

[redacted] 41366 Schwalmtal

Gemeinde Schwalmtal
z. Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz
Markt 20
41366 Schwalmtal

Schwalmtal, den 31. Juli 2022

per Mail an: info@gemeinde-schwalmtal.de

eingefangen per E-Mail am
21.07.2022
CG

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022
Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB
Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz,

mein Name ist [redacted] und ich wohne seit dem Jahr 2008 auf der Breslauer Straße [redacted] in 41366 Schwalmtal - Waldniel. Ich freute mich in ein ruhiges Wohngebiet zu ziehen. Von Beginn an hatte ich die Lärmbelastigung der Umgehungsstraße B 230 und später dann zusätzlich, nach dem Ausbau der Autobahn A 52 Richtung Niederlande, diese auch noch.

Unser "schönes und idyllisches Waldniel" wird durch dieses Planungsvorhaben nicht attraktiver ! "Ländliches Wohnen, auch in den neuen Wohngebieten".... ist dann... wohnen direkt an stark befahrenen Straßen. Der Lkw-Verkehr ist keine Bereicherung für die Menschen hier in Waldniel.... im Gegenteil.... **Lärmbelastigung und Feinstaub und Klimaschutz ist anscheinend hier in Waldniel total unwichtig geworden, auch ist anscheinend egal, was die Menschen, die hier in Waldniel wohnen, möchten. Hauptsache die Zahlen stimmen !!!!!!!**

Ich bin gegen die Umsetzung des Vorhabens !

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

[redacted], 41366 Schwalmtal

Gemeinde Schwalmtal
z. Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz
Markt 20
41366 Schwalmtal

eingegangen am 31.07.22
per Mail

Schwalmtal, den 31. Juli 2022

per Mail an: anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

**Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz,

unser Name ist [redacted] und wir wohnen seit ca. 42 Jahren am Ungerather Kirchweg [redacted], 41366 Schwalmtal - Waldniel.

Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine Umgehungsautobahn. Der gesamte Verkehr von der Firma Rösler Draht fuhr über die B 230 Richtung Niederlande, an der Rückseite unseres Grundstücks vorbei. Die damalige Lärmbelästigung war so hoch, dass wir ernsthaft überlegten, hier wieder weg zu ziehen. Das Abbremsen und Anfahren der Lkw und Pkw vor der großen Kreuzung mit Ampelanlage war sehr sehr hoch. Man hatte das Gefühl, dass die Lkw und Pkw direkt über unser Grundstück fahren würden.

Selbst bei Mehrfachverglasung der Fenster... Wie sieht es dann mit dem Öffnen der Fenster aus und mit der Nutzung unseres Gartens zum Thema **Lärmbelästigung und Feinstaub?**

Wir wehren uns immens gegen die Umsetzung des Vorhabens.

Mit freundlichem Gruß

[redacted signature]



WG: Anmerkungen zum Bebauungsplan Wa/70 im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Sofia Domprou An: Bernd Gather, Anne Gerhards
Kopie: Andreas Gisbertz

01.08.2022 08:16

Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Sofia Domprou



Gemeinde Schwalmtal
Der Bürgermeister
Bürgermeisterbüro
Markt 20, 41366 Schwalmtal

Sofia Domprou
Tel.: 02163/946-102
Fax: 02163/946-154
E-Mail: sofia.domprou@gemeinde-schwalmtal.de
Web: www.schwalmtal.de
Facebook: www.facebook.com/schwalmtal

----- Weitergeleitet von Sofia Domprou/Schwalmtal/DE am 01.08.2022 08:16 -----

Von:
An: "info@gemeinde-schwalmtal.de" <info@gemeinde-schwalmtal.de>
Datum: 29.07.2022 13:42
Betreff: Anmerkungen zum Bebauungsplan Wa/70 im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Sehr geehrte Damen und Herren ,

im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 "Gewerbe und Industriepark ehemaliges Rösler Drahtwerk" möchte ich gerne folgende

Anregungen / Anmerkungen zur Sprache bringen :

Fachbeitrag Naturschutz:

1. Auf Seite 35 wird deutlich gemacht, dass durch das Neubauvorhaben 1,48 ha zusätzlich versiegelt werden.
 1. Die großen Dachflächen und die versiegelten Böden werden bei Starkregen extrem viel Wasser für die Kanalisation bereitstellen. Ist diese dafür ausreichend ausgelastet?
2. Wurde ein Starkregenereignis (zunehmende Häufigkeit sog. Jahrhundertereignisse)

simuliert ?

3. Es ist nicht zu entnehmen, welche Maßnahmen ergriffen werden um kontaminierte Oberflächenwasser zurück zu halten

Zu den Verkehrsgutachten:

1. Wenn der Ankermieter Tacken/Hessing tatsächlich realisiert ist, bedeutet das, daß verderbliche Lebensmittel, die gekühlt werden müssen, verarbeitet und transportiert werden müssen. Daraus folgt, daß auch an Wochenenden LKW-Verkehr möglich ist.

In Folge wird es soweit ich das verstehe auch nachts und am Wochenende Wirtschaftsverkehr geben.

1. Da die Firma Hessing auch als Logistiker firmiert, muss damit gerechnet werden, dass auch ein Logistik Hub in Schwalmatal entsteht, der der Belieferung des Ruhrgebietes als Haupteinzugsbereich für Frischwaren dient.
2. Damit die pönalisierte Menge an Wirtschaftsverkehr im Tagesverlauf des Gewerbe Parkes nicht überschritten wird, ist damit zu rechnen, daß Hessing mit daraus ableitbarer Ausnahmeregelung GERADE am Wochenende vermehrt Wirtschaftsverkehr auf die Straße bringt (was ja auch „Sinn macht“ um den LEH zeitgerecht zum Wochenbeginn zu beliefern).

Dadurch wird die Ruhe an dem Wochenende erheblich gestört werden.

1. Im Verkehrsgutachten wird darauf hingewiesen, dass gerade in den üblichen Hauptverkehrszeiten morgens zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr und nachmittags zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs zu rechnen ist. (Nachmittags 115 Fz/Std. bei 50% Nordtangente noch einmal jede Minute ein Auto extra und morgens 67 Fz / Stunde alle 1,5 Minuten ein Auto extra (die sich wahrscheinlich um kurz vor Arbeitsbeginn 8:00 Uhr aufsummieren werden da dann alle Mitarbeiter iE pünktlich auf der Arbeit sind. Das bedeutet, daß die jetzt schon sehr belastete Nordtangente nochmals 1-2 Fz/Minute extra aufnehmen muß. Das ist mit einem erheblichen Zuwachs an Verkehrsgefährdung verbunden und trifft gerade Schüler und schwächere Verkehrsteilnehmer besonders.
2. Es ist zu erwarten, daß in die dann verlassenen Gebäude der Firma Tacken/Hessing wieder ein Unternehmen einzieht welches Verkehre generiert. Dieser Verkehr wurde nicht einberechnet, sodass die Verkehrsbelastung tendenziell noch höher sein wird.

Es muß daraus abgeleitet werden, daß das Verkehrsgutachten einen idealisierten Zustand widerspiegelt, da bzgl. Hessing/Tacken keine belastbaren Ausgangszahlen vorliegen, sondern nur ein flächenbezogenes Fahrzeugaufkommen als Datengrundlage genommen wurde. Da das Unternehmen diese Zahlen aber zur Verfügung stellen kann ist die Verkehrsprognose unvollständig.

Wasserbedarf Firma Hessing

1. Die Firma Hessing hat einen sehr hohen Wasserbedarf. Soweit ich weiß, hat sie derzeit einen eigenen Tiefbrunnen, um den Eigenbedarf zu decken. Lt. Beschreibung der geologischen Verhältnisse (Zusammenfassung der Sanierungsmaßnahmen der Fa MLP

Seite 7) besteht eine hydraulische Verbindung zwischen den tertiären und quartären Grundwasser Stockwerken. Damit fällt ein eigener Tiefbrunnen wie auch von Ihnen beschrieben weg. Wird die AöR ausreichend Trinkwasser bereitstellen können? Wird das die Versorgung der Bevölkerung bei zunehmender Dürre in den nächsten Jahren gefährden können?

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

41366 Schwalmtal

41366 Schwalmtal

Gemeinde Schwalmtal

FB Planung, Verkehr und Umwelt

Bürgermeister Andreas Gisbertz

Markt 20

41366 Schwalmtal

eingegangen per Email am
31.07.2022 
Schwalmtal, 31.07.2022

Per Email: info@gemeinde-schwalmtal.de, anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Bebauungsplan Wa/70 „Gewerbe- und Industriepark ehemaliges Rösler-Drahtwerk“

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sehr geehrter Herr Gisbertz,

im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des o.g. Bebauungsplans möchte ich mich als Bürgerin der Gemeinde Schwalmtal äußern. Ich beziehe mich zunächst auf verschiedene Punkte der Planunterlagen, aus denen sich für mich noch ungeklärte Fragen ergeben. Anschließend möchte ich einige meiner in den letzten Monaten gesammelten Erfahrungen und Gedanken mitteilen.

1. Siehe umweltrelevante Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung

- a) Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf vom 12.03.2020
„Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)/Luftauswertung“

Da Luftbilder und historische Unterlagen aus den Jahren des 2. Weltkriegs Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe zeigen, wird eine Überprüfung der zu bebauenden Fläche auf Kampfmittel und eine Sicherheitsdetektion empfohlen. Die Kampfmittelüberprüfung wurde im Rahmen der Coronapandemie eingeschränkt (Schreiben der Landesregierung vom 16.03.2020). **Wurden diese Beschränkungen mittlerweile aufgehoben? Wie schätzen Sie den Gefährdungsgrad auf der zu bebauenden Fläche ein? Sind Kampfmittelbeseitigungen und/oder Sicherheitsdetektion beantragt worden und sollen diese durchgeführt werden?**

- b) Schreiben des geologischen Dienstes NRW vom 20.03.2020 „Erdbebengefährdung“

Hierin wird empfohlen, „die Baugrundeigenschaften objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten“. Des Weiteren wurde ein Austausch mit der RWE Power AG empfohlen zur Klärung der Frage, ob es durch Sumpfungsarbeiten am Tagebau zu Erdbewegungen kommen könne. **Ist dieser Austausch erfolgt und wenn ja, mit welchem Ergebnis?**

2. Siehe Begründung mit Umweltbericht

a) Zu Punkt 5.8

Wie genau soll ein Vogelaufschlag an großen Glasfronten verhindert werden? Orientiert man sich dabei bspw. an den Hinweisen des NABU zum Bekleben von Fensterscheiben?
<https://www.nabu.de/tiere-und-pflanzen/voegel/helfen/01079.html>

b) Zu Punkt 5.9

Es wird aufgeführt, dass die erstellten Pflanzenlisten keine bindende Wirkung entfalten. Eine Baumbepflanzung trägt zur Beschattung und klimatischen Verbesserung bei. Einerseits können durch eine Beschattung (und Fassadenbegrünung) Energiekosten zur Abkühlung von Innenräumen gesenkt werden. Andererseits verbessert eine Beschattung der Außenplätze, insbesondere auf der geplanten Erholungsfläche, die klimatischen Bedingungen der Gebäude. **Welche Arten und welche Anzahl von Bäumen zur Beschattung und klimatischen Verbesserung sollen gepflanzt werden? Welche Pflanzen sollen zur Fassaden- und Dachbegrünung eingesetzt werden? Wird hier ein besonderes Augenmerk auf den Vogel- und Insektenschutz gelegt?**

3. Individueller Verkehr

Als weiteren Punkt möchte ich die Frage stellen, **wie die Arbeitnehmer auf dem geplanten Gelände zu ihrem Arbeitsplatz gelangen sollen? Welche konkreten Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sind geplant, wann und mit welchen Mitteln sollen diese umgesetzt werden? Wie kann man den motorisierten Individualverkehr einschränken? Welche Maßnahmen sind geplant, um auch Radverkehr und den Einsatz von Lastenrädern attraktiver zu machen?**

4. Persönliche Einschätzung

Persönlich möchte ich mitteilen, dass ich als Teilnehmerin der digitalen Bürgerbeteiligungsverfahren enttäuscht darüber war und immer noch bin, dass so viele Anfragen, Anmerkungen und alternative Ideen scheinbar im Prozess verloren wurden. Ich möchte gerne wissen, **wie viel Geld in die Arbeitskreise und Mediationsverfahren geflossen ist**, ohne dass diese eine nennenswerte Veränderung hervorgebracht haben.

Auch bei den Diskussionen im Rahmen der letzten Ratssitzung war ich manchmal entsetzt über die abwehrende und abwertende Haltung der Befürworter des aktuellen Bauvorhabens. Die BürgerInnen erhielten keine verständlichen Antworten auf ihre Fragen wie z.B. „Welche Investoren gab es noch und warum kam es zu keiner konkreten Planung? Was konkret wurde getan, um alternative Investoren zu finden? Warum funktioniert ein Solarpark nicht? etc.“. Auch die Frage nach Bürgerbeteiligungsverfahren wurde nur sehr zögerlich beantwortet. Es scheint mir in der Gemeindeverwaltung sehr wenig Erfahrung mit guter Bürgerbeteiligung zu geben und ich empfehle, für dieses und weitere Projekte deutliche bessere Bürgerbeteiligungsverfahren zu installieren. Bürgerschaftliches Engagement, Identifikation mit dem Wohnort und Verringerung von Politikverdrossenheit erscheinen mir erstrebenswerte Ziele solcher Verfahren.

Ich befürworte das geplante Vorhaben nicht und wünsche mir, dass trotz aller bisherigen Bemühungen der Verwaltung u.a. der hier eingeschlagene Weg verlassen und neu gedacht wird. Das erfordert Mut und Vertrauen, aber ich glaube es würde sich auszahlen! In meiner Erinnerung hat Herr Gather in der Ratssitzung selbst gesagt, man sei sich darüber bewusst, dass die Lage der Fläche nicht wirklich gut sei für ein derartiges Bauvorhaben. Die für mich logische Konsequenz daraus wäre, es dort, neben einem

Wohngebiet und Schulzentrum, halt nicht als Industriepark zu nutzen. Das Vorhaben sollte auch zum Ort passen, nicht umgekehrt sollte versucht werden, alles einer einzigen Vorhabensidee unterzuordnen.

Die Aussicht auf eine Verkehrszunahme am Schulzentrum, die den Schulweg für Kinder gefährlicher macht, erscheint mir absurd. Wenn es dazu führt, dass Kinder an Selbständigkeit einbüßen, weil der Weg für Fünftklässler alleine zu gefährlich wird und vermehrt Eltern die Kinder zur Schule fahren, steigern sich wiederum sowohl Verkehr als auch schädliche Emissionen. Die Aussage eines MLP Mitarbeiters bei der digitalen Bürgerveranstaltung, man habe die Schadstoffemissionen nicht errechnet, weil man sicher unter der gesetzlich vorgeschriebenen Grenze läge, empfinde ich als Hohn. ***Ich möchte die konkreten Zahlen gerne wissen.*** Auch wenn diese unter einer gesetzlichen Grenze liegen sollten, hat es vermutlich dennoch nichts mit sauberer Luft zu tun. Kinder und Jugendliche absolvieren nebenan draußen Sportunterricht.

Anhand dieses konkreten Beispiels Bauvorhaben MLP zeigt sich für mich, dass insbesondere bei den Vertretern der konservativen Parteien weiterhin kein tiefes Verständnis und Bewusstheit darüber eingesetzt hat, dass massive Schadstoffreduktionen die über Allem stehende Leitlinie sein sollte. Ein solches Projekt kann nicht mehr losgelöst von einem Klimaschutzkonzept betrachtet und entschieden werden, welches auch die Sicherstellung von Gesundheit und Sicherheit für Heranwachsende beinhalten muss.

Mit freundlichen Grüßen



Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Ab

An: anne.gerhards, info

31.07.2022 15:34

Von:

An: anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de, info@gemeinde-schwalmtal.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrter Herr Gisbertz,

ich lebe in Schwalmtal und möchte deshalb zum oben im Betreff genannten Verfahren meine Stellungnahme übermitteln. Im §1 des Baugesetzbuches ist festgeschrieben, dass Bauleitpläne auch dazu da sind, eine „menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Ich erkenne nicht, dass die vorliegenden Pläne zur zukünftigen Nutzung des ehemaligen Rösler Areals diesem Gesetz entsprechen. Insbesondere der – sogar vom Verfassungsgericht angeordnete – Klimaschutz ist meines Erachtens vor allem durch den Zuwachs an Verkehr nicht gegeben.

Schwalmtal bietet derzeit, trotz der ein oder anderen Thematik, welche ausbaufähig ist (Angebote für Jugendliche, kulturelle Vielfalt, Verkehrsleitsysteme) ein hohes Maß an Lebensqualität. Dies war der Grund warum ich mit meiner Familie vor 6 Jahren gerne hierher gezogen bin. Vor allem das Schulzentrum, welches alle Schulformen abdeckt, macht Waldniel besonders attraktiv.

Leider sehe ich diesen Standortvorteil als gefährdet an. Schon jetzt ist der Schulweg für die Kinder an einigen Stellen schwer einzusehen und durch das hohe Verkehrsaufkommen grenzwertig gefährlich. Diese Grenze wird wohl überschritten, wenn noch mehr Verkehr generiert wird. Die LKWs stellen zudem eine Lärmbelastung dar und eine erhöhte Unfallgefahr aufgrund des enorm großen toten Winkels.

Ich würde mir wünschen, dass sich der Ort zugunsten seiner Anwohner entwickelt. Anreize für Fußgänger und Radfahrer und ein vernünftiges Verkehrskonzept geschaffen werden, sodass nötiger Klimaschutz voran gebracht wird. Abgase und Feinstaub sind eine echte Belastung. Zusätzlicher Schwerverkehr im Ortskern nimmt der Gemeinde die Familienfreundlichkeit und schafft Leiden bei den Anwohnern. Natürlich sind Arbeitsplätze wichtig und es ist wünschenswert neue Arbeitsplätze zu schaffen, aber die Arbeitsplätze, welche hier geschaffen werden im Bereich der Logistik (Lagerist, Kommission, Disponent) ermöglichen den Angestellten kaum das Leben in Schwalmtal (wobei Wohnraum schwierig zu bekommen ist, unabhängig ob zur Miete oder zum Erwerb.)

Ein Logistikpark (oder wie die Bezeichnung nun ist) belastet die vorhandene Verkehrsstruktur

und sollte an einer Autobahn, nicht aber im Ort an einem Schulzentrum gelegen sein!

Von den ca. 7000 Einwohnern, die direkt in Waldniel leben und aufgrund der Fahrroute betroffen sind, haben 2000 Bürger mit ihrer Unterschrift kundgetan, dass sie gegen diese Lösung für das Rösler- Gelände sind.

Sie, Herr Bürgermeister, haben in Ihrer Stellungnahme vom 01.03.21 den fehlenden gesellschaftlichen Konsens benannt, welcher so einem auswirkungsstarkes Projekt vorausgesetzt wäre und dieser hat in der Bevölkerung weiterhin bestand. Die Abänderungen sind einfach nicht überzeugend.

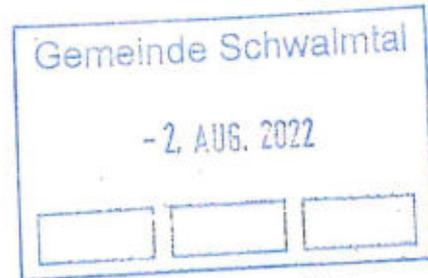
Beste Grüße

41366 Schwalmtal

41366 Schwalmtal

Waldniel, den 31. Juli 2022

An die Gemeinde Schwalmtal
Bürgermeister Andreas Gisbertz
Markt 20
41366 Schwalmtal



eingegangen per email am 01.08.2022
AG

Vorab per E-Mail an:
info@gemeinde-schwalmtal.de
anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

**Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70
„Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“
vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022
Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m.
§ 4 a Abs. 3 BauGB
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz,

ich lebe seit sieben Jahren mit meiner Familie in Waldniel und das sehr geme. Aus diesem Grund möchte ich Ihnen zu dem o.g. Verfahren meine Stellungnahmen und Fragen übermitteln.

Laut §1 des Baugesetzbuches sollen Bauleitpläne „... eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Ich erkenne nach Sichtung des Bebauungsplanes Wa/70 nicht, dass die zukünftige Nutzung des ehemaligen Rösler Areals sowie die damit für die Bürger Waldniels verbundenen Konsequenzen diesem Gesetz entsprechen.

In Zeiten von Klimawandel und dringend gebotennem Klimaschutz setzt das von Ihnen geplante Vorhaben durch den Zuwachs an Verkehr und insbesondere Schwerlastverkehr quer durch den Ort m.E. das falsche Signal.

Zu dem ausliegenden Bebauungsplan Wa/70 finden Sie nachstehend meine konkreten Fragen und Anmerkungen:

Ad 1) Textliche Festsetzungen – 1.1.10

Gliederung und Ausschluss von Betrieben nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) / Seveso-III-Richtlinie Im Gewerbe- und Industriegebiet sind abweichend von Nr. 1.1.2 Anlagen, die einen Betriebsbereich i.S.v. § 3 Abs. 5a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereichs wären und die aufgrund der dort vorhandenen Stoffe den Abstandsklassen I bis IV gem. Anhang 1 des Leitfadens KAS-18 zuzuordnen sind, nicht zulässig. Entsprechendes gilt für Anlagen, die aufgrund des Gefahrenindex der dort vorhandenen Stoffe gem. Anhang 1 Abschnitt 3 des Leitfadens KAS-18 den Abstandsklassen I bis IV zuzuordnen sind.

Ausnahmsweise können Anlagen der Abstandsklasse I bis IV zugelassen werden, wenn aufgrund baulicher oder technischer Maßnahmen ein geringerer Abstand zu schutzbedürftigen Gebieten ausreichend ist.

Frage:

Wir sprechen im Falle des Rösler Areals nicht über einen Bereich in einem reinen Gewerbegebiet. Das Areal liegt inmitten von Wohnbebauung und zudem in unmittelbarer Nachbarschaft der Schulen. Hier sollte sichergestellt werden, dass keinerlei Gefahrstoffe in den Hallen gelagert oder in dort angesiedelten Gewerbebetrieben zum Einsatz kommen und zwar ausnahmslos. Wie wird dies gewährleistet?

Ad 2) Begründung

3 Planungsvorgaben

3.1 Raumordnung und Landesplanung

Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz

... Konkrete Prognosen zu den Auswirkungen des Klimawandels auf die Häufigkeit und den Umfang von Regenereignissen oder Überschwemmungen sind für den Planungsraum nicht bekannt. Es wurde eine allgemeine Betrachtung bzgl. möglicher Veränderungen vorgenommen. Die Erhaltung des natürlichen Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögens des Bodens ist im Plangebiet von untergeordneter Bedeutung...

Frage:

Die in den nächsten Jahren zu erwartenden Auswirkungen des Braunkohletagebaus wie mögliche geologischen Verschiebungen und/oder die Folgen der Wassereinleitung in die vorhandenen Tagebaue waren hier offensichtlich nicht Gegenstand der Prüfung. Wurden die Konsequenzen eines möglichen Grundwasseranstiegs bedacht und geklärt, wie dem begegnet werden kann? Wie wird überprüft, ob es unterhalb der „Versiegelung“ zu Bodenbewegungen kommt, die ein weiteres Versickern der Schadstoffe in tiefer liegende Bodenschichten ermöglichen und damit einen Eintrag ins Grundwasser?

3.5 Fachplanungen und Fachbelange Bodenschutz und abfallrechtliche relevante Altablagerungen / Altlasten

Mit dem Umweltamt des Kreises Viersen wurde abgestimmt, dass beim Abbruch vorgefundene offensichtliche Schadstoffquellen, wie etwa alte Tanks oder ähnliche Verunreinigungsquellen, in Abstimmung mit dem Umweltamt im Rahmen der Gefahrenabwehr saniert werden. Zielwerte, wie in einem Sanierungsverfahren, werden dabei jedoch nicht festgelegt.

Frage:

Was heißt das konkret? Verunreinigungsquellen werden zwar „repariert“, verbleiben aber im Boden, ohne dass hier konkrete Höchstwerte eingehalten werden müssen? Wieso werden Schadstoffquellen nicht entfernt?

6 Auswirkungen der Planung

6.2 Auswirkungen auf den Verkehr

Ergänzende Maßnahmen

- a) *Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit: Die Thematik sicherer Schul-, Fuß- und Radwege entlang der Nordtangente wird ebenso im zeitlichen Zusammenhang mit der geplanten Nachnutzung des Rösler-Areals einer unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit optimierten Anpassung unterzogen. Der Verkehrsgutachter hat hierzu ein Konzept erstellt, welches über den zwischen Vorhabenträger und Gemeinde Schwalmatal zu schließenden Durchführungsvertrag gesichert wird. Im Bereich des Kreisverkehrs an der Amerner Straße sind folgende Maßnahmen vorgesehen:*
- *Verlegung des Überwegs in der Zufahrt Industriestraße in Richtung Norden zur Verbesserung der Sicht,*
 - *Anordnung von Trenngittern im Bereich des heutigen Überwegs,*
 - *Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf den in beide Fahrtrichtungen querenden Radverkehr durch Beschilderung mit VZ 138 10 und ZZ 1000 30 erzeugen,*
 - *Hinweis der sich von der K25 aus Richtung Amern sowie vom parallel zur Nordtangente verlaufenden Geh --/ Radweg nähernden Radfahrer auf den Knotenpunkt mittels VZ 101, ggf. als Bodenmarkierung. Evtl. zweites Trenngitter in der Zufahrt des parallel verlaufenden Geh -- / Radweges von Südwesten anordnen (die Barrierefreiheit ist dabei zu beachten)*

Anmerkung:

Die Querung der Industriestraße über den Kreisel Industriestr.-Amerner Str. wird bereits heute als „nicht sicherer Schulweg“ eingestuft.

Die von Ihnen oben beschriebenen Maßnahmen – Verlegung des Überwegs, Trenngitter, weitere Verkehrsschilder – werden m.E. der Situation nicht gerecht.

Viele PKW wie auch LKW ignorieren den Kreisverkehr und betrachten die Industriestraße als Vorfahrtsstraße. Darauf werden auch weitere Schilder nichts ändern. Für den querenden Schüler-Radverkehr stellt die Industriestraße einen

akuten Gefahrenbereich dar. Insbesondere nach dem im Bebauungsplan vorgesehenen „lärmmindernden Umbau der Kreisinnenflächen“ ist der Kreisverkehr als solcher doch kaum noch wahrnehmbar. Für die Sicherheit unsere Kinder sollte die Einrichtung eines Ampelbetriebes in Erwägung gezogen werden.

Bereits jetzt kommt es zudem auf der Amerner Straße – Höhe Mundfortz - zu mehr LKW-Verkehr, bedingt durch die dort ansässigen Unternehmen ITM, Foodcons sowie zwei anscheinend neue Cargo-Firmen auf dem rückwärtigen Tacken-Gelände. Diese Situation verschärft die Lage am Kreisel zusätzlich. Auch hier sollten Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden, da davon ausgegangen werden muss, dass sich dieser Lieferverkehr zukünftig in die Amerner Straße zurückstauen wird.

Am Sportplatz Waldniel sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- **Hinweis der Kfz-Fahrer auf der K8 auf die Querungsstelle durch Beschilderung mit VZ 133 10 und Zusatzzeichen 1000 32 StVO vor der Querungsstelle,**
- **Verdeutlichung der Querung durch Anordnung von Warnbaken (VZ 605 20) auf den Inselköpfen,**
- **Beschilderung des aus Richtung Sportplatz zur Querungsstelle führenden Weges als gemeinsamen Geh- und Radweg mit VZ 240.**

Anmerkung:

Auch hier halte ich die vorgesehenen Maßnahmen für unzureichend. Insbesondere im Winterhalbjahr bei früher Dunkelheit oder Schlechtwetterphasen werden Warnbaken oder Zusatzbeschilderung nicht ausreichen, um unsere Kinder zu schützen. Warum wird hier nicht über eine Bedarfsampel nachgedacht? Ist es wichtiger, den zum Logistikpark einpendelnden PKW- und LKW-Verkehr zügige Fahrt zu ermöglichen? Wenn schon eine immense zusätzliche Verkehrsbelastung in den Ort geholt wird, sollte die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger oberste Priorität haben.

Frage:

Als Anwohnerin des „Kräuterviertels“ frage ich mich zudem, wie der Verkehrsfluss während der Realisierung der „Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ auf der Industriestraße aufrechterhalten werden soll? Eine über Monate nur einspurig befahrbare Industriestraße wird bereits vor Eröffnung des MLP-Parks für Verkehrschaos und Staus sorgen.

Ich danke Ihnen im Voraus für Ihre Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen,

Mönchengladbach, den 31.07.2022

eingegangen per email am 31.07.2022


41066 Mönchengladbach
Tel.: 02161
Mobil:
E-Mail:

Gemeinde Schwalmatal
Der Bürgermeister
Markt 20
41366 Schwalmatal

Betr.: Bebauungsplanes Wa/70 "Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler Drahtwerk".
Verwaltungsvorlage 330/22

Sehr geehrte Damen und Herren.

Hiermit möchte ich Einsprüche gegen das Gewerbegebiet ehemals Rösler-Drahtwerk erheben.

Zuerst eine allgemeine Frage, ist es bekannt, dass im Bereich Elmpt ein ebenfalls großes Logistik Gebiet aufgebaut wird von über 200 ha für mehrere 1.000 Beschäftigte und ca. 8.000 LKWs pro Tag? Ich bitte um eine entsprechende Stellungnahme, wie diese beiden zusammenpassen und wie sie sich gegenseitig beeinflussen, in Bezug auf die Arbeitsplätze und die Nutzung der AS2.

Nun zum Gewerbegebiet selbst:

1. Schienenverkehrsanschluss:

Es fehlt eine Beschreibung, wie der Verkehr auf die Schiene gebracht werden kann.
Wo ist der nächste Güterbahnhof, wo könnte einer gebaut werden, wohin könnten oder können diese Züge fahren. Zukunftsvisionen oder Anforderungen für eine Planung fehlen.
Es gibt keine Beschreibung wie der Personenverkehr über die Schiene angeschlossen werden kann oder könnte.

2. Autobahnanschlüsse:

2.1 A61 AS Mackenstein über die K8 Richtung Venlo, Antwerpen

Über die K8 ist der Anschluss erreichbar, betroffen sind die Gemeinden Eicken, Naphausen, Mackenstein und Hausen.

Eicken:

äußerst kritische Kreuzung in Eicken, für mehr Verkehre nicht geeignet, hier fehlen ausreichend breite Fuß- und Radwege. Bevor neuer Verkehr hier geplant wird, ist diese Kreuzung regelgerecht auszubauen. Dabei sollten die Radwege entsprechend der H-RSV ausgebaut werden.
Der Ort sollte auf 30 km/h reduziert werden.

Naphausen:

Im Bereich der K8 fehlt mind. ein Fuß- und Radwegübergang, auch hier muss der Bereich der K8 auf 30 km/h reduziert werden, um im Bereich der Kurve das Ein- und Ausfahren abzusichern.

Mackenstein:

Es fehlen hier markierte Fuß- und Radübergänge ggf. mit Ampeln, da der Fuß- und Radweg nur einseitig ist für beide Richtungen. Die Einfahrten ins Gewerbegebiet sollten mit Ampeln ausgestattet werden, mit Fahrzeugerkennung, incl. des Fuß- und Radverkehrs.

Hausen:

Diese Ortschaft leidet heute schon massiv unter dem Gewerbegebiet Mackenstein und hier sind die meisten Menschen betroffen. Die eingerichtete Insel sollte mit einer Ampel gesichert werden. Ein Queren der Straßen wird bei noch mehr Verkehr immer schwieriger, vor allem für eingeschränkte Menschen. Die Barrierefreiheit muss hier eingehalten werden.

Kreuzung K8 Venner Straße

Hier fehlen die Fuß- und Radwegeübergänge über die K8.

Autobahn Auffahrt A61

Im Bereich der Autobahnauffahrt müssen die Vorfahrtsregeln mit Schildern und Markierungen viel besser ausgebaut werden, gem. der H-RSV.

Insgesamt ist die K8 nur mit einem einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Richtungen gebaut. Die Breite ist im Durchschnitt unter 2,00 m. Damit sind diese nicht Regelgerecht und können daher für eine die Zukunft nicht freigegeben werden. Hier ist also der Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad erheblich beeinträchtigt, da jeder Fußgänger der Radverkehr zum Stehen bringt. Besondere Gefahr für den Radverkehr sind Fußgänger mit Hunden. Barrierefreie Verkehrswege sind hier nicht gegeben.

2.2 A52 AS Hostert, Richtung Düsseldorf, Duisburg, Koblenz

Über die L475 und L371 zur AS

1. Kreuzung L475 und Eickener Str. K8

Hier müssen die beiden freien Rechtsabbieger zurückgebaut werden um die hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegen massiv zu reduzieren. Dazu sollte eine Ampelanlage mit Nutzererkennung eingerichtet werden mit klaren Markierungen für den Fuß- und Radverkehr.

2. Im Bereich der Wohnhäuser muss der Lärmschutz erhöht werden, der vorhandene Damm mit Bäumen ist nicht ausreichend.

3. Der Kreuzungsbereich der L475 und der L371 ist in der heutigen Form für die neue Belastung nicht nutzbar. Die beiden Langgestreckten Einfahrten müssen reduziert werden. Eine komplette Verlegung zu einer senkrechten Kreuzung wird das Unfallproblem reduzieren. Vor allem der Fuß- und Radverkehr kann hier in keinem Fall regelgerecht abgewickelt werden.

4. Das gleiche gilt für die Kreuzung Gladbacher Str. mit L475. Auch hier sind die freien Abbieger eine große Gefahr für zu hohe Geschwindigkeiten und bringen Probleme für den Fuß- und Radverkehr.

5. Die Ortschaften Waldnieler Heide und Hostert werden erneut belastet durch den neuen Verkehr.

6. Auch die L371 hat keine ausreichenden Fuß- und Radwege gem. der H-RSV. An den Bushaltstellen fehlen mögliche Übergänge zu den Wohngebieten sowie ausreichend Platz. Der Platz ist gleichzeitig der Fuß- und Radweg. Das ist nicht Richtlinienkonform.

Der LKW-Verkehr zur Autobahn wird nicht nach Hostert fahren, sondern nach AS Schwalmtal, oder er begibt sich in die Gefahr der schwierigen Einfahrt in die L371.

An der L371 nach AS Schwalmtal sollten die Lärmschutzanlagen geschlossen werden im Bereich der Einfahrten zu den Wohngebieten.

2.3 AS Schwalmtal über die K8

Die K8 hat schon heute ein sehr großes Problem mit den Verkehrsmengen der anliegenden Betriebe und Einkaufsstätten. Weiterhin ist die Anzahl der sechs Kreisverkehre enorm. Es ist für einen LKW schon schwierig diese zu durchfahren. Bei allem Kreisverkehren sind die Fuß- und Radwege nicht ausreichend gem. der H-RSV, dieser Straße sollte eine Vorrangroute sein. Die kleinen vorgeschlagenen Anpassungen bieten keine Lösung, sondern erhöhen die Gefahren. Klare und eindeutige getrennte Wege für Fuß- und Radverkehr gem. der H-RSV fehlen.

Beim Gewerbegebiet zwischen Hühnerkamp und Vogelrather Weg sind LKW-Längsparkplätze angelegt, allerdings gibt es keine Sozialräume für die LKW-Fahrer*innen.

Zwischen den beiden Kreisverkehren L475 und Dülkener Str. gibt es keinen Fuß- oder Radweg. Hier wird die Straße genutzt, die allerdings für 70 km/h zugelassen ist.

Die K8 wird evtl. vom neuen LKW-Verkehr über 7,5 to Verkehr kaum genutzt werden, obwohl es nicht verboten werden kann. Aber Nutzung kann nicht ausgeschlossen werden. Die aufgeführten vertraglichen Regelungen sind wohl nicht durchsetzbar gegenüber den LKW-Fahrer*innen.

3. Öffentliche Nahverkehr

- a. Heute fährt in diesem Bereich die Linie 074 und 013. Die Linie 013 sollte die Fahrt ändern oder an der Heerstraße wird ein Eingang ermöglicht für Fuß- und Radverkehr.
- b. Als weiteres ist eine Anpassung der SB88 und SB83 erforderlich, sodass auch hier ein Zugang ermöglicht wird.
- c. Die Fahrtzeiten sind an die Schichtdienste anzupassen und zu ergänzen. Dabei sollten die Kunden ausreichend Zeit haben den Dienst rechtzeitig zu beginnen, bzw. zu beenden.
- d. Gibt es Lösungen bzw. Angebote für Menschen, die einen E-Rollstuhl nutzen den Arbeitsplatz zu erreichen, z.B. On Demand Busse?

4. Radverkehr in der Gemeinde

Im Ort sollten mind. auf der Erkelenzer und Dülkener Str. ein beidseitiger Radweg mit ausreichender Breite angelegt werden, auch für Lastenräder.

5. Fazit für den Verkehrsbereich

- a. Alles ist für den MIV ausgerichtet. Schienenverkehr wird nicht berücksichtigt, ÖPNV muss stark angepasst werden. Die Fuß- und Radwege sind nur gemeinsam und noch in beiden Richtungen nutzbar. Hier behindern sich die Nutzer gegenseitig. Damit wird dieser Bereich nicht nutzbar in der Zukunft.
- b. Die Zubringer zu den Autobahnen führen ebenfalls zu erheblichen Belastungen der Nachbargemeinden, da hier Einschränkungen nicht zu regeln sind. Die LKWs können selbst entscheiden, wo sie fahren. Lärmschutz ist an vielen Stellen nicht möglich. Auch diese Straßen haben nur die gemeinsamen Fuß- und Radwege in beiden Richtungen in 2,00 m Breite. Also mangelhaft und nicht nutzbar im Alltagsbereich.
- c. Die Umweltbelastung im Bereich Verkehr nimmt hier massiv zu, Alternativen, auch für den engagiertesten, sind nur mit großem Aufwand und großer Vorsicht möglich. Zügiges Fahren mit eine E-Bike ist ausgeschlossen.

6. Teil Gewerbegebiet: Zubringerstraße vom Kreisverkehr:

Die Zufahrtstraße zum Gewerbegebiet ist ca. 6,30 m breit mit einseitigen 2,50 m breiten Längs Parker, plus 1,10 m breiten Fußweg.

Alle Masse sind für den neuen Verkehr nicht ausreichend,

zweite Fußweg fehlt,

die Breite des Fußweges viel zu gering,

beide Radwege fehlen,

Längs Parker sind für LKWs zu klein, ein LKW ist über die Spiegel ca. 2,95 m breit,

Die Breite der Fahrbahn von 6,30 ist im Bereich der Kurve zu klein, beim Gegenverkehr und Radverkehr,

Ein Stau bei der Einfahrt führt schnell zum Rückstau bis zum Kreisverkehr, der dann gesperrt wird. Bei 22 Fahrzeuge pro Stunde pro Richtung ist dieses zu erwarten, plus die Fahrzeuge der anderen vorhandenen Betriebe,

In ca. 3 Minuten ist eine Einfahrtskontrolle wohl nicht machbar. Die Rechnungen müssen erneuert werden,

Bei Rückstau können Notfallfahrzeuge ggf. nicht mehr ins Gelände kommen,

Anschlüsse für Kühl-LKWs sind nicht vorhanden,

Bäume für Schatten sind nicht vorhanden.

In diesem Außenbereich sind keine Sozialen Räume vorhanden und auch keine geplant. Das gilt auch für die schon vorhandenen Gewerbebetriebe.

Diese Sozialräume müssen 7*24 Stunden in Betrieb sein und entsprechend gepflegt werden. Bei Wartungen oder Störungen sind Transportable Anlagen bereitzuhalten.

LKW-Fahrer*innen müssen menschenwürdig behandelt werden. Das gilt für den gesamten Bereich der Sozialräume wie Duschen, wärme Aufenthaltsräume mit Küchen und freies W-Lan.

Für die Nachtstunden und zum Wochenende sind für die Fahrer*innen ruhige sichere Schlafplätze bereitzustellen gem. den geplanten Fahrzeugmengen.

Es sollte eine Möglichkeit angeboten werden die Vereisung vom Dach der LKWs zu entfernen.

7. Das Betriebsgelände

Lärmschutz

1. Ein anspruchsvoller Lärmschutz ist zu vervollständigen im Bereich der Schule und der L475 und K8,
2. Zusätzlich ist dieser dicht zu begrünen,

Fahrwege und Parkplätze

1. Ein umlaufender barrierefreier Fußweg ist mit mind. 2,00 m Breite anzulegen als Erholungsraum für die Mitarbeiter und LKW-Fahrer*innen und mit viel Grün, Schatten und Aufenthaltsräumen auszustatten,
2. Alle Fahrwege sind komplett mit beidseitigen Fußwegen mind. 2,00 m Breite anzulegen, plus mind. 2,50 m breiten Radwegen. Alle Kreuzungen oder Überwege sind vollflächig mit rot zu markieren.
3. Die Parkplätze sind Bestandteil des Fußweges Netzes. Jedes Fahrzeug muss über einen Fußweg zu erreichen sein, auch die Fahrradstellplätze.
4. PKW-Parkplätze müssen eine Breite von 3,20 m und LKW-Parkplätze 3,70 m haben. Es können auch Paternoster Garagen aufgebaut werden. LKWs müssen vor der Fahrt sicher überprüft werden können,
5. Anschlüsse für Kühl-LKWs müssen bereitgestellt werden,
6. Die Anlieferungsplätze sind in 45 Grad auszurichten, dass verringert die Asphaltierte Fläche.

7. Parkplatzreihen beginnen und enden mit einer Baumscheibe mit mind. 5,50 m Durchmesser, weiterhin ist nach 4 Stellplätzen eine Baumscheibe anzulegen, mit mind. 5,50 m Durchmesser, bzw. Breite, zur Schattenbildung,
8. Es sind ausreichend E-Ladeplätze für PKWs und LKWs einzurichten und erweiterbar,
9. Für 70 % der Mitarbeiter*innen sind sichere und überdachte Fahrradstellplätze anzulegen mit E-Ladstellen. Es können auch Fahrradtürme aufgebaut werden. incl. einem Raum für Fahrradreparaturen. Auch Lastenräder und Anhänger sind zu berücksichtigen.

Grenzanlagen

Die Zaunanlagen dürfen keine Spitzen haben. Sichtschutz soll mit Pflanzen erreicht werden. Durchschlüpfe für Kleinsäuger wie Igel sollen möglich bleiben.

Aufenthaltsflächen für Fahrer*innen

Die Aufenthaltsflächen direkt im Eingangsbereich, sowie der dort angelegt Parkplatz sind für Ruhezeiten der Fahrer*innen wegen des Lärms und der Abgase nicht nutzbar. Es sind andere ruhige Lösungen bereitzustellen. Hier sind auch für den Winter warme Aufenthalts- und Sozialräume mit entsprechender Ausstattung bereitzustellen, zum Essen und Übernachten. Eine 4 Sterne Ausstattung sollte hierfür eingehalten werden.

Eine andere Übernachtungsmöglichkeit als im LKW muss vorgelegt werden, da diese zukünftig verboten werden, gem. EU-Recht.

Gebäude:

Alle Gebäude sind umlaufend mit mind. 2,00 m Grünflächen auszustatten um eine grüne Fassade anzulegen,

Die Pflege ist auf Dauer zu gewährleisten und nachzuweisen.

Lichtverschmutzung

Die Verordnung über die Begrenzung der Lichtverschmutzung in Gewerbegebieten ist einzuhalten, siehe Anlage.

Nachfolge Regelungen:

Das Betriebsgelände ist auch für einen evtl. anderen Nachfolger auszubauen. Das Gelände wird für mind. 50 Jahre geplant und soll auch während dieser Zeit den zukünftigen Ansprüchen entsprechen, bzw. angepasst werden können. Regelungen für eine Nachfolge Nutzung muss erarbeitet werden. ggf. Vorkaufsrechte der Gemeinde.

Zusammenfassung:

Insgesamt ist das Gewerbegebiet heute noch nicht nutzbar. Die aufgeführten Verkehrsprobleme sind für die Zukunft sehr klimaschädlich, da ausschließlich der MV unterstützt wird. Für andere Verkehrsangebote gibt es keine zukunftsweisenden Lösungen.

Einen Bestandschutz der vorhandenen Straßen, Fuß- und Radwege kann es nicht geben, wenn hier massive Veränderungen der Verkehrsmengen geplant werden. Die Frage stellt sich, wer ist immer der Verursacher. Wenn aber immer nur Kleinigkeiten verändert werden, z.B. das Verkehrsaufkommen, so werden die Menschen unter den Belastungen leiden und sie krank machen.

Betrachten wir dabei mal den Schienen oder Autobahnbau. Dort haben wir auch immer einen großen Anspruch auf Schutz. Jetzt ist die Gemeinde nun selbst am Zuge auch bei Änderungen entsprechende Vorsorge für die eigenen Bürger zu treffen.

Dazu gehört auch die Erfüllung der Aufgabe zum Klimaschutz. Es ist alles was möglich ist zu tun um die Menschen und das Klima vor weiteren Belastungen zu schützen.

Der Modal Splitt soll geändert werden zugunsten nicht motorisierter Verkehrsmittel.

Die Basis für einen anderen Modal Split ist ein Angebot, an guten nutzbaren Verkehrswegen. Ein solches Angebot zur Änderung des Modal Splits fehlt hier komplett.

Weitere Fragen:

1. Wie ist der ökologische Fußabdruck dieses Geländes vom
 - a. Beim Abriss,
 - b. Beim Neubau,
 - c. Beim laufenden Betrieb,Gibt es Berechnungen dazu? Wenn nicht bis wann wird diese erstellt, und muss diese nicht eine heutige Voraussetzung darstellen, auch wenn diese evtl. in den Vorgaben noch nicht aufgeführt ist.
2. Ist dieses Betriebsgelände Klimaneutral im Betrieb, incl. des Verkehrsaufkommens?

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: Beispiel gegen Lichtverschmutzung

Beispiel für eine Verordnung über die Begrenzung der Lichtverschmutzung

Diese Verordnung ist ein Beispiel und kann in den Bebauungsplänen oder für das Gemeindegebiet übernommen werden. Anpassungen, Änderungen können vorgenommen werden. Dabei ist auch zu beschreiben wie verpflichtend diese „Verordnung“ sein soll. Es kann auch als Leitlinie, Richtlinie oder Hinweise eingeführt werden.

Ersteller:

41066 Mönchengladbach

Erstellt: 05.04.2022

E-Mail:

Die VERORDNUNG über die Begrenzung der Lichtverschmutzung in Gewerbegebieten

Artikel 1 Zweck

1. Durch diese Verordnung werden:
die Maßnahmen zur Minderung der Lichtemissionen in die Umwelt,
die Grenzwerte der Lichtemissionen für die Fläche der Kulturdenkmäler und der auf sie gerichteten Beleuchtungen,
die Grenzwerte der Lichtemissionen für geschützte Räume in Gebäuden, die durch die Leuchten für die Beleuchtung nicht überdachter Flächen verursacht werden,
das Verbot der Anwendung von Licht in Form von Lichtbündel in den Himmel bzw. auf die Flächen, die das Licht in den Himmel reflektieren, strahlt (z.B. Bodenstrahler, Laserlichter, Uplights und Sky-Beamer)

zum Schutz der Natur und der Bevölkerung vor schädlicher Wirkung der Lichtverschmutzung und Blendung, zum Schutz der Himmelsaufhellung und zur Minderung des Stromverbrauches durch die Lichtverschmutzung verursachenden Lichtquellen festgelegt.
2. Ist in der Kommune oder Stadt eine Verordnung über die Begrenzung der Lichtverschmutzung eingeführt, so gilt diese eingeführte.

Artikel 2 Anwendung

- (1) Die Grenzwerte und Maßnahmen gemäß dieser Verordnung gelten für ständige oder gelegentliche Lichtemissionen in die Umwelt, die aufgrund des Betriebes der Lichtquellen verursacht wird.
- (2) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten nicht für die Lichtemissionen in die Umwelt, die durch:
 1. die Beleuchtung der inneren Gebäuderäume bzw. der überdachten Räume der Ingenieurbauwerke,
 2. die Überwachungsbeleuchtung, wenn ihr Betrieb durch Vorschriften bzw. Standards für technische Sicherheitssysteme geregelt ist,
 3. die Aktivitäten zum Schutz vor Natur- und anderen Katastrophen, wenn sie aufgrund der Aufgabendurchführung im Rahmen der Schutz-, Rettungs- und Hilfeleistungstätigkeit sowie während der medizinischen, polizeilichen und anderen Hilfeleistungen,
 4. die Signalisierung im Luftverkehr gemäß Vorschriften für Signalisierung im Luftverkehr,
 5. die Signalisierung im Straßenverkehr gemäß Vorschriften für Signalisierung im Straßenverkehr,
 6. die Signalisierung im Eisenbahnverkehr und die Zugfahrt gemäß Vorschriften für Signalisierung im Eisenbahnverkehr und bei der Zugfahrt,
 7. die Leuchten, deren E-Anschlusswert geringer als 25 W ist, wenn sie nicht der Beleuchtung dienen, die im Artikel 3 Absatz 5 als Lichtquelle angeführt ist,
 8. Veranstaltungen auf öffentlichen und privaten (z.B. Volksfeste, Konzerte, usw.) und
 9. als dekorative Beleuchtung von Gebäuden, Ingenieurbauwerken und öffentlichen Flächen in der Zeit zwischen dem 1. Dezember und 15. Januarverursacht werden.

Artikel 3 Beleuchtung Leuchten

- (1) Für die Beleuchtung werden Leuchten verwendet, deren Anteil des Lichtstroms, der nach oben strahlt, (gem. Abb.2, 20 Grad unter dem Horizont) gleich 0% ist.
- (2) Für die Beleuchtung werden Leuchten verwendet mit max. 3.200 K und verringertem Blaugehalt.
- (3)

- (4) Eine flächige Lichtanlage oder eine beleuchtete Fläche darf 10 lm/qm (gem. Fulda) nicht überschreiten.
 $1 \text{ Candela/Quadratmeter } [cd/m^2] = 1 \text{ Lumen/Quadratmeter/Steradian}$
- (5) Die Beleuchtung muss so positioniert werden, dass an Wohngebäuden die Fassadenflächen und die Fenster nicht angestrahlt werden.
- (6) Um eine Blendwirkung zu verhindern, darf die beleuchtete Bodenfläche 10 cd/qm (gem. Fulda) nicht überschreiten.
- (7) Beleuchtungen mit schnell wechselndem und / oder bewegtem Licht, blinkendes Licht und Licht bei dem der Eindruck von laufender Schrift, bewegter Figuren oder Zeichen entsteht sind nur mit Zustimmung der Aufsicht gem. § 10 und zugelassen, und müssen den Artikel 3(1), Artikel 7(4) entsprechen.
- (8) Ungeachtet der Bestimmungen der vorangehenden Absätze können für die Beleuchtung der öffentlichen Flächen der Straßen im Umfeld eines Kulturdenkmals Leuchten verwendet werden, deren Anteil des Lichtstroms, der nach oben strahlt, 5% nicht übersteigt, wenn:
 - a) die elektrische Leistung der einzelnen Leuchten weniger als 20 W beträgt,
 - b) die durchschnittliche Beleuchtungsstärke der öffentlichen Flächen, die durch solche Leuchten beleuchtet werden, 2 lx nicht übersteigt und
 - c) die beleuchtete öffentliche Fläche der Straßen für Fußgänger, Radfahrer oder langsamen Verkehr mit Fahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 20km/h bestimmt ist.
- (9) Ungeachtet der Bestimmungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels, gibt es keine Einschränkungen in Bezug auf den Anteil des nach oben strahlendem Lichtstrom, für Leuchten, die Bestandteil des Kulturdenkmals sind, wenn die elektrische Leistung einzelner Leuchten weniger als 20 W beträgt, mit stark reduziertem Blauanteil.
- (10) Am Kulturdenkmal dürfen höchstens 5 % des Lichtstroms vorbei gehen.

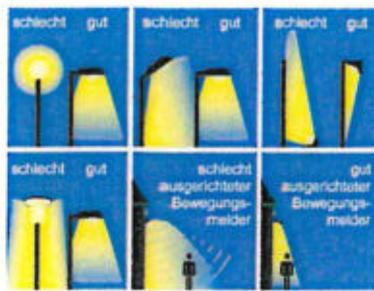


Abb. 1

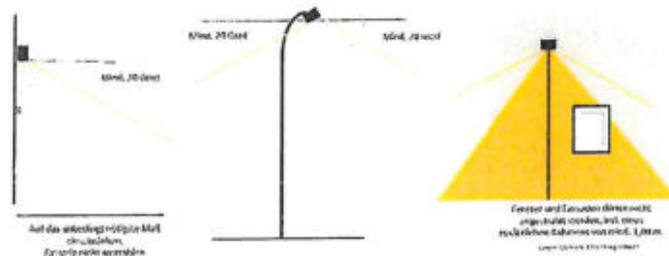


Abb. 2

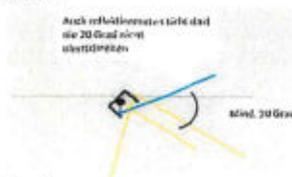


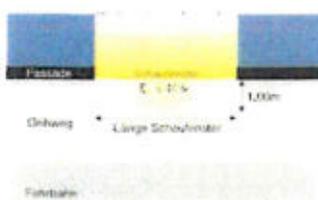
Abb. 3
Beispiele für schlecht und gute Beleuchtungen

Artikel 4 Schutz bedrohter Arten

- (1) Wenn in beleuchteten Gebäuden oder Objekten ein Habitat von bedrohten Tierarten besteht, dürfen die Flächen dieses Objektes, auf denen sich Flugöffnungen dieser Tierarten befinden, nicht beleuchtet werden.
- (2) Die Beleuchtung muss so positioniert werden, dass Pflanzen, Sträucher und Bäume einen Mindestabstand von 2,00 m haben, ausgenommen sind Leuchten, deren E-Anschlusswert geringer als 25 W ist.

Artikel 5 Beleuchtung von Werbeobjekten

- (1) Werbeobjekte dürfen mit Leuchten beleuchtet werden, die in seinem Inneren positioniert sind und das Bild bzw. die Aufschrift von innen nach außen beleuchten und dem Artikel 3 entsprechen.
- (2) Das Licht der Schaufenster soll auf auszustellende Objekte und Waren ausgerichtet sein und eine Abstrahlung in den Stadt-/Straßenraum vermieden werden (gem. Artikel 3 (1)). Der Grenzwert liegt bei max. 40 Lux – auf der Fläche bis max. 1,0 m vom Schaufenster entfernt und über die gesamte Länge der Schaufensterfläche, gemessen auf dem Boden. (aus Richtlinie der Stadt Fulda)



Artikel 6 Beleuchtung von Baustellen

- (1) Die nicht überdachten Baustellenflächen und andere nicht überdachte Flächen auf denen Wartungs- oder andere Renovierungsarbeiten der Ingenieurbauwerke oder Gebäude durchgeführt werden, dürfen durch Leuchten beleuchtet werden, die die Auflagen gemäß Artikel 3 dieser Verordnung nicht erfüllen. Dabei ist auf eine möglichst geringe Abstrahlung nach oben, gem. Artikel 3 Punkt 1 (Abb. 2) zu achten.
- (2) Die nicht überdachten Baustellenflächen und andere nicht überdachte Flächen gemäß dem vorangehenden Absatz sollen 30 Minuten nach Beendigung der Arbeiten nur noch durch Leuchten beleuchtet werden, die die Auflagen gemäß Artikel 3 dieser Verordnung erfüllen.

Artikel 7 Betriebszeiten der Beleuchtungen

- (1) Der Betreiber / Eigentümer der Beleuchtung, soll sicherstellen, dass während der Tageszeit vom Morgen bis zum Abend die Beleuchtung abgeschaltet ist, ausgenommen bei sehr schlechten Wetterverhältnissen (z.B. bei dichtem Nebel, starkem Regen oder Schneefall) analog der Schaltzeiten der Straßenbeleuchtung.
- (2) Die Beleuchtung von Sportplätzen soll spätestens bis 22.00 Uhr bzw. spätestens eine Stunde nach Ende der Sport- oder einer anderen Veranstaltung abgeschaltet werden.
- (3) Die Leuchten für Werbeobjekte Beleuchtung müssen während der Nachtruhe im Zeitraum von 22.30 und 05.30 Uhr abgeschaltet bleiben.
- (4) Die Schaufensterbeleuchtung ist bedarfsgerecht auf Betriebszeiten zu begrenzen analog der Schaltzeiten der Straßenbeleuchtung. Während der Nachtruhe im Zeitraum von 22:30 Uhr – 5:30 Uhr ist die Beleuchtung der Schaufensteranlagen abzuschalten. In den Einkaufszentren der Stadt kann die Schaufensterbeleuchtung während der Nachtruhe um 80 % reduziert betrieben werden und zusätzlich in Absprache mit Artikel 10.

Artikel 8 Beleuchtungsplan

Der Betreiber / Eigentümer der Beleuchtung, deren gesamte elektrische Leistung der Leuchten gem. Artikel 3 in Höhe von 5 kW übersteigt soll einen Beleuchtungsplan erstellen oder 1 kW, im Falle, dass es sich um die Beleuchtung von Kulturdenkmälern, Fassaden oder Werbeobjekten handelt.

Artikel 9 Lichtverschmutzung durch Innenbeleuchtung (Glasfassaden, Glasdächer, Dachflächenfenster)

- (1) Das Licht aus Gebäuden oder großflächigen Teilen der Fassade (Glasfassaden) soll eine Abstrahlung in den Außenraum vermieden werden (gem. Artikel 3 (1)). Der Grenzwert liegt bei max. 40 Lux in 2,00 m Entfernung senkrecht zur Glasfläche.
- (2) Glasdächer von Gewerbegebäuden dürfen gem. Artikel 3 kein Licht nach oben strahlen analog der Schaltzeiten der Straßenbeleuchtung.
- (3) Dachflächenfenster im Gewerblichen Bereich gilt Absatz (2) entsprechend, im privaten Bereich dürfen die Fenster gem. Artikel (3) kein Licht nach oben abstrahlen. Das Licht in diesen Räumen darf 3.000 K mit reduziertem Blauanteil nicht überschreiten und die Reflektionen müssen analog der Schaltzeiten der Straßenbeleuchtung maximal reduziert werden.

Artikel 10 Aufsicht

Zuständig und Ansprechpartner ist das _____.

Artikel 11 Anpassung der bestehenden Leuchten

Bis spätestens _____ müssen bestehende Beleuchtungen so angebracht / angepasst werden, dass der Anteil des nach oben strahlenden Lichtstroms 0% gleicht, gem. Artikel (3).

Artikel 12 Inkrafttreten

Diese Verordnung gilt für das _____.

Ort, Datum

Unterschrift

41366 Schwalmtal,

31.07.2022

eingegangen per Mail am 01.08.22



An die Gemeinde Schwalmtal

z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz

Markt 20

41366 Schwalmtal

Betrifft:

Bedenken zu dem geplanten Verkauf des Röslergeländes an die Logistikfirma MLP

**Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70
„Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der
Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022**

**Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a
Abs. 3 BauGB**

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz,

ich lebe in Schwalmtal und möchte deshalb zum oben im Betreff genannten Verfahren meine Stellungnahme übermitteln. Im §1 des Baugesetzbuches ist festgeschrieben, dass Bauleitpläne auch dazu da sind, eine „menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Ich erkenne nicht, dass die vorliegenden Pläne zur zukünftigen Nutzung des ehemaligen Rösler Areals diesem Gesetz entsprechen. Insbesondere der – sogar vom Verfassungsgericht angeordnete – Klimaschutz ist meines Erachtens vor allem durch den Zuwachs an Verkehr nicht gegeben.

Konkret beziehe ich mich in meiner Stellungnahme auf diese Aspekte aus dem ausgelegten Bebauungsplan Wa/70:

Thema Kennzeichnung 1.

Durch den Klimawandel haben wir es häufig mit Extremwetterlagen zu tun. Der Boden des Baugebietes soll zu 100% versiegelt werden. Vorher werden aber noch massive Eingriffe in den Boden mit Öffnungen und Verlagerung von Oberflächen notwendig sein. Wie wird sichergestellt, dass während der Offenlegung Starkregenereignisse nicht die vorhandenen Schadstoffe noch tiefer in unser Grundwasser einspülen können? Auch hierbei ist Kontrolle notwendig! Wie wollen Sie diese sicherstellen?

Thema Artenschutz 4.0 – 4.9

Frage:

Ist sichergestellt, dass die massiven Umgestaltungsmaßnahmen auf dem Gelände während der Bauphase fortlaufend auf Einhaltung der Schutzmaßnahmen, wie erlaubte Bauzeiten, kontrolliert werden? Ich halte es für naiv davon auszugehen, dass sie eingehalten werden. Finanzielle Vorteile und Zeitersparnis durch Nicht-Einhaltung stehen für Firmen immer im Vordergrund. Schon die geplanten massiven Aktivitäten auf dem Gelände werden Tiere von dort vertreiben.

Wir sind im März 1990 in Schwalmtal im Cleeracker eingezogen und haben uns hier lange sehr wohl gefühlt. Wir leben hier mitten im Naturpark Schwalm-Nette, eigentlich in einem Paradies, das Menschen aus der Stadt und Umgebung gerne aufsuchen um sich zu erholen!!

Damit das so bleibt lege ich hiermit Einspruch ein und fordere Sie auf, meine Bedenken zu berücksichtigen:

In den letzten Jahren beeinträchtigt uns zunehmend das stark gestiegene Verkehrsaufkommen. Aus gesundheitlichen Gründen muss ich bei geöffneten Fenstern schlafen und das fällt immer schwerer, weil im Cleeracker, außer bei Nordostwind alle Verkehrsbewegungen Richtung Autobahn starke Lärmbelästigungen verursachen und leider sehr stark zu hören sind. Insbesondere sind die Anfahr- und Bremsgeräusche von großen LKW, Kavalierstarts von Pkw, Rennen von getunten Autos und Motorrädern rund um Schwalmtal und bei den Auf- und Abfahrten auf die und von der Autobahn jetzt schon so laut, dass ein ruhiger Schlaf nicht möglich ist. Wie soll das erst werden, wenn da noch

so viele weitere Fahrzeugbewegungen dazu kommen? Diese Aussicht bedrückt mich sehr und raubt mir zusätzlich Schlaf.

Lärm ist bekanntermaßen Auslöser für viele Krankheiten, dazu kommt bei hohem Verkehrsaufkommen noch die Belastung durch Schadstoffe wie Feinstoff, erhöhten Stress für alle, die Straßen werden schneller Reparaturen brauchen und nicht zuletzt sind steigende Unfallzahlen zu erwarten. Es kann doch nicht sein, dass solch eine Entscheidung gegen alle betroffenen Bürger von einer solch geringen Mehrheit getroffen wird.

Insgesamt scheint mir das ganze Konzept wenig durchdacht. Wo zum Beispiel sollen denn die Menschen wohnen, die dort dann überwiegend für Niedriglöhne arbeiten werden. Ein Auto können sie sich davon nicht unbedingt leisten. Hier in der Umgebung entstehen weit überwiegend hochpreisige Häuser, seltener hochpreisige Wohnungen, aber gibt es auch sozialen Wohnungsbau?

Schon der letzte Besitzer und Betreiber der jetzt zur Nutzung ausgeschriebenen Flächen hat der Gemeinde, das heißt uns allen, die Altlastensanierung aufgebürdet. Gibt es Sicherheiten und Klauseln, die das in Zukunft verhindern werden? Wenn nicht, so sorgen Sie doch bitte dafür, dass ausschließlich solche Firmen dort angesiedelt werden, die erst gar nicht große Bodenbelastungen erwarten lassen. Hunderte von PKW und LKW, vermutlich aus ganz Europa, hinterlassen schon solange sie regelmäßig gewartet und instand gesetzt werden reichlich Schadstoffe. Ich mag mir nicht ausdenken, was mit weniger gepflegten Fuhrparks alles in unser Grundwasser gelangen kann. Auch die dort zu lagernden oder umzuschlagenden Waren können Umweltbelastungen und Gesundheitsschäden verursachen. Was ist bei einem Großbrand?? Was ist mit eventuellen Gefahrgütern? Es ist ihre Aufgabe, jetzt, wo die Folgen von Verunreinigungen bekannt sind und ein eventueller Bankrott einer Firma durchaus mitgedacht werden muss, schon im Vorfeld diese Gefahren für unsere Gesundheit aber auch für unsere Gemeindekasse abzuwehren!

Mit der Bitte um eine ausführliche Antwort, mit freundlichen Grüßen

info@gemeinde-schwalmtal.de

anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Viersen, 31.07.2022

41747 Viersen

eingegangen per Email am 31.07.2022


Gemeinde Schwalmtal
Der Bürgermeister
Markt 20
41366 Schwalmtal

Betr.: Bebauungsplanes Wa/70 "Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler Drahtwerk".
Verwaltungsvorlage 330/22

Sehr geehrte Damen und Herren.

Hiermit möchte ich Einsprüche gegen das Gewerbegebiet erheben, die teilweise in Viersen liegen.

Zuerst eine allgemeine Frage, ist es bekannt, dass im Bereich Elmpt ein ebenfalls großes Logistik Gebiet aufgebaut wird von über 200 ha für mehrere 1.000 Beschäftigte und ca. 8.000 LKWs pro Tag.

Ich bitte um eine entsprechende Stellungnahme, wie diese beiden zusammenpassen und sich gegenseitig beeinflussen, in Bezug auf die Arbeitsplätze und die Nutzung der A52.

Nun zum Gewerbegebiet selbst:

1. Schienenverkehrsanschluss:

Es fehlt eine Beschreibung, wie der Verkehr auf die Schiene gebracht werden kann.
Wo ist der nächste Güterbahnhof, wo könnte einer gebaut werden, wohin könnten oder können diese Züge fahren. Zukunftsvisionen oder Anforderungen für eine Planung fehlen.
Es gibt keine Beschreibung wie der Personenverkehr über die Schiene angeschlossen werden kann oder könnte.

2. Autobahnanschlüsse:

2.1 A61 AS Mackenstein über die K8 Richtung Venlo, Antwerpen

Über die K8 ist der Anschluss erreichbar, betroffen sind die Gemeinden Eicken, Naphausen, Mackenstein und Hausen.

Eicken:

äußerst kritische Kreuzung in Eicken, für mehr Verkehre nicht geeignet, hier fehlen ausreichend breite Fuß- und auch Radwege. Bevor neuer Verkehr hier geplant wird, ist diese Kreuzung regelgerecht auszubauen. Dabei sollten die Radwege entsprechend der H-RSV ausgebaut werden.
Der Ort sollte auf 30 km/h reduziert werden.

Naphausen:

Im Bereich der K8 fehlt mind. eine Fuß- Radwegeübergang, auch hier muss der Bereich der K8 auf 30 km/h reduziert werden, um im Bereich der Kurve das Ein- und Ausfahren abzusichern.

Mackenstein:

Es fehlen hier markierte Fuß- und Radübergänge ggf. mit Ampeln, da der Fuß und Radweg nur einseitig ist für beide Richtungen. Die Einfahrten ins Gewerbegebiet sollte mit einer Ampel ausgestattet werden, mit Fahrzeugerkennung, incl. des Fuß- und Radverkehrs.

Hausen:

Diese Ortschaft leidet heute schon massiv unter dem Gewerbegebiet Mackenstein und hier sind die meisten Menschen betroffen. Die eingerichtete Insel sollte mit einer Ampel gesichert werden. Ein Queren der Straßen wird bei noch mehr immer schwieriger, vor allem für eingeschränkte Menschen. Die Barrierefreiheit muss hier noch geprüft werden.

Kreuzung K8 Venner Straße

Hier fehlen die Fuß- und Radwege Übergänge über die K8.

Autobahn Auffahrt A61

Im Bereich der Autobahnauffahrt muss die Vorfahrt mit Schildern und Markierungen viel besser geregelt werden, gem. der H-RSV.

Insgesamt ist die K8 nur mit einem einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Richtungen gebaut. Die Breite ist im Durchschnitt unter 2,00 m. Damit ist diese nicht Regelgerecht und können daher für eine Nutzung nicht freigegeben werden. Hier ist also der Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad erheblich beeinträchtigt, da jeder Fußgänger der Radverkehr zum Stehen bringt. Barrierefreie Verkehrswege sind hier nicht gegeben.

2.2 A52 AS Hostert, Richtung Düsseldorf, Duisburg, Koblenz

Über die L475 und L371 zur AS

1. Kreuzung L475 und Eickener Str. K8

Hier müssen die beiden freien Rechtsabbieger zurückgebaut werden m die hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegen massiv zu reduzieren. Dazu sollte eine Ampelanlage mit Nutzererkennung eingerichtet werden mit klaren Markierungen für den Fuß- und Radverkehr.

2. Im Bereich der Wohnhäuser muss der Lärmschutz erhöht werden, der vorhanden Damm mit Bäumen ist nicht ausreichend.

3. Der Kreuzungsbereich der L475 und der L371 ist in der heutigen Form für die neue Belastung nicht nutzbar. Die beiden Langgestreckten Einfahrten müssen reduziert werden. Eine komplette Verlegung zu einer senkrechten Kreuzung wird das Unfallproblem reduzieren. Vor allem der Fuß- und Radverkehr kann hier in keinem Fall regelgerecht abgewickelt werden.

4. Das gleiche gilt für die Kreuzung Gladbacher Str. mit L475. Auch hier sind die freien Abbieger eine große Gefahr für zu hohe Geschwindigkeiten und Probleme für den Fuß- und Radverkehr.

5. Die Ortschaften Waldnieler Heide und Hostert werden erneut belastet durch den neuen Verkehr.

6. Auch die L371 hat keine ausreichenden Fuß- und Radwege gem. der H-RSV. An den Bushaltstellen fehlen mögliche Übergänge zu den Wohngebieten sowie ausreichend Platz. Der Platz ist gleichzeitig der Fuß- und Radweg. Das ist nicht Richtlinienkonform.

Der LKW-Verkehr zur Autobahn wird nicht nach Hostert fahren, sondern nach AS Schwalmtal, oder er begibt sich in die Gefahr der Einfahrt in die L371.

Die L371 nach AS Schwalmtal sollten die Lärmschutzanlagen geschlossen werden im Bereich der Einfahrten zu den Wohngebieten.

2.3 AS Schwalmtal über die K8

Die K8 hat schon heute sehr große Problem mit dem Verkehr der anliegenden Betriebe und Einkaufsstätten. Weiterhin die Anzahl der sechs Kreisverkehre enorm. Es ist für einen LKW schon schwierig diese zu durchfahren. Bei allem Kreisverkehren sind die Fuß und Radwege nicht ausreichend

gem. der H-RSV, dieser Straße ist eine Vorrangroute. Kleine Verbesserungen bieten keine Lösung, sondern erhöhen die Gefahren. Klare und eindeutige getrennte Wege für Fuß- und Radverkehr fehlen.

Beim Gewerbegebiet zwischen Hühnerkamp und Vogelrather Weg sind LKW-Längsparkplätze angelegt, allerdings gibt es keine Sozialräume für die LKW-Fahrer*innen.

Zwischen den beiden Kreisverkehren L475 und Dülkener Str. gibt es weder keinen Fuß- Radweg. Hier wird die Straße genutzt, die allerdings für 70 km/h zugelassen ist.

Hier wird wohl die K8 vom neuen Verkehr nicht genutzt werden, obwohl es nicht verboten werden kann.

3. Öffentliche Nahverkehr

- a. Heute fährt in diesem Bereich die Linie 074 und 013. Die Linie 013 sollte die Fahrt ändern oder an der Heerstraße wird ein Eingang ermöglicht für Fuß- und Radverkehr.
- b. Als weiteres ist eine Anpassung der SB88 und SB83 erforderlich, sodass auch hier ein Zugang ermöglicht wird.
- c. Die Fahrtzeiten sind an den Schichtdienst anzupassen und zu ergänzen. Dabei sollten die Kunden ausreichend Zeit haben den Dienst rechtzeitig zu beginnen.
- d. Gibt es Lösungen Angebote für Menschen, die einen E-Rollstuhl nutzen den Arbeitsplatz zu erreichen, z.B. On Demand Busse.

4. Radverkehr in der Gemeinde

Im Ort sollten mind. auf der Erkelenzer und Dülkener Str. ein beidseitiger Radweg mit ausreichender breite angelegt werden, auch für Lastenräder.

5. Fazit für den Verkehrsbereich

- a. Alles ist für den MIV ausgerichtet. Schienenverkehr wird nicht berücksichtigt, ÖPNV muss stark angepasst werden. Die Fuß- und Radwege sind nur gemeinsam und noch in beiden Richtungen nutzbar. Hier behindern sich die Nutzer gegenseitig. Damit wird dieser Bereich nicht nutzbar in der Zukunft.
- b. Die Zubringer zu den Autobahnen führen ebenfalls zu erheblichen Belastungen der Nachbargemeinden, da hier Einschränkungen nicht zu regeln sind. Die LKWs können selbst entscheiden, wo sie fahren. Lärmschutz ist an vielen Stellen nicht möglich. Auch diese Straßen haben nur die gemeinsamen Fuß- und Radwege in beiden Richtungen in 2,00 m Breite. Also mangelhaft und nicht nutzbar im Alltagsbereich.
- c. Die Umweltbelastung im Bereich Verkehr nimmt hier massiv zu, Alternativen, auch für den engagiertesten, sind nur mit großem Aufwand und großer Vorsicht möglich. Zügiges Fahren mit eine E-Bike ist ausgeschlossen.

6. Teil Gewerbegebiet: Zubringerstraße vom Kreisverkehr:

Die Zufahrtstraße zum Gewerbegebiet ist ca. 6,30 m breit mit einseitigen 2,50 m breiten Längs Parker, plus 1,10 m breiten Fußweg.

Alle Masse sind für den neuen Verkehr nicht ausreichend,

zweite Fußweg fehlt,

die Breite des Fußweges zu gering,

beide Radwege fehlen,

Längs Parker sind für LKWs zu klein, ein LKW ist über die Spiegel ca. 2,95 m breit,

Die Breite der Fahrbahn von 6,30 ist im Bereich der Kurve zu klein, beim Gegenverkehr und Radverkehr,

Ein Stau bei der Einfahrt führt schnell zum Rückstau bis zum Kreisverkehr, der dann gesperrt wird. Bei 22 Fahrzeuge pro Stunde pro Richtung ist dieses zu erwarten,

In ca. 3 Minuten ist eine Einfahrtskontrolle wohl nicht machbar. Die Rechnungen müssen überprüft werden,
Bei Rückstau können Notfallfahrzeuge ggf. nicht mehr ins Gelände kommen,
Anschlüsse für Kühl-LKWs sind nicht vorhanden,
Bäume für Schatten sind nicht vorhanden.

In diesem Außenbereich sind keine Sozialen Räume vorhanden und auch keine geplant. Das gilt auch für die schon vorhandenen Gewerbebetriebe.

Diese müssen 7*24 Stunden in Betrieb sein und entsprechend gepflegt werden. Bei Wartungen oder Störungen sind Transportable Anlagen bereitzuhalten.

LKW-Fahrer*innen müssen menschenwürdig behandelt werden. Das gilt für den gesamten Bereich der Sozialräume wie Duschen, wärme Aufenthaltsräume mit Küchen.

Für die Nachtstunden und zum Wochenende sind den Fahrern ruhige Schlafplätze bereitzuhalten gem. den geplanten Fahrzeugmengen.

Es sollte eine Möglichkeit angeboten werden die Vereisung vom Dach der LKWs zu entfernen.

7. Das Betriebsgelände

Lärmschutz

1. Ein anspruchsvoller Lärmschutz ist zu vervollständigen im Bereich der Schule und der L475 und K8,
2. Zusätzlich ist dieser dicht zu begrünen,

Fahrwege und Parkplätze

1. Ein umlaufender barrierefreier Fußweg ist mit mind. 2,00 m Breite anzulegen als Erholungsraum für die Mitarbeiter und LKW-Fahrer*innen und mit viel Grün, Schatten und Aufenthaltsräumen auszustatten,
2. Alle Fahrwege sind komplett mit beidseitigen Fußwegen mind. 2,00 m Breite anzulegen, plus mind. 2,50 m breiten Radwegen. Alle Kreuzungen oder Überwege sind mit vollflächig mit rot zu markieren.
3. Die Parkplätze sind Bestandteil des Fußweges Netzes. Jedes Fahrzeug ist über einen Fußweg zu erreichen, auch die Fahrradstellplätze.
4. PKW-Parkplätze müssen eine Breite von 3,20 m und LKW-Parkplätze 3,70 m haben. Es können auch Paternoster Garagen aufgebaut werden. LKWs müssen vor der Fahrt sicher überprüft werden können,
5. Anschlüsse für Kühl-LKWs müssen bereitgestellt werden,
6. Die Anlieferungsplätze sind in 45 Grad auszurichten, dass verringert die Asphaltierte Fläche.
7. Parkplatzeihen beginnen und enden mit einer Baumscheibe mit mind. 5,50 m Durchmesser, weiterhin ist nach 4 Stellplätzen eine Baumscheibe anzulegen, mit mind. 5,50 m Durchmesser, bzw. Breite, zur Schattenbildung,
8. Es sind ausreichend E-Ladeplätze für PKWs und LKWs einzurichten und erweiterbar,
9. Für 70 % der Mitarbeiter*innen sind sichere und überdachte Fahrradstellplätze anzulegen mit E-Ladstellen. Es können auch Fahrradtürme aufgebaut werden. incl. einem Raum für Fahrradreparaturen. Auch Lastenräder und Anhänger sind zu berücksichtigen.

Grenzanlagen

Die Zaunanlagen dürfen keine Spitzen haben. Sichtschutz soll mit Pflanzen erreicht werden.

Durchschlüpfe für Kleinsäuger wie Igel sollen möglich bleiben.

Aufenthaltsflächen für Fahrer*innen

Die Aufenthaltsflächen direkt im Eingangsbereich, sowie der dort angelegt Parkplatz sind für Ruhezeiten der Fahrer*innen wegen des Lärms und der Abgase nicht nutzbar. Es sind andere ruhige

Lösungen bereitzustellen. Hier sind auch für den Winter warme Aufenthalts- und Sozialräume mit entsprechender Ausstattung bereitzustellen, zum Essen und Übernachten.

Eine andere Übernachtungsmöglichkeit als im LKW muss vorgelegt werden, da diese zukünftig verboten werden, gem. EU-Recht.

Gebäude:

Alle Gebäude sind umlaufend mit mind. 2,00 m Grünflächen auszustatten um eine grüne Fassade anzulegen,

Die Pflege ist auf Dauer zu gewährleisten und nachzuweisen.

Lichtverschmutzung

Die Verordnung über die Begrenzung der Lichtverschmutzung in Gewerbegebieten ist einzuhalten, siehe Anlage.

Nachfolge Regelungen:

Das Betriebsgelände ist auch für einen evtl. anderen Nachfolger auszubauen. Das Gelände wird für mind. 50 Jahre geplant und soll auch während dieser Zeit den zukünftigen Ansprüchen entsprechen, bzw. angepasst werden können. Regelungen für eine Nachfolge Nutzung muss erarbeitet werden. ggf. Vorkaufsrechte der Gemeinde.

Insgesamt ist das Gewerbegebiet heute noch nicht nutzbar. Die aufgeführten Verkehrsprobleme sind für die Zukunft sehr klimaschädlich, da ausschließlich der MV unterstützt wird. Für andere Verkehrsangebote gibt es keine zukunftsweisenden Lösungen.

Einen Bestandschutz der vorhandenen Straßen, Fuß- und Radwege kann es nicht geben, wenn hier massive Veränderungen der Verkehrsmengen geplant werden. Die Frage stellt sich, wer ist immer der Verursacher. Wenn aber immer nur Kleinigkeiten verändert werden, z.B. das Verkehrsaufkommen, so werden die Menschen unter den Belastungen leiden und sie krank machen.

Betrachten wir dabei mal den Schienen oder Autobahnbau. Dort haben wir auch immer einen großen Anspruch auf Schutz. Jetzt ist die Gemeinde nun selbst am Zuge auch bei Änderungen entsprechende Vorsorge für die eigenen Bürger zu treffen.

Dazu gehört auch die Erfüllung der Aufgabe zum Klimaschutz alles zu tun was möglich ist und die Menschen vor weiteren Belastungen zu schützen.

Der Modal Splitt soll geändert werden zugunsten nicht motorisierter Verkehrsmittel.

Die Basis für ein Gewerbegebiet ist ein Angebot, die Basis für einen anderen Modal Split ist auch ein Angebot, an guten nutzbaren Verkehrswegen.

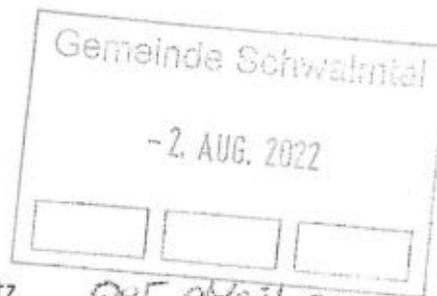
Weitere Fragen:

1. Wie ist der ökologische Fußabdruck dieses Geländes vom Abriss bis zu laufenden Betrieb. Gibt es eine Berechnung dazu? Wenn nicht bis wann wird diese erstellt, und muss diese nicht eine heutige Voraussetzung darstellen, auch wenn diese evtl. in den Vorgaben noch nicht aufgeführt ist.
2. Ist dieses Betriebsgelände Klimaneutral im Betrieb, im Abriss und auch beim Aufbau?

Mit freundlichen Grüßen

41366 Schwalmtal

An die Gemeinde Schwalmtal
z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz
Markt 20
41366 Schwalmtal



per Email am 01.08.2022 eingegangen

Montag, 1. August 2022

Vorab per E-Mail an:

info@gemeinde-schwalmtal.de

anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022 Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz,

ich lebe seit 10 Jahren in Schwalmtal und möchte deshalb zum oben im Betreff genannten Verfahren meine Stellungnahme übermitteln. Im §1 des Baugesetzbuches ist festgeschrieben, dass Bauleitpläne auch dazu da sind, eine „menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Ich erkenne nicht, dass die vorliegenden Pläne zur zukünftigen Nutzung des ehemaligen Rösler Areals diesem Gesetz entsprechen. Insbesondere der – sogar vom Verfassungsgericht angeordnete – Klimaschutz ist meines Erachtens vor allem durch den Zuwachs an Verkehr nicht gegeben.

Konkret beziehe ich mich in meiner Stellungnahme auf diese Aspekte aus dem ausgelegten Bebauungsplan Wa/70:

Analyse des aktuellen Verkehrs

- Die Verkehrszählung wurde im Auftrag der MLP gemacht und ist somit nicht unabhängig.
- Der Zeitraum in dem gezählt wurde ist nicht repräsentativ, da durch Corona der Verkehr in dem Zeitraum stark beeinflusst wurde.
- Die Zeiten in denen gemessen wurden waren 6:00-10:00 und 15:00-19:00, es fehlen für die Bewertung Zeiten, die für eine Lärmbelastung relevant sind, sprich 2:00-6:00 Uhr.

- Es wurden Querschnittszählungen aus den Jahren 2014 und 2016 genutzt, die den aktuellen Stand nicht mehr repräsentieren.

Ich wohne an dem Kreisel Bahnhofstraße und Industriestraße und erlebe, dass der Verkehr in den letzten 2-3 Jahren eine deutliche Veränderung durchgemacht hat. Das führt dazu, dass wir nicht mehr mit offenem Fenster schlafen können, da der Verkehrslärm in der Nacht einen durchgehenden Schlaf nicht mehr zulässt. Eine weitere Zunahme des Verkehrs, insbesondere der LKW, ist jetzt schon nicht mehr zu tolerieren.

Ich fordere:

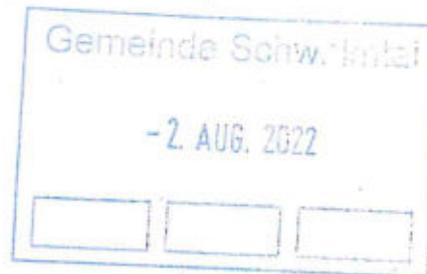
- Eine unabhängige Zählung des aktuellen Verkehrs über 24 Stunden und 7 Tage außerhalb der Ferienzeit.
- Eine Auswertung wie sich der Verkehr seit 2014, 2016 und jetzt bereits verändert hat.
- Auflistung der konkreten Maßnahmen, die zur Reduzierung des Lärms durch LKW geplant sind.

Mit freundlichen Grüßen

| 41366 Schwalmatal | Tel.: 02163

41366Schwalmatal

An die Gemeinde Schwalmatal
z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz
Markt 20
41366 Schwalmatal



01.08.2022

per eMail eingegangen am 01.08.2022

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page.

Vorab per E-Mail an:

info@gemeinde-schwalmatal.de

anne.gerhards@gemeinde-schwalmatal.de

Erneut öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz,

ich lebe in Schwalmatal und möchte deshalb zum oben im Betreff genannten Verfahren meine Stellungnahme übermitteln. Im §1 des Baugesetzbuches ist festgeschrieben, dass Bauleitpläne auch dazu da sind, eine „menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Ich erkenne nicht, dass die vorliegenden Pläne zur zukünftigen Nutzung des ehemaligen Rösler Areals diesem Gesetz entsprechen. Insbesondere der – sogar vom Verfassungsgericht angeordnete – Klimaschutz ist meines Erachtens vor allem durch den Zuwachs an Verkehr nicht gegeben.

Konkret beziehe ich mich in meiner Stellungnahme auf diese Aspekte aus dem ausgelegten Bebauungsplan Wa/70:

1.2.5 Schutzgut Klima und Luft

§ 1 Abs. 5 BauGB Förderung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. § 1 Abs. 6 Nr. 7a) BauGB Berücksichtigung umweltbezogener Auswirkungen auf Luft und Klima. § 1 Abs. 6 Nr. 7e) BauGB Vermeidung von Emissionen (Luftschadstoffe / allgemeiner Klimaschutz). § 1 Abs. 6 Nr. 7h) BauGB Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität. Anl. 1 Nr. 2 b) gg) BauGB Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels. Die Belange der Luftreinhaltung und des allgemeinen Klimaschutzes sind durch die Planung nicht in besonderer Weise berührt. Die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter und Umweltschutzziele erfolgt verbal-argumentativ.

1.2.6 Schutzgut Orts- und Landschaftsbild / Erholung

§ 1 Abs. 5 BauGB Baukulturelle Erhaltung und Entwicklung der städtebaulichen Gestalt und des Orts- und Landschaftsbildes. § 1 Abs. 6 Nr. 7a) BauGB Berücksichtigung umweltbezogener Auswirkungen auf die Landschaft. § 1 BNatSchG Sicherung und Entwicklung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswerts von Natur und Landschaft. Die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild erfolgt verbal-argumentativ auf Grundlage der örtlichen Bestandsaufnahme.

1.2.7 Schutzgut Mensch und seine Gesundheit

Hier wird mit unserem Klima, unserem Ort und unserer Landschaft und unserer Gesundheit verbal-argumentativ umgegangen. Das ist den wichtigen Themen unwürdig. Hier geht es schwerwiegend um unsere Gesundheit, unser Heimatort und um unser Klima. Es ist 5 vor 12 !!

Ich lebe seit 1938 hier und habe die Zeit der Militärflüge aus Elmt mit unermesslichem Lärm und Luftemissionen erlebt.

Bis jetzt war stolz auf unsere Heimat, die sich zu einem schönen, menschenfreundlichen, sehr aktiven und gesunden Ort darstellt.

Das soll jetzt zerstört werden. Viele Menschen werden sich an die Zeit erinnern, da Waldniel ein Ort war, den man vermieden hat wegen o.g. Aspekte.

Wir wollen in Schwalmtal und Waldniel nur noch Verbesserungen, keine Rückschritte!!

Deshalb zweifle ich die Gültigkeit des Bebauungsplan Wa/70 an , da hier nicht genügend die Belange der Menschen, der Landschaft und des Klimas berücksichtigt werden.

Ich bin gespannt auf ihre baldige Beantwortung.

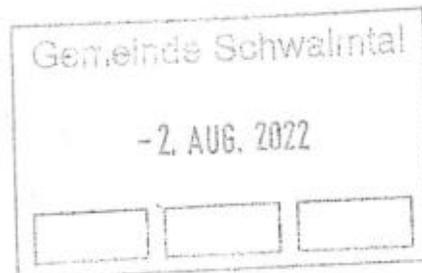
Ich bin gespannt auf ihre baldige Beantwortung.

Viele Dank und
freundliche Grüße

· 41366 Schwalmtal

Gemeinde Schwalmtal
z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz
Markt 20

41366 Schwalmtal



per email eingegangen am 01.08.2022

Schwalmtal, 01.08.2022

Vorab per Mail an:

info@gemeinde-schwalmtal.de

anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme:

Sehr geehrter Herr Gisbertz,
sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf o.g. Verfahren möchte ich Ihnen folgende Stellungnahme mitteilen:
Gemäß §1(5) BauGB sollen Bauleitpläne „dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“

Aufbauend hierauf bemängele ich folgende Aspekte:

1.- Auslegungszeitpunkt:

Der gewählte Auslegungszeitpunkt vom 20.06.22 – 01.08.22 wird der notwendigen Bürgerbeteiligung nicht gerecht (§3 Abs. 2 BauGB), weil diese Beteiligung fast komplett in den NRW-Sommerferien (27.06.22 – 09.08.22). Zudem ist am letzten Tag der Offenlegung (heute 01.08.22) das Büro von Frau Gerhards aus internen Gründen geschlossen, am letzten Tag der Offenlegung ist dieses Vorgehen nicht akzeptabel zumal kein Alternativansprechpartner benannt ist.

Die Terminierung der Beteiligung der Öffentlichkeit mag rechtens sein, ist aber nicht Bürgernah und wird diesem in der Gemeinde sehr stark Diskutierten Thema nicht gerecht.

2.- Bodenschutz-1 – B-Plan Wa-70

- Trotz Hinweis vom Kreis Viersen wird die „Zusammenfassende Beschreibung der geplanten Sanierungsmaßnahme...“ Verfasser MLP-Group vom 22.05.2022 wieder als Grundlage für den vorgelegten Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Wa_70 aufgenommen und in der „Erneuten öffentlichen Auslegung“ übernommen. Die Bedenkenmitteilung des Kreises Viersen wird im ausgelegten B-Plan nicht aufgenommen!
Aufgrund dieses äußerst relevanten Versäumnisses ist der B-Plan anzupassen und die Bürgerbeteiligung neu auszulegen.

Stellungnahme Kreis Viersen – Amt für Bauen, Landschaft und Planung

60/1 Kreisentwicklung vom 06.08.2020:

Bodenschutz: Gegen den o.g. vorhabenbezogenen Bebauungsplan bestehen aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken, wenn Folgendes berücksichtigt wird: Die in der Begründung und dem Umweltbericht textlich erläuterten Formulierungen wurden missverständlich beschrieben. Zur Klarstellung wurde der im Original überlassene Bericht in der beigefügten Version farblich markiert ergänzt (siehe Anlage zu dieser Stellungnahme). Sofern diese in der vorgelegten Version übernommen werden, können die Bedenken zurückgenommen werden.

Zudem wird nochmals darauf hingewiesen, dass die angehängte zusammenfassende Beschreibung der Sanierungsmaßnahmen der MLP Group vom 22.05.2020 nicht mehr dem aktuellen Stand entspricht. Zurzeit laufen Gespräche zur inhaltlichen Abstimmung eines Sanierungsplanes nach § 13 BBodSchG und eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen dem Vorhabenträger, der Gemeinde Schwalmatal und dem Kreis Viersen. Die Vorgaben sind in dem Bebauungsplan mit aufzunehmen. Insofern wurde auf die Version der MLP Group vom 22.05.2020 nicht mehr gesondert eingegangen.

- (B-Plan Wa-70) - KENNZEICHNUNG 1. Bodenschutz / Altlasten

...Mit der Umweltbehörde wurde abgestimmt, dass beim Abbruch vorgefundene offensichtliche Schadstoffquellen, wie etwa alte Tanks oder ähnliche Verunreinigungsquellen, entfernt werden....

Korrektur Kreis Viersen:

...Mit der dem Umweltamt des Kreis Viersens wurde abgestimmt, dass beim Abbruch vorgefundene offensichtliche Schadstoffquellen, wie etwa alte Tanks oder ähnliche Verunreinigungsquellen, in Abstimmung mit dem Umweltamt im Rahmen der Gefahrenabwehr saniert werden. Zielwerte, wie in einem Sanierungsverfahren, werden dabei jedoch nicht festgelegt.

3.- Bodenschutz-2

Altlastensanierung:

Der Investor MLP wird aufgrund seines Vorhabens den Boden nicht sanieren sondern nur in kleinen Teilbereichen austauschen.

Die vorhandenen Altgebäude dienen nach Abbruch der Erhöhung des Geländes im Bereich der neu geplanten Hallen, die Straßen werden auf vorhandenem Niveau angelegt dadurch entstehen die notwendigen LKW-Rampen.

Durch die großflächige Hallenplanung wird die Entwässerung unterhalb der Hallen neu geführt, der vorhandene Boden wird nicht geöffnet, sondern nur in Teilbereichen der Straßen und Wege geöffnet bzw. saniert (siehe Bemerkung 1.)

Das Plankonzept ist eine sehr wirtschaftliche Lösung für den Investor.

Schwalmtaler Boden ist aber weiterhin belastet – die zukünftige notwendige Sanierung wird auf die nächsten Generationen geschoben.

- **Dieses ist ein Verantwortungsloses Verhalten der kommenden Generationen gegenüber.**
- **Der B-Plan und die MLP – Sanierung sieht eine 100% Versiegelung vor (im verunreinigten Gelände). Die öffentlichen Mitteilungen von Verwaltung und Bürgermeister dass das Rösler-Gelände nicht „GEDECKELT“ ist unwahr. In der Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung wurde/wird die Bevölkerung mit falschen Informationen versorgt. Dieses ist nicht hinnehmbar.**

4.- Verkehrsbelastung

- **Seit vielen Jahren erschließt die Gemeinde Grundstücke speziell rund um Waldniel und ist damit sehr erfolgreich, die Grundstücke sind sehr beliebt und die Warteliste übersteigt das Angebot bei weitem. Nun wird sich im Zuge der optionalen Neuansiedlung durch MLP eine absolut untragbare neue Verkehrssituation ergeben. Die MLP - Ansiedlung, speziell für die Anlieger der „favorisierten“ Erschließungs-Routen schneiden die umliegenden Wohnbebauungen vom Ortskern ab. Dadurch wird der umstrittene nach neuen städtebaulichen Kriterien benannte „Donut- Effekt“ unterstützt. Auch in unserem Fall wird der Ortskern damit weiter ausbluten,**
- **wie soll der Zuweg zum sehr stark frequentierten Sportplatz in Waldniel ausgebaut werden? Die im vorletzten Jahr benannte Bedarfsampel wird in der neuen Auslegung nicht mehr benannt?**
- **Die Erhebungen an den Kreisverkehren (Route Industriestraße) sollen lt. Gutachten wieder geobnet werden so das speziell der Schwerlastverkehr lärmschonend über die Kreuzungspunkte fahren kann. Dieser Plan ist absolut nicht hinnehmbar, weil der private Verkehr und Fußgänger wie Radfahrer die benachteiligten sind. Die Erhebungen machen Sinn und reduzieren die Geschwindigkeit!**

Mit freundlichen Grüßen



MLP Logistik- und GewerbePark

An: anne.gerhards

01.08.2022 16:51

Von:

An: anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

Sehr geehrte Frau Gerhards,

ich habe den Bericht in der RP vom 29. Juli 2022 über den von MLP geplanten Logistik und GewerbePark gelesen. Demnach kann sich noch bis zum 01.08.2022 zu dem Vorhaben geäußert werden. Dies möchte ich hiermit tun.

Wenn man sich die Lage des alten Rösler-Geländes auf der Karte anschaut, fällt auf, dass das Gelände sich unmittelbar neben dem Schulgelände (Gymnasium und Realschule) befindet. Auch die Sporthalle und die Achim-Besgen Kulturhalle befindet sich dort. Die Europa-Schule und das Hallenbad sind ebenfalls nicht weit. Der Aussichtsturm (alter Mühlenturm) befindet sich neben dem alten Gymnasium.

Es würde sich deshalb anbieten, auf dem Rösler-Gelände Wohnhäuser zu errichten und keinen GewerbePark. Wenn man vom gewachsenen Ortskern ausgehend Kreise zieht, gehört das Gelände zum erweiterten Ortskern.

Hat die Gemeinde Schwalmtal ein Gutachten eines Städteplaners eingeholt, der auch die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde (Stadt?) in den nächsten Jahrzehnten berücksichtigt ?

Es gibt in Waldniel mehrere neue Industriegebiete am Ortsrand, die erweiterungsfähig sind. Der erweiterte Ortskern sollte jedoch Wohnungen vorbehalten sein.

Auch dürfte für Baugrundstücke höhere Kaufpreise erzielt werden, so dass sich die notwendige Sanierung des Geländes am ehesten rechnet. Es wäre teilweise auch eine mehrgeschossige Bauweise möglich.

Eine bloße Versiegelung des Bodens wäre nur eine Verlagerung der Probleme auf zukünftige Generationen.

Es ist auch zu bedenken, dass der Erholungswert des Naherholungsgebietes Schwalm/Nette unter dem geplanten GewerbePark und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen leiden würde. Auch der Wert der Häuser in Schwalmtal dürfte hierdurch sinken, so dass alle Bürger, die Eigentum in Schwalmtal besitzen, einen Verlust erleiden.

Mit freundlichen Grüßen



WG: Logistikpark auf dem "Rösler Gelände"
Sofia Domprou An: Bernd Gather, Anne Gerhards
 Kopie: Andreas Gisbertz

01.08.2022 15:50

Mit freundlichen Grüßen
 Im Auftrag
 Sofia Domprou



Gemeinde Schwalmtal
Der Bürgermeister
 Bürgermeisterbüro
 Markt 20, 41366 Schwalmtal

Sofia Domprou
 Tel.: 02163/946-102
 Fax: 02163/946-154
 E-Mail: sofia_domprou@gemeinde-schwalmtal.de
 Web: www.schwalmtal.de
 Facebook: www.facebook.com/schwalmtal

----- Weitergeleitet von Sofia Domprou/Schwalmtal/DE am 01.08.2022 15:50 -----

Von:
 An: info@gemeinde-schwalmtal.de
 Kopie: info@cdu-schwalmtal.de
 Datum: 01.08.2022 14:16
 Betreff: Logistikpark auf dem "Rösler Gelände"

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Gisbertz,

gegen Ihr Vorhaben auf dem ehemaligen Röslergelände einen riesengroßen Logistikpark zu schaffen, erhebe ich hiermit Einspruch.

Ich hatte Ihnen in der Vergangenheit bereits ein Konzept für die Nutzung und Vermarktung des Geländes zukommen lassen. Dieses Konzept scheint wohl im Mülleimer gelandet zu sein.

So wie man den Medien entnehmen konnte, sollen also demnächst täglich bis zu 1.500 LKW's durch den Ort fahren, um zum Rösler-Gelände und zur A-52 zu gelangen. Da durch die neuen Baugebiete die Infrastruktur schon so sehr belastet und das Verkehrsaufkommen im Ort schon so hoch ist, betrachte ich das Vorhaben, einen solchen Logistikpark mitten im Ort zu installieren, als absoluten Schwachsinn. Mit den folgenden Belastungen muß gerechnet werden:

- Enorme Lärmbelästigung rund um die Uhr an 7 Tagen in der Woche
- Luftverschmutzung durch die Abgase
- Erhöhe Unfallgefahr besonders für die Kinder auf dem Schulweg
- Lärmbelästigung durch laufende Kühlmotoren am Tag und in der Nacht
- Parkende LKW's auf allen freien Parkflächen im Ort und in der Umgebung
- Erledigung der Notdurft am Straßenrand

- Entsorgung der Abwassertanks überall
- Entstehung von wilden Campingplätzen durch die LKW's aus aller Welt

Der Gegenwind, sehr geehrter Herr Bürgermeister wächst erheblich in unserer Gemeinde. Als CDU-Wähler kann ich Ihnen nur raten, Ihre Fraktion dazu zu bringen, dass sie - die komplette CDU im Rat dazu bewegen - gemeinsam gegen dieses Projekt stimmen.

Sicherlich kann die Bernhard-Rösler-Stiftung das Gelände an die MLP-Group zu guten Konditionen verkaufen. Allerdings sollte das nicht die Sorge der Gemeinde Schwalmtal sein. Die Sorgen der Bürger sind die vorgenannten Belastungen sowie die Beseitigung der Altlasten auf dem Rösler-Gelände (Regenwasser / Grundwasser).

Wenn Sie schon keine Wohnbebauung (siehe mein damaliges Konzept) in Erwägung ziehen möchten, dann denken Sie doch einmal über einen Solar-Park zur Stromgewinnung nach. Versorgen Sie damit die Gemeinde Schwalmtal. Das wäre doch mal etwas für uns Bürger.

Wie gesagt, ich rate Ihnen, mit Ihren Fraktionsmitgliedern gegen das Vorhaben zu stimmen, wenn Sie über Ihre erste Wahlperiode hinaus noch länger der Bürgermeister der Gemeinde Schwalmtal sein möchten. Diesmal wird es nicht gelingen, der Bevölkerung in einigen Jahren zu sagen, dass für die Fehlplanung niemand verantwortlich war und ist.

Mit freundlichen Grüßen

41366 Schwalmtal



Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

An: info, anne.gerhards

01.08.2022 14:54

Von:

An: info@gemeinde-schwalmtal.de, anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Protokoll: Diese Nachricht wurde beantwortet.

41366 Schwalmtal

An die Gemeinde Schwalmtal

z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz

Markt 20

41366 Schwalmtal

Schwalmtal, 31.07.2022

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz,
ich heiße _____ und wohne am Sportplatz in Waldniel.

Ich möchte nicht, dass der MLP gebaut wird!

Schon jetzt habe ich jeden Morgen große Angst, dass mir auf meinem Schulweg etwas passiert. Wenn ich am Sportplatz über die Straße fahre, muss ich immer sehr lange warten. Es ist so viel Verkehr dort und die Autos fahren richtig schnell an uns Kindern vorbei. Vor Kurzem wäre mir tatsächlich fast etwas passiert. Ich bin mit dem Fahrrad bis zur Mitte auf die Verkehrsinsel gefahren. Ein Auto hat angehalten, um mich rüber zu lassen. Als ich gerade auf der Straße war, kam ein Auto von hinten angerast und ist dem Auto, das mich durchgelassen hat, hinten aufgefahren. Das vordere Auto wurde dadurch nach vorne geschoben und hätte mich beinahe erfasst.

Das war sehr gefährlich!

Bitte sorgen Sie dafür, dass der Park nicht gebaut wird! Sie sind der Bürgermeister und für unsere Gesundheit verantwortlich. Wir vertrauen Ihnen!

Mit freundlichen Grüßen



Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

An: info, anne.gerhards

01.08.2022 14:56

Von:

An: info@gemeinde-schwalmtal.de, anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

, 41366 Schwalmtal

An die Gemeinde Schwalmtal

z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz

Markt 20

41366 Schwalmtal

Schwalmtal, 31.07.2022

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz, seit fast fünfzig Jahren wohne ich hier am Sportplatz in Waldniel. Ähnlich wie Sie kenne ich diesen Ort noch als ruhiges, idyllisches Fleckchen Erde. Neben meinem Elternhaus, in dem ich jetzt selbst mit meiner Familie lebe, standen die Kühe auf der Weide und nicht weit von uns entfernt, gleich hinter dem Sportplatz, hörte man damals ganz selten schon mal eine Lokomotive vorbeifahren. Dieser Bahndamm wurde später zu einem grundlegendem Bestandteil meines Schulweges. Fuhr ich mit meiner Freundin nach Hause, dann trennten sich unsere Wege hier. Für sie ging es durch den Kaiserpark weiter und ich überquerte am Sportplatz den Bahndamm über einen Trampelpfad, die allgemeine Abkürzung von der Hausermühle hinüber nach Haversloh. Die Eisenbahn fuhr hier längst nicht mehr und auch Autos kamen auf den beiden angrenzenden Straßen so gut wie keine vorbei. Genau diese damals so wunderschön verwunschene Stelle, an der die einzige Gefahr scheinbar darin bestand, sich zu lange mit der Freundin im Gespräch zu verlieren und zu spät zum Mittagessen zu kommen, ist der heutige Übergang an der Nordtangente. Diese schon in den letzten Jahren verkehrsmäßig hochfrequentierte Stelle am Sportplatz ist heute leider ein grundlegender Bestandteil des Schulweges meiner beiden Töchter. Diese Stelle zu passieren stellt jetzt schon eine große Gefahr und Herausforderung nicht nur für junge Verkehrsteilnehmer dar. LKW und Autos fahren mit viel zu hoher Geschwindigkeit hier

vorbei und es dauert oft sehr lange, bis sich bei der Masse an Fahrzeugen ein passender Moment zum Überqueren bietet. Für Kinder eine nicht zumutbare und höchstgefährliche Aufgabe.

Ich möchte nicht, dass sich dieser Zustand verschlimmert! Bereits mehrmals habe ich auf diese unglückliche Verkehrssituation hingewiesen und darum gebeten, dass sich etwas ändert.

Ich bin nicht damit einverstanden, dass jetzt genau das Gegenteil passiert!

Tun Sie etwas dagegen, tun Sie etwas für Waldniel. Wir Waldnieler vertrauen darauf, dass Sie sich als Bürgermeister für uns, für unsere Sicherheit und unser Wohlbefinden einsetzen. Enttäuschen Sie uns nicht und sorgen Sie dafür, dass der Park nicht gebaut wird!

Mit freundlichen Grüßen

Von meinem iPad gesendet



Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

An: info, anne.gerhards

01.08.2022 14:55

Von:

An: info@gemeinde-schwalmtal.de, anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

41366 Schwalmtal

An die Gemeinde Schwalmtal

z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz

Markt 20

41366 Schwalmtal

Schwalmtal, 31.07.2022

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz, mein Name ist _____ und ich wohne am Sportplatz in Waldniel. Jeden Morgen muss ich auf meinem Weg zur Schule die Straße am Sportplatz überqueren. Jeden Morgen habe ich dadurch großen Stress, denn es dauert ewig, bis die Straße frei ist. Die Autos fahren sehr schnell und kommen von beiden Seiten, so dass man richtig gut aufpassen muss. Ich mache mir außerdem große Sorgen um meine kleine Schwester. Ich würde mir wünschen, dass Sie uns dabei helfen, diese gefährliche Verkehrssituation zu beseitigen, zumindest zu verbessern. Wenn Sie diesen Park bauen, gefährden Sie mein Leben und das aller, die diese Stelle täglich passieren müssen, der vielen Spaziergänger, Sportler, Kinder, Fahrradfahrer, der Menschen Ihres Ortes. Sie sind der Bürgermeister und für unsere Gesundheit, unser Leben verantwortlich. Wir vertrauen Ihnen! Sorgen Sie dafür, dass dieser Park nicht gebaut wird!

Mit freundlichen Grüßen

Von meinem iPad gesendet



Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

An: info, anne.gerhards

01.08.2022 14:55

Von:

An:

info@gemeinde-schwalmtal.de, anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

Protokoll:

Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

41366 Schwalmtal

An die Gemeinde Schwalmtal

z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz

Markt 20

41366 Schwalmtal

Schwalmtal, 31.07.2022

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gisbertz, mein Name ist _____ und ich wohne mit meiner Familie am Sportplatz in Waldniel. Ich möchte nicht, dass der MLP gebaut wird. Meine Kinder überqueren die Straße am Sportplatz mehrmals täglich, um in den Ort oder nach Hause zu kommen. Ich mache mir jedes Mal große Sorgen um das Leben meiner Kinder, weil ich selber als Verkehrsteilnehmer weiß, wie gefährlich dieser Übergang dort jetzt schon ist. Obwohl meine beiden Töchter inzwischen das Jugendalter erreicht haben, belastet sie diese Verkehrssituation erheblich. Als Bürgermeister haben Sie die Möglichkeit, diese Gefahrenstelle zu beseitigen oder zumindest für eine Gefahrenminderung zu sorgen. Mit dem Bau des Parkes hingegen passiert genau das Gegenteil.

Sorgen Sie dafür, dass der Park nicht gebaut wird. Sie sind der Bürgermeister und für unsere Gesundheit und unser Leben verantwortlich. Wir vertrauen Ihnen!

Mit freundlichen Grüßen

Von meinem iPad gesendet

An die Gemeinde Schwalmatal
z.Hd. Bürgermeister Andreas Gisbertz Markt 20
41366 Schwalmatal

Waldniel, 31.07.2022

Vorab per E-Mail an:

info@gemeinde-schwalmtal.de
anne.gerhards@gemeinde-schwalmtal.de

eingegangen per Email am 31.07.22


**Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industrie-Park
ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August
2022**

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Gisbertz,
sehr geehrte Damen und Herren,

als Ortsverein wollen wir die öffentliche Auslegung des
Bebauungsplanes nutzen, um diesbezüglich erstmals Stellung zu beziehen. In diesem
Rahmen übermitteln wir zum oben genannten Verfahren unseren Widerspruch.

Aus unserer Perspektive weist der **aktuelle Bebauungsplan für das ehemalige Rösler-
Drahtwerk KEINE nachhaltige Lösung für Schwalmatal auf**. Wir konzentrieren und in
unserem Einspruch auf folgende Punkte:

1. Versiegelung von kontaminiertem Boden

Jenseits von den tatsächlichen Bebauungsvorhaben möchten wir in diesem Rahmen
anmerken, dass es im Sinne des Umweltschutzes grob fahrlässig ist, den vorliegenden
kontaminierten Boden zu versiegeln. Inwiefern wurde seitens der
Entscheidungsträger:innen die Gefahr eines ansteigenden Grundwasserspiegels durch eine
mögliche Füllung des Braunkohletagebaus Garzweiler mit Wasser eingeschätzt und
berücksichtigt? Wie würde im Falle einer solchen Verseuchung des Grundwassers trotz
Versiegelung reagiert werden?

Jede wirklich nachhaltige Lösung würde eine Sanierung des Bodens beinhalten. Das
Argument, dass dies zu teuer sei, ist für uns grundsätzlich nicht nachvollziehbar. Mit der
Versiegelung der Fläche wird das Gesundheitsrisiko lediglich auf folgende Generationen
verlagert, auf die aus unserer Sicht unkalkulierbar hohen gesundheitlichen und finanziellen
Kosten zukommen. Falls diese Kosten kalkulierbar sind und eine solche Rechnung der
Gemeinde vorliegt, würden wir selbstverständlich eine Offenlegung begrüßen.

2. CO2-Emissionen befeuern die Klimakrise

Mitten in der Klimakrise ist ein solches Projekt, das eine signifikante Zunahme des Verkehrs und der damit einhergehenden CO2-Emissionen vorsieht, schlichtweg nicht tragbar. Damit werden sämtliche Bemühungen der Gemeinde in Richtung CO2-Neutralität bzw. Klimaneutralität zunichte gemacht. Die Eindämmung des Klimawandels ist eine globale Aufgabe, für die auch Kommunen in die Verantwortung gezogen werden müssen. Hier sei erneut betont, dass kommende Generationen hier unter den Konsequenzen der Entscheidung aktueller Entscheidungsträger:innen leiden werden.

3. Verkehrssicherheitsrisiko im Schulzentrum

Eine Verkehrslenkung des Lieferverkehrs lässt sich zwar planen, ist im Endeffekt aber nicht konsequent zu sichern. Die Fahrer:innen werden immer den für sie einfachsten und schnellsten Weg nehmen. Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen entsteht neben der Lärmbelästigung auch eine erhöhte Unfallgefahr. Zudem wird durch die zusätzliche Auslastung der vorgesehenen Strecken für den Lieferverkehr, bereits bestehender Verkehr auf alternative Routen ausweichen.

Da sich das Rösler-Gelände und der dort geplante Logistikpark in unmittelbarer Nähe des Schulzentrums befindet, betrifft das insbesondere auch Kinder und Jugendliche. Daher stellt sich uns die Frage, inwiefern die Verkehrssicherheit im Schulzentrum im Rahmen des aktuellen Vorhabens evaluiert wurde.

4. Einsatz öffentlicher Mittel für Kommunikation im Namen des Investors

Im Rahmen der Diskussion rund um den Bebauungsplan positionierte sich die Gemeinde wiederholt öffentlichkeitswirksam und kommunizierte sich inhaltlich im Sinne des Investors MLP (bspw. der Faktencheck). Hat die Gemeinde diese Inhalte selbst kreiert? In welchem Ausmaß wurden die Inhalte vom Investor geliefert? Inwiefern wurden öffentliche Gelder für diese Kommunikation aufgewendet, bspw. in Form von der Bezahlung von Mitarbeitenden der Gemeinde proportional zu dem Zeitaufwand, welchen sie mit dem Verfassen und Veröffentlichen von solchen Inhalten betrieben haben.

In unserem Verständnis ist es die Aufgabe der Gemeinde, im Sinne der allgemeinen Bevölkerung – nicht einzelner Investoren – zu arbeiten und kommunizieren.

5. Alternative Investoren und Planungsbüros

Seitens der Gemeinde wurde immer wieder angeführt, dass sich in den letzten 20 Jahren kein anderer Investor für das Gelände gefunden habe. Mit welchen anderen Investoren wurde in dieser Zeit gesprochen? Und welche Gründe gaben diese dafür an, kein Interesse zu haben? Gab es Interessent:innen, deren Gesprächsanfragen nicht wahrgenommen worden?

Wir sind davon überzeugt, dass sich eine bessere Lösung für das brachliegende Gelände finden würde und fordern daher, dass die Gemeinde die Planung einem unabhängigen Planungsbüro überlässt, das im Sinne der Schwalmtaler Bürger:innen und des Umweltschutzes arbeitet und durch die Geschäftsinteressen eines bestimmten Investors geleitet wird.

Mit dem aktuellen Bebauungsplan wird uns wortwörtlich die Zukunft verbaut. Wir fordern die entsprechenden Entscheidungsträger:innen auf, sich ihrer Verantwortung bewusst zu werden und das Vorhaben in Gänze zu überdenken.

Mit freundlichen Grüßen,

eingegangen per E-Mail am
01.08.2022

Per E-Mail: info@gemeinde-schwalmtal.de

Gemeinde Schwalmtal
FB Planung, Verkehr und Umwelt
Markt 20
41366 Schwalmtal

Bebauungsplan Wa/70 "Gewerbe- und Industriepark ehemaliges Rösler-Drahtwerk"

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vertreten die rechtlichen Interessen des 41366
Schwalmtal. Eine entsprechende Vollmacht fügen wir diesem Schreiben bei.

Unser Mandant hat uns beauftragt, für ihn
folgende

Einwendungen

gegen den Entwurf des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Wa/70 "Gewerbe- und Industriepark ehemaliges Rösler-Drahtwerk" geltend zu machen:

I. Unbestimmtheit des Plans

Der Planentwurf ist unbestimmt, da er das Vorhaben nicht hinreichend konkret festsetzt. Aus seinen Festsetzungen lässt sich auch durch Auslegung nicht mit genügender Deutlichkeit ermitteln, welche baulichen Nutzungen zulässig sein sollen.

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist nicht nur planungsrechtliche Grundlage für das Projekt des Vorhabenträgers, sondern lässt auch viele der übrigen in § 8 Abs. 2 sowie § 9 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Vorhaben zu.

Im Grundsatz bestehen keine Bedenken, die Festsetzung (nur) eines Baugebiets auch in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als unschädlich zu betrachten, wenn der Plan das Vorhaben durch eine zusätzliche Beschreibung hinreichend konkretisiert. Im vorliegenden Fall scheidet diese Möglichkeit jedoch aus. Denn abgesehen von seiner Bezeichnung als "vorhabenbezogener Bebauungsplan" enthält der Plan selbst nicht einmal einen Hinweis auf die Vorhaben, deren Realisierung er dienen soll. Was die Vorhabenträgerin bauen möchte, ist zwar vermutlich im Durchführungsvertrag im Einzelnen beschrieben. Auf ihn kann jedoch zur Auslegung eines solchen Bebauungsplans *nicht* zurückgegriffen werden, weil er nicht Bestandteil der Bauleitplanung ist und von anderen Planbetroffenen nicht eingesehen werden kann. Der Öffentlichkeit zugänglich ist dagegen zwar die Planbegründung, in der die von der Vorhabenträgerin geplanten Vorhaben am Anfang in einer "Vorbemerkung" genannt werden. Diese Erwähnung kann jedoch das völlige Fehlen von einschränkenden Festsetzungen im Bebauungsplan selbst nicht ersetzen. Die Planbegründung dient der Erläuterung des Bebauungsplans; sie kann zwar Auslegungshilfe für den Plan sein, ist jedoch selbst kein Planbestandteil. Damit scheidet hier eine einschränkende Auslegung des Bebauungsplans aus. Was die Gemeinde festsetzen wollte und was gemäß § 12 BauGB auch zulässiger Planinhalt sein kann, lässt sich dem streitigen Bebauungsplan nicht widerspruchsfrei entnehmen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.09.2003, Az. 4 CN 3/02, juris, Rn. 24.

Dies folgt bereits allein aus der Tatsache, dass es zwei Varianten des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) gibt.

II. Fehlende Ermächtigungsnorm - Vorgaben des § 12 BauGB

Der Planentwurf entspricht nicht den Vorgaben des § 12 BauGB. Da er kein hinreichend konkretisiertes Vorhaben im Sinne von § 12 BauGB bestimmt, wird er nicht von dieser Ermächtigungsnorm getragen.

Zur Sicherstellung der Vorhabensbezogenheit der in ihm geregelten Sonderform eines Bebauungsplans trifft § 12 BauGB spezielle Regelungen, die sich auf die Planaufstellung, die zulässigen Planinhalte und die Rechtsfolgen des Erlasses eines solchen Plans beziehen. Dabei ist bei der Aufstellung zu beachten, dass das Vorhaben, dessen Zulässigkeit durch den Bebauungsplan begründet werden soll, Gegenstand sowohl des VEPs als auch des hierauf nach § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB gründenden Durchführungsvertrags zu sein hat. Die drei in § 12 BauGB angeführten Elemente des vorhabenbezogenen Bebauungsplans,

- vorhabenbezogener Bebauungsplan als Satzung, die die Zulässigkeit von Bauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans bestimmt,
- Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) als planerische Grundlage des konkret vom Vorhabenträger geplanten Vorhabens und zugleich Bestandteil der normativen Regelungen des Bebauungsplans als Satzung sowie
- Durchführungsvertrag, in dem sich der Vorhabenträger der Gemeinde gegenüber zur fristgerechten Realisierung des konkret geplanten Vorhabens verpflichtet,

müssen aufeinander abgestimmt sein und dürfen sich nicht widersprechen.

Vgl. OVG NRW Urteil vom 11.03.2004, Az. 7a D 51/02.NE, juris, Rn. 62.

Die Sonderregelungen des § 12 BauGB lassen es mithin nur zu, einen Bebauungsplan zu erlassen, der - jedenfalls für den Bereich des VEP, vgl. § 12 Abs. 4 BauGB - die planungsrechtliche Zulässigkeit des konkreten Vorhabens begründet, zu dessen Durchführung sich der Vorhabenträger in dem mit der Gemeinde abgeschlossenen Durchführungsvertrag

verpflichtet hat. Dabei muss ein Vorhaben im Sinne des § 12 BauGB nicht ein in jeder Hinsicht so eng umrissenes Projekt sein, dass seine planerische Grundlage - der VEP - zugleich auch Grundlage einer nach Erlass des Plans beantragten Baugenehmigung sein kann. Allerdings wird durch einen VEP nicht etwa allgemein irgendeine Bebauung des Plangebiets, sondern die Errichtung eines oder mehrerer konkreter Vorhaben geregelt.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.09.2003, Az. 4 CN 3/02, juris, Rn. 23; OVG NRW Urteil vom 11.03.2004, Az. 7a D 51/02.NE, juris, Rn. 70.

Das Instrument eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans steht der Gemeinde nicht zur Verfügung, wenn sie nicht nur das konkret zur Realisierung anstehende Vorhaben ermöglichen, sondern von vornherein - gegebenenfalls auch erst im Wege einer späteren Umnutzung der zugelassenen baulichen Anlagen nach Ersterrichtung des vom Vorhabenträger zunächst vorgesehenen Vorhabens - eine mehr oder weniger breite Palette unterschiedlicher baulicher Nutzungsmöglichkeiten eröffnen will.

Vgl. OVG NRW Urteil vom 11.03.2004, Az. 7a D 51/02.NE, juris, Rn. 77.

§ 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB geht davon aus, dass das Vorhaben im VEP festgelegt wird. Der VEP darf nicht Festsetzungen enthalten, die beliebige Vorhaben zulassen, wie beispielsweise die Festsetzung eines Mischgebiets oder Gewerbegebiets iSd §§ 6 und 8 BauNVO.

Vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12, Rn. 49.

Vorliegend wird das Vorhaben im VEP nicht konkret genug bezeichnet. Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung werden die Gebäude lediglich als „Gewerbe-/Industriehalle“ 1 bis 3 (Var. 1) bzw. 1 bis 2 (Var 2) und „Handwerkerpark“ bezeichnet. In der Planzeichenerklärung werden die grauen Flächen mit „Gewerbe- und Industriehalle mit integrierten Büro- und Sozialräumen“ und die blaue Fläche als „Handwerkerpark mit integrierten Büro- und Sozialräumen“ beschriftet. Hierunter kann eine Menge baulicher Nutzungen mit den unterschiedlichsten Emissionen zu unterschiedlichsten Tageszeiten subsumiert werden.

Allein die Tatsache, dass es zwei VEPs gibt, widerspricht dem Inbegriff von § 12 BauGB. Ein vorhabenbezogener Bebauungsplan ist fehlerhaft, der für den Bereich des VEP ein anderes Vorhaben als das (konkret) im Durchführungsvertrag vereinbarte - ein "aliud" - zulässt. Beispielsweise darf nicht für ein und dasselbe Grundstück sowohl ein Haus für betreutes Seniorenwohnen als auch eine Gaststätte zulässig sein.

Vgl. OVG NRW Urteil vom 11.03.2004, Az. 7a D 51/02.NE, juris, Rn. 81.

Durch die zwei Varianten des VEP lässt der Plan aber unmittelbar ein aliud zu. Nicht nur wird das Vorhaben nicht konkret bezeichnet, es wird sogar in zwei Varianten des VEP nicht konkretisiert.

III. Verstoß gegen § 12 Abs. 4 BauGB

Der Planentwurf verstößt gegen § 12 Abs. 4 BauGB, da er in großem Umfang GE-Gebiete festsetzt, die außerhalb des VEP liegen.

Nach § 12 Abs. 4 BauGB können *einzelne Flächen*, die außerhalb des vom VEP abgedeckten Bereichs liegen, in einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen werden. Allerdings darf der Plangeber das Aufstellungsverfahren für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht zur Grundlage nehmen, um im Rahmen dieses Aufstellungsverfahrens eine umfassende und erheblich über den Vorhaben- und Erschließungsplan hinausgehende Bauleitplanung zu betreiben. In quantitativer Hinsicht bedeutet dies, dass die einbezogenen Flächen den durch den Vorhaben- und Erschließungsplan abgedeckten Flächen grundsätzlich untergeordnet sein müssen. In qualitativer Hinsicht sind für die einbezogenen Flächen nur Festsetzungen zulässig, *die als sinnvolle Ergänzung oder Abrundung* der Bebauung den Vorgaben des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB genügen. Das Schwergewicht der Festsetzungen muss stets im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans liegen. Das ist zu verneinen, wenn der Plangeber auf den einbezogenen Flächen über das Vorhaben hinaus ein weiteres städtebauliches Planungsziel verwirklichen will, dem jegliche sachli-

che Verbindung zu dem Vorhaben fehlt. Ob die Einbeziehung einzelner Flächen eine in diesem Sinne sachnotwendige Ergänzung der städtebaulichen Entwicklung darstellt, lässt sich nur bei einer wertenden Gesamtbetrachtung der konkreten städtebaulichen Situation und der von dem Plangeber angeführten städtebaulichen Ziele beurteilen.

Danach kann die Einbeziehung einer Fläche etwa für die Schaffung einer *dem Vorhaben dienenden Erschließung* oder für die Durchführung des für das Vorhaben *notwendigen Ausgleichs* im Sinne von § 1a Abs. 3 BauGB städtebaulich erforderlich sein. Falls der Plangeber jedoch nur bei Gelegenheit des Vorhaben- und Erschließungsplans einen überschießenden Plan beschließt, überschreitet er den durch § 12 Abs. 4 BauGB vorgegebenen Rahmen. Hält er eine derart über das Vorhaben hinausgehende Planung für städtebaulich erforderlich, bleibt es ihm unbenommen, das Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans *durch eine entsprechende Angebotsplanung* in einem eigenständigen Aufstellungsverfahren zu ergänzen.

Die Beschränkung der räumlichen Erweiterung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans auf sachnotwendige Ergänzungen des Vorhaben- und Erschließungsplans ergibt sich aus den Besonderheiten des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und seinen Sonderregelungen in § 12 BauGB, die verdeutlichen, dass eine Vermischung dieses Planungsinstruments mit einem herkömmlichen Bebauungsplan, der regelmäßig nur ein Angebot für eine bauliche Nutzung der überplanten Flächen seinen Festsetzungen entsprechend eröffnet, im Gesetz nicht vorgesehen ist. Deshalb muss auch bei der Einbeziehung von Flächen, die außerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans liegen, der besonderen Prägung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Rechnung getragen werden.

Es kann danach offen bleiben, ob der Anwendungsbereich des § 12 Abs. 4 BauGB hier bereits in quantitativer Hinsicht überschritten ist. Jedenfalls verstößt die Einbeziehung der nicht durch den Vorhaben- und Erschließungsplan abgedeckten Fläche, die ausschließlich deshalb erfolgt ist, um dort weitere Bebauung entsprechend § 8 Abs. 2 BauNVO zuzulassen, gegen § 12 Abs. 4 BauGB, weil das dort festgesetzte Baufenster und die dort zugelas-

sene Bebauung in keinem sachlichen Zusammenhang mit dem im Vorhaben- und Erschließungsplan (lose) festgelegten Vorhaben stehen und insoweit eine völlig unabhängige überschießende Planung darstellen.

Vgl. OVG NRW Urteil vom 01.07.2021, Az. 10 D 35/19.NE, juris, Rn. 29 ff.

IV. Verstoß gegen § 2 Abs. 3 BauGB: Lärm

Die Gemeinde hat die in die Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB einzustellenden Lärmschutzbelange nicht gemäß § 2 Abs. 3 BauGB ausreichend ermittelt. Das Schallschutzgutachten vom 18.05.2022 liegt insofern nicht auf der sicheren Seite, da es zahlreiche Fehler und Defizite aufweist.

1. Ermittlung der Vorbelastung durch Gewerbelärm

Die Vorbelastung durch vorhandenen Gewerbelärm ist nicht ausreichend berücksichtigt worden. So ist völlig unklar, woher die geschätzten Emissionsansätze kommen. Auf Seite 34 führt der Gutachter aus:

Nach der Lärmprognose zum Betrieb Betafence an der Eickener Straße / Heerstraße sind durch den Betrieb an den nächstgelegenen Wohngebäuden an der Heerstraße Gewerbelärmeinwirkungen zu erwarten, die die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 6 dB(A) unterschreiten. Dies ist der Fall, wenn für die Betriebsfläche ein flächenbezogener Schallleistungspegel von 58 dB(A)/m² am Tag und 38 dB(A)/m² in der Nacht angesetzt wird.

Weshalb dieser Schallleistungspegel angesetzt wird, begründet der Gutachter nicht. Da der Betrieb Betafence über eine Genehmigung verfügt, sollte die Gemeinde statt einer Schätzung anhand der Genehmigung prüfen, zu welchen Emissionen der Betrieb berechtigt ist. Hier entsteht der Eindruck, dass Emissionen geschätzt worden sind, die zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte an der umliegenden Bebauung führen.

2. Schallabstrahlung der Außenbauteile

Das Schallgutachten legt ohne Begründung die Annahme zugrunde, dass durch die Schallabstrahlung der Außenbauteile der geplanten Hallen keine relevanten Geräuscheinwirkungen in der Umgebung verursacht werden (vgl. S. 40)

3. Keine Ermittlung der Lärmauswirkungen von Variante 2

Das Gutachten ermittelt lediglich den Lärm, der voraussichtlich durch die Realisierung der Variante 1 des VEP verursacht werden wird. Variante 2 wird nicht untersucht.

4. Emissionsansätze Gewerbelärm des Vorhabens

Die Emissionsansätze für den Gewerbelärm des Vorhabens sind zu konservativ gewählt und liegen nicht auf der sicheren Seite. Der Gutachter lässt außer Acht, dass der Plan kein konkretes Vorhaben, sondern eine breite Nutzungspalette zulässt. Zunächst geht er davon aus, dass lediglich zwei Hallen mit insgesamt 56.500 qm Grundfläche errichtet werden. Dies ist nach dem Inhalt des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans jedoch keineswegs sicher. Eine entsprechende Festsetzung fehlt. Nach den beiden VEP sind vielmehr Hallen mit insgesamt 61.500 qm bzw. 57.500 qm vorgesehen. In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es zwar, dass im Durchführungsvertrag eine maximale Summe der Grundflächen von 56.500 qm vorgesehen werde. Hierfür gibt es aber keinen Anhaltspunkt. Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan lässt eine größere Grundfläche zu und der Durchführungsvertrag lässt sich auch nachträglich noch ohne großen Aufwand ändern, vgl. § 12 Abs. 3a Satz 2 BauGB. Insbesondere hätten Dritte auch kein Recht, eine Baugenehmigung wegen eines Verstoßes gegen den Durchführungsvertrag anzufechten. Dem Schallschutzgutachten ist daher das zugrunde zu legen, was der Bebauungsplan zulässt.

Ebenso wenig finden die übrigen Annahmen des Gutachters eine Grundlage im Bebauungsplan: 5.000 qm Bürofläche, Anordnung der Hallen, Abstände zwischen den Hallen,

Nutzung der Hallen zur Lagerung und Kommissionierung (vgl. S. 40). Wo genau sich die Laderampen befinden werden, ist nicht festgelegt. Der Bebauungsplan lässt in Teilbereich 2 Betriebsarten der Abstandsklasse VII und in Teilbereich 3 Betriebsarten der Abstandsklassen VI und VII zu (vgl. TF 1.1.11.3 und 4). Hierzu gehören Gießereien für Nicht-eisenmetalle ebenso wie Brauereien mit einem Ausstoß von 200 Hektoliter Bier oder mehr je Tag oder Kartanlagen und Schlossereien.

Von den aus der Luft gegriffenen Annahmen ausgehend setzt der Lärmgutachter Fahrbewegungen und Ladevorgänge auf dem Gelände an. Ohne zu wissen, welchem Zweck die Hallen dienen mögen, nimmt er an, dass Pro Lkw-Ladevorgang 30 Paletten per Kleinstapler verladen werden und es pro Tag im Mittel rund 600 Fahrten geben wird. Hiervon lägen 50 Lkw-Fahrten zwischen 22:00 und 6:00 Uhr. Zwingend ist das jedoch keineswegs, da der Bebauungsplan wie dargelegt verschiedenste Nutzungen ermöglicht. Auch TF 5, nach der im GGI nur zulässig ist, wozu sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet, ändert nichts daran. Da die Nutzungspalette weit ist, müsste lediglich der Durchführungsvertrag geändert werden, um ein völlig anderes Vorhaben mit vollkommen anderen Emissionen zu ermöglichen, vgl. § 12 Abs. 3a Satz 2 BauGB.

Anschließend verteilt der Gutachter die so prognostizierten Fahrbewegungen auf Fahrwege, die der Bebauungsplan nicht festlegt. Der von den Gabelstaplern ausgehende Lärm wird hierbei nicht berücksichtigt. Obwohl weder festgelegt ist, welche Nutzung auf dem Gelände konkret stattfindet und wo sich Laderampen befinden, führt das Gutachten aus (vgl. S 42):

Es wird davon ausgegangen, dass die Ladevorgänge in der Nacht an Rampen abgewickelt werden, die möglichst weit von den störempfindlichen Nutzungen südlich der Heerstraße entfernt sind. Von den 5 in der ungünstigsten Nachtstunde zu erwartenden Lkw-Ladevorgängen wird jeweils ein Ladevorgang an einer Rampe an Halle 1 Docks A, Halle 2 Docks W und Halle 3 und zwei Ladevorgänge an Rampen an Halle 2 Docks O angesetzt.

Auf diese Art und Weise ermittelt der Gutachter Werte der durch das Vorhaben ausgelösten Zusatzbelastung, die die Richtwerte der TA Lärm (noch) einhalten.

5. Berücksichtigung der Vorbelastung

Die Richtwerte werden jedoch nicht überall um mindestens 6 dB(A) unterschritten (vgl. Karte 14, Werte Querstraße, Heerstraße und Eickener Straße). Aus diesem Grund hätte nicht nur die Zusatzbelastung durch Gewerbelärm, sondern zusammen mit der Vorbelastung eine Gesamtbelastung ermittelt werden müssen, vgl. 3.2.1 TA Lärm. Dies ist unterblieben.

V. Verstoß gegen § 2 Abs. 3 BauGB: Klima

Die Gemeinde hat die in die Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB einzustellenden Klimaschutzbelange nicht gemäß § 2 Abs. 3 BauGB ausreichend ermittelt. Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. a) BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Belange des Umweltschutzes und die Auswirkungen auf Wasser, Luft und Klima zu berücksichtigen. Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne dazu beitragen, den Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Dieser Grundsatz ist in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen, vgl. § 1a Abs. 5 BauGB.

Gestärkt wird dieser Belang durch § 13 Klimaschutzgesetz (KSG).

Der Planentwurf verstößt gegen das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG. Hiernach haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvor-

gaben zu gewährleisten, vgl. § 1 KSG. Gemäß § 3 KSG besteht das nationale Klimaschutzziel darin, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt zu mindern: Bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden. Zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele werden jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen für verschiedene Sektoren festgelegt, u.a. für Industrie, Verkehr und Gebäude, vgl. § 4 KSG. Die zulässigen Jahresemissionsmengen für diese Sektoren lassen sich der Anlage 2 zum KSG entnehmen.

Eine Berücksichtigung im Sinne von § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG bedeutet zunächst die Ermittlung der Treibhausgasemissionen einer Planung. Gemäß der Anlage 1 zum BauGB enthält der Umweltbericht eine Prognose über Art und Menge der Emissionen von Schadstoffen während des Baus und während der Betriebsphase und eine Beschreibung der Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf das Klima (zum Beispiel Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels. Die Gemeinde hat diese dann mit dem ihnen zukommenden Gewicht in ihre Entscheidung einzustellen.

All dies ist jedoch unterblieben. Die Gemeinde hat weder emissionsintensive (Art der Baumaterialien, CO₂-Ausstoß bei Entsorgung oder Abtransport von Abriss-/Aushubmaterial und während der Bauphase, CO₂-Ausstoß beim Betrieb, Beeinträchtigung des Luftaustausches im Gebiet, ...) noch emissionseinsparende Faktoren ermittelt und gewichtet. Im Umweltbericht findet sich lediglich folgende Aussagen:

Die Belange der Luftreinhaltung und des allgemeinen Klimaschutzes sind durch die Planung nicht in besonderer Weise berührt.

Die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter und Umweltschutzziele erfolgt verbal-argumentativ.

Wesentliche Änderungen der klimatischen Verhältnisse sind nicht zu erwarten. Die Steigerung von Schadstoffimmissionen und Freisetzung von Stäuben während der Bauphase durch Maschinen und Fahrzeuge ist temporären Charakters.

Betriebsbedingte Auswirkungen bestehen in einem zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommen. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden multifunktional mit den Eingriffen in die Lebensraumfunktion kompensiert

Diese Ausführungen genügen weder den genannten Vorgaben des BauGB, noch des KSG.

Mit freundlichen Grüßen

41366 Schwalmtal
E-Mail:
31.08.2022

Gemeinde Schwalmtal
Der Bürgermeister
Markt 20
41366 Schwalmtal

*eingegangen per email am
01.08.2022*

Bebauungsplanes WA/70 "Gewerbe- und Industrie-Park ehemaliges Rösler Drahtwerk"
Verwaltungsvorlage 330/22

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit möchte ich Einsprüche gegen das Gewerbegebiet erheben.

Zuerst eine allgemeine Frage: Ist bekannt, dass im Bereich Elmpt ein ebenfalls großes Logistik Gebiet aufgebaut wird von über 200 ha für mehrere 1.000 Beschäftigte und ca. 8.000 LKWs pro Tag?

Ich bitte um eine entsprechende Stellungnahme, wie diese beiden großen Gewerbeflächen zusammenpassen und sich in Bezug auf Arbeitsplätze und Nutzung der A52 gegenseitig beeinflussen.

Nun zum Gewerbegebiet selbst:

1. Schienenverkehrsanschluss:

Es fehlt eine Beschreibung, wie der Verkehr auf die Schiene gebracht werden kann.

Wo ist der nächste Güterbahnhof, wo könnte einer gebaut werden, wohin könnten oder können diese Züge fahren. Zukunftsvisionen oder Anforderungen für eine Planung fehlen.

Es gibt keine Beschreibung wie der Personenverkehr über die Schiene angeschlossen werden kann oder könnte.

2. Autobahnanschlüsse:

2.1 A61 AS Mackenstein über die K8 Richtung Venlo, Antwerpen

Über die K8 ist der Anschluss erreichbar, betroffen sind die Gemeinden Eicken, Naphausen, Mackenstein und Hausen.

Eicken:

äußerst kritische Kreuzung in Eicken, für mehr Verkehre nicht geeignet, hier fehlen ausreichend breite Fuß- und auch Radwege. Bevor neuer Verkehr hier geplant wird, ist diese Kreuzung regelgerecht auszubauen. Dabei sollten die Radwege entsprechend der H-RSV ausgebaut werden.

Der Ort sollte auf 30 km/h reduziert werden.

Naphausen:

Im Bereich der K8 fehlt mind. eine Fuß- Radwegeübergang, auch hier muss der Bereich der K8 auf 30 km/h reduziert werden, um im Bereich der Kurve das Ein- und Ausfahren abzusichern.

Mackenstein:

Es fehlen hier markierte Fuß- und Radübergänge ggf. mit Ampeln, da der Fuß und Radweg nur einseitig ist für beide Richtungen. Die Einfahrten ins Gewerbegebiet sollte mit einer Ampel ausgestattet werden, mit Fahrzeugerkennung, incl. des Fuß- und Radverkehrs.

Hausen:

Diese Ortschaft leidet heute schon massiv unter dem Gewerbegebiet Mackenstein und hier sind die meisten Menschen betroffen. Die eingerichtete Insel sollte mit einer Ampel gesichert werden. Ein Queren der Straßen wird bei noch mehr immer schwieriger, vor allem für eingeschränkte Menschen. Die Barrierefreiheit muss hier noch geprüft werden.

Kreuzung K8 Venner Straße

Hier fehlen die Fuß- und Radwege Übergänge über die K8.

Autobahn Auffahrt A61

Im Bereich der Autobahnauffahrt muss die Vorfahrt mit Schildern und Markierungen viel besser geregelt werden, gem. der H-RSV.

Insgesamt ist die K8 nur mit einem einseitigen, gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Richtungen gebaut. Die Breite ist im Durchschnitt unter 2,00 m. Damit ist diese nicht regelgerecht und können daher für eine Nutzung nicht freigegeben werden. Hier ist also der Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad erheblich beeinträchtigt, da jeder Fußgänger den Radverkehr zum Stehen bringt. Barrierefreie Verkehrswege sind hier nicht gegeben.

2.2 A52 AS Hostert, Richtung Düsseldorf, Duisburg, Koblenz

Über die L475 und L371 zur AS

1. Kreuzung L475 und Eickener Str. K8

Hier müssen die beiden freien Rechtsabbieger zurückgebaut werden um die hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegen massiv zu reduzieren. Dazu sollte eine Ampelanlage mit Nutzererkennung eingerichtet werden mit klaren Markierungen für den Fuß- und Radverkehr.

2. Im Bereich der Wohnhäuser muss der Lärmschutz erhöht werden, der vorhandene Damm mit Bäumen ist nicht ausreichend.
3. Der Kreuzungsbereich der L475 und der L371 ist in der heutigen Form für die neue Belastung nicht nutzbar. Die beiden langgestreckten Einfahrten müssen reduziert werden. Eine komplette Verlegung zu einer senkrechten Kreuzung wird das Unfallproblem reduzieren. Vor allem der Fuß- und Radverkehr kann hier in keinem Fall regelgerecht abgewickelt werden.
4. Das gleiche gilt für die Kreuzung Gladbacher Str. mit L475. Auch hier sind die freien Abbieger eine große Gefahr für zu hohe Geschwindigkeiten und Probleme für den Fuß- und Radverkehr.
5. Die Ortschaften Waldnieler Heide und Hostert werden erneut belastet durch den neuen Verkehr.
6. Auch die L371 hat keine ausreichenden Fuß- und Radwege gem. der H-RSV. An den Bushaltstellen fehlen mögliche Übergänge zu den Wohngebieten sowie ausreichend Platz. Der Platz ist gleichzeitig der Fuß- und Radweg. Das ist nicht Richtlinienkonform.

Der LKW-Verkehr zur Autobahn wird nicht nach Hostert fahren, sondern zur AS Schwalmtal, oder er begibt sich in die Gefahr der Einfahrt in die L371.

Die L371 nach AS Schwalmtal sollten die Lärmschutzanlagen geschlossen werden im Bereich der Einfahrten zu den Wohngebieten.

2.3 AS Schwalmtal über die K8

Die K8 hat schon heute sehr große Problem mit dem Verkehr der anliegenden Betriebe und Einkaufsstätten. Weiterhin die Anzahl der sechs Kreisverkehre enorm. Es ist für einen LKW schon schwierig diese zu durchfahren. Bei allem Kreisverkehren sind die Fuß und Radwege nicht ausreichend gem. der H-RSV, diese Straße ist eine Vorrangroute. Kleine Verbesserungen bieten keine Lösung, sondern erhöhen die Gefahren. Klare und eindeutige getrennte Wege für Fuß- und Radverkehr fehlen.

Beim Gewerbegebiet zwischen Hühnerkamp und Vogelsrather Weg sind LKW-Längsparkplätze angelegt, allerdings gibt es keine Sozialräume für die LKW-Fahrer*innen. Schon jetzt verursachen dort parkende Kühltransporte, besonders übers Wochenende, erheblichen Lärm für die Anwohner! Zwischen den beiden Kreisverkehren L475 und Dülkener Str. gibt es keinen Fuß- und Radweg. Hier wird von Radfahrern die Straße genutzt, die allerdings für 70 km/h zugelassen ist.

Hier wird wohl die K8 vom neuen Verkehr nicht genutzt werden, obwohl es nicht verboten werden kann.

3. Öffentlicher Nahverkehr

- a. Heute fährt in diesem Bereich die Linie 074 und 013. Die Linie 013 sollte die Fahrt ändern oder an der Heerstraße wird ein Eingang ermöglicht für Fuß- und Radverkehr.
- b. Als weiteres ist eine Anpassung der SB88 und SB83 erforderlich, sodass auch hier ein Zugang ermöglicht wird.
- c. Die Fahrtzeiten sind an den Schichtdienst anzupassen und zu ergänzen. Dabei sollten die Kunden ausreichend Zeit haben den Dienst rechtzeitig zu beginnen.
- d. Gibt es Lösungen Angebote für Menschen, die einen E-Rollstuhl nutzen um den Arbeitsplatz zu erreichen, z.B. On Demand Busse?

4. Radverkehr in der Gemeinde

Im Ort sollten mind. auf der Erkelenzer Str. und Dülkener Str. ein beidseitiger Radweg mit ausreichender Breite angelegt werden, auch für Lastenräder.

5. Fazit für den Verkehrsbereich

- a. Alles ist für den MIV ausgerichtet. Schienenverkehr wird nicht berücksichtigt, ÖPNV muss stark angepasst werden. Die Fuß- und Radwege sind nur gemeinsam und für alle in beiden Richtungen nutzbar. Hier behindern sich die Nutzer gegenseitig. Damit ist dieser Bereich nicht ausreichend nutzbar in der Zukunft.
- b. Die Zubringer zu den Autobahnen führen ebenfalls zu erheblichen Belastungen der Nachbargemeinden, da hier Einschränkungen nicht zu regeln sind. Die LKWs können selbst entscheiden, welche Route sie fahren. Lärmschutz ist an vielen Stellen nicht möglich. Auch diese Straßen haben nur die gemeinsamen Fuß- und Radwege in beiden Richtungen in 2,00 m Breite. Also mangelhaft und nicht nutzbar im Alltagsbereich.
- c. Die Umweltbelastung im Bereich Verkehr nimmt hier massiv zu, Alternativen, auch für den Engagiertesten, sind nur mit großem Aufwand und großer Vorsicht möglich. Zügiges Fahren mit eine E-Bike ist ausgeschlossen.

6. Teil Gewerbegebiet und Zubringerstraße vom Kreisverkehr:

Die Zufahrtstraße zum Gewerbegebiet ist ca. 6,30 m breit mit einseitigem 2,50 m breiten Längs-Parker, plus 1,10 m breiten Fußweg. Alle Maße sind für den neuen Verkehr nicht ausreichend und Folgendes wurde nicht berücksichtigt:

- Der zweite Fußweg fehlt,
- die Breite des Fußweges ist zu gering,
- beide Radwege fehlen.

- Längs-Parker sind für LKWs zu schmal, ein LKW ist über die Spiegel ca. 2,95 m breit.
- Die Breite der Fahrbahn von 6,30 m ist im Bereich der Kurve zu klein, insbes. bei Gegenverkehr und Radverkehr.
- Ein Stau an der Einfahrt führt schnell zum Rückstau bis in den Kreisverkehr, bei ca. 22 Fahrzeugen/Stunde und pro Richtung ist dies zu erwarten.
- In ca. 3 Minuten ist eine Einfahrtskontrolle wohl nicht machbar. Die Berechnungen müssen daraufhin überprüft werden.
- Bei Rückstau können Notfallfahrzeuge ggf. nicht mehr ins Gelände kommen.
- Anschlüsse für Kühl-LKWs sind nicht vorhanden.
- Bäume für Schatten sind nicht vorhanden.
- In diesem Außenbereich sind keine Sozialräume vorhanden und auch keine geplant. Das gilt auch für die schon vorhandenen Gewerbebetriebe.
- Es ist unbedingt erforderlich ausreichend Parkplätze und Sozialräume vorzuhalten. Diese müssen 7*24 Stunden in Betrieb sein und entsprechend gepflegt werden. Bei Wartungen oder Störungen sind Transportable Anlagen bereitzuhalten.
- LKW-Fahrer*innen müssen menschenwürdig behandelt werden. Das gilt für den gesamten Bereich der Sozialräume wie Duschen, Toiletten, beheizte Aufenthaltsräume mit Küchen.
- Für die Nachtstunden und zum Wochenende sind den Fahrern ruhige Schlafplätze bereitzuhalten gem. den geplanten Fahrzeugmengen.
- Es sollte eine Möglichkeit angeboten werden, die Vereisung vom Dach der LKWs zu entfernen.

7. Das Betriebsgelände

Lärmschutz

1. Ein anspruchsvoller Lärmschutz ist zu vervollständigen im Bereich der Schule und der L475 und K8,
2. zusätzlich ist dieser dicht zu begrünen.

Fahrwege und Parkplätze

1. Ein umlaufender barrierefreier Fußweg ist mit mind. 2,00 m Breite anzulegen als Erholungsraum für die Mitarbeiter und LKW-Fahrer*innen und mit viel Grün, Schatten und Aufenthaltsräumen auszustatten,
2. Alle Fahrwege sind komplett mit beidseitigen Fußwegen (mind. 2,00 m breit) + mind. 2,50 m breiten Radwegen anzulegen. Alle Kreuzungen oder Überwege sind vollflächig mit rot zu markieren.
3. Die Parkplätze sind Bestandteil des Fußweg-Netzes. Jedes Fahrzeug ist über einen Fußweg zu erreichen, auch die Fahrradstellplätze.
4. PKW-Parkplätze müssen eine Breite von 3,20 m und LKW-Parkplätze 3,70 m haben. Es können auch Paternoster Garagen aufgebaut werden. LKWs müssen vor der Fahrt sicher überprüft werden können.
5. Anschlüsse für Kühl-LKWs müssen bereitgestellt werden,
6. Die Anlieferungsplätze sind in 45 Grad auszurichten, damit verringert sich die asphaltierte Fläche.
7. Zur Schattenbildung sollten Parkplatzreihen mit einer Baumscheibe mit mind. 5,50 m Durchmesser beginnen und enden, weiterhin ist nach 4 Stellplätzen eine Baumscheibe anzulegen, mit mind. 5,50 m Durchmesser, bzw. Breite.
8. Es sind ausreichend E-Ladeplätze für PKWs und LKWs und Fahrräder einzurichten mit Optionen zur Erweiterung.
9. Für 70 % der Mitarbeiter*innen sind sichere und überdachte Fahrradstellplätze anzulegen mit E-Ladestellen. Es können auch Fahrradtürme aufgebaut werden. incl. einem Raum für Fahrradreparaturen. Auch Lastenräder und Anhänger sind zu berücksichtigen.

Grenzanlagen:

Die Zaunanlagen dürfen keine Spitzen haben. Sichtschutz soll mit Pflanzen erreicht werden. Durchschlüpfe für Kleinsäuger wie Igel sollen möglich bleiben.

Aufenthaltsflächen für Fahrer*innen:

Die Aufenthaltsflächen direkt im Eingangsbereich, sowie der dort angelegten Parkplätze sind für Ruhezeiten der Fahrer*innen wegen des Lärms und der Abgase nicht nutzbar. Es sind andere ruhige Lösungen bereitzustellen. Hier sind auch für den Winter warme Aufenthalts- und Sozialräume mit entsprechender Ausstattung bereitzustellen, zum Essen und Übernachten.

Eine andere Übernachtungsmöglichkeit als im LKW muss vorgelegt werden, da diese zukünftig gem. EU-Recht verboten werden.

Gebäude:

Alle Gebäude sind umlaufend mit mind. 2,00 m Grünflächen auszustatten um eine grüne Fassade anzulegen. Die Pflege ist auf Dauer zu gewährleisten und nachzuweisen.

Lichtverschmutzung:

Die Verordnung über die Begrenzung der Lichtverschmutzung in Gewerbegebieten ist einzuhalten.

Lärmbelastung der Dülkener Str. durch Echo:

Die Anwohner der Dülkener Str., deren Gebäude + Gärten rückseitig an die neue Hillwood-Halle angrenzen, haben das Problem, dass alle Geräusche von der Halle reflektiert werden und als Echo zwischen Halle und Hauswänden über die gesamte Länge der Halle immer wieder reflektiert und weitergegeben werden. Wir, am Ende der Halle können hören, was in anderen Gärten/Terrassen gesprochen wird und welche elektrischen Gartengeräte gerade in Betrieb sind.

Wurde geprüft, welchen Echo-Lärm die neue MLP-Halle entlang der Dülkener Str. erzeugen wird?

Ist sichergestellt, dass der Schall eines an der Heerstr. in die Dülkener Str. einfahrenden Kfz oder LKW nicht auch sofort am Ende der Halle in Höhe Dülkener Str. 175 zu hören ist?

Vorgesehen zum Schallschutz ist ja u.a. die Begrünung der Halle und Pflanzung neuer Bäume. Wenn diese neuen Bäume aber nur die Größe z.B. der neugepflanzten Bäume auf der Dülkener Str. gegenüber dem Schulzentrum haben, wird es 20 Jahre dauern bis ein wirksamer Schallschutz entsteht. Auch entlang der Hillwood-Halle wurde ja zu den Gärten und Häusern hin begrünt. Diese Begrünung bietet bisher keinen Echo-Schallschutz, das wird voraussichtlich nach Rücksprache mit dem Gartenbau-Unternehmen noch ca. 20 Jahre dauern bis Büsche und Bäume hoch genug sind!

Nachfolge-Regelungen:

Das Betriebsgelände ist auch für einen evtl. anderen Nachfolger auszubauen. Das Gelände wird für mind. 50 Jahre geplant und soll auch während dieser Zeit den zukünftigen Ansprüchen entsprechen, bzw. angepasst werden können. Regelungen für eine Nachfolge-Nutzung müssen erarbeitet werden, ggf. Vorkaufsrechte der Gemeinde.

Fazit:

Insgesamt ist das Gewerbegebiet heute noch nicht nutzbar. Die aufgeführten Verkehrsprobleme sind für die Zukunft sehr klimaschädlich, da ausschließlich der MV unterstützt wird. Für andere Verkehrsangebote gibt es keine zukunftsweisenden Lösungen.

Einen Bestandschutz der vorhandenen Straßen, Fuß- und Radwege kann es nicht geben, wenn hier solche massiven Veränderungen der Verkehrsmengen geplant werden. Wenn keine ausreichenden Maßnahmen getroffen werden, werden die Menschen unter den Belastungen leiden und sie krankmachen.

Betrachten wir dabei mal den Schienen- oder Autobahnbau. Dort haben wir auch immer einen großen Anspruch auf Schutz.

Jetzt ist die Gemeinde selbst am Zuge auch hier entsprechende Vorsorge für die eigenen Bürger zu treffen!

Dazu gehört auch die Erfüllung der Aufgabe zum Klimaschutz, alles zu tun was möglich ist und die Menschen vor weiteren Belastungen zu schützen.

Weitere Fragen:

1. Wie ist der ökologische Fußabdruck dieses Geländes vom Abriss bis zum laufenden Betrieb? Gibt es eine Berechnung dazu?

Wenn nicht, bis wann wird diese erstellt und muss diese nicht eine heutige Voraussetzung darstellen, auch wenn das evtl. in den gesetzlichen Vorgaben noch nicht gefordert ist?

2. Ist dieses Betriebsgelände klimaneutral im Betrieb, im Abriss und auch beim Aufbau?

3. Welche Auswirkungen hat dieser Gewerbe- und Industrie-Park auf die Lebensqualität der Waldnieler und welchen Mehrwert bringt dieser für die Gemeinde?

Viele junge Familien haben in den neuen Baugebieten gebaut, abseits von Großstadtlärm, Verkehr und Luftverschmutzung. Wer will dort noch wohnen, wenn täglich die LKWs an den Baugebieten vorbeidonnern und die Kinder nicht mehr sicher zur Schule und den Sportstätten kommen?

Häuser und Grundstücke werden erheblich an Wert verlieren, nicht nur in den neuen Baugebieten, sondern überall an den geplanten Hauptverkehrsstraßen.

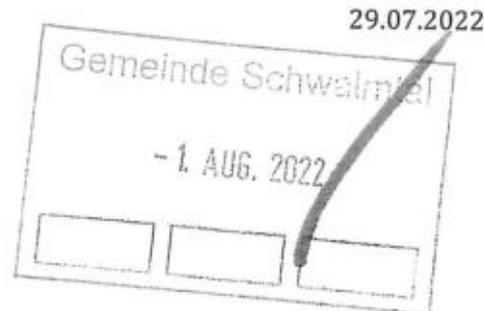
Muss der schöne Ort Waldniel wirklich durch ein solches Projekt verschandelt werden?

Mit freundlichen Grüßen

31.08.2022

| 41366 Schwalmtal-Waldniel |

An die Gemeinde Schwalmtal
Bürgermeister Andreas Gisbertz
Markt 20
41366 Schwalmtal



Vorab per E-Mail an:
info@gemeinde-schwalmtal.de

Erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Wa/70 „Gewerbe- und Industriepark ehemaliges Rösler-Drahtwerk“ in der Zeit vom 20. Juni 2022 bis einschließlich 01. August 2022

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme

Sehr geehrter Andreas Gisbertz,

mit diesem Schreiben möchte ich meine Ablehnung gegenüber dem Bebauungsplan WA/70 zum Ausdruck bringen und Ihnen hier meine Stellungnahme übermitteln.

Das zu erwartende zusätzliche hohe Verkehrsaufkommen und die ortsnahe Verkehrsführung stellen aus meiner Sicht eine unzumutbare Belastung für die Bürger*innen dieser Gemeinde dar. Lärm und Abgase, die deutlich zu erwartende Störung der Nachtruhe und blockierte und durch Müll verunreinigte Straßen sind in anderen Logistikparks beschriebene und realistische Kritikpunkte und auch hier in Schwalmtal durchaus erwartbar.

Angesichts des jetzt bereits zum Teil hohen Verkehrsaufkommens in unserem Ort stellen 1.350 zusätzliche Kfz-Fahrten eine nicht zu akzeptierende Einschränkung der Lebensqualität dar. Ich gehe davon aus, dass diese Zahl noch zu niedrig gegriffen ist. Dieser Aspekt sollte durch unabhängige Fachleute überprüft werden und auch die, während der Corona Pandemie durchgeführten Verkehrszählungen müssten wiederholt werden, da die Ergebnisse aus meiner Sicht nicht aussagenkräftig sind.

Durch die im Konzept vorgesehene ortsnahe Verkehrsführung steigt zwangsläufig das Unfallrisiko in unserem Ort und eine Gefährdung von Kindern und Jugendlichen und älteren Menschen, vor allem im Bereich der Nordtangente, wird hier in Kauf genommen.

Bauleitpläne sollten auch den Klimaschutz berücksichtigen, dies ist heute mehr denn je eine Verpflichtung. Der Schutz unserer Lebensgrundlagen und die Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt ist auch im §1 des Baugesetzbuches festgehalten. Es wird gefordert die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild zu erhalten und zu entwickeln. Der geplante Logistikpark wird Schwalmtal dramatisch verändern, ohne erkennbaren Nutzen für die Bürger*innen dieser Gemeinde und das für viele Jahrzehnte.

Es wird nicht transparent, dass die vorliegenden Pläne zur Nutzung dieses Areals dem §1 des Baugesetzbuches entsprechen. Es ist nicht erkennbar, dass der aktuell geforderte Klimaschutz durch den massiven Zuwachs an Verkehr berücksichtigt wird.

Beim Vorbringen dieser und anderer Argumente wird immer auf den sogenannten Durchführungsvertrag verwiesen, so auch hier.

Begründung mit Umweltbericht

6.6 Durchführungsvertrag

Der Bebauungsplan wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan (vBP) einschließlich eines Vorhaben- und Erschließungsplanes (VEP) gem. § 12 Abs. 3a BauGB aufgestellt. Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird zwischen der Gemeinde Schwalmatal und dem Vorhabenträger ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem sich der Vorhabenträger zur Durchführung des Vorhabens verpflichtet.

Ich fordere Sie auf, diesen Durchführungsvertrag öffentlich zu machen, denn er enthält offensichtlich Informationen, die notwendig wären, um sich ein realistisches Bild über die gesamten Auswirkungen machen zu können.

Ich hätte mir von Anfang an eine realistische und ehrliche Bürgerbeteiligung gewünscht.

Ihr besonderes Statement auf „Facebook“ aus dem „Handelsblatt“ mit dem Inhalt: „Die lauteste Meinung hat häufig nicht die leiseste Ahnung“ unterstreicht den Eindruck, dass wir als Bürger*innen nicht ernstgenommen werden und dass uns offensichtlich nicht alle Informationen zur Verfügung stehen.

Ein solches Statement durch den Bürgermeister an die Bürger*innen der Gemeinde Schwalmatal, das ist des Amtes nicht würdig.

Viele Grüße