

Abwägung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 15, 9. Änderung „Zwischen Pasewalker Straße und Dortmunder Straße“ der Stadt Norden

- **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB**
- **Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB**

Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 15, 9. Änderung „Zwischen Pasewalker Straße und Dortmunder Straße“ der Stadt Norden wurde die Öffentlichkeit durch Bekanntmachung vom 20.07.2023 über die Auslegung und Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme unterrichtet. Die Beteiligung der Öffentlichkeit hat in Form einer öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in dem Zeitraum vom 28.07.2023 bis einschließlich 29.08.2023 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB im Rathaus der Stadt Norden stattgefunden. Während dieses Zeitraumes sind 6 private Stellungnahmen abgegeben worden, wobei letztere von 38 Personen unterzeichnet worden ist.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 12.07.2023 aufgefordert, ihre Stellungnahmen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB bis zum 29.08.2023 abzugeben. In diesem Zusammenhang sind 15 Stellungnahmen eingegangen.

Stand: 20.09.2023

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
Einwender 1, E- Mail vom 07.08.2023	
<p>Der Bebauungsplan 15,9 betrifft eine beträchtliche Grünfläche innerhalb der Stadt und die nahezu einzige im gesamten Wohngebiet westlich der Norddeicher Straße und nördlich der Alleestraße, wo es überhaupt keine Friedhöfe, Park- oder Sportanlagen gibt.</p> <p>Diese Grünfläche ist aktuell ein Lebensraum für eine Menge Kleingetier, eine Art grüne Lunge und eine Wohltat für Auge und Seele von Anwohnern der Umgebung sowie sicherlich auch ein Hundeauslauf.</p> <p>Durch eine vollständige Bebauung geht die große, letzte Chance verloren, in diesem Stadtteil im Sinne der Artenvielfalt (Insekten usw.) einen guten Lebensraum und im Sinne guter Lebensqualität einen Erholungsraum für die zahlreichen Menschen im Wohngebiet, die über keine Gärten verfügen, zu schaffen.</p> <p>Eine weitere Wohnverdichtung in diesem Teil der Stadt sollte unter diesen Aspekten nochmals überdacht werden und auch den Nutzen der Fläche bezüglich Entwässerung berücksichtigen. Ebenso die Frage, ob und wie ein weiterer Bevölkerungszuwachs in diesem Stadtgebiet von Kitas, Schulen und anderen Einrichtungen im Nahbereich aufgefangen werden kann.</p> <p>Aus meiner Sicht wäre die Schaffung einer Park- und Freizeitanlage mit Baumbestand und Sportgeräten für junge und ältere Menschen zumindest auf einem Drittel der Fläche absolut zeitgemäß und weitaus sinnvoller für die Menschen in Norden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird aber begründet nicht gefolgt. Dem Belang der Innenentwicklung zur Schaffung von Wohnraum in einem bestehenden Siedlungsgebiet wird Vorrang eingeräumt. So wird die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen vermieden. Das Plangebiet ist schon seit 2005 über die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) für Wohnbauland vorgesehen. Die Fläche des Plangebietes spielt bei der Entwässerung der umliegenden Gebiete keine Rolle.</p>
Einwender 2, Schreiben vom 08.08.2023	
<p>gerne möchte ich mich, als Anwohnerin der Hamburger Straße, zu dem geplanten Neubaugebiet Pasewalker-/Dortmunder Straße, äußern. Ziel der Planung ist lt. der amtlichen Bekanntmachung die Zurverfügungstellung von weiterem Wohnbauland in der Stadt Norden, nicht die Schaffung von weiteren Kindergartenplätzen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Bitte lassen Sie uns Anwohner hier nicht die Versäumnisse der Stadt, der letzten Jahre ausbaden. Sozialer Wohnungsbau und Kindergarten in diesen schmalen Grundstücksbereich zu quetschen ist für meinen Geschmack ein bisschen zu viel des Guten, eine bessere Verteilung der sozialen Projekte in der Stadt wäre deutlich fairer.</p> <p>Ich frage mich weshalb es in diesem Wohngebiet bzw. Stadtteil noch einen dritten Kindergarten geben muss? Es sind in der unmittelbaren Nachbarschaft (Hollanderweg/ Kinderschutzbund und Gottfried-Keller Straße/Andreaskirche) schon zwei Kindergärten in diesem Stadtbereich vorhanden.</p> <p>Wäre eine bessere Verteilung der Kindergärten in der Stadt nicht zweckmäßiger und sinnvoller?</p> <p>Außerdem hat die Stadt schon zweimal einen Kindergarten im Wohngebiet (Gottfried-KellerStr. /Wirde Landen) zugelassen, was für die Anwohner ein erhebliches Verkehrsaufkommen und große Unruhe bedeutet. Bei einem Kindergarten, der mit drei Gruppen zu 25 Kindern im Zweischichtbetrieb arbeitet, bedeutet, dass im schlimmsten Fall 300 zusätzliche Autofahrten täglich in diesen Wohnbereich. Bei der jetzigen Planung mit einem Wendehammer und ca. zehn Parkplätzen vor dem Kindergarten ist sicherlich mit einem erheblichen Verkehrsstau zu rechnen. Vergessen Sie nicht, dass ein Kindergartenkind von einem Elternteil bis in das Gebäude begleitet werden muss, was durch den Zeitaufwand die vorhandenen Parkplätze blockiert. Dazu der erhebliche CO2 Ausstoß im Wohngebiet! Wo bleibt denn da der Klimaschutz?</p>	<p>Kindergärten gehören zur sozialen Infrastruktur des Wohnens und sind entsprechend in Wohngebieten unterzubringen. Das Plangebiet ist ausreichend groß für Wohnnutzung und Kita.</p> <p>Der Bedarf für Betreuungsplätze ist auch an diesem Standort vorhanden, vor allem, weil eine Krippengruppe untergebracht werden soll. Durch die hier geplante Schaffung von weiterem benötigten Wohnraum wächst der Bedarf für Kindertagesstätten.</p> <p>Der Einwand, dass ein Kindergarten zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und ggf. zu einer Belastung (Lärm und CO₂-Ausstoß) führen kann wird zwar geteilt, ist aber unabhängig vom Standort bei einer Einbettung in Siedlungsstrukturen nicht zu umgehen. Die zu erwartende Mehrbelastung durch die Wohnnutzung und die Kita von ca. 400 Fahrten pro Wochentag (ca. 22 Fahrten pro Stunde), die sich auf die umliegenden Straßen aufteilt, schadet allerdings nicht den gesunden Wohnverhältnissen der umgebenden Bebauungen. Das Vorhalten einer Fläche für einen Kindergartenneubau in einem Wohngebiet bietet aber vor allem die Chance für kurze Wege und wird auch im Sinne des Klimaschutzes zu einer verstärkten Fahrradnutzung führen. Dadurch, dass von zwei Kindergartengruppen und einer Kita- Gruppe ausgegangen wird, kommt es zu differenzierten Bring- und</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Bitte konzentrieren Sie sich hier auf Wohnraum und nicht auf einen Kindergarten.</p> <p>Für einen Kindergartenbau haben wir doch bessere Standorte in Norden.</p> <p>Ferner stört mich die schlechte Straßenführung. Durch eine Straße, die mit zwei geplanten Wendehammern unterbrochen wird, können Rettungsfahrzeuge nur mit Zeitverzögerung von beiden Seiten der neuen Straße eventuelle Einsätze anfahren, da mit Behinderungen im Wendehammer durch geparkte Fahrzeuge gerechnet werden muss und dass die Verbindung der beiden Wendehammer mit Pollern gesichert sein wird, die die Anwohner/Besucher an der Durchfahrt hindern sollen, dass aber auch Rettungsfahrzeuge ausbremst, weil vor der Weiterfahrt erst die Poller entriegelt werden müssen, dass kostet Zeit! Dazu möchte ich anmerken, dass Norden in Zukunft kein Krankenhaus mehr haben wird, was bei der Notwendigkeit schnelle ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen auch schon erhebliche Zeit kosten wird. Da das jetzige Wohngebiet bereits mehr als 20 Jahre besteht ist auch der Großteil der jetzt ansässigen Bewohner schon im Rentenalter und hat einen größeren Bedarf an ärztlicher Versorgung und damit auch mehr Krankentransporte nötig. Es braucht daher eine durchgängige Straße ohne Wendehammer und mit Anbindung sowohl an die Dortmunder- als auch an die Pasewalker Straße, der Verkehr muss von allen Seiten eine An- und Durchfahrt haben und nicht blockiert werden.</p>	<p>Abholzeiten, so dass die Belastung möglichst geringgehalten wird.</p> <p>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Kindergärten sind im Regelfall als sozialadäquat hinzunehmen.</p> <p>Eine alternative und besser geeignete Fläche liegt der Stadt Norden derzeit nicht vor.</p> <p>Die Bedenken bezüglich der Rettungswege werden zur Kenntnis genommen, sie werden allerdings nicht geteilt, auch wenn der Belang einer schnellen Zugänglichkeit im Notfall ebenfalls geteilt wird. Es ist nicht erkennbar, warum eine fehlende Durchgängigkeit der Straße unweigerlich zu Verzögerungen und Blockierungen führt. Vielmehr handelt es sich um eine klare Straßenführung, bei der eine Teilfläche von der Hamburger Straße und eine Teilfläche über die Straße „Im Spiet“ angefahren werden kann. Eine Betroffenheit der jetzigen, älteren Anwohner wird nicht gesehen, da an deren Erschließungssituation durch die hier in Rede stehende Planung keine Änderung vorgenommen wird. Das geplante neue Wohngebiet hat in keinerlei Hinsicht Auswirkungen auf die Gesundheitsversorgung der Wohnbevölkerung. Für die jetzt geplanten Wohnquartiere wird die Erreichbarkeit über die ausreichend dimensionierten Straßen und Wendeanlagen sichergestellt.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Eine verkehrliche Anbindung der Pasewalker Straße an die Dortmunder Straße ist ebenfalls erforderlich, die Grundstückseigentümer haben ja bereits ihre Bereitschaft zum Verkauf des zur Erschließung erforderlichen Grundstücks signalisiert.</p> <p>Außerdem bin ich der Meinung, dass bei dieser Bebauungsplanung, die sozialbenachteiligten Personen, für die sie die Wohnblocks im Zwischenbereich der Wendehammer geplant haben, ausgegrenzt werden, und der Eindruck entsteht, nicht zur „gesamten Straße“ dazu zugehören zu dürfen.</p> <p>Der Wunsch junger Familien ist ja eher ein eigenes Haus mit Garten als eine Mietwohnung, warum kann dann dieser Bereich nicht komplett auf Erbpacht ausgewiesen werden und bietet so jungen Familien die Chance auf ein bezahlbares Eigenheim?</p>	<p>Der Einwand wird zur Kenntnis genommen, er wird aber begründet zurückgewiesen. Von der Schaffung einer Querverbindung zwischen der Pasewalker Straße und der Dortmunder Straße wird jedoch abgesehen, um keine unnötigen neuen Querverkehre zu generieren.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Sie bezieht sich aber nicht auf die Aussagen des Bebauungsplans. Die Stadt Norden hat bewusst Abstand genommen von der Durchbindung der Erschließungsstraße, um ein zusammenhängendes, geschütztes Quartier mit Aufenthaltsqualität in einem halbprivaten Außenraum zu ermöglichen. Eine „gesamte Straße“ gibt es nicht, der südliche Teil des Wohngebietes besitzt eine eigene Erschließungsstraße.</p> <p>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Eigentumsverhältnisse sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die verschiedenen Bedarfe an Wohnformen werden sowohl in diesem Bebauungsplan als auch bei der Wohnbaulandentwicklung insgesamt berücksichtigt. Die Anwendung von Erbpacht wird durch die Stadt Norden im Plangebiet vorgesehen und bei Vorliegen der Bebauungsplan-Satzung festgelegt. Grundsätzlich soll in dem hier in Rede stehenden Plangebiet eine Vielzahl an Wohnformen zum Tragen kommen. So dient die</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Ich würde mich freuen, wenn die Bedenken und Einwände der Anwohner nicht nur Gehör finden, sondern auch Berücksichtigung in der Planung und man mit einem Kompromiss zu einer annehmbaren Lösung für alle kommt. Damit auch in Zukunft ein angenehmes Wohnklima in diesem Stadtbereich erhalten bleibt!</p>	<p>Festsetzung von Hausgruppen der effizienten Nutzung von Grund und Boden und ermöglicht den Nutzern die Verfügung über einen, wenn auch kleinen, eigenen Grundstücksanteil. Diese Variante ist durch die kompakte Bauform mit gemeinsamen Wand- und Dachteilen ein wichtiger Beitrag zur Nachhaltigkeit.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Planung wurde unter Abwägung vieler gesamtgesellschaftlicher Aspekte (soziale, ökologische und ökonomische) entworfen. Dabei wurden die Interessen der zukünftigen Bewohner des Plangebietes, aber auch die der umliegenden Bebauungen berücksichtigt, um ein übergeordnet betrachtet, angenehmes Wohnklima für alle Bewohner des erneuerten Stadtteils zu gewährleisten.</p>
Einwender 3, E- Mail vom 17.08.2023	
<p>zu dem ausgelegten Entwurf zur 9. Änderung des Bebauungsplans Nr. 15 geben wir folgende Stellungnahme ab. Wir sind als Eigentümer des Hauses "Hamburger Str. xx" unmittelbare Nachbarn des geplanten Änderungsgebietes und damit in unseren Belangen betroffen.</p> <p>1. Stadtentwicklungskonzeption Die räumliche Umgebung des Änderungsgebietes wird durchgängig und sehr harmonisch durch ein- bis zweigeschossige Einzel- und Doppelhausbebauung, (wobei das zweite Vollgeschoss im Dachgeschoss angeordnet ist), geprägt. Dieses gewachsene Quartier ist sicherlich in seiner städtebaulichen Ausgestaltung eines der Gelungensten nicht nur der Stadt Norden. Absolut prägend sind verlinkerte Giebelhäuser mit Firsthöhen von 6,00 bis 9,00m. Diese Quartierstypik erstreckt sich vom "Warfenweg" als deutliche Ostabgrenzung über mehrere</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen;</p> <p>Die Ausführungen zur Beschreibung der vorhandenen Baustruktur werden zur Kenntnis genommen. Entscheidend ist, was der vorhandene B-Plan für die umliegenden Bebauungen zulässt.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Straßenzüge nach Norden und Westen bis zur städtischen Siedlungsgrenze. Die Gebäudekubaturen im bestehenden großräumigen Wohnquartier um das Änderungsgebiet herum, betragen zwischen 600cbm bis 1.200cbm. Die neuen möglichen Mehrfamilienhäuser bringen es demgegenüber auf ein mögliches Volumen von über 3.000 cbm (WA 1), über 2.000 cbm (WA 2) bis zu 4.500 cbm (WA 3). Das ist das 2- bis 7- fache der bestehenden Gebietstypik.</p> <p>Die vorhandenen Bewohner des Gesamtquartiers konnten bisher begründet davon ausgehen, dass natürlich mittelfristig eine Bebauung der freien Restfläche des Quartiers erfolgen, sich das aber in den Grundzügen des bestehenden Rechtsplanes mit Anpassung an die zwischenzeitlich vollzogene Bebauung bewegen würde. Dies sind eine max. zweigeschossige Bebauung von Einzel- und Doppelhäusern mit einer max. Gebäudehöhe von 7,00m und einer max. Firsthöhe von 9,00m bei max. 2 Wohneinheiten pro Gebäude. Unter Einbeziehung von Reihenhaustypen würden die erklärten Ziele der Änderungsplanung, der Schaffung unterschiedlich großer Wohn- und Grundstücksgrößen sowie die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums und insbesondere die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Familien mit mehreren Kindern, damit ebenso erreicht und gleichzeitig die Grundzüge des Quartiers gewahrt. Gegen die Wahl moderner Gebäudeformen (begrünte Flachdächer) bestehen dabei keine Bedenken, da dies lediglich eine dem Zeitgeist angepasste untergeordnete Modifikation der Gebietstypik darstellt.</p>	<p>Die geplante, zulässige größere Gebäudekubatur wird mit der Notwendigkeit einer größeren Dichte der Wohnbebauung auch im Sinne bezahlbaren Wohnraums begründet und wirkt sich nicht negativ auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse der umgebenden Bebauung aus. Die teilweise größere Gebäudekubatur ist in der übergeordneten Betrachtung der umliegenden Gebäudestrukturen als verträglich zu betrachten.</p> <p>Die Ausführungen zum Wunsch nach Einzel-, Doppel- und maximal Reihenhäusern werden zur Kenntnis genommen. Die Stadt hält jedoch begründet daran fest, im zentralen Bereich des Plangebietes den Bau von Mehrfamilienhäusern zuzulassen. Um eine städtebauliche Anpassung zu gewährleisten, wurde die Gebäudehöhe im WA 2 und WA3 bereits auf 9,00 m bei maximal zwei Vollgeschossen beschränkt. Die gewählten maximalen Gebäudelängen im WA 2 korrespondieren zu den vorhandenen Doppelhäusern in der Pasewalker und Dortmunder Straße, so dass bei einzuhaltendem Gebäudeabstand eine kleinteilige Struktur im zentralen Quartier entsteht. Lediglich im WA3 sind Einzelhäuser bis zu einer Länge von 30 m zulässig. Das in der Stellungnahme benannte Quartier lässt sich nicht nur auf die direkt an das Plangebiet angrenzenden Straßenzüge und deren Bebauungen begrenzen. Direkt an die östliche Bebauung der Bradforder Straße</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Art und Maß der Bebauung. Nach Darlegung in der Begründung sind im vorgesehenen Gebiet WA1 neben einer evtl. Kindertagesstätte, Reihenhäuser geplant. Diese Planabsicht ist aber im vorliegenden Änderungsplan nicht konsequent umgesetzt. Möglich sind hier innerhalb der großzügig festgesetzten überbaubaren Flächen, statt der nach der Begründung vorgesehenen Reihenhäuser, auch mehrere Wohnblöcke mit einer Seitenlänge von z.B. 25m x 16m oder 35m x 17m mit bis zu 10 bzw. 15 Wohneinheiten pro Block, je nach wirtschaftlichem Interesse des Investors. Da letzteres gemäß Begründung planerisch nicht gewollt ist, wird vorgeschlagen, zusätzlich für diese Gebiete im Text festzusetzen, dass pro Gebäude max. 2 Wohneinheiten</p>	<p>(Parallelstraße zur Dortmunder Straße) grenzen die Mehrfamilienhäuser westlich des Warfenwegs an, die damit durchaus zum Quartier gezählt werden können und damit einen der Grundzüge des Quartiers darstellen. Bei der Entwicklung des neuen Wohnquartiers sind eine Vielzahl an Abwägungsbelangen zu berücksichtigen. Der effizienten Bodennutzung – damit verbunden der Schutz von Außenbereichsflächen - , der Klimaschutz sowie die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum (auch für sozial Schwächere) wird in der Abwägung der Vorrang vor der 1:1 – Fortschreibung der bestehenden, angrenzenden Wohnbebauung gegeben. Die neuen zulässigen Hausgruppen stellen keine wesentlich neue Dimension (9,5 m Höhe und 35 m Länge) gegenüber dem Bestand (9 m Höhe und 20 m Länge) dar, sondern entsprechen durchaus üblicher Kleinstadt-Maßstäbe für Wohnsiedlungen. Die Hausgruppen sind damit absolut gebietsverträglich.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ihr wird jedoch begründet nicht gefolgt. Mit der Festsetzung von Hausgruppen ist die dargelegte städtebauliche Absicht, Reihenhäuser im WA1 zu etablieren, hinreichend dokumentiert, da Hausgruppen per Definition aus mindestens drei selbstständig nutzbaren Gebäuden, die an den Gebäudetrennwänden aneinandergesetzt sind,</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>zulässig sind, Die Festsetzung würden keinen Abstrich an der Planung, wie sie in der Begründung dargelegt ist, bedeuten, sie aber wahrhaftiger machen.</p> <p>2. Straßenverkehrsflächen Das vorliegende Erschließungskonzept überzeugt nicht. Zunächst fehlt es an einer Verkehrsuntersuchung, in der die zu erwartenden Auswirkungen auf die unmittelbar betroffene Umgebung hinsichtlich Leistungsfähigkeit der bestehenden und zusätzlich belasteten Anliegerstraßen und der zu erwartenden Verkehrslärm-immissionen ersichtlich sein würde.</p>	<p>bestehen müssen. Darüber hinaus wird eine Begrenzung der Ausnutzbarkeit der Grundstücke durch Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung analog zu den sonstigen Bauflächen im Plangebiet vorgenommen.</p> <p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Die Beauftragung einer Verkehrsuntersuchung erfolgte nicht, da die umliegenden Straßen von der Stadt Norden für ausreichend leistungsfähig erachtet werden. Die bestehenden Straßen wurden bereits bei deren Planung darauf ausgelegt, zukünftigen Verkehr aus dem Plangebiet aufzunehmen. In einer Erhebung der zukünftig zu erwartenden Fahrten durch das Planungsbüro wurden ca. 400 Fahrten pro Werktag (ca. 25 Fahrten pro Stunde zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr) für das geplante Wohngebiet ermittelt. Am Wochenende reduziert sich dieses Aufkommen auf ein Drittel der angenommenen Fahrten. Die Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen im Sinne einer Erschließungsstraße mit einem einbahnigen Regelquerschnitt von 5,5 m liegt anlehnend an beispielhafte Vorschriften (z.B. der RAS Q) bei bis zu 3.000 Fahrzeugen pro Tag oder ca. 190 Fahrzeugen pro Stunde zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr. Die Stadt Norden geht somit davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen nicht überschritten wird. In der ersten Septemberhälfte 2023 wurde eine Verkehrszählung in der Dortmunder Straße</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Die Flächenversiegelung durch die öffentlichen Verkehrsflächen beläuft sich nach Angaben im beispielhaften Konzeptplan, der Bestandteil der Begründung ist, auf rd. 2.300qm und die der zusätzlich erforderlichen privaten Hauptverkehrsflächen auf rd. 350qm, insgesamt also auf rd. 2.650qm. In dem Konzeptplan ist keine durchgängige Straßenführung innerhalb der Privatflächen zwischen den beiden geplanten Wendeanlagen angedacht. Diese ist aber nach den Festsetzungen des Bebauungsplans ohne weiteres möglich, da durchgängig mit Geh- Fahr- und Leitungsrecht belastete Flächen ausgewiesen worden sind. Zumindest sollte eine durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den Wendeanlagen vorgesehen werden, um Umwege für Radfahrer und Fußgänger zur Kita zu vermeiden, was ansonsten potenziell zu zusätzlichem KFZ-Verkehr führen wird. Sollte diese Variante zum Tragen kommen, vergrößert sich die gesamte befestigte Verkehrsfläche um weitere 100qm auf rd.2.750qm und bei Anlage einer durchgängigen privaten Verkehrsfläche mit 5,50m Breite zwischen den Wendeanlagen auf insgesamt rd. 2.850qm. Demgegenüber würde eine durchgängig angelegte öffentliche Erschließungsstraße im Änderungsgebiet lediglich rd. 2.500qm in Anspruch nehmen. Es würden also mindestens rd. 150qm (rd. 6%) (gegenüber jetzigem Entwurf), rd. 250qm (10%) (gegenüber jetzigen Entwurf mit Fuß- und Radweg zwischen den Wendeanlagen) oder sogar rd. 350qm (rd. 14%) weniger Fläche versiegelt werden müssen.</p>	<p>sowie der Hamburger Straße durchgeführt, deren Ergebnisse bei ihrem Vorliegen veröffentlicht werden. Im Übrigen ist die Bebauung der Fläche durch die vorbereitende Bauleitplanung vorgegeben. Durch die Festsetzung von zwei Stichstraßen wird der entsprechende Verkehr so kanalisiert, dass er sich auf die anliegenden Straßen verteilt. Eine Verbindung der Pasewalker Straße mit der Dortmunder Straße würde zusätzlichen Quellverkehr erzeugen.</p> <p>Die Angaben werden zur Kenntnis genommen. Eine durchgängige Straßenführung ist aus verschiedenen Gründen nicht angedacht. Planungswille der Stadt ist es zuvorderst, dass die Öffentlichkeit im Allgemeinen keinen Zutritt zu dem zentralen Quartier bekommt, in dem eine geschützte, gemeinschaftliche Nutzung insbesondere im Bereich der Fläche des GFL-Rechts für die Bewohner ermöglicht werden soll. Eine durchgängige Fuß- und Radweg-Verbindung über die zentrale Fläche sowie eines der Grundstücke des südlichen Bereiches wäre zudem aufgrund der privatrechtlichen Eigentumsverhältnisse schwierig durchzusetzen. Es wird durch das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sichergestellt, dass eine durchgängige Leitungsführung und damit die Ver- und Entsorgung der entstehenden Bauflächen gesichert werden kann. Eine Vollversiegelung dieser Fläche muss nicht</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Die Behauptung, es würden "ökologische und ökonomische Aspekte" in die vorliegende Änderungsplanung einfließen, ist mindestens hinsichtlich der Flächenversiegelung und den damit verbundenen Auswirkungen irreführend. Vorsorglich halten wir fest, dass eine verdichtete Bebauung, wenn das städtebauliche Ziel ist, auch bei einer durchgängigen Linienführung der öffentlichen Erschließungsstraße ohne Abstriche realisiert werden kann.</p> <p>Neben diesem ökologischen Aspekt hat das vorliegende Erschließungskonzept der zwei Wendeanlagen das wesentliche strukturelle Manko, dass der weit überwiegend im Änderungsgebiet erzeugte KFZ-Zusatzverkehr einseitig über die "Hamburgerstr" und mittelbar die gesamte "Dortmunder Str." bzw. "Warfenweg" geleitet wird. Insbesondere dem vorderen Teil der "Hamburger Str." wird die Hauptlast des zukünftigen Kita-Verkehrs und der (nach vorliegendem</p>	<p>zwangsläufig erfolgen, da an die innere Erschließung des zentralen Quartiers andere Maßstäbe anzusetzen sind, als an eine öffentliche Wohnstraße. Die Gestaltung wird Bestandteil der vorgesehenen Konzeptvergabe sein. Die Unterhaltung der Verkehrsfläche obliegt dabei nicht der Stadt, was im Falle einer öffentlichen Fuß- und Radwegeverbindung anders wäre. Vom nördlich gelegenen Wendehammer wird es einen Fuß- und Radweg in Richtung des Spielplatzes und mit Anbindung an die Dortmunder Straße geben. Es wird für vertretbar gehalten, ein Teilstück der Dortmunder Straße mit dem Rad zu durchfahren um in den südlichen Teil des Plangebietes bzw. von hier in den nördlichen Teil z. B. zur Kita zu gelangen.</p> <p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Die Behauptung in der Begründung, es würden "ökologische und ökonomische Aspekte" in die vorliegende Änderungsplanung einfließen, wird hinsichtlich der Flächenversiegelung in der Begründung durch einen Zusatz erläutert und begründet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung wird hier der soziokulturellen Qualität des zentralen, geplanten Quartiers sowie der</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Änderungs-entwurf) bis zu 60 zusätzlicher Wohneinheiten zugewiesen. Eigentlich sollte ein Verkehrskonzept ja wohl möglichst die direkten Ströme des im Gebiet erzeugten Verkehrs auffangen und möglichst kurze Wege vorhalten. Die Haupt-KFZ-An- und Abfahrbeziehungen der Anlieger des Änderungsgebietes bestehen Richtung Zentrum (Berufsverkehr, Einkaufen, Soziales, Kultur), wenn man Richtung Kita wegen der räumlichen Nähe in erster Linie fußläufige und Fahrradbindung aus dem Änderungsgebiet unterstellt. Bis zu 70% und mehr des erzeugten KFZ - An- und Abfahrverkehrs des Änderungsgebiets wird nach dem vorliegenden Verkehrskonzept auf Umwegen über den vorderen Teil der "Hamburger Str." und die gesamte "Dortmunder Str." bzw. den "Warfenweg" Richtung Zentrum geleitet. Bei potenziell 50 - 60 betroffenen Wohneinheiten führt das bei einer jeweiligen Mehrlänge von rd. 350m gegenüber einer durchgängigen Erschließungsstraßen-führung zu vermeidbaren mehreren 100to zusätzlichem CO2 Ausstoß pro Jahr. Der Fremd- und Anlieferverkehr des Gebietes ist dabei noch gar nicht mitgerechnet. Eine klimakrisenorientierte Verkehrsplanung ist etwas Anderes. Warum das dennoch so sein muss, ist in der Begründung nicht dargelegt.</p> <p>Dem Abwägungsgebot des §1 (7) BauGB, wonach bei der Aufstellung der Bebauungspläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden sollen, ist nicht hinreichend entsprochen worden. Vielmehr ist einseitig zu Lasten eines Teils der Anwohner der "Hamburger Str" und der gesamten "Dortmunder Str." bzw. des "Warfenwegs" entschieden worden, wobei sich die Alternative geradezu aufdrängt.</p> <p>3. Fazit Wir schlagen, wie oben im Einzelnen begründet, vor: - in den vorgesehenen WA 1- Gebieten zusätzlich in den textlichen Festsetzungen aufzunehmen, dass pro Gebäude max. 2 Wohneinheiten zulässig sind, wobei bei Doppel- und Reihenhäusern je</p>	<p>nördlich und südlich angrenzenden Gebiete mehr Gewicht gegeben, als einer um ca. 350m kürzeren Streckenführung des Straßenverkehrs und der damit verbundenen Mehrbelastung dieser Straßen. Die Mehrbelastung der anliegenden Straßen wird, wie oben erwähnt, als nicht erheblich und ohne schädliche Auswirkungen für die Anwohner betrachtet. Die Begründung zum Bebauungsplan wird um vertiefende Aussagen hierzu ergänzt.</p> <p>Bei dem hier in Rede stehenden Planungsstand handelt es sich um das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses. In diesem Prozess wurden die ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekte untereinander abgewogen. Die vorliegende Planung stellt zwar nicht die für jeden einzelnen Aspekt an sich ideale Lösung dar, wird aber von der Stadt als begründet guter Kompromiss der unterschiedlichen Belange gesehen. Das Maß der Belastung der benannten Straßen sowie die städtebauliche Begründung dazu werden weiter oben in der Abwägung dargelegt.</p> <p>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Ihm wird jedoch wie oben begründet nicht gefolgt.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>eine Doppel- bzw. Reiheneinheit als ein Gebäude im Sinne dieser Festsetzung anzusehen ist.</p> <p>- das Verkehrskonzept dahingehend zu modifizieren, dass eine durchgängige Erschließungsstraße, statt zwei Wendeanlagen und damit eine Ringerschließung konzipiert wird.</p> <p>-die Gebäudehöhen (GH) im gesamten Änderungsgebiet auf 7,00 m und gleichzeitig die Firsthöhe (FH) auf 9,00 m festzusetzen.</p>	<p>Die Modifizierung des Verkehrskonzeptes wird entsprechend oben angeführter Abwägung abgelehnt. Die Firsthöhe von 9,5 m im WA1 soll im Sinne einer flächensparenden Bebauung die bessere Ausnutzung des Dachgeschosses ermöglichen. Die Auswirkungen auf das Umfeld im Vergleich zu einer Firsthöhe von 9,0 m werden dabei als nicht erheblich bewertet. Im WA3 und WA4 wurde eine Gebäudehöhe von 9,0 m festgesetzt, um das aus ökologischen Gründen festgesetzte Flachdach des Dachgeschosses zu ermöglichen.</p> <p>Die Begründung der Abweichungen der Höhenbegrenzungen von der ursprünglich geplanten sowie von der umgebenden Bebauungsstruktur werden ausführlich in der Begründung dargelegt.</p>
Einwender 3a, E- Mail vom 18.08.2023	
<p>ich hatte gestern eine Stellungnahme zu der geplanten 9. Änderung des Bebauungsplans Nr.15 "Zwischen Pasewalker Str. und Dortmunder Str." abgegeben. Darin hatte ich ausgeführt, dass durch die mit dem vorgesehenen Verkehrskonzept notwendigerweise verbundenen Umwegfahrten ein zusätzlicher Co2 Ausstoß von mehreren 100to pro Jahr entstehen würde. Dies ist falsch. Gemeint war mehrere 100kg Co2 Ausstoß. Tatsächlich ist auf Basis der Daten der Helmholtz Zentren mit einem Mehrausstoß an Co2 von rd. 5-7to pro Jahr zu rechnen. Ich bitte den Schreibfehler in der Stellungnahme zu entschuldigen. Die Aussagen der Stellungnahme werden hierdurch jedoch nicht geschmälert.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>
Einwender 4, Protokoll vom 23.08.2023	
<p>Ich schlage eine Fuß- und Radweg- Verbindung zwischen der südlichen Anbindung an die Dortmunder Str. und der Pasewalker Straße vor.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ihr wird allerdings nicht gefolgt. Da sich von Seiten</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
	der Stadt die Möglichkeit ergeben hat, an die südliche Dortmunder Straße anzubinden, wird eine Verbindung zur Pasewalker Straße als entbehrlich angesehen. Vielmehr sollte auf diese Versiegelung verzichtet werden und die Pasewalker Straße verbleibt in ihrem jetzigen Zustand.
Einwender 5, E- Mail vom 28.08.2023	
<p>Ich bin Eigentümer der Liegenschaft Dortmunder Straße XX (a und b) Meine Eltern haben dieses Gebäude im Jahr XXXX mit XX gebaut. Ich habe dann im letzten Jahr die linke Hälfte von der Familie XY gekauft. Natürlich war uns bereits XXXX klar, dass das dahinterliegende freie Grundstück auf kurz oder lang bebaut werden wird. Damit haben wir auch absolut kein Problem. Wir sind aufgrund der umliegenden Straßen jedoch immer davon ausgegangen, dass in diesem Bereich ebenfalls Einfamilienhäuser, Zweifamilienhäuser oder Doppelhaushälften entstehen, mit einem Vollgeschoss. Sowohl meine Eltern als auch ich, haben unsere Haushälften fest vermietet, meine Eltern planen mit ihre. Rentenbeginn dort selbst einzuziehen.</p> <p>Bereits jetzt teilen uns die aktuellen Mieter mit, dass die Kinder vom Warfenweg, den angrenzenden Spielplatz ansteuern, Jugendliche dort bis in die Nacht unter Einfluß vom Alkohol lautstark pöbeln und Kinder vom Warfenweg aus Familien mit Migrationshintergrund ohne zu Zögern unsere Hecken platt trampeln, über Zäune steigen und auf dem im Garten befindlichen Trampolin springen. Das ist Hausfriedensbruch.</p> <p>Wenn jetzt auf dem dahinterliegenden freien Grundstück mehrere große Gebäude mit vermutlichen ein dutzend oder mehr Wohneinheiten entstehen sollen, zeichnet sich recht schnell ab, welches Klientel dort einziehen wird. Da keine Parkplätze geplant sind, sehen wir ein totales Chaos auf uns zukommen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Erwartung eines zusätzlichen sozialen Brennpunktes wird nicht geteilt, vielmehr soll gerade die halböffentliche Fläche im Zentrum der Gebäude zu einem Miteinander der zukünftigen Bewohner beitragen. Vorgaben für den ruhenden Verkehr innerhalb der WA2</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Wenn dort, passend zum soliden Siedlungscharakter der umliegenden Straßen, ebenfalls kleiner Häuser oder kleine MFH mit 4-6 Einheiten entstünden, würde sicher niemand etwas sagen. Wenn uns jedoch ein 10 Meter hohes Gebäude vor die Nase gestellt wird, welches uns erheblich Licht wegnimmt und dazu vermutlich noch eine ähnliche Klientel wie in der Problemstraße Warfenweg einziehen wird, möchten wir diesem Vorhaben ganz ausdrücklich widersprechen. Sicher ist uns um die generelle Wohnungsknappheit bewusst, uns stellt sich allerdings die Frage, ob dies dafür der richtige Standort ist.</p>	<p>und WA3- Flächen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Der Nachweis entsprechender Flächen ist allerdings im Bauordnungsverfahren zu erbringen. Insofern werden ausreichend private Stellplätze vorgehalten werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Mit der städtebaulichen Planung soll die Chance ergriffen werden, die nun verfügbare Baufläche im Sinne der Vorgabe des Baugesetzbuchs, dass eine Innenentwicklung vor der Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen zu erfolgen hat, zu entwickeln und dabei dem unterschiedlichen Bedarf an Wohnformen Rechnung zu tragen. Zu der geplanten Gebäudehöhe lässt sich feststellen, dass die Gebäude- bzw. Firsthöhen am Bestand orientiert festgesetzt wurden. Die 8. Änderung des Bebauungsplanes sowie der Ursprungsplan lassen eine Firsthöhe von 9,00 m zu. Lediglich im WA1, also dem Bereich mit den Hausgruppen, wird eine maximale Firsthöhe von 9,50 m gewählt. Da hier auf kleinen Grundflächen Wohnraum geschaffen werden soll, ist es ggf. erforderlich, im Dachgeschoss noch weitere Wohnfläche unterzubringen.</p>
Einwender 6, Schreiben vom 27.08.2023	
<p>Die Begründung des Bebauungsplans wirkt in vielen Punkten nicht sorgsam bedacht und stattdessen vielmehr so, als solle unbedingt eine Bebauung übers Knie gebrochen werden, ohne alternative Planungen berücksichtigt zu haben. Dies, so hört man es im Übrigen selbst aus der</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, inhaltlich jedoch nicht geteilt. Die Verwaltung der Stadt Norden sowie die</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Verwaltung, habe auch mit Wahlversprechen und der prekären Situation auf dem Wohnungsmarkt zu tun. Dass Wohnungen gebaut werden müssen, ist klar. Dass das noch freie Areal irgendwann bebaut würde, ist auch jedem Anwohner klar. Die Art und Weise, wie hier zulasten der Anwohner versucht wird, bauliche Experimente zur Innenverdichtung im Eilverfahren durchzudrücken, nehmen wir nicht hin. Wir fordern eine sorgfältige und abgewogene Planung. Im Folgenden führen wir die Punkte im Bebauungsplan bzw. den dazugehörigen Erläuterungen an, die nicht eindeutig oder fehlerhaft oder widersprüchlich oder schlichtweg falsch sind und einer Präzisierung bedürfen.</p> <p>1.4.3 Wohnflächenbedarf der Stadt Norden: Der letzte Absatz des Abschnitts auf Seite 10 hat kein Ende. Dieser Abschnitt bedarf einer Korrektur.</p> <p>2.5 Bestehende Bebauungspläne Es ist nicht ersichtlich, warum von der anfänglichen Planung abgesehen wurde, die Dortmunder Straße und Pasewalker Straße durch eine Erschließungsstraße zu verbinden (S.16). Die Abbildungen 10 und 11 aus dem Jahr 2023 sehen diese Verbindungsstraße offensichtlich weiterhin vor. Es fehlt eine Begründung, warum für die neuen geschaffenen Bereiche auf einer Sackgassenlage beharrt wird, während die bestehenden Gebiete die Belastung durch den zunehmenden Verkehr zu tragen haben. Im letzten Absatz dieses Abschnittes (S.17) heißt es: „Und auch die Querverbindung zwischen der Pasewalker und der Dortmunder Straße Im Spiet wird nicht entstehen.“</p>	<p>politischen Vertreter befassen sich seit längerem mit der Ausarbeitung der Konzeption zur Bebauung des hier in Rede stehenden Areals. Die Planungen für dieses Gebiet haben im Frühjahr 2021 begonnen und wurden vom Winter 2022 bis zum Frühsommer 2023 konkretisiert. Dabei gab es verschiedene Überlegungen zur Straßenführung, bis zuletzt bewusst die dargestellte Planung weiterverfolgt wurde. Es ist das Ansinnen, für diverse Nutzer geeigneten Wohnraum zu schaffen und damit zu einer Linderung der Wohnungsknappheit beizutragen und es wird die Chance genutzt, die eingetretene Flächenverfügbarkeit für eine rasche Umsetzung der Planung zu nutzen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Es erfolgt eine Anpassung.</p> <p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Das angesprochene Kapitel der Begründung beschreibt lediglich die ursprünglichen Planungen. Die Abbildung 10 zeigt den ursprünglichen Bebauungsplan Nr. 15, in dem das jetzige Plangebiet keine Verkehrsfläche aufweist, sondern nur über die Pasewalker und Dortmunder Straße erschlossen werden sollte. Die in der 8. Änderung vorgeschlagene Erschließung erfolgte</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Dieser Satz macht so keinen Sinn und lässt vermuten, dass eine Kontrolle der Konzeption nicht stattgefunden hat. Dieser Abschnitt ist somit fehlerhaft und bedarf einer Korrektur. Im letzten Satz (auf S. 17) des gleichen Abschnittes wird erstens nicht deutlich, welche Straße mit dem „Zubringer zur Straße Im Spiet“ gemeint sein soll. Zweitens ist fraglich, wie es zu der Behauptung kommt, dass es „abgesehen von den Einzelhausgrundstücken keine weitere Belastung des Zubringers zur Straße Im Spiet geben“ wird. Dieser Abschnitt ist so nicht verständlich und bedarf einer Präzisierung beziehungsweise eines Beleges für den zu erwartenden Verkehr.</p> <p>2.6 Stadtentwicklungskonzept</p> <p>Auf Seite 20 heißt es, dass der Forderung des STEK nach einer 15- prozentigen Ausweisung von Grünflächen nicht nachgekommen werden kann. Das ist nicht nachzuvollziehen, da die Stadt in diesem Gebiet ausdrücklich ein grünes Wohngebiet erschaffen will, mit Dachbegrünung, Straßengrün etc. Die Bedeutung der Umweltaspekte in diesem Gebiet wurde in sämtlichen Sitzungen dazu mehrfach betont. Warum es dann bei einem Areal dieser Größe nicht möglich ist, so zu planen, den STEK-Forderung nachzukommen und stattdessen der Verdichtung eine höhere Bedeutung beigemessen wird, muss erläutert werden. Den STEK-Forderungen hat sich die Stadt Norden selbst verschrieben, hat diese selbst verabschiedet - nur, um sie beim ersten Mal, wo sie sie anwenden könnten, zu missachten und für minder wichtig anzusehen.</p> <p>Darüber hinaus will die Stadt den einzigen Baum auf der gesamten Fläche fällen, weil dieser aus Sicht der Stadt anscheinend nicht schützenswert ist, weil er nicht unter die Regelungen der Baumschutzsatzung fällt. Nur, weil man einen Baum gemäß der Satzung nicht schützen muss,</p>	<p>nicht, da der jetzige Geltungsbereich aus der Satzung herausgenommen wurde. Im Ergebnis handelt es sich bei der jetzt vorgesehenen Sackgassenlösung um ein politisch getragenes Beratungsergebnis. Die angesprochene Belastung des umliegenden Straßensystems erfolgte auch bei einer durchgängigen Straßenführung und beruht im Übrigen auf der grundsätzlich getroffenen Entscheidung an dieser Stelle eine Wohnbaufläche vorzusehen. Es werden erläuternde Ergänzungen redaktionell in die Begründung eingestellt.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es ist der Wunsch der Stadt, ein nachhaltiges Baugebiet zu entwickeln, welches sich u. a. im Zentrum durch Gründächer auszeichnet. Grundsätzlich dient die Stadtentwicklungskonzeption als Leitlinie für Nachverdichtungs- und Neubauvorhaben und das Ziel einer 15%-igen Ausweisung von Grünflächen wird als solche anerkannt. Durch die begrenzte Entwicklungsfläche wird jedoch der Belang der Wohnraumversorgung höher eingeschätzt. Die Stadt behält sich durch die geplante Konzeptvergabe für das zentrale Quartier vor, Einfluß auf die Freiflächengestaltung zu nehmen.</p> <p>Der Schutz des einen vorhandenen Baumes hätte eine Änderung des Konzeptes nach sich gezogen. Daher wurde die Entscheidung</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>wäre es dennoch möglich, die Planungen so zu gestalten, dass man den Baum schützen kann. Dieser hat nicht nur für die Anwohner eine hohe Bedeutung, sondern wird in jedem Jahr als Nistraum von Tieren genutzt. Die Stadt Norden sollte hier eine Vorreiterrolle haben, sondern vielmehr zeigen, dass durch sorgsame Planung sehr wohl solche Auflagen erfüllt, werden können.</p> <p>3. Städtebauliches Konzept</p> <p>Thema Verschattung: Auf Seite 21 wird behauptet, die geplante Stellung der Gebäude, führe zu einer geringeren Verschattung der Bestandsgebäude. Es wird aber nicht gesagt, wie groß die Verschattung tatsächlich sein wird. Die dort erwähnte Schrägstellung der Kuben ist zudem nicht für das gesamte Gebiet vorgesehen. Es ist demnach anzunehmen, dass die Stadt hier eine starke Verschattung der angrenzenden Grundstücke zum einen erwartet und zum anderen auch billigend in Kauf nimmt.</p> <p>Baugrenzen: Mit welcher Begründung hält die Stadt Norden eine Baugrenze von fünf Metern für ausreichend, „um eine Beeinträchtigung der Anwohner auszuschließen“?</p>	<p>getroffen, stattdessen im öffentlichen Straßenraum mehrere Neuanpflanzungen festzusetzen.</p> <p>Die Ausführungen zur Verschattung der Nachbargrundstücke wird zur Kenntnis genommen. Die geplanten Gebäudehöhen entsprechen weitestgehend den Höhen der Bestandsgebäude. Lediglich in der Ausdehnung lässt der hier in Rede stehende Bebauungsplan in Teilen größere Gebäude zu. Durch die vorgeschlagene Schrägstellung kann die Beeinträchtigung z. B. vermindert werden. Durch diese Maßnahme und auch den Abstand zwischen den Baugrenzen von überwiegend 25 m lässt sich der Grad der Verschattung der bestehenden Grundstücksflächen begrenzen. Eine Verschattung von Bestandsgebäuden ist auszuschließen.</p> <p>Die Frage wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Abwägung zum städtebaulichen Konzept verwiesen. Zur Beurteilung ist zusätzlich zu den 5 Metern der Abstand der Bestandsbebauung zu sehen. Wäre es im Jahr 2005 zur Umsetzung der geplanten 8. Änderung des Bebauungsplanes gekommen, so hätte der Abstand der Baugrenze, die hier in Rede steht, lediglich 3 Meter betragen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Auf Seite 23 wird zum Thema Kita-Bau ausgeführt, die Verkehrsführung werde „nahe der Hamburger Straße“ geführt. Dies bedarf einer zusätzlichen Erläuterung. Wie genau soll der Kita-Verkehr geführt werden? Wo sollen die Eltern, die ihre Kinder bringen und abholen, darüber hinaus ihre Autos abstellen?</p> <p>Wer kontrolliert die Einhaltung, der in diesem Bereich geltenden Geschwindigkeit von maximal 14 Km/h? Des Weiteren behauptet die Stadt Norden hier, dass dieser Verkehr nicht zu einer Belastung der angrenzenden Wohngebiete führen wird. Diese Behauptung ist komplett unbelegt. Es fehlt jegliche Erhebung zur bisherigen Nutzung der Verkehrswege und Berechnungen/Prognosen zur erwarteten künftigen Nutzung der Verkehrswege. Auch Geschwindigkeitsmessungen in diesem Bereich fehlen bisher komplett.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist die Vorstellung der Stadt Norden, dass die KITA im Nordwesten entstehen soll. Für die Autos der Eltern, die die Kinder nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß bringen, wird es auf dem Grundstück der KITA eine ausreichende Zahl an Stellplätzen geben, die angefahren werden können. Diese werden zu den Hol- und Bring- Zeiten stark frequentiert werden, wobei die Zeiten zwischen der Krippe und dem Kindergarten durchaus abweichend sein können. Der Aufenthalt der Eltern in der KITA wird in der Regel kurz sein, so dass die Stellplätze ausreichen.</p> <p>Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Die Frage der Geschwindigkeitskontrolle ist nicht Gegenstand der bauleitplanerischen Abwägung. Die Beauftragung einer Verkehrsuntersuchung erfolgte nicht, da die umliegenden Straßen von der Stadt Norden für ausreichend leistungsfähig erachtet werden. Die bestehenden Straßen wurden bereits bei deren Planung darauf ausgelegt, zukünftigen Verkehr aus dem Plangebiet aufzunehmen. In einer Erhebung der zukünftig zu erwartenden Fahrten durch das Planungsbüro wurden ca. 400 Fahrten pro Werktag (ca. 25 Fahrten pro Stunde zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr) für das geplante Wohngebiet ermittelt. Am Wochenende reduziert sich dieses Aufkommen auf ein Drittel der angenommenen Fahrten. Die Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen im</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Dabei könnte die Stadtverwaltung über die schon jetzt übergroße Belastung des Gebietes durch zu schnellen und überflüssigen Verkehr Bescheid wissen. In sämtlichen Sitzungen zum Bebauungsplan haben die Anwohner mitgeteilt, dass zum Beispiel die Dortmunder Straße schon jetzt als Ausweichroute zum Warfenweg genutzt wird und zur echten Rennstrecke mutiert ist. Dies passiert deshalb, weil die Stadt Norden ihrer Pflicht nicht nachgekommen ist, die ausgewiesene Spielstraße auch entsprechend auszubauen. Durch die fehlerhafte Bauweise ist es erst möglich geworden, dass die Autofahrer durch die Spielstraße rasen. Dazu hat es eine Ortsbegehung mit Bürgermeister Florian Eiben und den zuständigen Mitarbeitern der Verwaltung gegeben. Trotzdem wird in dem vorliegenden Bebauungsplan behauptet, es gibt durch das neue Wohngebiet und die Kita keine zusätzlichen Belastungen. Die einzige Möglichkeit, wie es tatsächlich zu keiner Belastung kommen würde, wäre, wenn man die Bypässe zum Warfenweg - Dortmunder und</p>	<p>Sinne einer Erschließungsstraße mit einem einbahnigen Regelquerschnitt von 5,5 m liegt anlehnend an beispielhafte Vorschriften (z.B. der RAS Q) bei bis zu 3.000 Fahrzeugen pro Tag oder ca. 190 Fahrzeugen pro Stunde zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr. Die Stadt Norden geht somit davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen nicht überschritten wird. Dabei sind Kitas eine für allgemeine Wohngebiete übliche Nutzung. Auch aus diesem Grund wurde von einer Verkehrsuntersuchung abgesehen. Im Übrigen ist die Bebauung der Fläche durch die vorbereitende Bauleitplanung vorgegeben. Durch die Festsetzung von zwei Stichstraßen wird der entsprechende Verkehr so kanalisiert, dass er sich auf die anliegenden Straßen verteilt. Eine Verbindung der Pasewalker Straße mit der Dortmunder Straße würde zusätzlichen Quellverkehr erzeugen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Belastung der Dortmunder Straße und eine fehlende Verkehrsberuhigung sind der Stadt bekannt. Hierfür werden entsprechende Vorschläge erarbeitet. Die Fragestellung hat allerdings nicht unmittelbar mit Aufstellung der 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 15 zu tun.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>Bradforder Straße - so zurückbaut oder durch Schranken sperrt, dass nicht einfach jeder diese Straßen benutzen kann. Ansonsten ist die These der Verwaltung unhaltbar und entspricht nicht der Realität.</p> <p>Generell ist in den Erläuterungen zum Bebauungsplan nicht ausgeführt, über welche bestehenden Straßen der stark zunehmende Verkehr durch Anwohner und Besucher der Mehrfamilienhäuser geführt werden soll. Hier ist es unmöglich zu vermeiden, dass bestehende Verkehrswege stärker genutzt werden. Obwohl mehrfach Gespräche erfolgt sind, und eine gemeinsame Ortsbegehung von Anwohnern und Städteplanung stattgefunden hat, wird der Entlastung dieser Straßen keinerlei Notwendigkeit beigemessen. Dies muss aber unbedingt erfolgen, um eine Mehrbelastung wirksam auszuschließen.</p> <p>5. Belange des Umweltschutzes</p> <p>5.2 Eingriffsbeschreibung: Auf Seite wird gesagt, dass auf dem bestehenden und etablierten Spielplatz in der Dortmunder Straße, Teile des jungen Gehölzbestandes entfernt" werden sollen. Bei der persönlichen Einsicht des Bebauungsplanes wurden mehreren Anwohnern aber mitgeteilt, dass sich das mittlerweile geändert habe. Anders, als in den Planunterlagen, bestehe die NLG mittlerweile darauf, den gesamten Spielplatz mit einer Rigole zu unterbauen. Dafür werde der gesamte Baum- und Strauchbestand auf dem Spielplatz entfernt. Außerdem werden sämtliche Spielgeräte abgebaut, es sei zudem fraglich, ob und welche Geräte wiederaufgebaut werden könnten, da künftig nur noch ein Fundament von 60 Zentimetern möglich sei. Die Verschriftlichung und Begründung dieser Aussage fehlt komplett in den Planunterlagen und ist daher auch noch von keinem politischen Gremium genehmigt und abgestimmt worden. Den Anwohnern wurde vielmehr in den Ausschüssen zugesagt, dass der Spielplatz nach der Bauphase wieder in seinem ursprünglichen Zustand nutzbar sein werde. Wie eine Seilbahn, eine Schaukel, eine Wippe bei einem Fundament von nur 60 Zentimeter sicher angebracht werden können, muss die Verwaltung erklären.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Generell ist zu sagen, dass die Hamburger Straße und die Straße Im Spiet leistungsfähige Verkehrswege darstellen, die bereits im ursprünglichen Bebauungsplan als Sammelstraßen vorgesehen waren.</p> <p>Auch die Differenz zwischen der jetzigen Planung und dem ohnehin vorgesehenen Wohngebiet führt aus Sicht der Stadt Norden nicht zu einer Überlastung der umliegenden Straßen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Planunterlagen zum Entwurfs- und Auslegungsbeschluss, auf welche sich diese Stellungnahme bezieht, zeigen bereits, dass die gesamte Fläche des Spielplatzes für die Einbringung von Unterflur-Rigolen festgesetzt ist.</p> <p>Grundsätzlich wurden in zahlreichen Gesprächen zwischen den zuständigen Fachbereichen und Behörden Möglichkeiten zum Umgang mit dem Oberflächenwasser abgestimmt. Heutige Anforderungen an die Entwässerung führten dazu, dass das anfallende Oberflächenwasser nicht mehr in die vorhandenen Regenrückhaltebecken eingeleitet werden können. Die jetzt als Konsens</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>6.Erschließung, Ver- und Entsorgung</p> <p>6.3 Gas- und Elektroversorgung: In den Planunterlagen (auf Seite 30) steht, dass die Versorgung des neuen Baugebietes über eine Erweiterung des Fernwärmenetzes der Stadtwerke Norden angedacht sei. In der Ausschusssitzung zur Vorstellung des Baugebietes wurde ausdrücklich gesagt, dass das Gebiet mit Fernwärme versorgt werden soll. In den Planunterlagen fehlt außerdem die in den Sitzungen und beim Vor-Ort-Treffen getätigte Zusage an die Anwohner, die Fernwärme auch auf die umliegenden Wohngebiete auszuweiten, wenn möglich.</p> <p>Die Anwohner möchten noch einmal ausdrücklich darauf hinweisen, dass sie im Zuge der Bauarbeiten zum neuen Baugebiet auch die Verlegung von Fernwärmerohren in den angrenzenden Wohngebieten wünschen. Die Straßen werden ohnehin vom Bauverkehr beschädigt werden (auch, wenn andere Verkehrsführungen vorgesehen sind). Die dann notwendigen Reparaturen, der durch den Schwerlastverkehr entstandenen Schäden, sollte die Stadt unbedingt dafür nutzen, die Fernwärmeleitungen zu verlegen. Auch dann, wenn nicht sofort die Versorgung mit Fernwärme angeboten werden kann. So sind aber zumindest die Voraussetzungen dafür geschaffen. Die Stadt Norden hat ohnehin ein Interesse daran, die Fernwärmenutzung auszuweiten, weil sie als Mittelzentrum bis Ende 2026 einen kommunalen Wärmeplan vorlegen muss.</p> <p>7.3 Baugrenzen:</p> <p>Auf Seite 33 wird behauptet, dass „eine Beeinträchtigung durch Verschattung weitestgehend auszuschließen ist“. Vorher auf S. 21 (siehe oben) werden aber bauliche Vorschläge gemacht, wie die (doch gar nicht vorhandene) Verschattung verringert werden kann. Die Abschnitte widersprechen einander also.</p>	<p>gefundene Variante nutzt unterirdisch den Spielplatzbereich, um zu einer Rückhaltung zu kommen. Es wird vertraglich geregelt und gewährleistet, dass der Spielplatz vollumfänglich nutzbar bleibt. Nötige Gehölzentnahmen werden am Standort ersetzt.</p> <p>Die Mitteilung wird zur Kenntnis genommen. Eine Fernwärmeversorgung des Plangebietes wird angestrebt.</p> <p>Die Ausführungen zum Wunsch der Anwohner nach Fernwärmeversorgung werden zur Kenntnis genommen. Hierzu müssen allerdings Verhandlungen und Überprüfungen erfolgen, die unabhängig von dem hier in Rede stehenden Bauleitplanverfahren zu sehen sind. Zur Führung des Baustellenverkehrs wird sich die Stadt Norden rechtzeitig positionieren.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Abwägung zum Städtebaulichen Konzept und zu den Baugrenzen verwiesen. Ein Widerspruch wird hier nicht gesehen. Die Begründung wird</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>7.5 Öffentliche Grünfläche - Spielplatz: Es ist nicht ersichtlich, warum ein neues Baugebiet nicht so geplant werden kann, dass die notwendigen Rückhaltebecken (Seite 36) im Zuge der Erschließung auch innerhalb des neuen Gebietes gebaut werden können. Stattdessen soll der bestehende Spielplatz in der Dortmunder Straße auf nicht präzierte Weise zurückgebaut werden. Es muss also erörtert werden, ob nicht eine festgelegte Spiel- und Grünfläche im neuen Baugebiet geplant werden kann, unter der die Rigolen gebaut werden können, statt für teures Geld, eine bestehende, gewachsene Struktur (Bäume und Spielplatz) abzureißen. Es bedarf zudem einer Erläuterung, wie dafür Sorge getragen werden, dass die Nutzung des Spielplatzes nicht eingeschränkt wird, während dieser für die Bauarbeiten vollständig abgebaut ist.</p> <p>8. Textliche Festsetzung</p> <p>8.2 Bauweise: Auf Seite 37 ist nicht präzisiert, wie „sozialen Zwecken dienende Gebäude“ zu verstehen sind. Um die Aushebelung der festgelegten Längenbegrenzungen zu verhindern, bedarf es unbedingt einer Präzisierung. Denn dort heißt es: „Eine Überschreitung der Längenmaße ist auf Antrag für sozialen Zwecken dienende Gebäude</p>	<p>redaktionell angepasst, indem Ergänzungen zur möglichen Verschattung von Grundstücksflächen sowie von Gebäuden eingestellt werden, die zu einer Klarstellung führen. Die gesetzlichen Vorgaben zu Abstandsflächen werden eingehalten, sodass negative Beeinträchtigungen daher ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Abwägung aller Belange wurde, wie bereits ausgeführt, die Entscheidung getroffen, keine weitere Grünfläche im Plangebiet zu schaffen. Vielmehr wird der Synergieeffekt der zentral gelegenen Spielplatzfläche zum Tragen kommen. Neben dem Rigolen- System wird der Einbau von Stauraumkanälen in den Planstraßen dafür Sorge tragen, dass es zu einer unschädlichen Ableitung des Oberflächenwassers kommt. Es wird ein Überlauf zu den vorhandenen Regenrückhaltebecken geschaffen. Eine temporäre Beeinträchtigung der Nutzung des Spielplatzes während der Bauphase wird unvermeidbar sein.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Präzisierung von „sozialen Zwecken dienenden Gebäuden“ in der Begründung. Wohngebäude werden von der Definition nicht erfasst.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>ausnahmsweise zulässig". Insbesondere ist festzulegen, dass die Schaffung von Wohnraum o.ä. in diesem Zusammenhang nicht als „sozialer Zweck" verstanden werden kann.</p> <p>Über die konkreten Anmerkungen zu den Erläuterungen des Bebauungsplans hinaus, möchten wir als Anwohner noch einmal ausdrücklich auf das Problem der verkehrlichen Situation hinweisen. Dafür führen wir - wie schon beim Vor-Ort Termin - noch einmal die größten Probleme auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Dortmunder Straße wird mittlerweile von Anwohnern, Besuchern, Touristen, Speditionen, Handwerkern etc. als Ausweichstrecke und Abkürzung genutzt. Die meisten dieser Fahrten müssen nicht durch die Dortmunder Straße führen. Sie könnten vielmehr durch den Warfenweg und dann die Hamburger Straße, beziehungsweise den Spiet und in der Folge dem Hollander Weg erfolgen. Es kommt dadurch einer ausgewiesenen Spielstraße, die für die Schüler der Schule im Spiet, des Ulrichsgymnasiums und in der anderen Richtung der KGS Wildbahn auch als Schulweg dient, zu Verkehrsmengen, für die die Straße und das Wohngebiet nicht vorgesehen ist. Diese Verkehre werden sich zwangsläufig durch die geplanten Mehrfamilienhäuser und den Bringe- und Abholverkehr der Kita erhöhen. Werden Sie die Dortmunder Straße nicht baulich so verändern, dass eine Durchfahrt nicht mehr attraktiv oder nicht mehr möglich ist, wird es zu Problemen kommen, die niemand will. - Neben dem Verkehrsaufkommen ist nämlich die Fahrweise Fahrzeuge nicht einfach nur zu schnell. Die Dortmunder Straße wird regelrecht als Raserstrecke benutzt. Von der Hamburger Straße an, machen es sich nicht wenige Autofahrer zu einem Spaß, aufs Gaspedal zu treten und bis zum Ende der Dortmunder Straße auf Höchstgeschwindigkeiten zu kommen. Es gibt quasi kein einziges Fahrzeug, das sich an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit hält. Spricht man Fahrzeuge darauf an, wissen die einen nicht mal, dass 30 Km/h nicht die vorgeschriebene Geschwindigkeit ist. Von anderen, die noch sehr viel schneller unterwegs sind, wird man bepöbelt. Bremsen tun die meisten Fahrer auch dann nicht, wenn sie spielende Kinder auf der Straße sehen. In der Dortmunder Straße leben zahlreiche kleine und Kleinstkinder. Zudem sind viele Kinder der 	<p>Es lässt sich festhalten, dass die in den folgenden Absätzen mitgeteilten Anliegen zur Kenntnis genommen werden, jedoch keine unmittelbare Relevanz haben und daher nicht Abwägungsgegenstand der hier in Rede stehenden Bauleitplanung sein können.</p> <p>Dennoch wird die Stadt Norden entsprechende Maßnahmen vorschlagen, die dazu beitragen können, die Dortmunder Straße nicht in dem angesprochenen Maß zu belasten. In der ersten Septemberhälfte 2023 wurde eine Verkehrszählung in der Dortmunder Straße sowie der Hamburger Straße durchgeführt, deren Ergebnisse bei ihrem Vorliegen veröffentlicht werden.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 13a BauGB	
Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p>angrenzenden Wohngebiete in der Dortmunder Straße auf dem Spielplatz. Wird hier nicht schnell etwas getan, sondern im Zuge des neuen Baugebietes noch weiterer Verkehr generiert, wird hier über kurz oder lang ein Kind unter einem Auto landen.</p> <ul style="list-style-type: none">- Es ist uns Anwohnern egal, in welcher Weise die Stadt reagiert: Ob sie die Straße in der Mitte schließt und die Einfahrt - wie im neuen Baugebiet auch - nur noch von zwei Seiten aus ermöglicht, oder ob die Straße so eng bebaut und bepflanzt wird, dass nur noch ein einziges Auto hindurch kommt und man auch keine freie Sicht mehr über den gesamten Verlauf der Straße hat. Diese Entscheidungen sollen die Fachgremien treffen. Nur tun Sie etwas!	

Aufgestellt: 20.09.2023