemäß der eigenen Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Für die Anlagen wird eine Zertifizierung nach DGNB Gold (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) angestrebt.

Gewinnung von Arbeitsplätzen

In einigen Beiträgen möchten die Bürgerinnen und Bürger den Vorteil der Arbeitsplatzgewinnung besser verstehen und auch den Zugewinn im Vergleich zur heutigen Situation:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wie viele Arbeitsplätze werden erwartet? Wie viele Arbeitsplätze entstehen pro m² Gewerbe- bzw. Industrieland auf dem Areal? Wie viele Arbeitsplätze bestehen aktuell je m² Fläche auf den übrigen Gewerbeflächen in Schwalmtal?

Heute bestehen keine Arbeitsplätze auf dem Areal. Bei der geplanten Entwicklung als Gewerbe- u. Logistikpark ist von ca. 400 Arbeitsplätzen auszugehen, also ca. 1 Arbeitsplatz je 300 Quadratmeter Grundstücksfläche (125t m²).

Reset – Was geschah in der Zwischenzeit?

Nachdem der Satzungsbeschluss im Februar 2021 nicht gefasst wurde, fanden Erörterungen zum weiteren Vorgehen im Verfahren statt, die für die Öffentlichkeit ‚unsichtbar‘ geblieben sind. Mit der öffentlichen Bürgerversammlung im November 2021 wendet sich die Gemeinde nun wieder an die Bürgerinnen und Bürger. Diese möchten zurecht erfahren, was in der Zwischenzeit geschah.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

*Welche neuen Erkenntnisse jeder Richtung sind seit Ratsbeschluss im Februar in das Verfahren eingeflossen?
Alle bisher gezeigten Dateien, mit Ausnahme der Ergänzung zum neuen Lärmschutzrecht und den Ausführungen von Hr. Steinweg waren bereits Diskussionsgrundlage und in den Anlagen des Rates verfügbar im Februar. Nach nun knapp 8 Monaten sind keine weiteren neuen Erkenntnisse oder Ideen geprüft worden?*

Von 2018 – 2021 wurde zur Entwicklung des Rösler-Areals ein vorhabenbezogenes Bauleitplanverfahren mit einem ausgearbeiteten Planungs- und Sanierungskonzept durchgeführt, das jedoch aus verschiedenen Gründen ins Stocken geriet. Die Gemeinde Schwalmtal verfolgt die Entwicklung des Areals weiter, um in die Entwicklung des Areals auch die Bearbeitung der Altlastensituation zu integrieren und um das Gebiet

städtebaulich und funktional wieder in die Gemeinde zu integrieren. Um jedoch der großen Kritik am Vorhaben gerecht zu werden, kann die Gemeinde nicht allein die weiteren formell notwendigen Schritte gehen – es gilt vielmehr, die verschiedenen Gesichtspunkte der Beteiligten und Betroffenen zu diesen Themen zu verstehen und im weiteren Abwägungs- und Planungsprozess zu berücksichtigen. Sie hat deshalb das Sommerhalbjahr 2021 genutzt, um u.a. die bisherigen Erkenntnisse aus den Gutachten kritisch zu hinterfragen, eine Vielzahl an Gesprächen mit politischen Vertretern, Grundstückseigentümern, dem Projektentwickler sowie potentiellen neuen Entwicklern zu führen. Als einen wichtigen Schritt auf diesem Weg hat sich die Gemeinde entschieden, ein informelles Kommunikationsverfahren durchzuführen, um mit allen Beteiligten und Betroffenen bisherige Missstände zu vermindern und die Stoßrichtung für die Weiterentwicklung zu klären.

Ein wesentlicher Punkt dabei war es, falsches oder ungenügendes Wissen, das kursierte, auszugleichen. Was für die bereits gut Informierten als ‚nichts Neues‘ ankommen mag, war für viele andere eben doch genau das: neu. Erst mit einem vereinheitlichten Wissensstand über die sehr komplexe Ausgangssituation kann die Gemeinde sich jetzt in einen neuen Entwicklungsprozess begeben.

Insbesondere das Wirken des Arbeitskreises hat diesen Prozess nach vorne gebracht. Es wurden dort vier Nutzungsszenarien diskutiert, die im Kapitel ‚Nutzungskonzepte und Planungsalternativen‘ genauer beschrieben werden (s. S. 22ff.).

Wie zuvor beschrieben, haben sich in der Zwischenzeit sowohl Gemeindeverwaltung und politische Entscheidungsträger als auch der Entwickler weiter Gedanken um das Areal gemacht und dazu auch untereinander Sondierungsgespräche geführt. Daraus gingen zum einen politische Beschlüsse hervor, zum anderen gibt es Bestrebungen des Entwicklers, um den Bedarfen vor Ort entgegenzukommen. Die MLP wäre u.a. bereit zur Prüfung und zum Überdenken der bisherigen Verkehrskonzeption, der Beteiligung an Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Prüfung zur Reduzierung der Verkehrsbelastung.

Ziel dieses gesamten Vorgehens ist es, unter Berücksichtigung und Abwägung unterschiedlicher Belange und Interessen im Rahmen einer sachgerechten Meinungsfindung des Gemeinderates, zu einer Entscheidung durch dieses Gremium zu kommen. Dabei werden Hinweise und Anregungen der vielen Beteiligten aus Zivilgesellschaft, Marktwirtschaft, Politik und Verwaltung berücksichtigt. Das Ganze würde in einem Bebauungsplanverfahren münden, in welchem die notwendigen Schritte des formellen Verfahrens durchgeführt bzw. wiederholt werden.

Altlasten und deren Sanierung

Bereits in den Gesprächen mit den Schlüsselpersonen, dann aber auch in den Arbeitskreissitzungen und der digitalen Öffentlichkeits-Veranstaltung wurde deutlich, dass der Frage des Umgangs mit der gegebenen Altlastensituation auf dem ehem. Rösler-Gelände eine sehr große Bedeutung beigemessen wird. Sowohl die Anzahl als auch die Vielschichtigkeit der Fragen und Anmerkungen macht dies deutlich.

Fragen nach der Art und Weise der Untersuchungen und ihres Umfangs wurden ebenso gestellt, wie danach, welche möglichen Gefahren hiervon ausgehen, welche Maßnahmen zu ergreifen sind oder welche Möglichkeiten bestehen, die Altlastensituation zu bewältigen.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wie ist die Altlastenuntersuchung durchgeführt worden? Gab es hier eine orientierende Untersuchung des gesamten Geländes oder wurden die vermuteten Altlastenschwerpunkte (z.B. Beize) untersucht? Ist bekannt, was "unter" dem Rösler Gelände an Altlasten liegt?

Allgemein bleibt festzuhalten, dass auf dem ehem. Rösler-Areal verschiedene Untersuchungen durchgeführt wurden. Die Altlastenuntersuchungen wurden auf Grundlage der Vorgaben des Bodenschutzrechts durchgeführt. Dieses sieht ein stufenweises Vorgehen vor, so dass bei vorgefundenen Schadstoffen das Beprobungsnetz weiter verdichtet wird. Zunächst wurden orientierende Untersuchungen betrieben, denen die Erkenntnisse aus Recherchen der früheren Nutzungen und Standorte der Produktionsstätten zugrunde lagen, die bei vorgefundenen Schadstoffen vertieft wurden. Präziser gesagt wurden Bohrungen durchgeführt sowie Grundwassermessstellen gebaut und dabei Bodenproben, Bodenluftproben und Grundwasserproben genommen und dann chemisch analysiert. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass durch den Produktionsbetrieb auf dem Gelände verschiedene Schadstoffe in den Untergrund eingetragen wurden. Dabei handelt es sich um Schwermetalle (überwiegend Zink); dies resultiert aus der Veredelung von Drahtwerkstoffen. Festzustellen waren Chlorkohlenwasserstoffe (CKW) und Leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW – Tetrachlorethylen als Einzelsubstanz aus der Produktion). Außerdem wurden vorgefunden Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) aus Rohöl, Diesel oder Heizöl.

Aktuell werden Schadstoffe im Boden außerhalb der Säure- und Abwasserkanäle durch die bestehende Versiegelung nicht weiter in das 12 m Tiefe anstehende Grundwasser verlagert. Das gilt nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht für die ehem. Schlackenhalde bei der die bestehende Versiegelung mit großer Wahrscheinlichkeit ausgebessert werden muss, und ebenfalls nicht für die Trasse der ehem. Abwasser- und Säurekanäle.

Altlasten außerhalb des Geländes

Nachgefragt wurde außerdem, ob Schadstoffe auch außerhalb des ehem. Fabrik-Areals gefunden wurden oder ins Grundwasser gelangen können und so weiterverbreitet werden. Von Interesse ist in diesem Zusammenhang, welche Gefährdungen damit verbunden sind.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wird an anderen Stellen geprüft, ob Altlasten vom Röslergelände an anderer Stelle zum Vorschein kommt? Kann schematisch dargestellt werden, wie die Altlasten sich bei verschiedenen Wetterlagen verhalten? Können diese ins Grundwasser und dadurch weitergetragen werden? Besteht aktuelles Gefährdungspotential auf dem Gelände? Wie groß ist das Risiko der Verunreinigung von Grundwasser und potenziellen gesundheitlichen Auswirkungen durch die Altlasten in der Umgebung, selbst wenn versiegelt und saniert wird?

Durch den Kreis Viersen als Untere Bodenschutzbehörde wurde festgestellt, dass die Grundwasseroberfläche etwa 12 m unterhalb der Geländeoberfläche liegt und die

Verunreinigungen des Grundwassers mit Schwermetallen und Chlorkohlenwasserstoffe (CKW) bereits nachgewiesen wurde. Zink-, Kupfer- und Nickelbelastungen des Grundwassers wurden auch bis ca. 900 m außerhalb des Röslergeländes nachgewiesen. Aufgrund laufender Monitoring-Maßnahmen zur Überwachung der vorhandenen Altlastensituation ist jedoch ein stationärer, statischer Belastungszustand festzustellen. Allerdings ist zu bedenken, dass Niederschläge Auswirkungen auf die im Boden vorliegenden Schadstoffe haben, da diese durch versickerndes Regenwasser mobilisiert werden und in das Grundwasser übergehen können. Dem kann durch eine Versiegelung der Flächen begegnet werden. Bei einer solchen Sicherung der Altlasten besteht durch anfallenden Niederschlag kein weiterer Eintrag von Schadstoffen in Boden und Grundwasser. Verschiedene Wetterlagen haben keinen Einfluss auf die im Untergrund befindlichen Schadstoffe. Ergänzt wird dieser Themenblock noch hinsichtlich möglicher Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen. In welchem Umfang Abwasser- und ehem. Säurekanäle durch Fehlan schlüsse und Undichtigkeiten als Immissionspfad in Betracht kommen, wird zurzeit untersucht.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Inwiefern beeinflusst die Tagebausituation im Umland die Abfließrichtung des Grundwassers? Kann der momentan einigermaßen stabile Zustand durch die Änderung der Situation im Tagebau beeinflusst werden und somit Schadstoffe trotz Abdeckung mobilisiert werden?

Der Standort liegt am Rand eines weiträumigen Absenkungstrichters (‘Sümpfungstrichter’) des Braunkohletagebaus Garzweiler mit geringer Beeinflussung der Grundwasserstände. Die generelle Fließrichtung des Grundwassers wird derzeit nicht beeinträchtigt. Aufgrund des Flurabstands von ca. 12 m ist eine nach Witterung und Klimaentwicklung bedingte zusätzliche Schadstoffmobilisierung nicht zu erwarten.

Verantwortlichkeiten Altlastenproblematik

Ein weiterer Fragenkomplex beschäftigt sich mit der Frage, wer für die Lösung der Altlastenproblematik verantwortlich ist und welche Rolle dabei dem Kreis als Untere Bodenschutzbehörde zufällt. Wie verhält es sich mit dem Verursacherprinzip, in welcher Form können Eigentümer in die Pflicht genommen werden und ist es wahrscheinlich, dass sie dieser Pflicht nachkommen können?

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Warum greift hier nicht das Verursacherprinzip? Warum müssen nicht die Eigentümer für die Beseitigung der Altlasten sorgen? Wissen die Eigentümer um Ihre Pflicht der Sanierung? Würden die jetzigen Eigentümer also durch den Verkauf um die Altlasten-Sanierung (und deren Kosten) herumkommen? Ist es wahrscheinlich, dass die Eigentümer die Sanierung stemmen können? Wann wird die untere Bodenschutzbehörde die Pflichtigen zu Maßnahmen auffordern?

Im Sinn des Bodenschutzgesetzes werden die jeweils aktuellen ‚Störer‘, also diejenigen, welche Eingriffe vornehmen, als Sanierungspflichtige herangezogen. Dies auch, weil die ursprünglichen Verursacher im vorliegenden Fall nicht mehr herangezogen werden können. Die möglichen Verantwortlichen (eben diese sogenannten Störer) sind im § 4 BBodSchG abschließend aufgeführt. Danach kommt u.a. der Verursacher einer Altlast und der Grundstückseigentümer für die Inanspruchnahme zur

Durchführung von bodenschutzrechtlichen Maßnahmen in Betracht. Ein gesetzliches Rangverhältnis zur gefahrenabwehrrechtlichen Heranziehung von Störern gibt es grundsätzlich nicht. Bei der Ausübung ihres Auswahlermessens hat sich die Behörde in erster Linie von dem Gesichtspunkt der effektiven Gefahrenabwehr unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes leiten zu lassen. Bei der Auswahl des Störers sind alle potenziellen Störer zu betrachten und im Rahmen des Ermessens ist eine Auswahlentscheidung zu treffen.

Damit zählen entsprechend der oben dargelegten Ausführungen auch die aktuellen Grundstückseigentümer zum Störerkreis i.S.d. BBodSchG. Wer letztendlich für bodenschutzrechtliche Maßnahmen herangezogen wird, ist im Rahmen einer Einzelfallprüfung zum Zeitpunkt des Erlasses einer bodenschutzrechtlichen Anordnung detailliert zu beleuchten.

Die bodenschutzrechtlichen Maßnahmen, die gefordert werden sollen, müssen unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit geprüft werden. Verhältnismäßigkeit bedeutet, dass eine bodenschutzrechtliche Maßnahme einen legitimen Zweck verfolgen muss und dass diese Maßnahme zur Erreichung des Zwecks geeignet sein muss. Des Weiteren muss die Maßnahme erforderlich sein, d.h. es muss bei gleicher Eignetheit die mildeste Maßnahme gefordert werden. Diese Maßnahme muss zudem angemessen sein; sie ist angemessen, wenn die Nachteile, die mit ihr verbunden sind (hier insb. für den Pflichtigen), nicht völlig außer Verhältnis zu den Vorteilen stehen, die sie bewirkt. Damit einhergehend werden auch die Kosten der Maßnahme, die auf den Störer zukommen, geprüft. An dieser Stelle wird demnach geprüft, ob eine Beseitigung des Schadens gefordert werden könnte. Die Beseitigung kann jedoch nur verlangt werden, wenn sie den Verhältnismäßigkeitsgrundsätzen entspricht und kein milderes Mittel zur Abwendung der Gefahren für die öffentliche Sicherheit und die Umwelt angewendet werden kann (wie z. B. eine Sicherung). Da die finanziellen Aufwendungen für alle Maßnahmen erheblich sind, besteht das Risiko, dass die Möglichkeiten der Eigentümer dafür nicht ausreichend sind.

Auch für alle zukünftigen Eigentümer/ ‚Störer‘ der Altlasten gilt dieses Prinzip, was einer kleinteiligeren Veräußerung/Vermarktung und Entwicklung des Areals erfahrungsgemäß entgegensteht. Nach Einschätzung der Fachexperten wird dies auch zukünftig so sein, da eine Änderung des Bundesbodenschutzgesetzes, insbesondere zur Heranziehung der Zustandsstörer, derzeit nicht geplant ist.

Übernahme von Kosten

Die Ausführungen zu dem Aspekt ‚Verhältnismäßigkeit‘, also welche Maßnahmen von den bodenschutzrechtlichen Störern verlangt werden können, rückt die Frage möglicher Kosten in den Fokus. Dies auch mit Blick darauf, wenn die öffentliche Hand eintreten muss, um einen möglichen Schaden abzuwenden.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Hat der Kreis Viersen eine Vorstellung/Kalkulation/Schätzung, wie hoch die jährlichen Kosten für die "mildesten" Mittel sind, die auf den Kreis zukommen, wenn die jetzigen Eigentümer nicht in der Lage sind, die auferlegten Maßnahmen durchzuführen? Sind Fördermöglichkeiten (EU, Land NRW, etc.) für eine Bodensanierung eruiert worden und mit welchem Ergebnis?

Je nach Sensibilität der Nachfolgenutzung sind gegebenenfalls sehr hohe Kosten zu erwarten. Derzeit werden nur grobe Schätzungen durch einen Fachgutachter abgegeben; sie belaufen sich auf min. 450 € je Quadratmeter, bzw. auf rund 60 Mio. € in Summe. Um Fördermittel in Anspruch nehmen zu können, muss die Öffentliche Hand in der Regel Eigentümer und ein konkretes Nachfolgenutzungskonzept für das gesamte Areal vorhanden sein. Mögliche „Fördergeldgeber“ könnten in diesem Zusammenhang der AAV (Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung mit Sitz in Hattingen) sowie die Bezirksregierung Düsseldorf sein. Zu bedenken ist, dass ein vergleichsweise geringer Gesamtetat des AAV von 8,5 Mio €, bzw. der Bezirksregierung von rund 1,6 Mio € für das Jahr 2021 zur Verfügung stand. Dabei besteht weiterhin Konkurrenz mit anderen Fördergeld-Bewerbern; so finanziert der AAV im Kreis Viersen derzeit bereits fünf von insgesamt 58 Maßnahmen in NRW, die Bezirksregierung Düsseldorf finanziert ebenfalls fünf laufende Maßnahmen im Kreisgebiet. Dadurch zeigt sich, dass der Kreis Viersen in der Vergangenheit bereits bodenschutzrechtliche Fälle mit einer ergänzenden Finanzierung durch Landesmittel bearbeitet hat. Auch hier ist auf die Unterschiede eines jeden Einzelfalles hinzuweisen. Hinsichtlich des Frageteils, welche Kosten auf den Kreis zukommen, wenn die jetzigen Eigentümer nicht in der Lage sind, die Maßnahmen durchzuführen, wird auf die Ausführungen zu den bodenschutzrechtlichen Verantwortlichkeiten und die je nach Einzelfall erforderlichen Prüfungen verwiesen.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Mit dem Hinweis darauf, die Behörde arbeite gerade an einem Sanierungskonzept für das Kanalnetz und die Schlackenhalde wird die Frage verknüpft: Wann soll dieses Konzept vorliegen bzw. wann ist mit der Finalisierung der Arbeiten zu rechnen?

Diese präzisierende Nachfrage wird wie folgt beantwortet: Die Sanierungsanforderungen an die Pflichtigen richten sich nach den bestehenden Nutzungsverhältnissen unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit von geforderten Maßnahmen:

- Erhalt der bestehenden Flächenversiegelung zur Sicherung der Bodenbelastungen
- Erneuerung der vorhandenen Versiegelung im Bereich der ehem. Schlackenhalde mit einer ordnungsgemäßen Entwässerung; als Alternative zur Versiegelung besteht die Möglichkeit, die belasteten Böden auszukoffern
- Sanierung des vorhandenen ca. 13 km langen Kanalnetzes
- Regelmäßiges Grundwassermonitoring

Die Erarbeitung eines konkreten Konzeptes für die drei letztgenannten Punkte ist derzeit in Arbeit. Ein konkreter Abschluss der Konzeption ist derzeit noch nicht datierbar.

Die Komplexität dieser Altlastenthematik wird auch in dieser abschließenden Frage deutlich:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Muss man wirklich immer die rechtlichen Möglichkeiten, hier hinsichtlich Altlasten und Verkehrslärm, ausnutzen? Wollen wir nicht einen schönen lebenswerten Ort Waldniel erhalten? Da muss man auch mehr tun als das rechtlich Verlangte!

Generell und zusammenfassend ist an dieser Stelle festzuhalten: Ziel der Planung ist nicht das maximal mögliche, sondern das nach geltendem Recht verträgliche Maß. Hinsichtlich der Altlastenproblematik ist zudem die Verhältnismäßigkeit der Mittel in Bezug zu dem erforderlichen Aufwand bei der Sanierung / Sicherung von Altlasten im Rahmen der Gefahrenabwehr und den damit verbundenen Maßnahmen rechtlich verpflichtend. Dies entspricht insofern den aktuellen Richtlinien zur Bodensanierung und den gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Verkehr, Sicherheit und Emissionen

Das Thema Verkehr war neben Altlasten und Kommunikation das Schlüsselthema, um das Politik, Gemeindeverwaltung und Zivilgesellschaft am Ende des bisherigen formellen Verfahrens gerungen haben. Daher verwundert es nicht, dass hierzu Vorbehalte und Sorgen geäußert und Verständnis- und Detailfragen gestellt werden. Dabei ist wiederholt die Sprache von der ‚Nordtangente‘, womit die Industriestraße gemeint ist und der ‚Südumfahrung‘, welche die Umfahrung über die L475 und L371 meint. Eine Zunahme insbesondere von Lkw-Verkehr wird sowohl für die Nordtangente und Südumfahrung generell in Frage gestellt:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Vertragen Nord- und Südtangente weitere Lkw-Verkehre?

Aus Sicht der Gemeinde Schwalmtal sollte eine Weiterentwicklung der Gemeinde generell ermöglicht werden. Im Norden wie Süden generell keine Erhöhung des Verkehrs zuzulassen, würde jegliche Struktur- und Weiterentwicklung in Waldniel und Umgebung ausschließen - ganz unabhängig davon, wer entwickelt und was entwickelt wird.

Verkehrserhebung und Prognosen

Mit Blick auf das bisher vorliegende Verkehrskonzept und die darin enthaltenen Erhebungen, Zählungen und Prognosen – aber auch hinsichtlich der durch die Coronapandemie hervorgehenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen – möchte die Bevölkerung Schwalmtals erfahren:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wurden bei der Zählung entlang der Route 1 das morgendliche Schüleraufkommen berücksichtigt? Wurden bei den Messungen Fußgänger, insbesondere Kinder, und Radfahrer berücksichtigt? Wurden Messungen zu Wochenendzeiten durchgeführt? Wurde bei der Analyse das Wohngebiet zum Burghof berücksichtigt? Wurde bei der Analyse das Gewerbegebiet an der Feuerwehr berücksichtigt? Was ist die Prognose mit den neuen Baugebieten und sind diese Prognosen in die Verkehrsplanung einbezogen worden? Inwieweit wurde die neue Firma Hillwood (Industriestr., schräg gegenüber der Feuerwehr) mit dem einhergehenden LKW-Verkehr in die Verkehrsdatenerhebung / Verkehrsbelastung einbezogen/berücksichtigt? Entlang der Route 1 sind vollständig Wohnbaugebiete geplant von der Autobahn bis zur Roermonderstraße. Ist in die Lärm- und Verkehrsbelastung auf der Strecke in beiden Bebauungsplänen berücksichtigt? Wie belastbar und repräsentativ sind die bisherigen Untersuchungen, mit Hinblick auf z.T. verringerten Verkehr aufgrund der Corona Pandemie?

Die Verkehrserhebungen erfolgten überwiegend Anfang 2020 vor Beginn der Corona-Beschränkungen. Zum Zeitpunkt der ergänzenden Erhebungen im September 2020 waren keine wesentlichen Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie in Kraft. Die dort erhobenen Verkehrsmengen wurden mit Vergleichswerten aus Vorjahren sowie dem März 2020 (vor Inkrafttreten der ersten Kontaktbeschränkungen) abgeglichen und zeigten keine wesentliche Abweichung.

Für Verkehrsuntersuchungen ist in der Regel der Verkehr an Werktagen maßgeblich, insbesondere für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit und der Querungsstellen. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass an Wochenenden hier mit höherem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, dies bestätigen auch die von der Gemeinde Schwalmtal durchgeführten Verkehrsmessungen an der K 8 über eine ganze Woche (einschließlich Wochenenden).

Zusätzlich erfolgten in den Zeiträumen von 06:00 – 10:00 Uhr sowie 15:00 – 19:00 Uhr die Zählungen der Fußgänger- und Radfahrmengen. Diese sind somit auch in den Leistungsfähigkeitsnachweisen berücksichtigt. Am Knoten Amerner Straße wurden die Fußgängerströme erfasst.

Für die Verkehrsprognose werden zunächst die vorhandenen Verkehre durch Zählungen vor Ort und aus vorhandenen Datengrundlagen z. B. den allgemeinen Verkehrserhebungen ermittelt. Diese werden im Gutachten als „Ist-Zustand“ bzw. „Analyse-Nullfall“ (Basiszustand) dargestellt. Die Zählungen aus 2014 und 2016 zeigten keine wesentlichen Abweichungen gegenüber den späteren Erhebungsjahren.

Anschließend wird die Verkehrsentwicklung OHNE Berücksichtigung des geplanten Vorhabens prognostiziert (Prognose-Nullfall als Szenarien-Bezugsfall). Darin fließen die allgemeine Verkehrsentwicklung aufgrund von statistischen Daten sowie die Verkehrsentwicklung aufgrund sonstiger für den Untersuchungsraum relevanter Vorhaben ein. Im vorliegenden Fall beinhaltet dies die Verkehre der bereits realisierten Baugebiete Burghof 3 und die umgesetzte Einzelhandelsentwicklung an der Roermonder Straße in Waldniel, das genehmigte Logistik-Vorhaben in Waldniel (Hillwood) sowie weitere gewerbliche Entwicklungen an der K 8 im Bereich Mackenstein. Das sich in Realisierung befindende Gebiet Burghof 4 war nur in den verwendeten Kartengrundlagen als Darstellung teilweise noch nicht enthalten.

Im ‚Prognose-Planfall‘ (meint die Verkehrsbelastung hochgerechnet auf den Prognosehorizont) werden dann zusätzlich zu den bereits im ‚Prognose-Nullfall‘ (meint die als sicher anzunehmenden Entwicklungen in einem bestimmten Zeitraum) betrachteten Entwicklungen, die Verkehre des geplanten Vorhabens berücksichtigt.

Maßgeblich für die Bewertung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens ist die Differenzbelastung zwischen dem ‚Prognose-Planfall‘ und dem ‚Prognose-Nullfall‘. Dies entspricht den aktuell anerkannten fachlichen Standards für Verkehrs- und Immissionsprognosen.

Verkehrsverteilung und Routenführung

Im bisherigen Planungsverfahren wurden unterschiedliche Verkehrsrouten geprüft:

- Route 1: K 8 Industriestrasse – Nordtangente – A 52 AS Schwalmtal
- Route 2: L 475 – L 371 – A 52 AS Schwalmtal

- Route 3: K 8 Eicken – L 3 – Steeg – L 371 – A 52 AS Hostert
- Route 4: K 8 Eicken – Mackenstein – A 61 AS Mackenstein

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wie sieht die Verkehrsführung aus?

Im Laufe des Planverfahrens wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung über die o.g. Routen geprüft:

- Variante 1: ohne verkehrlenkende Maßnahmen
- Variante 2: Lkw-Lenkung 70 % über Industriestraße / Nordtangente
- Variante 3: Lkw-Verteilung jeweils 40 % über Nord-/Südtangente und
- Variante 4: Lkw-Verteilung 70 % über L 475/L 371Südümfahrung

Variante 1 ‚ohne verkehrlenkende Maßnahmen‘ als ursprüngliche Konzeption der Verkehrsführung wurde bereits frühzeitig im Verfahren verworfen, da in dieser Variante Zusatzbelastungen und Lärmschutzansprüche an einer Vielzahl von Ortslagen mit Wohnnutzung zu erwarten wären.

Variante 2 ‚Lkw-Lenkung 70 % über Industriestraße / Nordtangente‘ wurde als Vorzugsvariante zur Offenlage des Bebauungsplans zugrunde gelegt und in den Gutachten dokumentiert, da hier die relative Verkehrs- und Lärmzunahme am geringsten ausfällt, und insgesamt weniger Wohnnutzungen von Lärmschutzmaßnahmen betroffen sind.

Aufgrund von Stellungnahmen im Verfahren und Forderungen der politischen Gremien der Gemeinde wurden nach Durchführung der Offenlage zwei weitere Varianten der Verkehrsführung, nämlich Variante 3 ‚Lkw-Verteilung jeweils 40 % über Nord-/Südtangente‘ und Route 4 ‚Lkw-Verteilung 70 % über L 475/L 371Südümfahrung‘ nochmals überprüft und die Ergebnisse durch den Verkehrs- und Lärmgutachter dokumentiert. In beiden Varianten hätte die Zusatzbelastung Lärmschutzmaßnahmen entlang der Südümfahrung zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an den bestehenden Wohngebieten in erheblichem Umfang zur Folge gehabt.

Im Ergebnis wurde die Variante 2 als Vorzugsvariante bestätigt, weil...

- ...entlang der als Gewerbeerschließung geplanten Nordtangente (nach punktuellen Ausbaumaßnahmen im Bestand) die zusätzlichen Verkehrsmengen am verträglichsten abzuwickeln wären. Im Vergleich zu den anderen Lösungen die Zunahme von Lärm gering bleibt, und die Kreisverkehre durch den Investor saniert würden.
- ...an der Südümfahrung in erheblichem Umfang Schallschutzmaßnahmen hätten umgesetzt werden müssen, ohne dass sich dadurch der Schallschutzwand an der Nordtangente reduziert hätte.

Zu allen vier Varianten bzw. den darin betrachteten Hauptrouten stellten die Bürgerinnen und Bürger Rückfragen.

Allgemein:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wie soll die geplante Verkehrsleitung umgesetzt werden? Die 70/30 Verteilung müsste ja beim Anfahren des Gebietes organisatorisch umgesetzt werden (Autobahn Verkehrsleitsystem?)

Wo soll denn nun der Hauptverkehr fließen und wie wollen Sie sicherstellen, dass er auch dort fließen wird, bzw. verhindern, dass der Verkehr sich nicht den schnellsten Weg sucht?

Wie wird der Verkehrsfluss kontrolliert und im Nachgang überprüft, ob sich angenommene Zustände einstellen?

Im bisherigen Konzept stellen Beschilderungen und Verkehrsleiteinrichtungen primär die Basis zur Steuerung des Verkehrs dar. Außerdem ist vorgesehen, dass die Mieter im Gewerbepark klare personalisierte Vorgaben bekommen, über welche Routen die Lkw-Verkehre zu führen sind. Beide Maßnahmen sind im Durchführungsvertrag zwischen MLP und der Gemeinde verbindlich festgelegt.

Zu Route 1:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wie kann die Route 1 für Schwerlastverkehr in Erwägung gezogen werden? Diese Route besteht aus 6 (!) Kreisverkehren, an denen sich bereits heute der Autoverkehr morgens enorm staut. Zudem überqueren sehr viele Schüler:innen diese Route. // 9000 Verkehrsbewegungen auf Route 1, dann kommen noch viele Lkw-Bewegungen hinzu im Rahmen des MLP Projektes. Hält die Straße das überhaupt aus und wie soll sich das für die Anwohner Waldniels auswirken? Die Geschwindigkeit soll ja reduziert werden im Bereich der Kindertagesstätte, also ist Stau ohne Ende vorprogrammiert. // In welchen Intervallen ist Route 1 zu sanieren bei dem LKW-Aufkommen? // Sind die Kreisverkehre nicht mit Landesmitteln gefördert worden? Gibt es hier nicht eine Art "Bestandsschutz" oder müssen ggf. sogar Fördermittel erstattet werden?

Die K8 Nordtangente/Industriestraße ist als Gewerbeerschließung für die bestehenden Gewerbegebiete in Waldniel geplant und ausgebaut. Insofern sind die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der Strecke aufnehmbar.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden Leistungsfähigkeitsnachweise für die K8 geführt. Das Ergebnis war, dass die Wartezeiten trotz der zu erwartenden Rückstaulängen vergleichsweise gering sind, so dass nach den einschlägigen Richtlinien von einer guten Verkehrsqualität (QSV Qualitätsstufe „B“ nach HBS 2015 – vergleichbar Schulnote „gut“) ausgegangen werden kann.

Zur Verkehrssicherheit der Querungsstellen wird unter ‚Verkehrssicherheit‘ Stellung genommen (s. S. 19ff).

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung/-begrenzung ist nicht per se von einer höheren Stauwahrscheinlichkeit auszugehen. Vielmehr kann die Geschwindigkeitsreduzierung zu einer Vergleichmäßigung des Verkehrsablaufs führen.

Ein Umbau der Knotenpunkte, insbesondere der Kreisverkehre würde in Abstimmung mit dem Kreis Viersen erfolgen. Eine Rückzahlung von Fördergeldern ist in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.

Es handelt sich bei der K8 um eine Kreisstraße, die in regelmäßigen Abständen vom Straßenbaulastträger instandgesetzt werden muss. Aufgrund der Verkehrsbedeutung ist eine Abnutzung unvermeidbar.

Weiterhin wird zwischen Gemeinde und Vorhabenträger ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen, in dem die Kostenübernahme für Maßnahmen im Straßenraum, wie z.B. Umbau der Kreisverkehre, festgelegt werden.

Zu den Routen 3 und 4:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Die Route über Mackenstein darf laut Aussage der Stadt Viersen nicht genutzt werden. Wie kann dies gewährleistet werden? Wie sind die schalltechnischen Messungen im Ortsteil Eicken?

Die Route 3 (Richtung AS Hostert) hätte das höchste Verkehrsaufkommen, wenn ich das richtig verstanden habe. Leider wurde darauf nicht weiter eingegangen, sondern nur Route 1 und 2 besprochen. Wie also ist das Verkehrsaufkommen auf Route 3?

Zur Planung zu Route 4: Diese könnte längerfristig ab der Ortsgrenze zu Viersen (Mackenstein) quer durch den Acker geführt werden, so dass die Sektionen Eicken und Naphausen nicht tangiert werden. Erforderlich wären 2 Kreisverkehre.

Mittels logistischer Steuerung, die vom Vorhabenträger umzusetzen ist, soll der Lkw-Verkehr gezielt auf die Route 1 via Nordtangente gelenkt werden. Dies wird unterstützt durch das Wegweisungs- und Beschilderungskonzept. Es wird davon ausgegangen, dass mit Umsetzung dieses Konzepts nur noch jeweils 10 % des Lkw-Aufkommens auf den Routen 3 (via Hostert) und 4 (via Mackenstein) entfallen.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zeigten auch im Prognose-Planfall, also bei zukünftiger Vorhabenumsetzung, eine gute Verkehrsqualität. Vor diesem Hintergrund ist eine zusätzliche Umgehungsstraße nicht erforderlich.

All diesen Varianten liegt die Annahme zugrunde, dass auf dem Rösler-Areal eine gewerbliche Nutzung folgt. Dies wird in der Antwort zu einer Frage in Bezug auf den Verkehr bei anderer Nutzung deutlich:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wie wäre die Verkehrsbelastung, wenn auf dem Areal ein Wohngebiet realisiert würde im Verhältnis zum aktuellen Plan?

Die Planung ging von einem Gewerbegebiet aus. Unabhängig davon, ob eine Wohnbauentwicklung auf dem Gelände realisierbar ist, würde auch dies Verkehr erzeugen; je nach Dichte der Wohnbebauung auch in der Größenordnung des Gewerbegebiets oder darüber hinaus. Jedoch würde die Verkehrsentwicklung eines Wohngebiets sich größtenteils im motorisierten Individualverkehr (Pkw) niederschlagen.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Sind die Straßen auf die höhere Verkehrsbelastung im Null-Fall bereits ausgelegt?

Ja. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zeigten sowohl im Null-Fall als auch im Prognose-Planfall, also bei zukünftiger Vorhabenumsetzung, eine gute Verkehrsqualität.

Verkehrssicherheit

Durch die verkehrlichen Änderungen und eine mögliche Zunahme von Verkehr stellen die Bürgerinnen und Bürger Schwalmtals die Sicherheit – insbesondere auch im Bereich sozialer Infrastrukturen wie Schule und Sportverein – in Frage:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Welche Gefahrenpotenziale ergeben sich aus der unmittelbaren Nähe zu unserem Schulzentrum? Was ist denn geplant zur verbesserten Sicherheit an den Kreisverkehren an Route 1?

Was konkret heißt „entschärft“ bzgl. des Kreisverkehrs Nordtangente/Amerner Str.?

Der Kreisverkehr Nordtangente-Amerner Straße ist vom Verwaltungsgericht Düsseldorf als gefährlicher Schulweg eingeordnet worden auch ohne den zusätzlichen Schwerlastverkehr. Der Kreisverkehr Amerner Strasse ist als Unfallschwerpunkt bekannt.

Wie wird das geplante Verkehrskonzept für die Schulwege mit den Planungen überein gebracht?

Die relevanten Knotenpunkte (Kreuzungen) wurden hinsichtlich eventueller Defizite überprüft, woraufhin Maßnahmen zur Verbesserung der Situation entwickelt wurden – dazu gehören unter anderem:

- Verlegung von Fußgängerüberwegen zur Verbesserung der Sicht,
- Anordnung von Trenngittern (Gitter, mit deren Hilfe die Fußgänger zu dem Überweg geleitet werden bzw. ein Überqueren abseits der Überwege verhindert werden soll) im Bereich einzelner Überwege,
- Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf den in beide Fahrtrichtungen querenden Radverkehr durch Beschilderung,
- Hinweis der sich von der K25 aus Richtung Amern sowie vom parallel zur Nordtangente verlaufenden Geh-/Radweg nähernden Radfahrer auf den Knotenpunkt mittels Beschilderung und eventuell Bodenmarkierung.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass allein auf Grundlage der Verkehrsmengen keine Aussage zur Verkehrssicherheit getroffen werden kann. Maßgeblich ist vielmehr die konkrete Situation vor Ort, insbesondere im Hinblick auf die Sichtverhältnisse an den Querungsstellen.

Die Maßnahmen sind im Verkehrsgutachten erläutert. Insbesondere zielen die Maßnahmen auf eine Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Kfz-Fahrern und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, Fußgängern und Radfahrern, ab.

Die Maßnahmen wurden auf Grundlage der einschlägigen Regelwerke des Straßenraumentwurfs (insbesondere Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06) entwickelt, so dass davon auszugehen ist, dass diese regelgerecht und damit geeignet sind. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist plausibel.

Lärm- und Verkehrsuntersuchung basieren auf den gleichen Grundlagendaten und sind in sich konsistent.

Das genannte Verfahren am VG Düsseldorf ist bekannt. Dennoch handelte es sich bei dem dort behandelten Unfall um ein einmaliges Ereignis, was nicht zu einer Einstufung als Unfallschwerpunkt führte. Dennoch wurde aufgrund dieses Ereignisses die Verkehrssituation, insbesondere die Querungssituation, am Knotenpunkt überprüft und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation entwickelt.

Relevante Kreuzungen von Schulwegen mit den Hauptrouten der Verkehrserschließung sind vor allem an der Route 1 zu erwarten, hier insbesondere im Bereich der Minikreisel Vogelsrather Weg und Amerner Straße sowie im Bereich des Sportplatz Waldniel. Im Verkehrsgutachten zum B-Plan Wa/70 wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssituationen vorgeschlagen, deren Umsetzung derzeit vom Kreis Viersen als Baulastträger der K8 geplant wird. Da es sich um bestehende Querungen einer Straße mit bereits im heutigen Zustand vergleichsweise hoher Verkehrsbelastung handelt, wird das Mobilitätskonzept sich unabhängig von der Realisierung des B-Plans Wa/70 mit diesen Situationen befassen müssen.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Die Südtangente führt ebenfalls schon recht früh an Wohnhäusern und an der Grundschule vorbei, außerdem kreuzen hier viele Schulkinder (nicht nur Grundschüler auch Schüler der weiterführenden Schulen) über die Felder aus Steeg/Rösler Siedlung etc. kommend die Landstraße.

Die Situation wurde in der Planung bereits berücksichtigt. Sollte die Südumfahrung im Zuge der weiteren Planung eine gewichtigere Rolle bei der Verkehrslenkung erhalten, wird das zugehörige Verkehrsgutachten ergänzt und aktualisiert.

Emissionen Lärm und Luft

Für die Lärmuntersuchungen wird der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV), über alle Tage des Jahres gemittelt, angesetzt. Dieser wurde aus den Erhebungen an den Werktagen unter Ansatz typischer Hochrechnungsfaktoren und unter Berücksichtigung der Erhebungen der Gemeinde Schwalmtal über eine gesamte Woche ermittelt.

Insbesondere mit Blick auf die Schule, aber auch die Wohnnutzungen im Umfeld des Areals wurde verschiedene Fragen zur Lärmbelastung und -minimierung gestellt.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wie werden unsere Kinder und Lehrer unserer Grundschule vor den Emissionen (Lärm und Luft) geschützt? Die L475, über die auch ein Großteil der LKW-Fahrten abgewickelt werden, führt keine 30 Meter entfernt vom Schulhof vorbei.

Im Bereich der Grundschule haben sich in der bisher empfohlenen Vorzugsvariante der Verkehrsführung überwiegend über die Nordtangente keine erheblichen Lärmzunahmen ergeben. Bei einer stärkeren Verkehrszunahme auf der L 475 wäre dies erneut zu überprüfen.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

*Welche umweltrelevanten Themen (bspw. CO2 Emissionen und Lärm) wurden im Vorfeld untersucht? Ist auch die Luftbelastung berechnet worden?
Die Lärmschutzwälle an Route 2 genügen schon heute nicht mehr dem aktuellen Stand. Zumal Lärmschutzwände keine CO2 Emissionen verhindern. Auch die Route 2 führt unmittelbar an bebauten Grundstücken vorbei. Wie wird man hier mit dem Lärmschutz weiter umgehen?*

Luftschadstoffbelastungen wurden nicht untersucht. Aus den Erfahrungen in zahlreichen Projekten sind heute Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe durch den Straßenverkehr i. d. R. nur noch in besonderen Situationen zu erwarten, insbesondere wenn sehr hohe Verkehrsbelastungen in engen innerstädtischen Straßenschluchten auftreten.

Zu allen Varianten wurden die Lärmemissionen an den betroffenen Straßen untersucht. Der Lärmschutzwall wurde in den damaligen Bebauungsplänen so dimensioniert, dass i. d. R. nur Erdgeschoss geschützt wurden. Daher wurden für die Obergeschosse zusätzlich Schallschutzfenster empfohlen.

Zugänglichkeit der Verkehrs- und Lärmgutachten

Der interessierte Bürger und die interessierte Bürgerin möchten sich zu den fortgeschrittenen Entwicklungen informieren. Hierzu können Sie im Absatz ‚Kommunikation‘ und ‚weiteren Planungsverfahren‘ noch Genaueres lesen. Ihre konkreten Fragen beantworten wir aber auch hier:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Werden die aktualisierten Verkehrs- und Lärmkonzepte veröffentlicht?

Sämtliche Gutachten waren während der Offenlage des Bebauungsplanes öffentlich für jedermann zugänglich, und sind auch weiterhin zugänglich auf der Homepage der Gemeinde Schwalmtal. Sollten weitere Verfahrensschritte erforderlich werden, so werden diese (u.a. Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchung etc.) ebenfalls wieder öffentlich zugänglich sein.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Der zusätzliche Verkehr von PKW's dazu, dass die Lärmimmissionen an Kreuzungsbereichen weiter aus dem Kreuzungsbereich getragen wird. Am Kreuzungsbereich Steeg/L3 ist jetzt schon ein Wert von über 70 dB (Tag) im Gutachten genannt. Wie soll sichergestellt werden, dass sich die prognostizierten Lärmpegel einstellen? Hat man als Anwohner die Möglichkeit, im Nachgang Lärmschutzmaßnahmen zu fordern, wenn man nach jetzigem Planungsstand nicht berücksichtigt worden ist?

Die hohen Belastungen z. B. am Kreuzungsbereich Steeg/L3 waren ein Grund, warum andere Routen für die Verkehrslenkung gewählt wurden.

Ebenfalls vertraglich festgelegt ist ein Monitoring, d. h. durch Verkehrserhebungen nach Inbetriebnahme des Vorhabens wird die Einhaltung der Routenführung kontrolliert.

Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Überarbeitung des Verkehrskonzepts

Auf die folgende Frage wurde in den vorherigen Erläuterungen schon eingegangen – sie soll hier aber nochmals präzisiert werden:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Inwiefern wäre der Projektentwickler bereit, das Verkehrskonzept zu überdenken und an der Reduzierung des Verkehrsaufkommens aktiv mitzuwirken?

MLP ist bereit zur Prüfung und Überdenken der bisherigen Verkehrskonzeption, der Verkehrssicherheit sowie der Prüfung zur Reduzierung der Verkehrsbelastung. Potential zur Reduktion der Verkehrsbelastung ist bereits erkannt worden. Infolge einer veränderten Verkehrsführung wäre somit auch das zugehörige Gutachten zu überarbeiten und zu aktualisieren.

Nutzungskonzepte und Planungsalternativen

Wie eingangs bereits dargestellt, ist Ausgangspunkt dieses Dialogprozesses (und damit auch der Erarbeitung dieser FAQ-Liste) das nicht zu Ende geführte Bebauungsplanverfahren „Wa/70 `Gewerbe- und Logistik-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk““. Wie der Name der Planung bereits deutlich macht, war Gegenstand dieser Überlegungen die gewerbliche Nachnutzung des aufgelassenen Industrieareals. Grundlage dieses Bauleitplanverfahrens war ein Konzept von MLP Als wesentliche Ziele der Planung wurden die Ansiedelung von Gewerbe- und Logistikbetrieben, Revitalisierung einer Brachfläche und die Sanierung von mit Bodenverunreinigungen belasteten Flächen benannt.

Da Kritik an dem Konzept und den damit verbundenen, insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen, Auswirkungen laut wurde, aber auch das Volumen der konzipierten Baukörper, der Versiegelungsgrad und die vermeintliche Konzentration auf die Logistikfunktion in der Kritik standen, stellte sich auch in diesem Dialogprozess die Frage, was Gegenstand der Diskussion sei.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

Wird hier nun also ausschließlich weiter in Richtung MLP und Logistikzentrum gedacht? Sollte in diesem Format nicht auch ein neues Nutzungskonzept vorgestellt werden? Fokussiert sich die Gemeinde nun nur noch auf das Szenario MLP und die Abmilderung der Folgen? Nach der Gemeinderatssitzung wurde angekündigt, in verschiedene Richtungen zu untersuchen, was mit dem Areal geschehen könnte. Hier wird jedoch nur das alte Konzept gezeigt, welches ja abgelehnt wurde. Welche neuen Konzepte gibt es?

Die Fragen machen deutlich, dass Unklarheit darüber besteht, welchen Charakter die erneute Befassung mit der Entwicklung des ehem. Rösler-Areals hat. Geht es um grundsätzliche Alternativen oder ausschließlich um die Befassung der Auswirkungen des ursprünglichen Konzepts.

Ziel dieses Diskurses war es, zunächst die unterschiedlichen Gesichtspunkte und Perspektiven von Beteiligten und Betroffenen zur Entwicklung des ehemaligen Rösler-Geländes zusammenzubringen, um bisherige Unklarheiten und Missverständnisse zu vermindern. Auf dieser Basis soll der Startpunkt für einen erneuten Willensbildungs- und Entscheidungsfindungsprozess gesetzt werden, der die Befassung mit Stärken und Schwächen, sowie Chancen und Risiken möglicher Entwicklungsszenarien zum Gegenstand haben soll. Das ursprüngliche Konzept ist dabei ebenso Gegenstand der Diskussion wie alternative Entwicklungsszenarien. Mögliche Entwick-

lungsziele sind somit ebenso Gegenstand der Befassung wie die mit den unterschiedlichen Konzepten einhergehenden zu erwartenden Folgen.

In den Gesprächen mit Schlüsselpersonen, im Rahmen der Arbeitskreissitzungen und auch in der digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung wurden hierzu unterschiedliche Ideen entwickelt.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen:

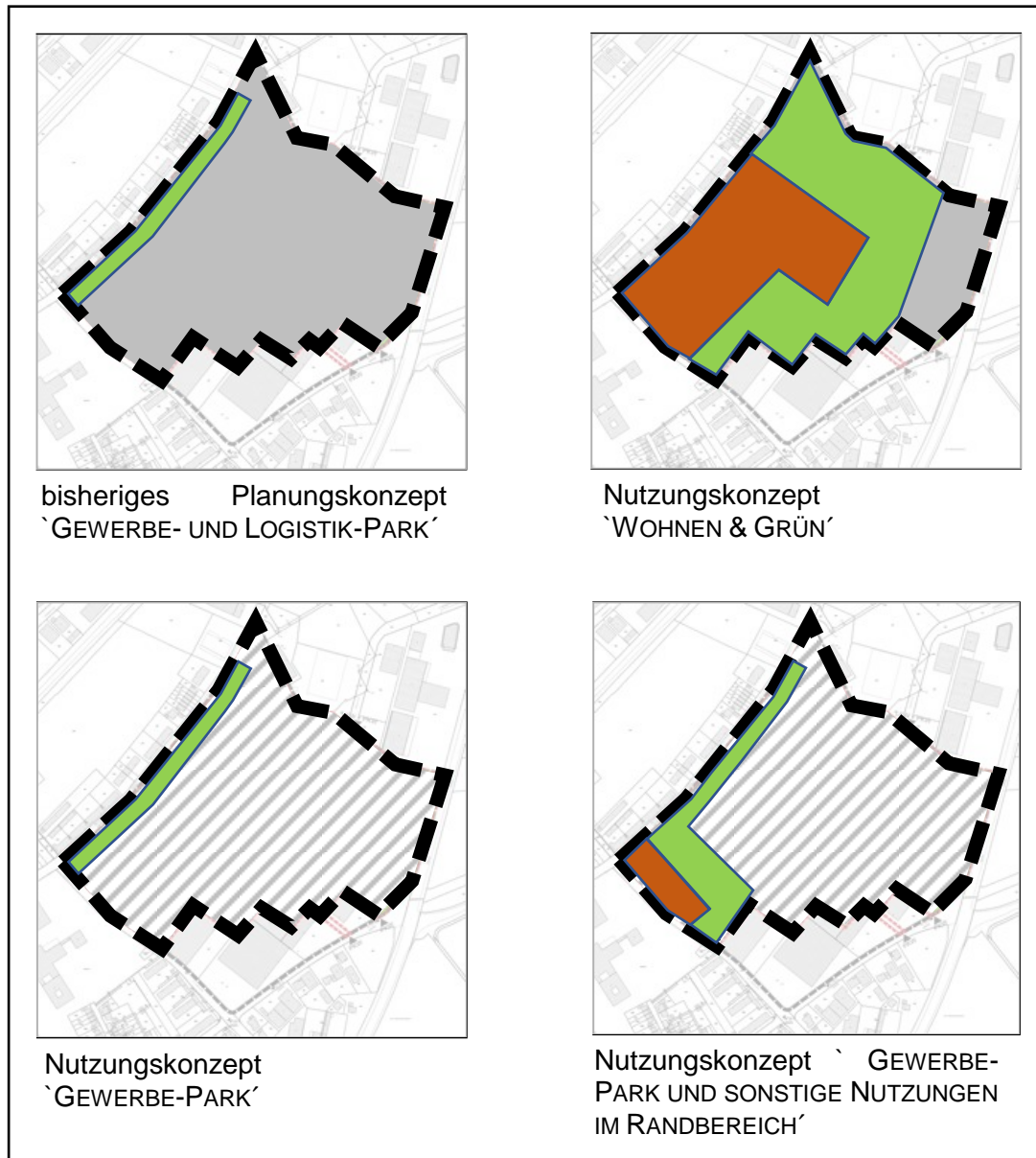
Was sind denn nun die Alternativen zu MLP/Gewerbepark? Welche alternativen Nutzungsmöglichkeiten wurden im Vorfeld evaluiert? Unter anderen suchen kleine und mittlere Handwerksbetriebe aus der Region Grundstücke für Ihre Unternehmen. Ist die Option einer gemischten Nutzung geprüft worden? Gewerbe/Kleingewerbe/Wohnbebauung, öffentlich nutzbarer Raum? Können genauso detaillierte Konzepte entwickelt werden für die Nutzung durch a) Solarpark b) kleinteiligeres Industriegebiet c) einfache Brachfläche ohne Nutzung d) Wohngebiet?

Letztlich haben diese Ideen nach den Diskussionen in der digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung und den Sitzungen des Arbeitskreises ihren Niederschlag in vier Entwicklungsszenarien gefunden, die diskutiert, analysiert und bewertet wurden.

Die vier Entwicklungsszenarien wurden in der 2. Arbeitskreissitzung in vier Kleingruppen diskutiert. Alle Arbeitsgruppen erörterten dabei jeweils ein Szenario nach gleichen Prüfkriterien:

- Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen
- Vereinbarkeit mit gesamtgemeindlichen Entwicklungsüberlegungen
- Nutzbarkeit des Sanierungskonzeptes `Altlasten´
- Folgewirkungen `Verkehr´ / Möglichkeit zur Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes `Verkehr´
- Vertretbarkeit des Umsetzungszeitraums
- Möglichkeit der Finanzierung
- Realisierungsbereitschaft Privater
- Gestaltungsmöglichkeiten zur räumlichen Einbindung (städtebaulicher Maßstab)
- Verträglichkeit mit Nachbarnutzungen
- Kombinationsmöglichkeit mit weiteren Nutzungskomponenten

4 mögliche Entwicklungsszenarien



Nutzungsszenarien zur 2. Arbeitskreissitzung

Die in den Kleingruppen gewonnenen Erkenntnisse wurden anschließend dem Arbeitskreis vorgestellt und in einer Gesamtbetrachtung durch die Teilnehmenden am Arbeitskreis beurteilt. Das Ergebnis ist in einer Matrix, die im Weiteren als Entscheidungshilfe dienen soll, festgehalten. (s. auch „*Dokumentation des Kommunikationsprozesses zur Industriebranche `ehemaliges Röslergelände` – Schwalmtal*“). Auf dieser Basis soll die Diskussion in einer 3. Arbeitskreis-Sitzung fortgeführt werden. (s. S. 28f.)

MATRIX > ENTSCHEIDUNGSHILFE

Vergeben Sie 1 Punkt pro Kriterium

	A: Gewerbe- u. Logistikpark	B: Wohnen u. Grün	C: Gewerbe-park	D: Gewerdepark und sonstige Nutzungen im Randbereich
1) Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen	5	1	3	4
2) Vereinbarkeit mit gesamtgemeindlichen Entwicklungsziele/gerufen	5	1	2	4
3) Nutzbarkeit des Sanierungskonzeptes 'Altlasten'	5	0	2	3
4) Möglichkeit zur Ersetzung eines Gesamtkonzept 'Verkehr'	2	1	2	4
5) Vertretbarkeit der Umsetzungszeitraum	5	0	2	3
6) Möglichkeit der Finanzierung	5	0	2	3
7) Realisierungsbereitschaft Privater	5	0	1	3
8) Gestaltungsmöglichkeiten zur räumlichen Einbindung (SB.)	1	1	2	4
9) Verträglichkeit mit Nachbarnutzungen	1	2	2	3
10) Kombinationsmöglichkeit mit weiteren Nutzungen	1	0	3	4
11) EINBETTUNG IN GRÖßEREN KONTEXT	3	1	2	3
12) RESILIENTZ/ ZUKUNFTSFEST	2	1	1	3

Matrix zur Entscheidungshilfe mit 12 anleitenden Kriterien

Kosten und Finanzierung

Die Bürgerinnen und Bürger fragen: Können die prognostizierten Ausgaben und Einnahmen der Gemeinde in Bezug auf die Planung genannt werden? Welche Netto-Einnahmen erwartet die Gemeinde nach der Realisierung der aktuellen Planung (Gewerbsteuer, Grundstücksabgaben)?

Kann die Gemeinde eine Kostenaufstellung machen, wo der Wohnbaulandpreis inklusive einer Sanierung liegen müsste? Wo läge vergleichsweise dazu der Gewerbebaulandpreis inklusive der Sanierung? Beiden Fragen liegt die Annahme zugrunde, dass die Gemeinde als Eigentümerin kalkuliert.

Nach der aktuellen Schätzung entfallen allein auf die Altlastensanierung rund 60 Mio. € und damit umgerechnet ca. 450 € je Quadratmeter Grundstücksfläche (124t m²).

Aufgrund der prognostizierten Kosten für die Altlastensanierung müsste der zu erzielende Baulandpreis/m² somit weit über 450 €/m² liegen.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen: Aus den Planungsunterlagen wird deutlich, dass die MLP sich allenfalls an den Kosten beteiligt, eine vollständige Übernahme sämtlicher Kosten ist bisher nicht vorgesehen. Wie genau ist die Kostenteilung und Beteiligung von MLP vorgesehen?

Nach Erhebung durch die Gemeinde Schwalmtal können Sanierungskosten bei vollumfänglicher Sanierung von bis zu 60 Mio. € und mehr anfallen und damit etwa 450 € je m² Grundstücksfläche bei einem Bodenrichtwert von 40 €/m² für gewerbliche Bauflächen gem. Oberem Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land Nordrhein-Westfalen, Stand: 25.11.2021).

MLP sieht für den Abbruch und die Sanierung – nach dem derzeitigen Konzept – bereits einen Betrag im hohen einstelligen Millionenbereich vor. Die in diesem Kostenrahmen durchgeführten Maßnahmen zur Sicherung der Altlasten würde den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

Kommunikation und Beteiligung

Die Bedenken der Schwalmtaler Bürgerschaft kamen insbesondere in dem Anfang des Jahres 2021 nicht gefassten Satzungsbeschluss zum Projekt zum Ausdruck. Politik und Verwaltung – und auch der Projektentwickler – nahmen diese sehr ernst und reagierten mit einem Moderationsverfahren, das den formellen Planungsschritten zwischengeschaltet wird. Dieses Verfahren besteht aus mehreren Bausteinen:

- Online-Interviews mit Schlüsselpersonen aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft: Diese Gespräche dienten einerseits dazu, den Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern zu vermitteln, dass die Gemeinde Schwalmtal eine tragfähige Lösung finden möchte, andererseits konnten hier die »wunden Punkte« identifiziert werden.
- Zwei Arbeitskreissitzungen mit einem ausgewählten Teilnehmendenkreis: In der Arbeitskreissitzung wurden die (mehr oder weniger verhärteten) Positionen benannt, mit dem Ziel sich zuzuhören und auf Augenhöhe – also klar, vollständig und verständlich – über Sachzwänge und Gestaltungsspielräume in einen Austausch zu kommen. Ausgehend von einer Klärung der Sach- und Ausgangslage (die viel Zeit in Anspruch nahm), wurden mehrere Entwicklungsperspektiven auf den Prüfstand gestellt (s. S. 22).
- Eine digitale Bürgerversammlung: Da dieser Prozess ‚Rösler-Areal‘ die Entwicklung von Schwalmtal in hohem Maße beeinflusst, fand eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt, die als zwischengeschalteter Verfahrensschritt dazu dient, den ins Stocken geratenen Prozess für alle sichtbar fortzuführen.

Die Bürgerinnen und Bürger möchten erfahren, wie es nun weiter geht:

Die Bürgerinnen und Bürger fragen: *Das Thema Rösler/MLP betrifft alle Schwalmtaler Bürger/Innen langfristig. Es ist offensichtlich, dass hierzu großer Widerstand zu hören ist. Welche weiteren Maßnahmen werden getroffen, um die Meinung der Bürger/Innen hierzu abzufragen und ernst zu nehmen? Wann wird es die nächste Bürgerversammlung geben?*

Die Gemeinde Schwalmtal wird diesen eingeschlagenen Weg fortsetzen: Zum einen wird der Arbeitskreis ein weiteres Mal einberufen, um die begonnenen Gespräche mit einer fortentwickelten Planungsvariante abzurunden. Zum anderen wird es eine weitere Bürgerinformation geben, um auch der Öffentlichkeit den Fortschritt der Befassung transparent darzustellen. Die Schwalmtaler Politik sieht darin eine Bereicherung im eigenen Meinungsbildungsprozess. Die Informationsveranstaltung soll im Frühling 2022 stattfinden.

Wer sich zusätzlich über Zwischenereignisse und Zwischenstände informieren oder das ein oder andere nachlesen möchte, sollte wissen, wo er die entsprechenden Informationen findet.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen: *Mir fehlt selbst als Mitglied des Arbeitskreises, dass keinerlei Grundlagendaten ausgegeben werden, auf denen man aufbauen kann. Es fehlt zur grundlegenden Einschätzung das Bodengutachten, das Verkehrsgutachten, das Nutzungskonzept MLP usw. Wo werden diese und weitere Informationen bereitgestellt?*

Die Gemeinde Schwalmtal hat ihre Website aktualisiert und alle Informationen (die bislang auch schon über das Ratsinformationssystem abrufbar waren) nun gebündelt und damit einfacher zugänglich gemacht:
<https://www.schwalmtal.de/entwicklung-roesler-gelaende>

Weiteres Planungsverfahren

Nach dem bereits beschriebenen kommunikativen Vorgehen – den Diskussionen in zwei Sitzungen des Arbeitskreises `Perspektive ehem. Rösler-Gelände´ (27.10.2021 und 23.11.2021), der Durchführung einer digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung (09.11.2021) und der Dokumentation dieses Dialogprozesses (Dez. 2021) sowie der Erstellung dieser FAQ-Liste - stellt sich die Frage des Weiteren planerischen Vorgehens.

Die Bürgerinnen und Bürger fragen: *Wird ein neues Planungsverfahren angestrebt? Oder das alte nochmals zur Abstimmung gestellt? Wann findet die nächste Bürgerversammlung statt?*

In einem nächsten Arbeitsschritt ist geplant, den Arbeitskreis zu einer dritten Sitzung einzuladen. Hier sollen die gesammelten Erkenntnisse mit einem gewissen zeitlichen Abstand zu den o.g. Veranstaltungen reflektiert werden. Ziel ist, ein möglichst einheitliches Bild zur zukünftigen Entwicklung des ehem. Rösler-Areals zu formulieren um das Bebauungsplanverfahren ggf. mit geänderter Planung fortführen zu können.

Die Ergebnisse dieser dritten Arbeitskreissitzung sollen in einer weiteren Informationsveranstaltung den interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt werden um Hinweise in den sachgerechten Abwägungs- und Entscheidungsprozess des Bebauungsplanverfahrens einzubeziehen.

Angesicht der aktuellen Corona-Lage ist es schwierig bereits konkrete Termine zu benennen. Ziel ist es aber im ersten Halbjahr 2022, Arbeitskreis-Sitzung und Bürgerversammlung durchzuführen.