

MADERT WOHLGEMUTH FAHR & PARTNER
Fachanwälte

Per Telefax: 02822 75-5000
Einschreiben
gegen Empfangsbekanntnis

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
BGM:
Dez.:
Eing.: 16. Juni 2016
Fb.:
Anl. €

Rechtsanwälte
Wolfram Tacke
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Peter Boschheldgen
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Frank Lemm
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht
Dr. Esther Suhr
Fachanwältin für Arbeitsrecht
Guldo Schäfer
Fachanwalt für Familienrecht
Dr. Gord-Dieter Haar
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht
Dr. Christoph Scherer
Fachanwalt für
Handels- und Gesellschaftsrecht
Michael Fülling
Fachanwalt für
Gewerblichen Rechtsschutz
Daniel Vogel
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Sozialrecht

Moers, 16.06.2016

Email: tacke@madert.com
Durchwahl: (02841) 1400-23

**Bebauungsplanverfahren E 12/2 - Weseler Straße / Südost -
erneute Offenlage nach § 3 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß den noch nachzureichenden Vollmachten vertretenen wir auch während der
erneuten Offenlage folgende Mandanten:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

GESELLSCHAFT BÜRGERLICHEN RECHTS

OSTRING 6, 47441 MOERS, ☎ 2240, 47412 Moers ☎ (02841) 1400-0 ☎ (02841) 1400-33 ✉ Kontakt@madert.com

Sparkasse am Niederrhein
IBAN: DE57 3545 0000 1101 0113 18
BIC: WELADED1MOR

Volksbank Niederrhein e.G.
IBAN: DE58 3548 1108 7200 1340 14
BIC: GENODE33HAN

USt-IdNr.: DE120248966
U.-Steuer-Nr.: 119/5830/0013 FA Moers

- 2 -

Namens und in Vollmacht unserer Mandanten wiederholen wir die Einwendungen, die wir bereits während der ersten öffentlichen Auslegung vertreten haben. Diese Einwendungen sind weder durch die Einholung eines ergänzenden Verkehrsgutachtens gegenstandslos geworden, noch durch die Behandlung der Einwendungen im Rat.

Den Belangen unserer Mandanten, gegen die Auswirkungen des Schwerlastverkehrs aus dem geplanten Gewerbegebiet auf der Netterdenschen Straße (L90) in Gestalt von Lärm, Staub einschließlich Feinstaub, schädlichen Abgasen und Erschütterungen sowie im Hinblick auf die Verkehrssicherheit geschützt zu werden, wird durch die Planung nicht Rechnung getragen.

1.

Das Gewerbegebiet soll ausschließlich von der Netterdenschen Straße (L90) her erschlossen werden. Dies ist unsachgemäß, weil die Weseler Straße als gut ausgebaute Straße wesentlich leistungsfähiger ist und zudem eine kurze Verbindung zur B8 herstellen könnte, wenn das Gewerbegebiet mit seinem südlichen Ende an die Weseler Straße angebunden würde. Daraus wäre eine Verteilung der Verkehrsströme zu erwarten, die zu einer Entlastung der Netterdenschen Straße führen könnte.

2.

Offenbar aufgrund unserer Anregungen haben Sie die verkehrliche Untersuchung vom 05.04.2016 entwerfen lassen. Indessen reicht ein Entwurf als Verfahrens- und Beteiligungsgrundlage nicht aus.

Die Verkehrsuntersuchung ist in vielfacher Hinsicht nicht nachvollziehbar und erweckt den Eindruck eines Gefälligkeitsgutachtens.

Sie ist widersprüchlich. Einerseits bescheinigt sie allen Verkehrsknoten die Leistungsfähigkeit mindestens der Stufe C, andererseits führt sie aus, im Falle der vollen Besiedlung des Gewerbegebiets Ost IV sei das höhere Verkehrsaufkommen über das bestehende Straßennetz nicht mehr abwickelbar und es bedürfe der sogenannten kommunalen Querspange. Da es keine rechtskräftige Bauleitplanung für die sogenannte

- 3 -

kommunale Querspanne gibt, muss das Gutachten in der Verkehrsprognose den Überlastungsfall zugrunde legen.

Der Gutachter behauptet, die über 10 Jahre alten Prognosedaten im Hinblick auf die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, die prognostizierte Motorisierungsentwicklung und die Entwicklung der Mobilitätsrate würden weiterhin Gültigkeit besitzen. Deswegen könne der Prognoseansatz aus der verkehrlichen Untersuchung von 2007 auch für die vorliegende verkehrliche Untersuchung als Grundlage herangezogen werden. Indessen liefert der Gutachter für die Behauptung, die alte Prognosegrundlage aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 und aus Datenerhebungen des Jahres 2005 sei heute noch gültig, keinen Beleg. Dem Gutachten fehlt es daher schon in seinen Grundlagen an der für Gutachten zwingend notwendigen Nachvollziehbarkeit.

Das Gutachten stützt sich außerdem auf eine Verkehrszählung, die nur an einem Tag – und an diesem nur für die Dauer einiger Stunden – stattgefunden hat. Die Repräsentativität der Zählung ist deshalb nicht gewährleistet.

Die Verkehrsprognose ist auch deswegen unverständlich, weil sie Begriffe verwendet, die in dem Gutachten nicht erläutert und räumlich präzisiert werden, wie beispielsweise „Gewerbegebiet Ost IV“. Es kann zudem keine Rede davon sein, dass eine Doppelberücksichtigung von Gewerbegebieten stattfindet; das jetzt zur Planung anstehende Gewerbegebiet ist in der Verkehrsprognose von 2007 überhaupt nicht berücksichtigt worden.

Ferner beschränkt sich das Gutachten darauf, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten zu würdigen. Es setzt sich aber nicht damit auseinander, dass die Netterdensche Straße als solche wegen ihres landwirtschaftlichen Verkehrs, wegen der mangelnden Übersichtlichkeit und der geringen Breite der Straße nicht geeignet ist, den Schwerlastverkehr unter Berücksichtigung der Bedürfnisse auch der Anlieger und der übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer, ordnungsgemäß abzuwickeln und eine gefahrlose Nutzung der Netterdenschen Straße deswegen auf Dauer nicht möglich ist.

Die Prognose des Verkehrsaufkommens aus dem künftigen Gewerbegebiet leidet an einem Denkfehler. Es wird versucht, den LKW-Verkehr aus der Zahl der Beschäftigten

l..

- 4 -

abzuleiten. Es besteht jedoch kein nachweisbarer Zusammenhang zwischen der Zahl der Beschäftigten und dem LKW-Verkehr. Im Gegenteil arbeiten z.B. moderne Logistikunternehmen mit relativ wenigen Beschäftigten und einem hohen Verkehrsaufkommen. Deswegen ist der statistische Ansatz eines LKW-Verkehrsaufkommens von 0,5 Fahrten je Beschäftigtem und Tag unhaltbar. Ohne Überlegungen zur Art des anzusiedelnden Gewerbes lässt sich eine sachgemäße Verkehrsprognose nicht treffen. Dabei spielt eine entscheidende Rolle, dass das Gewerbegebiet wegen seiner Nähe zu dem geplanten Autobahnanschluss und wegen seiner Nähe zu den Niederlanden, die zugleich eine günstige Erreichbarkeit von Seeschiffahrtshäfen bedingt, solche Unternehmen geradezu anzieht, die einen hohen Umschlag an Gütern haben, welche auf der Straße zu transportieren sind. Ohne nähere Analyse der Standortbedingungen und der Auswirkungen, die solch ein Standort typischerweise auf den Schwerlastverkehr hat, ist die Verkehrsprognose aus der Luft gegriffen. Dies gilt umso mehr, als in die zugrunde gelegten Durchschnittszahlen auch solche Unternehmen einfließen, die andere Verkehrswege, wie z.B. einen unmittelbaren Bahn- oder Hafenanschluss, nutzen, welche hier nicht zur Verfügung stehen.

Ergänzend beziehen wir uns auf die als

/Anlage

beigefügten Anmerkungen der Bürgerinitiative Klein Netterden vom 12.06.2016 zur verkehrlichen Untersuchung. diese sind Bestandteil unserer für die Mandanten vorgetragenen Einwendungen.

3.

Es fehlt die erforderliche Lärmprognose. Dabei ist die gutachterliche These der „geringen Zunahme des Verkehrs“ für den LKW-Verkehr aufgrund der obigen Ausführungen ohnehin nicht gesichert. Vor allem ist aber zu berücksichtigen, dass der LKW-Verkehr für Anlieferungen und in der Logistik auch für Abholungen zunehmend in die Nachtzeit verlegt wird. Im produzierenden Gewerbe ist es keine Seltenheit, dass LKWs in der Nacht anrollen und bereits morgens vor 6.00 Uhr vor den Werkstoren stehen, selbst wenn diese noch geschlossen sind. Die Auswirkungen im Nahbereich durch Störung der Nachtruhe bedürfen daher einer intensiveren Untersuchung und Abwägung. Auch im Hinblick auf die Verkehrsprognose ist es erforderlich, der Betrachtung der Nachtzeit eine größere und realistischere Bedeutung zu schenken.

- 5 -

4.

Wir wiederholen unsere Forderung nach einer schalltechnischen Untersuchung für passive Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Anwohner der Netterdenschen Straße, da die Verkehrsauswirkungen aus dem autobahnnahenden Gewerbegebiet eindeutig diesem Gewerbegebiet zuzurechnen sind.

5.

Wir halten auch die Forderung aufrecht, die Notwendigkeit von Maßnahmen zum Schutz gegen Schwingungen/Erschütterungen zu untersuchen und diese notwendigen Maßnahmen in geeigneter Weise zu regeln. Für die Festsetzung solcher Maßnahmen ist es nicht notwendig, dass die Häuser unserer Mandanten im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen.

6.

Im Hinblick auf den erheblichen landwirtschaftlichen Verkehr, einschließlich der landwirtschaftlichen Erschließungsfunktion, sind die Netterdensche Straße und die landwirtschaftlichen Zufahrten sowie Kreuzungen der Wirtschaftswege verkehrssicher zu ertüchtigen. Soweit es dazu baulicher Maßnahmen bedarf, die in einem Bebauungsplan festgesetzt werden müssen, fordern wir die Einbeziehung der Netterdenschen Straße in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

7.

Um die Verkehrssicherheit der Netterdenschen Straße wiederherzustellen, ist zwingend die Errichtung eines Radweges parallel zur Netterdenschen Straße zumindest im besiedelten Bereich erforderlich. Die Stadt Emmerich kann sich nicht aus der Verantwortung stellen, indem sie darauf hinweist, dass die Netterdensche Straße sich außerhalb des Plangebiets befindet. Die Stadt Emmerich verfügt über die Planungshoheit, um die Netterdensche Straße in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einzubeziehen und einen Radweg zu planen. Wir beantragen deswegen die Erweiterung des Plangebietes um die Netterdensche Straße oder zumindest um die Flächen, die zum Bau eines Radweges erforderlich sind, und die Festsetzung eines solchen Radweges.

- 6 -

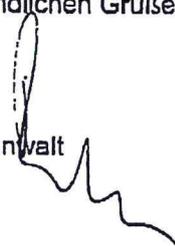
Es kann und wird von unseren Mandanten nicht hingenommen werden, dass die Stadt Emmerich eine einseitige städtebauliche Planung zulasten der Bürger von Klein-Netterden betreibt. Unsere Mandanten haben durchaus keine Einwendungen dagegen, dass es der Stadt Emmerich wirtschaftlich gut geht und zu diesem Zweck neue Gewerbegebiete erschlossen werden. Der einseitige Fokus der Stadt Emmerich auf die Schaffung gewerblicher Bauflächen mit einem schnellen Autobahnanschluss im Osten der Stadt ist aber mit der Verpflichtung der Stadt zur Fürsorge und Vorsorge für ihre Bürger nicht vereinbar. § 1 Abs. 1 S.2 GO NRW verpflichtet die Gemeinden und ihre von der Bürgerschaft gewählten Organe, das Wohl der Einwohner zu fördern. Dies gilt auch für das Wohl der Einwohner von Klein-Netterden. Entgegen dieser rechtlichen und ethischen Pflicht fühlen sich die Bürger von Klein-Netterden in ihren berechtigten Belangen sträflich vernachlässigt, seit die Verwaltungsspitze auf Bundes- und Landesebene ihr Interesse durchgesetzt hat, den dritten Autobahnanschluss zu bekommen. Unsere Mandanten fordern eine Kurskorrektur und die Beachtung ihrer angemessenen, keinesfalls übertriebenen Belange im Hinblick auf die verkehrssichere Erreichbarkeit ihrer Wohnhäuser mit allen straßengebundenen Verkehrsmitteln.

8.

Einige Häuser unserer Mandanten stehen direkt an der Straße. Durch den Erschließungsverkehr aus dem Gewerbegebiet wird es spätestens nach der Herstellung des Autobahnanschlusses zu erheblichen Abgas- und Feinstaubbelastungen kommen. Diese sind zu prognostizieren und zu untersuchen, um im Rahmen der Bauleitplanung Schutzmaßnahmen zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen

Tacke
Rechtsanwalt



Anmerkungen zur verkehrlichen Untersuchung zum Bebauungsplan E12/2, Weseler Straße/Südost

Stand: 12.6.16

1. Seite 1:

- Bei der verkehrlichen Untersuchung zum Bebauungsplanentwurf handelt es sich lediglich um den Entwurf eines Ergebnisberichtes. Rückschlüsse auf die lärmtechnische Auswirkung, dem zusätzlich auftretenden Verkehrsaufkommen sowie auf die schalltechnischen Auswirkungen können ja wohl nicht auf Grundlage eines Entwurfes getroffen werden.

2. Seite 4:

- Bezüglich der Aussage das : *„...Im Rahmen der damaligen Verkehrsuntersuchung wurde das Plangebiet des Bebauungsplanentwurfs E12/2 nicht explizit in der Verkehrsprognose als eigenständiges Gebiet mit einer eigenständigen Verkehrserzeugungsrechnung berücksichtigt, wie dies für das Gewerbegebiet Ost IV (NettPark) der Fall war. Die möglichen zusätzlichen Verkehre, die durch eine Nutzung der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Plangebiet entstehen würden, wurden allerdings implizit durch die Annahmen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung (Einwohnerentwicklung, Arbeitsplatzentwicklung) berücksichtigt...“* ist nicht fundiert durch Zahlen belegt, sondern nur allgemein formuliert. Die Annahme einer allgemeinen Arbeitsplatz- bzw. Einwohnerentwicklung hat sehr allgemeinen Charakter und kann nicht global als Begründung für eine nicht erfolgte Berücksichtigung verwendet werden. Hier fehlt die Darlegung in welchem Maße die Annahmen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung spezifiziert auf dem Bereich der Netterdenschenstraße / Weselstr. angewendet wurden.

3. Seite 4:

- In der Aufgabenstellung ist als Aufgabe *„.... eine gesonderte verkehrlichen Untersuchung durchzuführen...“* Hier drin ist sicherlich nicht die Abgabe eines Entwurfes mit diversen Annahmen zu sehen. Somit ist die eigentliche Aufgabenstellung des Berichtes nicht erfüllt worden.

4. Seite 4:

- In der Anlage 1 ist nur eine Zusammenfassung der Zählergebnisse ersichtlich, eine Einzelaufstellung - z.B. pro Std - fehlt.
- Nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl der Spitzenstunde und somit die Festlegung der Bemessungsstunde? Hierzu gibt es keine näheren Erläuterungen.
- Bezüglich der Hochrechnung der Zählergebnisse ist nicht ersichtlich bzw. nachvollziehbar welche Grundlage bzw. Zählergebnisse jetzt tatsächlich für die Hochrechnung herangezogen worden sind. Der allgemeine Ausdruck

„...die sich aus der einer Hochrechnung der Zählergebnisse ergeben...“ ist sicherlich nicht als Grundlage geeignet bzw. nachvollziehbar.

- Es fehlt eine Definition was in dem Untersuchungsbericht unter dem Begriff Schwerverkehr zu verstehen ist. Da das neue Gewerbegebiet insbesondere zur Ansiedlung von „...erhebliche belästigenden Betrieben...“ verwendet werden soll, ist die Definition des Schwerverkehrs wichtig.

5. Seite 5 (Bild2):

- Summe falsch, muss sein 404

6. Seite 6 (Bild 3):

- Zahl falsch muss sein: 90

7. Seite 7 (Bild 4):

- Wieso ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung der Netterdenschenstraße zwischen den einzelnen Kreuzungsbereichen gleich, obwohl laut Bild 2 (Seite 5) andere Knotenbelastungen vorhanden sind? Da es sich ja angeblich um eine Hochrechnung der Zählergebnisse nach einem Hochrechnungsverfahren handeln soll, müssen unterschiedliche tägliche Verkehrsbelastungen resultieren da ja laut Aussage die Zählergebnisse für die Hochrechnung herangezogen worden sind.
- Wieso steigt bei der Weseler Straße die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung um einen kleineren Faktor als die restlichen Hochrechnungen? Da es sich um eine Hochrechnung handelt, die festen Algorithmen folgt, müsste für alle betrachtete Straßen sich die gleiche Steigerung der durchschnittlichen täglich Verkehrsbelastung ergeben. Da es sich bei der Weselerstraße um einen Hauptverkehrsweg von Emmerich handelt, ist davon auszugehen dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung minimal identisch zu den anderen Straßenabschnitten steigen muss.

8. Seite 8:

- Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung des Ravensacker Weg ist gemäß Hochrechnung schon über der prognostizierten Verkehrsbelastung 2020 (Prognose null Fall). Die Aussage dass die prognostizierten Verkehrszunahmen im Untersuchungsbereich noch nicht eingetreten sind ist somit falsch.
- In dem Prognose null Fall (prognostizierte Verkehrsbelastung 2020) wurde die Max Planck Straße und der Groendahlscher Weg gar nicht berücksichtigt. Somit kann keine Aussage betreffend des Eintretens einer Prognose getroffen werden.

9. Seite 9:

- Eine verkehrlichen Zunahme durch die teilweise Realisierung des ersten Bauabschnitt des Gewerbegebietes Ost IV (Nettpark) im Umfeld des Plangebietes wäre auch eher ungewöhnlich, da die Erschließung des Gewerbegebietes Ost IV über die Budberger Straße erfolgt.

- Durch die Realisierung des ersten Bauabschnitt des Gewerbegebietes Ost IV (Nettpark) ist eine deutliche Verkehrszunahme auf dem Ravensacker Weg zu verzeichnen. Somit ist die Aussage dass das Gewerbegebiet Ost IV keine verkehrlichen Zunahmen im Umfeld des Plangebietes verursacht hat, falsch.

10. Seite 9:

- diese Aussage ist falsch, siehe Punkt 9

11. Seite 10:

- Gemäß der Entwurfsbegründung zur zweiten Offenlage hat das Plangebiet eine Größe von 28,7 ha, bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens wurde eine Größe von rund 18 ha zu Grunde gelegt. Da die Größe des Industriegebietes ausschlaggebend für das Verkehrsaufkommen ist, ist die Annahme der Arbeitsplätze nicht korrekt.
- Es ist unklar welche Erfahrungswerte aus dem Verkehrsgutachten von 2007 herangezogen wurden. Welche Erfahrungswerte können aus einer Prognose von 2007 für ein Verkehrsgutachten für 2016 resultieren?
- Das hinzuziehen eines Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2007 zur Ermittlung der durchschnittlichen Arbeitsplätze je Hektar ist nicht richtig, da das Gutachten den aktuellen Stand der Entwicklung berücksichtigen muss. Insbesondere ist hier die Entwicklung des Containerhafens zu berücksichtigen, dessen Entwicklung sicherlich im Jahr 2007 nicht in diesem Maße vorhergesehen werden konnte.
- In dem Verkehrsgutachten von 2007 (Seite 9, Kapitel 5.3, zweit letzter Absatz) wird noch von vier Fahrten pro Tag ausgegangen. Warum wurden in der aktuellen Verkehrsstudie nur drei Fahrten pro Tag pro Beschäftigter angenommen?
- Bei Annahme von vier Fahrten pro Tag pro Beschäftigter ergibt sich automatisch ein höherer Anteil von LKW Fahrten.

12. Seite 11 (Tabelle 1):

- Siehe Eintragungen in der Tabelle
- Aufgrund der falschen Flächenannahme ist das durchschnittliche tägliche Mitarbeiteraufkommen falsch. Demzufolge ist das „werktägliche Verkehrsaufkommen Gesamt“ auch falsch, da dieses in erster Linie von dem Mitarbeiteraufkommen abhängt.

13. Seite 12 (Bild 6):

- Es ist nicht ersichtlich wie die prognostizierte Verkehrsbelastung 2020 in der Netzvariante 1B in die unter Bild 6 dargestellten Verkehrsströme übernommen wurde. In der prognostizierten Verkehrsbelastung 2020 (Netzvariante 1B) wird vom 6.960 Kfz/24h im Bereich der Max Planck Straße / Netterdenschestraße / Grondahlscherweg kommend von der neuen Anschlussstelle Süd ausgegangen. Eine Verteilung der Gesamtsumme pro 24 Stunden auf einzelne Spitzenstunden wurde in der Verkehrsprognose 2020 (Netzvariante 1B) nicht vorgenommen.
- Verkehrszahlen sind aufgrund der falsch angenommenen Größe des Gewerbegebietes falsch (siehe Pkt. 12).

- Es ist nicht glaubhaft dass in der Spitzenstunde nachmittags als zu- und abschließender Verkehr des neuen Gewerbegebietes nur ca. 11 % des gesamten Tagesverkehrsaufkommens stattfinden.

14. Seite 13:

- Bewertung des Verkehrsablaufs aufgrund der Annahme der falschen Gewerbegebietsgröße und der daraus resultierenden zu niedrigen Verkehrszahlen des neuen Gewerbegebiets falsch.

15. Seite 14:

- Die Untersuchung der schalltechnischen Auswirkungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der neuen Anschlussstelle Emmerich Süd berücksichtigte nicht den realen Zustand der Netterdenschestraße. In der Untersuchung wurde von einem einwandfreien Asphaltbelag ausgegangen der jedoch so nicht vorhanden war bzw. ist, vielmehr handelt es sich um einen in Stand gesetzten Asphaltbelag. Aufgrund dessen wurde auch der lärmtechnische Beurteilungswert seinerzeit um 3 dB angehoben. Somit wurden die Immissionen in der damaligen Untersuchung nicht über- sondern eher unterschätzt. Eine solche Fehleinschätzung der damaligen Untersuchung für eine Neubewertung der schalltechnischen Auswirkungen heranzuziehen, ohne eine erneute Überprüfung bzw. Anpassung aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse ist falsch.
- Eine globale Aussage betreffend der Lärmpegelbereiche ist sicherlich nicht statthaft. Hier ist eine fundierte und nachvollziehbare Aussage zu treffen die insbesondere eine Aussage betreffend des sich an den jeweiligen Örtlichkeiten ergebenden Lärmpegelbereichs trifft.
- Eine Aussage bezüglich der Lärmpegelbereiche III – V verharmlost die zusätzliche Lärmbelastung. Für die einzelnen Lärmpegelbereiche gilt folgende Definition:
 - III = 61 – 65dB(A)
 - IV = 66 – 70dB(A)
 - V = 71 – 75dB(A)

Aufgrund der aus den Lärmpegelbereichen sich ergebenden schalltechnischen Auswirkungen ist eine nähere Untersuchung erforderlich.

16. Seite 15:

- Die Aussage „... der verhältnismäßig geringen Steigerung der Verkehrsmengen...“ entspricht nicht den Tatsachen und ist zudem eine subjektive Einschätzung, welche in einer Untersuchung fehl am Platze ist.
- Aufgrund der falschen angenommenen Größe des neuen Gewerbegebietes ist die Einschätzung falsch.
- Davon ausgehend, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung von 2020 in der Netzvariante 1B für die Netterdenschestraße eine Belastung von 6.960 Kfz pro 24 Stunden prognostizierte und das neue Gewerbegebiet mit 1.700 Kfz pro 24 Stunden (falscher Wert) prognostiziert wird, ergibt sich für die Netterdenschestraße eine Mehrbelastung durch das neue Gewerbegebiet gegenüber der prognostizierten Verkehrsbelastung 2020 (Netzvariante 1B) von ca. 25 %. Bei einer 25-prozentigen zusätzlichen Verkehrsbelastung ist die

Bürgerinitiative Klein Netterden

Stand: 12.6.2016

Aussage einer „.... *Verhältnismäßig geringen Steigerung der Verkehrsmenge....*“ falsch.

17. Seite 15:

- die Aussage ist falsch (siehe Punkt 16)

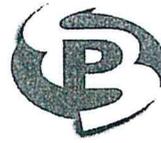
Tabelle 1: Verkehrserzeugung der geplanten Nutzung basierend auf BOSSERHOFF [4] und den Erfahrungswerten der Verkehrsuntersuchung (2007)

Kenngröße	Einheit	Ergebnis	
		Ergebnis	Ergebnis
Brutobaulandfläche	ha		18,0
Verkehr Mitarbeiter			
spezifisches Mitarbeiteraufkommen	Mitarb./ha		40
durchschnittliches, tägliches Mitarbeiteraufkommen	Mitarb./24h		721
Fahrten am Tag u. Richtung für Mitarbeiter und Kunden	Wege/24h u. R.		1,50
Anwesenheitsgrad	%		85
Anteil Kfz-Nutzung bei den Mitarbeitern	%		80
Besetzungsgrad bei den Mitarbeitern	-		1,1
durchschnittliches, tägliches Kfz-Aufkommen der Mitarbeiter und Kunden pro Richtung	Kfz/24h u R.		669
durchschnittliches, tägliches Kfz-Aufkommen der Mitarbeiter und Kunden	Kfz/24h		1.338
Lieferverkehr			
spezifisches Lieferaufkommen	Lkw-F./Mitarb.		0,50
werktätliches Aufkommen Anlieferung pro Richtung	GV/24h u. R.		180
werktätliches Aufkommen Anlieferung	GV/24h		360
Kundenverkehr			
spezifisches Kundenaufkommen	Wege/Mitarb.		0,00
Kunden	Kunden/24h		0
Cross-Over-Faktor	%		-
Neu-Kunden	Kunden/24h		-
Anteil Kfz-Nutzung bei den Kunden	%		80
Besetzungsgrad bei den Kunden	-		1,1
werktätliches Aufkommen der Kunden pro Richtung	Kfz/24h u R.		0
werktätliches Aufkommen der Kunden	Kfz/24h		0
werktätliches Verkehrsaufkommen je Richtung	Kfz/24h		849
werktätliches Verkehrsaufkommen Gesamt	Kfz/24h		1.698

Insgesamt ist für das Industriegebiet bei Realisierung inklusive des Güterverkehrs ein tägliches Verkehrsaufkommen von knapp 1.700 Kfz-Fahrten sowohl im Quell- als auch im Zielverkehr zu erwarten (Tabelle 1).

3.3 Verteilung im Straßennetz

Weiterhin ist von Bedeutung, wie sich die entstehenden Neuverkehre im umliegenden Straßennetz verteilen. Für die zu erwartenden Neuverkehre des Plangebietes wird davon ausgegangen, dass 80% der Schwarverkehre sich in Richtung Nordosten auf die neue Anschlussstelle Emerich-Süd verteilen und die übrigen 20% in Richtung Südwesten auf das weitere Stadtgebiet bzw. auf das Umland. Für die Personenverkehre wird die Verteilung mit 60% in Richtung Nordosten und 40% in Richtung Südwesten angesetzt (Bild 5).



PARCHENT
Rechtsanwälte

PARCHENT Rechtsanwälte | Graf-Adolf-Platz 1-2 | 40213 Düsseldorf

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Datum: 17.06.2016

Unser Zeichen: b.R.

Einwendungen zum Bebauungsplan der Stadt Emmerich am Rhein E 12/2 Weseler Straße / Südost zur erneuten Offenlage nach § 3 Abs. 2 Bau GB

RECHTSANWÄLTE

Klaus Parchent
Rechtsanwalt

Matthias Harder
Rechtsanwalt

Iris Thome
Rechtsanwältin*

Dr. Christian Jäger
Rechtsanwalt*

Christian Strunk
Rechtsanwalt*

Parchent Rechtsanwälte
Graf-Adolf-Platz 1-2
40213 Düsseldorf

Fon +49 211 302158 00
Fax +49 211 302158 11

info@parchent.de
www.parchent.de

Steuernummer 106 5266 2221
USt-Ident-Nr. DE 261484143

*kein Gesellschafter im Sinne von
§ 10 [2] BORA

IN KOOPERATION

Alexander Friedhoff
Rechtsanwalt

Fachanwalt für Verkehrs- und
Verwaltungsrecht

Kurfürstendamm 134
10711 Berlin

www.ra-friedhoff.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag meines Mandanten,

trage ich die ordnungsgemäße Bevollmächtigung anwaltlich versichernd nachfolgende Einwendungen gegen den Bebauungsplanentwurf E 12 / 2 Weseler Straße / Südost zur erneuten Offenlage vor:

Der Bebauungsplan leidet an erheblichen Fehlern.

Die Planungsmotivation ist bereits ausgesprochen fragwürdig. Seit den Beschlüssen der Rot-Grünen Regierung unter Gerhard Schröder ist die Prostitution legalisiert und nicht mehr in einer rechtlichen und tatsächlichen Grauzone verhaftet. Da in der Stadt Emmerich andere Einrichtungen vergleichbarer Art unterhalten werden, fragt man sich, warum die Stadt so große Anstrengungen zur Veränderung des Planungsrecht über das Grundstück meines Mandanten unternimmt, obwohl es zu keinen erkennbaren Nachteilen für die Allgemeinheit kommt. .

Die Gesellschaft hat anerkannt, dass die geplante Vermietung von Räumlichkeiten für gewerbliche Zwecke zur Lebenswirklichkeit gehört und sich immer einen Weg sucht. Diesen Weg in einer

legalen und seriösen Form vorzunehmen, ist das legale Ziel des Grundstückseigentümers. Dieses ist dafür auch gut geeignet, Nachteile für die anderen umliegende Grundstücke entstehen dadurch nicht. Vielmehr läßt die die geplante Ausweisung höhere Emissionen erwarten.

Auch städtebaulich ist das Grundstück für die beantragte Nutzung geradezu ideal geeignet.

Mit der angestrebten Planung wird erheblich in die Gewerbefreiheit eingegriffen, ohne das dafür ein durchgreifender Grund vorliegt. Nicht nur, dass die angestrebte Nutzung mit dem Bebauungsplan ausgeschlossen werden soll, sondern darüber hinaus auch noch die bisher auf dem Grundstück zulässige Nutzung für den Einzelhandel, führt zur erheblichen Entwertung. Damit wird in das vom Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland in Artikel 14 normierte Erhalts des Eigentums enteignend eingegriffen.

So stellen die jetzt geplanten Änderungen mit besonderem Focus auf den Ausschluss der geplanten Nutzung, der gewerblichen Zimmervermietung des Grundstückseigentümers im äußersten Süden des Plangebietes einen erheblichen Eingriffe in seine Grundrechte dar.

Allein die jetzt schon über zwei Jahre andauernde Nutzlosigkeit und Zurückstellung des Bauantrages und drohender Zurückstellung auch anderer jetzt ausgeschlossener Nutzungen besonders dem Einzelhandel betreffend, belasten meinen Mandanten erheblich. Wie soll es denn gehen, dass für ein Grundstück erhebliche Kosten insbesondere Grundsteuern, aber durch die Handlung der Stadt praktisch alle Einnahmemöglichkeiten ausgeschlossen werden.

In diese schwierige Situation sollte sich jeder Entscheidungsträger einmal hineinversetzen und wer so etwas finanziell bewältigen kann. Für meinen Mandanten werden diese Belastungen kaum mehr tragbar sein.

Jede Fachplanung bedarf, zumal wie hier, wenn es die Voraussetzung für Eigentumseingriffe geben soll, einer Planrechtfertigung. Diese ist aber nur dann gegeben, wenn das „Vorhaben vernünftigerweise“ geboten ist. Die Zulässigkeit eines Bebauungsplanbeschlusses setzt daher voraus, dass das Vorhaben durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt ist. Vorhaben, die nicht vernünftigerweise geboten sind, werden, wenn sie in die Rechte Dritter, hier in die Rechte des Grundstückseigentümers an der Weseler/Ecke Duisburger Straße eingreifen, nicht die Hürde des Abwägungsgebotes und der Eigentumsgarantie nehmen können. Im Klartext gesagt, wird dann der Bebauungsplan nicht rechtmäßig zustande kommen können.

Dies ergibt sich u.a. schon aus der Entwurfsbegründung:

Unter Punkt 1 Anlass der Planaufstellung wird im ersten Absatz ausgeführt: „Das Plangebiet wurde bisher nur ansatzweise einer industriegebietstypischen Nutzung zugeführt. Wesentliche Flächen werden als landwirtschaftliche Flächen genutzt.“

und weiter im dritten Absatz: „Darüber hinaus handelt es sich bei den Flächen um die letzte zur Verfügung stehende Reservefläche im Stadtgebiet, die für die Ausweisung eines Industriegebietes ... geeignet ist.“

Also auf der einen Seite eine schon seit Jahrzehnten als Industriegebiet nutzbare große Fläche, die obwohl der bestehende Plan größtmögliche Freiheiten läßt, aber trotzdem keine industriegebietstypischen Nutzung erfährt und auf der anderen Seite, die fälschliche Behauptung, dass angeblich keine Flächen mehr zur Verfügung ständen. Fakt ist aber, es werden keine solchen Reserveflächen benötigt, nichts anderes hat die Vergangenheit gezeigt. Die bisherige Planung deckt das Planungsziel letztlich fast vollständig schon heute ab.

Die angeblich schwierige Reserveflächensituation wird durch die Erweiterung des für die industrielle Nutzung zulässigen Fläche nur unmaßgeblich vergrößert, ohne dass es eine konkrete Nachfrage dafür gibt. Denn bisher und in der Zukunft wird die bestehende Fläche ausreichen, so dass die gewerbliche Ausweisung der Fläche meines Mandanten ohne irgendeine Einschränkung zur Verwirklichung des Planungszieles weiter in der bestehenden Ausweisung verbleiben kann. Auf diese Fläche kommt bei der Verwirklichung der Zielsetzung des Planes nicht an.

Vielmehr wird überdeutlich, dass letztlich nur krampfhaft und entgegen des geltenden Rechts nach einer Verhinderung der Umsetzung der bisherigen städtischen Planungsabsichten gesucht wird und das nur in der wagen Hoffnung man könne jetzt Betriebe da ansiedeln, die bisher niemand nachfragte geschweige denn nutzen wollte, außer dem bewirtschaftenden Landwirt.

In der heutigen Zeit in der bestehende industrielle Produktionsbereiche eher verringert werden, teils riesige Flächen mit industrieller Nutzung im Ruhrgebiet zur Verfügung stehen ist es vollkommen unrealistisch, dass ein solcher Plan, der nun seine Ausprägung im Planentwurf gefunden hat, in die Umsetzung kommt.

Ein entsprechender Investor ist nach diesseitigem Wissen nicht in Sicht, stattdessen werden die Grundstückseigentümer des Plangebietes unangemessen und ohne durchgreifende Begründung benachteiligt.

Auch das sogenannte Valeegutachten der Landesregierung zur Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalens hat bestätigt, dass Gewerbe- bzw. Industrieflächen bei den Kommunen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Warum gerade die Stadt Emmerich größeren Bedarf haben sollte, bleibt in der Entwurfsbegründung vollkommen offen und fachlich nicht unterlegt. Nachdenklich machen einen auch die großen noch ungenutzten Gewerbeflächen auf dem ehemaligen Kasernenstandort der deutschen Bundeswehr. Bei eingehender Prüfung wäre wohl auch ein Teil dieser Fläche als industrietypische Fläche dort planerisch möglich gewesen.

Aber auch die wohl eher die Planmotivierung geplante Nutzungsänderung mit gewerblicher Zimmervermietung darstellende Anlassbegründung für den Plan ist nicht nachvollziehbar. Nach dem bestehenden Planungsrecht ist die gewerbliche Zimmervermietung mit den geplanten angebotenen Dienstleistungen rechtlich zulässig. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes sieht die vorgesehene Nutzung gerade in Gebieten mit der derzeitigen Nutzungsart vor. Gerade im Vergleich mit der bisherigen Nutzung als Bauhandelsmarkt ist von einer deutlich verringerten Beeinträchtigung insbesondere im Hinblick auf entstehende Emissionen auszugehen. Wenn die geplante Nutzung den städtebaulichen Zielen tatsächlich widerspräche, wäre längst die Gelegenheit zur Änderung gegeben gewesen.

Im übrigen ist es nicht nachvollziehbar, dass eine erlaubte im Rahmen der Gesetze vorgenommene Nutzung des eigenen Grundstücks außerhalb von Wohngebieten oder dem Kernbereich städtebauliche Nachteile befürchten läßt. Es sieht hier vielmehr so aus, dass man mit dem geplanten das geplante Vorhaben meines Mandanten verhindern will. Hat die Planungsträgerin denn zukünftig vor, sämtliche Gewerbegebiete mit einer Abwehrplanung zu versehen. Dann wäre es zumindest notwendig, dass städtebaulich näher erläutert wird, wo gewerbliche

Zimmervermietungen mit bordellähnlicher Nutzung stattfinden sollen, denn auch in der Stadt Emmerich gibt es dafür einen Bedarf, der städtebaulich gelöst werden muß. Allein auf bloße offenlassende städtebauliche Gründe zu verweisen ist jedenfalls für eine solch einschneidende Veränderung in die Grundstücksnutzung meines Mandanten viel zu wenig.

Man darf dabei nicht verkennen, dass derzeit in Deutschland auf 10.000 Einwohner einen Bestand von 49 Prostituierten kommen. Ein pauschales Verbot stellt dafür jedenfalls keinen Lösungsansatz dar.

Auch der Punkt 2.2 der Entwurfsbegründung weist bedenkliche Lücken auf. Zwar steht das Gebäude derzeit leer, es wird jedoch nicht deutlich gemacht, dass der vor Jahren gestellte Bauantrag noch nicht beschieden wurde und damit der Leerstand von der Planungsgeberin selbst verhindert wurde. Hier bedarf es eine Konkretisierung.

Auch auf den Stand des Flächennutzungsplanverfahrens ist noch einzugehen. Es war ein Parallelverfahren geplant. Es wird, obwohl das laufende Verfahren über zwei Jahre fortgeschritten ist, keine Aussage zum aktuellen Stand gemacht. Diese mangelnde Information führt zu einem formellen Fehler bei der Entscheidungsgrundlage der Beschlußgremien.

Korrespondierend zu den unklaren und fehlerhaften Beschreibungen des Anlasses der Planaufstellung finden sich ähnliche Aussagen unter Punkt 4.2 der Entwurfsbegründung gegen die wir unsere Bedenken richten.

Diese sind im zweiten Absatz schlicht falsch. Die Aussage, dass im gesamten Stadtbereich keine Ausdehnungsmöglichkeiten für ihre Gewerbebereiche über die bestehenden GIB-Darstellungen des Regionalplanes gegeben seien, entspricht offensichtlich nicht den Tatsachen. Das große GIB Gebiet zwischen Bahnstrecke und dem Deichweg ist zu großen Teilen ungenutzt und mangels privater Bebauung auch viel besser als das Plangebiet für die jetzt vorgesehene Nutzung geeignet. Außerdem gibt es große Flächenreserven nördlich des Plangebietes und am Ravensackerweg. Der eigene Zweifel an der Richtigkeit wird ja auch schon in der Formulierung „im Prinzip“ entlarvt.

Auch die Gebiete nach Norden Richtung Autobahn und östlich der Planfläche bieten sich für ein Industriegebiet und eine damit einhergehende Änderung des gerade in der Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplanes Düsseldorf viel besser als das Plangebiet an und stellen wahrlich große Reserven für die städtische Planung dar. Im Plangebiet sind so viele Konflikte zu lösen, dass es für den Bestand, aber auch für ansiedlungswillige Betriebe viel zu viele planerische oder bauordnungsrechtliche Probleme zu überwinden sein werden.

Das alles hat mit geordneter Städteplanung nicht viel zu tun, denn neben den bereits für den Plan entstandenen immensen Gutachterkosten entstehen nach Nr. 9 der Entwurfsbegründung im Umweltbericht genannten zusätzlichen Ökokontenianspruchnahme von ca. 76.000 Einheiten nicht notwendige Mehrkosten. Dies führt am Ende dazu, dass im Stadtgebiet wieder andere landwirtschaftliche Flächen für die ökologische Nutzung verloren gehen.

Im Hinblick auf die nach dem bisherigen Plan schon überwiegend jetzt möglichen vorgesehenen industriellen Nutzungen fragt man sich, ob dieser Aufwand für die Stadt im Hinblick auf das nach der Gemeindeordnung vorgesehene Sparsamkeitsgebot noch vereinbar ist. Es werden erhebliche städtische Mittel für den Plan in Anspruch genommen, ohne dass ein wirklicher Vorteil entsteht.

Die Kosten für den Straßenbau und die für die industrielle Nutzung verloren gehende Fläche für die im Gebiet liegende Ausgleichsfläche sind unnötige Aufwendungen zu Lasten der Allgemeinheit. Die Planung orientiert sich so leider nicht mehr ausreichend am Gemeinwohl.

Auch zu Punkt 5 der Planungsbegründung bezüglich des Planungszieles erheben wir Bedenken und Einwände gegen den Planungsentwurf.

Neben dem vorgenannt gesagtem, ist noch einmal deutlich zu machen, dass das gesamte Planungsgebiet ungeeignet ist. Es gibt zu viele Nachbarkonflikte und grundstückseigentümerbelastende Planungsveränderungen. Andere städtische Flächen sind besser für die Ausweisung als Industriegebiet geeignet.

So beantragen wir die Veränderung des Planungsgebietes ohne die Fläche meines Mandanten.

Der vorgesehene Ausschluss des bisher im Plangebiet möglichen Einzelhandels entspricht, anders als im Entwurf beschrieben, nicht dem Einzelhandelskonzept

der Stadt Emmerich. Dem Einzelhandelskonzept geht es in der Kernaussage um den Schutz der Innenstadt, verbietet aber keineswegs Einzelhandel im restlichen Teil des Stadtgebietes. Hier wäre es schon notwendig differenzierter zu prüfen und darzulegen, warum auch andere nicht im Einzelhandelskonzept für den Innenstadtschutz in Betracht kommende Sortimente ausgeschlossen werden. Der Stadtrat hat die Nutzung als Baumarkt schließlich erst ermöglicht und zöge jetzt langfristig eine Bauruine einer vergleichbaren bisherigen Nutzungsmöglichkeit vor. Denn Einzelhandelsflächen sind leichter einer Nachfolgenutzung zu zuführen als Industrieflächen, wie man gut am lange ungenutzten Nordteil des Plangebietes erkennen kann. So wäre zumindest der Erhalt für die Innenstadt unschädlicher Sortimente für die Einzelhandelsnutzung des Grundstücks meines Mandanten als milderes Mittel abwägungsrelevant vorzuziehen, weil es die Rechte auf Ausübung eines Gewerbebetriebes mit Einzelhandelsnutzung unverhältnismäßig einschränkt.

Gleiches gilt für den Ausschluß von Vergnügungsstätten, der in die bestehenden Rechte des Grundstückseigentümers unverhältnismäßig eingreift und kein legitimes Planungsziel darstellt.

So greifen unter Punkt 6 der Planungsbegründung die Festsetzungen in die verfassungsmäßigen Rechte der Grundstückseigentümer des Plangebietes besonders aber in die Rechte meines Mandanten ein und lassen das planungsrechtliche Abwägungsgebot in nicht ausreichendem Maße vermissen.

So werden alle den Wert und die Nutzungsmöglichkeit unterstreichenden Nutzungsformen kategorisch ausgeschlossen. Die negativen Auswirkungen auf meinen Mandanten werden nicht betrachtet, sondern vollkommen außer acht gelassen.

Die vorgesehenen Festsetzungen können unterbleiben und im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens gelöst werden. Auffällig ist jedoch, dass der Plan vielfach ansässige Eigentümer besser behandelt als meinen Mandanten. Vielfach wird deren Bestand geschützt, jedoch im südlichsten Teil des Gebietes radikal die bisherigen und meisten zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten beschnitten.

Besonders seltsam mutet die unter 6. c. dargelegte Befürchtung von „Trading-Down-Effekten“ auf die benachbarten Wohnnutzungen an. Gerade diese sind aber mit einer industriellen Nutzung vielmehr zu erwarten (wenn wir diesen

amtsdeutschen Begriff richtig verstehen), denn die gewerbliche Nutzung (auch die beantragte) führen eher zu einer Aufwertung als zur Abwertung des Grundstückes. Industriegenutzte Flächen führen stattdessen nicht zu gestalterischen Vorteilen.

Im übrigen sind diese Effekte in vergleichbaren Fällen zum Beispiel bei den Angeboten in Emmerich und Umgebung nicht eingetreten. Solche Effekte treten höchstens da auf, wenn ungeordnet an irgendeiner Stelle im öffentlichen Straßenraum ein Angebot entsteht. Gerade durch die vorgesehene Nutzung wird das verhindert, denn alle Angebote werden im Haus vorgenommen und abgewickelt. Vor dem Haus, welches über ausreichend Parkraum verfügt, werden sich Dienstleistungsnachfrager unauffällig verhalten. Da mit der Nutzung der Immobilie ein hohes Interesse des Grundstückseigentümers zum Erhalt und der ordnungsgemäßen Unterhaltung entsteht, sind keinerlei abwärtsgerichteten Folgen zu erkennen. Der beschriebene Effekt würde durch ein geordnetes Angebot nicht eintreten können. Die Ansiedlung ungeordneter Angebote sind nach der Erfahrung in Städten mit der Einwohnerzahl der Planungsträgerin nicht zu erwarten und in umliegenden Städten auch nicht eingetreten.

Bezüglich der enteignenden Effekte der Planung für das Grundstück meines Mandanten fehlt es an einer Darstellung z.B. unter dem Punkt 8.

Die Planung entwertet das Grundstück auf den landwirtschaftlichen Nutzwert minus Abrisskosten und nimmt ihm alle Ertragserwartungen. Dieser Verlust ist nach den §§ 39 – 44 BauGB finanziell von der Planungsgeberin auszugleichen. Dazu schweigen der Plan und die Planungsbehörde um die Zustimmung zur Änderung zu erhalten, ohne dass es allen Stadtverordneten oder der Allgemeinheit dargelegt wird, obwohl es für einen rechtmäßigen Plan notwendig wäre, auf diesen Effekt näher einzugehen.

Die Grundstücksentwertung findet seine Ausprägung in der Aufgabe sämtlicher nicht industrietypischer gewerblicher Nutzungsmöglichkeiten, indem die beantragte Nutzung, die bisher zulässige Einzelhandelsnutzung und alle anderen gewerblichen Nutzungen sowie die Einrichtung einer Betriebsleiterwohnung unmöglich gemacht wird. Die verschwindend geringe Chance auf eine industrielle Nutzung gleicht die Beseitigung der bisher vorhandenen Planungsgrundlagen, die meinem Mandanten mit der neuen Planung genommen werden, nicht ansatzweise aus. Dies zeigt schon der immense derzeitige Flächenüberhang des vorhandenen ungenutzten Industriegebietes und einem für die Größe Emmerichs sehr starken nicht genutzten Angebotes an Gewerbeflächen. Da sticht die Fläche unseres Mandanten mit den

bisherigen Nutzungsmöglichkeiten bis zum Erlaß der Veränderungssperre und anstehender verändernder Plangrundlage heraus.

Weiter mache ich mir, um Wiederholungen zu ersparen, den Vortrag meines für die letzte Offenlage des Bebauungsplanes bestellten Kollegen Rechtsanwalt Höcker aus Schreiben vom 1.03.2016 zu eigen.

Nach alledem wird deutlich, dass der vorgelegte Bebauungsplan so nicht rechtmäßig zustande kommen kann und die Ergreifung weiterer Rechtsmittel sich geradezu aufdrängen. Um ein teures und langwieriges Normenkontrollverfahren vor dem OVG Münster zu ersparen, ist anzuempfehlen, dass dieser Plan auch mit Blick auf den immensen zu erwarteten Kosten für den nicht durch die Haftpflichtversicherung der Stadt abgedeckten Kosten für den entstehenden Schadenersatzanspruch wegen der Entwertung des Grundstückes aus dem Plangebiet entlassen wird oder, dass dieser Plan von verantwortlichen frei entscheidenden Stadtverordneten nicht beschlossen wird.

Mit freundlichen Grüßen



Rechtsanwalt



Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Deutz-Mülheimer Straße 22-24 •
50679 Köln

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Stadtentwicklung
Frau Reinartz
Postfach 100864
46428 Emmerich am Rhein



Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region West
Deutz-Mülheimer Straße 22-24
50679 Köln
www.deutschebahn.com

Karl-Heinz Sandkühler
Telefon 0221 141-3797
Telefax 0221 141-2244
karl-heinz.sandkuehler@deutschebahn.com
Zeichen FS.R-W-L(A) TÖB-KÖL-14-9032 (Sa 15271)

12.07.2016

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom

Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans E 12/2 "Weseler Straße / Südost" der Stadt Emmerich

Sehr geehrte Frau Reinartz,
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit widerrufen wir unser Schreiben vom 20.06.2016 und bitten Sie stattdessen diese Stellungnahme zu verwenden

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme:

Unsererseits bestehen bezüglich der Aufstellung des Bebauungsplanes E 12/2 „Weseler Straße / Südost“ grundsätzlich keine Bedenken, wenn die nachfolgenden Hinweise beachtet werden:

- Durch die vorgesehenen Änderungen des Bebauungsplanes wird unsere Planung des dreigleisigen Ausbaus der Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen nicht berührt.
- Bei möglichen Änderungen unserer Planung, z.B. der Lage der erforderlichen Baustraßen, sind diese - wie bereits mit Schreiben vom 03.07.2014 mitgeteilt, zu berücksichtigen.
- In dem betroffenen Gebiet wollen wir, abgesehen von den Maßnahmen direkt an der Bahn (Stützwand, neue Bauwerke) auch Baustraßen erstellen, um die An- und Abfuhr von Material zu gewährleisten. Diese Erstellung der Baustraßen muss natürlich auch nach der Änderung des Bebauungsplanes noch möglich sein.

...

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorstand:
Dr. Rüdiger Grube,
Vorsitzender

Berthold Huber
Dr.-Ing. Volker Kefer
Dr. Richard Lutz
Ronald Pofalla
Ulrich Weber

Unser Anspruch:



**Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter**

- Wie Sie dem 2016 bereits geführten Schriftverkehr und den zugesandten Planausschnitten entnehmen konnten, befinden sich zwischen der Duisburger Straße und dem Bahnkörper planungsbehaftete Flächen. Nördlich der Duisburger Straße sind in diesem Abschnitt weiterhin keine Maßnahmen geplant.

Bei möglichen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

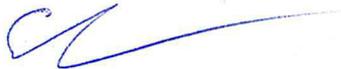
Mit freundlichen Grüßen
Deutsche Bahn AG

i.V.



Strauß

i.A.



Sandkühler

Kreisverwaltung Kleve • Postfach 15 52 • 47515 Kleve

Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Fachbereich: Technik
Abteilung: Bauen und Umwelt - Verwaltung
Dienstgebäude: Nassauerallee 15 - 23, Kleve
Telefax: 02821 85-700
Ansprechpartner/in: Frau Gall
Zimmer-Nr.: E.237
Durchwahl: 02821 85-356
(Bitte stets angeben) ⇒ Zeichen: 6.1 - 61 26 01 / 02-
Datum: 15.06.2016

**Kommunale Bauleitplanung der Stadt Emmerich am Rhein;
Bebauungsplan Emmerich am Rhein; Nr. E 12/2 – Weseler Straße/ Südost -**

Bericht vom 11.05.2016, Az.:

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur o.g. Planung werden von mir folgende Stellungnahmen vorgetragen.

Als Untere Landschaftsbehörde bzgl. des Landschaftsschutzes:

Zum Bebauungsplan Emmerich E 12/2 Weseler Straße/Südost werden keine Bedenken erhoben. Das verbleibende Defizit in Höhe von 75.972 Ökopunkten wird über die Ökokonten Knauheide und Flasertweg ausgeglichen. Die Abbuchung ist bei der Unteren Landschaftsbehörde anzuzeigen.

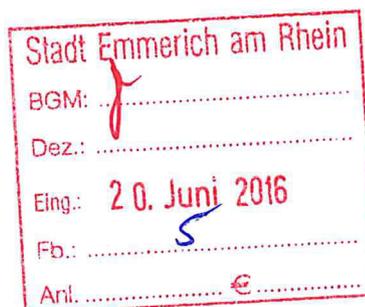
Als Untere Landschaftsbehörde bzgl. des Artenschutzes:

Auf die bereits erfolgte Stellungnahme zum Artenschutz und die im Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP) „Protokollbogen C.) Landschaftsbehörde“ vom 18.02.2016 formulierten Nebenbestimmungen, als Ergebnis der Prüfung durch mich als zuständiger Landschaftsbehörde, wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Bonnen



Lieferanschrift
Kreisverwaltung Kleve
Nassauerallee 15 – 23
47533 Kleve

Sprechzeiten
montags bis donnerstags
von 09:00 bis 16:00 Uhr
freitags von 09:00 bis 12:00 Uhr

Sparkasse Kleve
BLZ 324 500 00, Konto 5 001 698
BIC: WELADED1KLE
IBAN: DE04 3245 0000 0005 0016 98

Sparkasse Krefeld
BLZ 320 500 00, Konto 323 112 144
BIC: SPKRDE33
IBAN: DE51 3205 0000 0323 1121 44

Postbank Köln
BLZ 370 100 50, Konto 27917-501
BIC: PBNKDEFF
IBAN: DE32 3701 0050 0027 9175 01