

# Stellungnahmen

**zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 584:  
Roxel – Westlich Autobahn A1 /  
Südlich Nottulner Landweg**

Zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 584 wurden acht Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie eine Stellungnahme von Bürgerinnen und Bürgern eingereicht. Darüber hinaus wurden im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation vom 20.09.2016 weitere Anregungen vorgetragen.

## 1. Stellungnahmen von Behörden und Einrichtungen

- 1.1 IHK Nord Westfalen
- 1.2 Handwerkskammer Münster
- 1.3 Münster Netz GmbH
- 1.4 Bezirksregierung Münster
- 1.5 Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen
- 1.6 Straßen NRW – Autobahnniederlassung Hamm
- 1.7 Straßen NRW – Regionalniederlassung Münsterland
- 1.8 Deutsche Telekom Technik GmbH

1.1 bis 1.8:

Von den Behörden und Einrichtungen wurden Stellungnahmen abgegeben, die keine Anregungen oder Bedenken in Bezug auf den Bebauungsplan enthalten:

### **Beschlussvorschlag:**

Eine Beschlussfassung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erübrigt sich.

## 2. Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern

- 2.1 Stellungnahme zum Themenkomplex Standortwahl
- 2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehr
- 2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Stellplätze
- 2.4 Stellungnahmen zum Themenkomplex geplante Bauform / Wohnraumangebote
- 2.5 Stellungnahmen zum Themenkomplex Entwässerung / Überflutungsschutz

## 2.1 Stellungnahmen zum Themenkomplex Standortwahl

### 2.1.1

Es wird ausgeführt, dass der Standort nicht für eine Kita geeignet sei, da das bestehende Straßennetz nicht auf die entstehenden Neuverkehre ausgelegt ist. Der Kreuzungsbereich Nottulner Landweg / Schelmenstiege stelle bereits jetzt einen Gefahrenpunkt dar. (Eingeber 1 und Äußerung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

##### Bestandssituation

Der Nottulner Landweg (Bereich östlich der Straße Am Rohrbusch) ist einer Tempo-30-Zone zugeordnet und in die Kategorie der Wohnstraßen einzuordnen. Eine Verkehrszählung des Knotenpunktes Nottulner Landweg/ Am Rohrbusch im Jahr 2016 ergab, dass in der morgendlichen Spitzenstunde (7.00 - 8.00 Uhr) 105 Kfz und in der nachmittäglichen Spitzenstunde (16.00 - 17.00 Uhr) 155 Kfz den Nottulner Landweg östlich der Straße Am Rohrbusch passierten. Die Sackgasse des Nottulner Landweges (östlich der Schelmenstiege) wurde von 18 bzw. 22 Kfz befahren.

##### Verkehrsentwicklung

Die Berechnung der durch das Baugebiet zusätzlich zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurden auf Basis der angegebenen Vorgaben und unter Berücksichtigung veröffentlichter Kennwerte bzw. eigener Erfahrungswerte bestimmt. Es handelt sich bei den veröffentlichten Kennziffern um bundesweit anerkannte Werte, die in aktuellster und gültiger Fassung im Programm „Ver\_Bau: Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung“ vorliegen.

Das Programm Ver\_Bau ermöglicht eine Abschätzung des durch Vorhaben der Bauleitplanung erzeugten Verkehrsaufkommens. Die Abschätzung erfolgt in einem integrierten Vorgehen unter Beachtung aller Verkehrsmittel für Wohnnutzung, gewerbliche Nutzung, Einzelhandelsnutzung, Freizeitnutzung, sonstige verkehrsintensive Einrichtungen inkl. Ausbildungsstätten und Mischnutzung. Ergebnis der Abschätzung ist die tägliche Anzahl der Wege/ Fahrten des Pkw-/ Lkw-Verkehrs, ÖPNV, sowie des Fußgänger-/ Radverkehrs. Das Programm Ver\_Bau ist in vielen europäischen Ländern (z.B. Deutschland, Österreich, Frankreich...) im Einsatz u.a. bei Planungsbüros, Kommunen, Straßen- und Verkehrsverwaltungen, Bundesländern, Technischen Überwachungsvereinen, Investoren sowie Hochschulen. Es berücksichtigt u.a. die Abschätzungsmethodik gemäß der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, das relevante Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Deutschland („Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“) sowie das Regelwerk bzw. Forschungsergebnisse in Österreich und der Schweiz.

Das Programm Ver\_Bau wird über jährliche Updates aktualisiert, damit neue Erkenntnisse zur Abschätzungsmethodik bzw. zu den Erfahrungswerten und Ganglinien des Kfz-Verkehrs berücksichtigt sind.

Die derzeitige Planung für das Baugebiet an der Nottulner Straße sieht die Anlage von insgesamt 28 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern vor.

Für die Verkehrserzeugungsrechnung wurden die folgenden Kennwerte verwendet:

- Haushaltsgröße: 2,8 Personen/ Haushalt bei Mehrfamilienhäusern
- Wegehäufigkeit: 3,8 Wege pro Person und Tag  
(Die Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Stadt Münster weist eine Bandbreite von 3,4 bis 4,0 Wegen pro Person und Tag aus. Aufgrund der in Neubaugebieten zu erwartenden, im Vergleich zum städtischen Durchschnitt jüngeren Bevölkerungsstruktur wird innerhalb der Bandbreite ein höherer Wert gewählt).
- Einwohnerwege außerhalb des Gebiets:  
15 % der Wege finden außerhalb des Plangebiets statt; sowohl Quelle als auch Ziel befinden sich außerhalb des Plangebiets (gemäß Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen beträgt die Bandbreite 10 bis 15 %; bei kleinen Gebieten liegt der Anteil an der oberen, bei großen Gebieten an der unteren Grenze)
- Modal Split der Bewohner:  
Anteil des motorisierten Individualverkehr 26,4 % gemäß der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Stadt für den Bezirk West  
(Vergleichswert Bezirk Mitte: 24,8 %)
- Pkw-Besetzungsgrad der Bewohner:  
1,2 Personen/ Pkw gemäß Haushaltsbefragung der Stadt Münster für den Bezirk West
- Besucher- und Geschäftsverkehr:  
10 % der Bewohnerwege  
Maximalwert gemäß Ver\_Bau 15 %
- Modal Split der Besucher:  
Anteil des motorisierten Individualverkehrs 80 %  
gemäß Ver\_Bau beträgt die Bandbreite 60 bis 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad der Besucher:  
1,5 Personen/ Pkw  
gemäß Ver\_Bau beträgt die Bandbreite 1,5 bis 2,0 Pers./ Pkw
- Güterverkehr: 0,05 Fahrten pro Einwohner und Tag  
Gemäß Ver\_Bau

Die folgende Tabelle zeigt das Ergebnis der Verkehrserzeugungsrechnung für die Wohnnutzung:

	Wohnen EFH	Wohnen MFH
• Anzahl der Nutzung	0	28
<b>Einwohnerverkehr</b>		
• Kennwert für Einwohner (Einwohner je Einheit)	3,5	2,8
• Anzahl der Einwohner	0	78,4
• Wegehäufigkeit	3,8	3,8
• Wege der Einwohner	0	298
• Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]	15	15
• Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr	0	253
• MIV-Anteil in [%]	26,4	26,4
• Pkw-Besetzungsgrad	1,2	1,2
→ Pkw-Fahrten/Werntag	<b>0</b>	<b>57</b>
<b>Besucherverkehr durch Wohnnutzung</b>		
• Kennwert für Besucher (in % der Einwohnerfahrten)	10	10
• Wege der Kunden/Besucher	0	30
• MIV-Anteil [%]	80	80
• Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5
→ Pkw-Fahrten/Werntag	<b>0</b>	<b>16</b>
<b>Güterverkehr</b>		
• Kennwert für Güterverkehr (Lkw-Fahrten je Einwohner)	0,05	0,05
→ Lkw-Fahrten durch Wohnnutzung	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>Gesamtwert (Kfz-Fahrten) je Werktag</b>	<b>0</b>	<b>77</b>

Insgesamt wird durch die Wohnnutzung ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in Höhe von 77 Kfz/ 24 h aufgeteilt in Quell- und Zielverkehr ausgelöst.

Zusätzlich soll eine Kita mit 6 Gruppen eingerichtet werden. Hinsichtlich der für die Verkehrserzeugungsrechnung anzusetzenden Parameter wurden folgende Kennwerte verwendet:

- Anzahl der Beschäftigten: Betreuungsschlüssel 3 Mitarbeiter pro Gruppe (20 Kinder)
- Anwesenheitsfaktor: 0,85 aufgrund von Urlaub, Krankheit etc.
- Wegehäufigkeit: 2,5 Wege pro Mitarbeiter und Tag  
gemäß Ver\_Bau beträgt die Bandbreite 2,0 bis 2,5
- Modal Split der Beschäftigten:  
Anteil des motorisierten Individualverkehr 70 %  
gemäß Ver\_Bau beträgt die Bandbreite 30 bis 70% in integrierter Lage
- Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten:  
1,1 Personen/ Pkw gemäß Ver\_Bau
- Kunden-, Besucherverkehr: 20 Kinder pro Gruppe; 0,9 Begleiter pro Kind
- Wegehäufigkeit der Besucher:  
4,0 Wege pro Begleiter pro Kind
- Modal Split der Besucher: Anteil des motorisierten Individualverkehrs 90%  
gemäß Ver\_Bau beträgt die Bandbreite 40 bis 90%
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,0

Die folgende Tabelle zeigt das Ergebnis der Verkehrserzeugungsrechnung für die Kita:

		Kindertagesstätte
Anzahl der Gruppen		6
<b>Beschäftigtenverkehr</b>		
Kennwert für Beschäftigte		3 pro Gruppe
Anzahl der Beschäftigten		18
Anwesenheit [%]		85
Wegehäufigkeit		2,5
Wege der Beschäftigten		38
MIV-Anteil in [%]		70
Pkw-Besetzungsgrad		1,1
Pkw-Fahrten/Werktag		<b>24</b>
<b>Kunden-/Besucherverkehr</b>		
Kennwert für Besucher		0,90 Kunden/Besucher je Kind
Anzahl Kunden/Besucher		108
Wegehäufigkeit		4
Wege der Kunden/Besucher		432
MIV-Anteil [%]		90
Pkw-Besetzungsgrad		1,0
Pkw-Fahrten/Werktag		<b>389</b>
<b>Gesamtwert je Werktag</b>		
Kfz-Fahrten/Werktag		<b>413</b>

Durch die Kita wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in Höhe von 413 Kfz/ 24h ausgelöst. Dieses Verkehrsaufkommen teilt sich zu gleichen Teilen auf Quell- und Zielverkehr auf.

Die folgenden Tabellen zeigen das induzierte Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden, getrennt nach Quell- und Zielverkehr.

Quellverkehr:						
Stunde	Wohnnutzung Einwohner-Verkehr Bezugswert		Beschäftigtenverkehr KiTa Bezugswert		Kundenverkehr KiTa Bezugswert	
	38		12		194	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw
00-01	2,40	1	0,00	0	0,00	0
01-02	0,60	0	0,00	0	0,00	0
02-03	0,30	0	0,00	0	0,00	0
03-04	0,20	0	0,00	0	0,00	0
04-05	1,30	0	0,00	0	0,00	0
05-06	5,60	2	0,00	0	0,00	0
06-07	9,00	3	0,00	0	0,00	0
07-08	10,90	4	0,00	0	14,00	27
08-09	6,90	3	0,00	0	17,00	33
09-10	6,30	2	0,00	0	7,00	14
10-11	3,90	1	0,00	0	0,00	0
11-12	4,20	2	15,00	2	14,00	27
12-13	3,10	1	15,00	2	24,00	47
13-14	2,90	1	0,00	0	3,00	6
14-15	3,20	1	0,00	0	1,00	2
15-16	3,00	1	0,00	0	2,00	4
16-17	3,40	1	10,00	1	8,00	16
17-18	6,50	2	50,00	6	9,00	17
18-19	6,80	3	10,00	1	1,00	2
19-20	5,80	2	0,00	0	0,00	0
20-21	3,80	1	0,00	0	0,00	0
21-22	3,60	1	0,00	0	0,00	0
22-23	3,70	1	0,00	0	0,00	0
23-24	2,60	1	0,00	0	0,00	0
Summe	100	38	100	12	100	194

Zielverkehr:						
Stunde	Wohnnutzung Einwohner-Verkehr Bezugswert		Beschäftigtenverkehr KiTa Bezugswert		Kundenverkehr KiTa Bezugswert	
	38		12		194	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw
00-01	1,30	0	0,00	0	0,00	0
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00	0
02-03	0,10	0	0,00	0	0,00	0
03-04	1,00	0	0,00	0	0,00	0
04-05	1,40	1	0,00	0	0,00	0
05-06	4,00	2	0,00	0	0,00	0
06-07	3,20	1	20,00	2	0,00	0
07-08	2,90	1	60,00	7	15,00	29
08-09	2,80	1	20,00	2	18,00	35
09-10	2,40	1	0,00	0	5,00	10
10-11	3,30	1	0,00	0	0,00	0
11-12	3,90	1	0,00	0	15,00	29
12-13	2,50	1	0,00	0	25,00	49
13-14	2,80	1	0,00	0	1,00	2
14-15	5,00	2	0,00	0	1,00	2
15-16	5,70	2	0,00	0	3,00	6
16-17	9,00	3	0,00	0	7,00	14
17-18	12,60	5	0,00	0	10,00	19
18-19	10,30	4	0,00	0	0,00	0
19-20	9,40	4	0,00	0	0,00	0
20-21	6,30	2	0,00	0	0,00	0
21-22	4,70	2	0,00	0	0,00	0
22-23	3,00	1	0,00	0	0,00	0
23-24	2,20	1	0,00	0	0,00	0
Summe	100	38	100	12	100	194

In der morgendlichen Spitzenstunde ergibt sich ein Mehrverkehrsaufkommen in Höhe von insgesamt 69 Kfz/h.

- Quellverkehr: 31 Kfz/h
- Zielverkehr: 38 Kfz/h

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen in der nachmittäglichen Spitzenstunde beträgt insgesamt 35 Kfz/h und teilt sich wie folgt auf:

- Quellverkehr: 18 Kfz/h
- Zielverkehr: 17 Kfz/h

### Fazit

Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) kann der Nottulner Landweg östlich der Straße am Rohrbusch (Wohnstraße) Verkehrsbelastungen von bis zu 400 Kfz/h aufnehmen. Die in Zukunft zu erwartende Verkehrsbelastung liegt in der morgendlichen Spitzenstunde bei ca. 174 Kfz und in der nachmittäglichen Spitzenstunde bei ca. 190 Kfz. Es wird deutlich, dass der Grenzwert für die verträgliche Verkehrsbelastung (400 Kfz/h) auch künftig deutlich unterschritten wird. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen kann bei dem vorliegenden Straßenquerschnitt verträglich abgewickelt werden.

Sowohl aus den Datengrundlagen der Straßenverkehrsbehörde als auch der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik ist kein Gefahrenpunkt im Kreuzungsbereich Nottulner Landweg / Schelmenstiege ersichtlich. In den letzten 3 Jahren (2014-2016) wurde lediglich ein Unfall der Kategorie 5 (Sachschaden) gemeldet. Unfälle mit Personenschaden haben sich in diesem Zeitraum nicht ereignet. Zur Erläuterung wurde die Begründung zum Bebauungsplan unter Ziffer 6.4 entsprechend ergänzt.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1).

### **2.1.2**

Es wird ausgeführt, dass der Standort nicht für eine Wohnentwicklung geeignet sei. Sowohl das bestehende als auch das neue Wohngebiet seien durch die Autobahn massiv durch Abgase und Lärm belastet. Die Problematik werde durch die Neuverkehre noch verstärkt. Zudem sei eine Beeinträchtigung der Bestandsgärten durch den Schattenwurf der neuen Gebäude zu befürchten. (Äußerung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Auswirkungen von Lärmimmissionen (Verkehrslärm) auf das Plangebiet wurden durch ein schalltechnisches Gutachten untersucht. Hinsichtlich der Lärmwerte kann durch die Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen den Erfordernissen des Lärmschutzes entsprochen werden. Im Rahmen des Umweltprotokolls wurde zudem das Thema „Luftschadstoffe“ behandelt. Luftbelastungen im Bereich der geltenden Grenzwerte sind demnach nicht zu erwarten. Nähere Ausführungen zu beiden Themenbereichen finden sich in der Begründung zum Bebauungsplan unter den Gliederungspunkten 6.7 „Immissionsschutz“ sowie 7.1.1 „Menschen“.

Auch hinsichtlich einer möglichen Verschattung werden weiterhin gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt. Teile der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Gärten werden bereits heute durch die bestehenden straßenbegleitenden Bäume auf dem Nottulner Landweg verschattet. Mit Entfernungen von rd. 20 m zwischen den bestehenden Gärten und den geplanten zweigeschossigen Gebäuden werden Abstände eingehalten, die deutlich über den bauordnungsrechtlich erforderlichen liegen. Legt man gängige Besonnungsdiagramme zugrunde, ist während des Sommerhalbjahres (März bis September) lediglich bei Sonnentiefständen (morgens und abends) mit geringfügigen Verschattungen der Gärten zu rechnen. Durch die tiefer stehende Sonne sind während der Wintermonate auch am Tag geringfügige Verschattungen zu erwarten. Aufgrund der tiefen Gärten sind die bestehenden Häuser überwiegend nicht von den Verschattungen betroffen. Die Begründung wurde im Abschnitt „Höhe baulicher Anlagen und Geschossigkeit“ unter der Ziffer 6.2.2 entsprechend ergänzt.

**Beschlussvorschlag:**

Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.2).

## **2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehr**

### **2.2.1**

Es wird angeregt den Nottulner Landweg auf Höhe der Dorffeldstraße zu sperren und damit in Teilen zur Sackgasse zu machen, um die Verkehre aus dem Gewerbegebiet umzulenken.

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Änderungen am vorhandenen Verkehrsnetz in Roxel sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

**Beschlussvorschlag:**

Eine Beschlussfassung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erübrigt sich.

### **2.2.2**

Es wird angeregt eine Verkehrszählung zur Ermittlung der Fremdverkehre auf dem Nottulner Landweg durchzuführen. (Anregung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Eine Betrachtung des vorhandenen Gesamtverkehrsnetzes in Roxel ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

**Beschlussvorschlag:**

Eine Beschlussfassung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erübrigt sich.

## **2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Stellplätze**

### **2.3.1**

Es wird ausgeführt, dass die neu ausgewiesenen Stellplätze nicht ausreichend für die Bedarfe der Kindertageseinrichtung sowie der neuen und alten Anwohner seien. In diesem

Zusammenhang wird der städtische Stellplatzschlüssel von 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit (1 privat; 0,3 öffentlich) in Frage gestellt, da dieser nicht ausreichend sei für die tatsächlich pro Haushalt vorhandenen Fahrzeuge. (Eingeber 1 und Ausführung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Aktuell ist es möglich die Südseite des Nottulner Landwegs zwischen dem letzten Haus und der Autobahn auf einer Länge von rund 130 m für Längsparker zu nutzen. Die Nordseite kann, unterbrochen durch Zufahrten, ebenfalls für Längsparker genutzt werden. Die Einfamilienhäuser in diesem Bereich haben zudem Stellplätze auf den privaten Grundstücken. In der Gegenüberstellung von Stellplatzangebot und Stellplatzbedarf ergibt sich nach heutigem Stand eine entspannte Stellplatzsituation.

Bei der Ermittlung der Stellplatzbedarfe ist ein Stellplatzschlüssel von 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit gängige Praxis in der Stadtverwaltung Münster. Das Stellplatzkonzept für den Standort sieht daher folgende Verteilung vor:

- 7 bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze (1 Stellplatz je 20 bis 30 Kinder) auf dem Grundstück der Kindertageseinrichtung (städtische Praxis)
- 1:1 Stellplatznachweis für die neue Anwohnerschaft auf den privaten Grundstücken
- 10 ausgewiesene Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr im öffentlichen Raum
- 8 ausgewiesene Besucherstellplätze im öffentlichen Raum (30%)
- in Teilbereichen Angebote für Längsparker

Da die Bedarfe durch den Hol- und Bringverkehr der Kita auf kurze Zeitspannen begrenzt sind, werden die Parkmöglichkeiten nach dem Umbau der Südseite des Nottulner Landwegs als angemessen erachtet. Eine ergänzende Erläuterung wurde in die Begründung unter Ziffer 6.4 eingefügt.

**Beschlussvorschlag:**

Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.3).

**2.3.2**

Es wird angeregt die Stellplätze in Tiefgaragen unterzubringen, um die Anwohner nicht auf Stellplatzreihen blicken zu lassen. (Anregung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Bei den Stellplätzen am Nottulner Landweg und damit im unmittelbaren Umfeld der Anwohner handelt es sich um öffentliche Stellplätze. Diese sind in der vorhandenen Lage oberirdisch anzuordnen.

Die privaten Stellplätze werden in Sammelanlagen mit überschaubaren Größen gebündelt und nahe den Hauseingängen angeordnet. So können kurze und barrierearme Wegebeziehungen sichergestellt werden. Grenzen die Stellplatzanlagen auf einer größeren Länge an den öffentlichen Raum an, so sind Pflanzgebote für die Eingrünung der Anlagen vorgesehen.

**Beschlussvorschlag:**

Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.4).

**2.3.3**

Es werden Bedenken hinsichtlich der Parksituation auf dem Nottulner Landweg geäußert, falls die vorhandenen Stellplätze während der Bauzeit nicht zur Verfügung stünden. (Ausführung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Mit zeitlich und räumlich begrenzten Behinderungen bzw. Einschränkung während der Bauzeit ist, insbesondere durch den erforderlichen Umbau der südlichen Straßenseite und der erforderlichen Erschließungsarbeiten, zu rechnen. Eine verträgliche Abwicklung wird im Rahmen der Durchführungs- und Baustellenplanung sichergestellt.

**Beschlussvorschlag:**

Eine Beschlussfassung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erübrigt sich.

**2.4 Stellungnahme zum Themenkomplex geplante Bauform / Wohnraumangebote**

**2.4.1**

Es wird angeregt eine Mischung von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern vorzusehen. Durch eine Häufung von Sozialwohnungen könne in diesem Bereich ein sozialer Brennpunkt entstehen. (Anregung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Gemäß Baulandprogramm ist eine Mindestdichte an Wohneinheiten je Hektar für neue Plangebiete anzusetzen. Im vorliegenden Fall war die Zielsetzung neben Wohnraum eine Kindertageseinrichtung mit sechs Gruppen zu schaffen. Im Zuge der Erstellung des Bebauungsplans wurden verschiedene Bebauungsalternativen geprüft. Aufgrund der hohen Flächenbedarfe der Kindertageseinrichtung ergibt sich ein relativ geringer Flächenanteil für die Schaffung von Wohnraum. Um dennoch eine entsprechende Dichte zu erreichen, wurde eine reine Mehrfamilienhausbebauung präferiert, die sich hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung an den vorhandenen Strukturen orientiert. Zur Verdeutlichung der Planungsziele wurde die Begründung zum Bebauungsplan unter Punkt 5 ergänzt.

Entsprechend der Selbstverpflichtung der Stadt im Rahmen von SoBoMü sind bei insgesamt rund 28 Wohneinheiten voraussichtlich 17 Wohnungen mit sozialer Förderung zu realisieren. Mit Blick auf die bisherige Sozialstruktur im Quartier und die breite Zielgruppe, die geförderten Wohnraum in Anspruch nimmt, sind keine negativen Effekte durch die Errichtung von Mehrfamilienhäusern zu erwarten.

**Beschlussvorschlag:**

Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.5).

**2.4.2**

Es wird ausgeführt, dass es in Roxel an attraktivem Wohnraum für junge Familien und Senioren mangle. Junge Familien sähen sich zunehmend gezwungen in die umliegen-

den Gemeinden zu ziehen. Viele ältere Mitbürger besäßen Eigentum in Roxel, würden aber gerne in eine moderne barrierefreie Wohnung im Stadtteil – losgelöst von Betreuungsangeboten und Wohnprojekten – umziehen. (Ausführungen im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Im Rahmen des Baulandprogramms ist die Stadt bemüht für alle Zielgruppen ausreichend Wohnraum zur Verfügung zu stellen. In welcher Form Wohnraum an welcher Stelle im Stadtgebiet zur Verfügung gestellt werden kann, ist stets das Ergebnis von Abstimmungs- und Abwägungsprozessen.

Raum für insbesondere jüngere Haushalte bzw. für Haushalte mit drei und mehr Kindern, zu schaffen ist in der Begründung zum Bebauungsplan explizit als weiterführende Zielsetzung benannt (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Gliederungspunkt 5 „Planungsziele“). Im Rahmen von SoBoMü wird auch sichergestellt, dass barrierefreie Wohnungen errichtet werden. Prinzipiell sind die überwiegenden Mehrfamilienhausgrundstücke für die Errichtung von barrierefreiem Wohnraum geeignet. Eine explizite Ausweisung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich. Eine entsprechende Zielsetzung kann ggf. bei der Vermarktung der Grundstücke berücksichtigt werden.

**Beschlussvorschlag:**

Eine Beschlussfassung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erübrigt sich.

## **2.5 Stellungnahme zum Themenkomplex Entwässerung / Überflutungsschutz**

Es wird ausgeführt die Anschüttung bzw. die Angleichung des Geländes im Plangebiet führe zu einer Überschwemmungsgefahr für die angrenzenden Grundstücke. (Ausführung im Rahmen der frühzeitigen Bürgerinformation)

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die vorgesehene Angleichung des Geländes sieht ein kontinuierliches Gefälle in Richtung Süden hin zum Regenwasserrückhaltebecken vor (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Gliederungspunkt 6.2.8). Die Höhen des angrenzenden Grundstücks werden im Rahmen der Erschließungsarbeiten berücksichtigt, so dass keine Gefährdungen zu erwarten sind.

**Beschlussvorschlag:**

Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.6).