E i n l a d u n g

Hiermit lade ich Sie zur 4. Sitzung - Wahlperiode 2020/2025 - des Ausschusses für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten der Gemeinde Niederkrüchten ein, die am

Montag, dem 04. Oktober 2021, um 18:30 Uhr

in der großen Halle der Begegnungsstätte Niederkrüchten, Oberkrüchtener Weg 42, 41372 Niederkrüchten, stattfindet.

Bitte beachten Sie, dass beim Zutritt zum Sitzungssaal die 3 G-Regel zu beachten ist; halten Sie daher bitte die erforderlichen Nachweise einer Immunisierung oder Testung (nicht älter als 48 Stunden) bereit.

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

1)	Entwicklung eines Neubaugebiets „Natürlich Wohnen im Naturpark Maas-Schwalm-Nette“	251-2020/2025
2)	Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Elm-130 "Hauptstraße/Heinrichsstraße"	227-2020/2025
3)	Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße	229-2020/2025
4)	Einleitungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-103 "Dürerstraße-West"	248-2020/2025
5)	Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt	254-2020/2025

6) Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten 255-2020/2025

7) Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über die Aufhebung der Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten 256-2020/2025

8) Neufassung des Vermarktungskonzepts zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften 261-2020/2025

9) Wohnungsbau-Potenzialflächen zur Binnenverdichtung 250-2020/2025

10) Hundeauslaufflächen 262-2020/2025

11) Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden und des Bürgermeisters

Nichtöffentlicher Teil

12) Grundstücksangelegenheit 263-2020/2025

13) Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden und des Bürgermeisters

Niederkrüchten, den 27. September 2021

gez. Coenen
Ausschussvorsitzender

B e k a n n t m a c h u n q

Die vorstehende Einladung zur 4. Sitzung - Wahlperiode 2020/2025 - des Ausschusses für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten am 04. Oktober 2021 wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Niederkrüchten, den 27. September 2021
Der Bürgermeister
In Vertretung

gez. Schippers

Ausgehängt am: 27. September 2021
Abgenommen am:

Niederschrift

über die 4. Sitzung - Wahlperiode 2020/2025 - des Ausschusses für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten der Gemeinde Niederkrüchten

Verhandelt: Niederkrüchten, den 04. Oktober 2021
Sitzungslokal: Begegnungsstätte Niederkrüchten, große Halle
Beginn: 18:30 Uhr Ende: 20:20 Uhr

Anwesend sind:

1. stellv. Ausschussvorsitzender Faßbender, Maik
2. Ausschussmitglied Haese, Detlef
3. Ausschussmitglied Michiels, Walter
4. Ausschussmitglied Siegers, Beate
5. Ausschussmitglied van de Weyer, Bernd
6. Ausschussmitglied Wahlenberg, Johannes
7. Ausschussmitglied Walter, Erwin vertritt Gumbel, Lars
8. Ausschussmitglied Coenen, Marcus
9. Ausschussmitglied Peters, Peter
10. Ausschussmitglied Reuter, Hans Jürgen
11. Ausschussmitglied Rölkes, Alexander
12. Ausschussmitglied Seeboth, Ulrich
13. Ausschussmitglied Tillmann, Stefan

Seitens der Verwaltung:

1. Hinsen, Tobias
2. Schrievers, Marie-Luise
3. Karner, Reinhard
4. Irmen, Heinz
5. Creusen, Hans-Josef

Auf besondere Einladung:

1. Jungbauer, Raphael, Stadtentfalter GmbH (zu TOP 1)

Zuhörer im nichtöffentlichen Teil:

1. Rzeznicki, Michael

Es fehlen:

1. Ausschussvorsitzender Coenen, Bernd
2. Ausschussmitglied Gumbel, Lars
3. Ausschussmitglied Küskens, Paul Christian
4. beratendes Mitglied Niggemeyer, Thomas

Öffentlicher Teil

1)	Entwicklung eines Neubaugebiets „Natürlich Wohnen im Naturpark Maas-Schwalm-Nette“	251-2020/2025
2)	Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Elm-130 "Hauptstraße/Heinrichsstraße"	227-2020/2025
3)	Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße	229-2020/2025
4)	Einleitungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-103 "Dürerstraße-West"	248-2020/2025
5)	Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt	254-2020/2025
6)	Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten	255-2020/2025
7)	Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über die Aufhebung der Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten	256-2020/2025
8)	Neufassung des Vermarktungskonzepts zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften	261-2020/2025
9)	Wohnungsbau-Potenzialflächen zur Binnenverdichtung	250-2020/2025
10)	Hundeauslaufflächen	262-2020/2025
11)	Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden und des Bürgermeisters	

Stellv. Ausschussvorsitzender Maik Faßbender eröffnet die Sitzung und stellt fest, dass die Einberufung zu dieser Sitzung durch Einladung vom 27. September 2021 ordnungsgemäß erfolgt ist.

Nach Eröffnung der Sitzung und vor Eintritt in die Tagesordnung führt der stellv. Ausschussvorsitzende Faßbender die sachkundigen Bürger Rölkes und Rzeznicki in den Ausschuss ein. Diese verpflichten sich in feierlicher Form zur gesetzmäßigen und gewissenhaften Wahrnehmung ihrer Aufgaben.

Öffentlicher Teil

1) Entwicklung eines Neubaugebiets „Natürlich Wohnen im Naturpark Maas-Schwalm-Nette“ 251-2020/2025

Sachverhalt:
Mit Schreiben vom 31. März 2021 beantragt die Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion, einen städtebaulichen Rahmenplan für ein Neubaugebiet zu entwickeln, das eine ganzheitliche Wärmeversorgung, ein Niederschlagswassermanagement, klimaneutralen Siedlungsstrom und Mobilitäts-Angebote beinhaltet. Weitere Details sowie die Begründung sind dem Antrag zu entnehmen. Der Rat hat den Antrag in seiner Sitzung am 15. April 2021 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten verwiesen.

Die Gemeinde Niederkrüchten bereitet aktuell durch die Ausübung des Baulandmanagements die Entwicklung neuer Siedlungsflächen vor. Die Planung der neuen Siedlungsflächen soll dabei sowohl die Belange des Klimaschutzes als auch die Anpassung an die Folgen des Klimawandels berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sind die Bereiche Strom- und Wärmeversorgung, Mobilität und der Umgang mit Niederschlagswasser von zentraler Bedeutung. Der Themenkomplex Entwicklungsplanung und Raumordnung wird auch in der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzepts entsprechend wiederzufinden sein. Zudem wird aus ganz praktischen Gründen die Energieversorgung bei der Planung von Siedlungsgebieten künftig individueller zu prüfen sein. Durch die Vorgaben der Energieeinsparverordnung (ENEV), die in der Zwischenzeit durch das Gebäudeenergiegesetz (GEG) abgelöst wurde, und die entsprechenden Anforderungen an Neubauvorhaben, ist z. B. bereits bei der Erschließung des Heinelands aus Wirtschaftlichkeitsgründen seitens des Energieversorgers keine Gasleitung mehr verlegt worden.

Um einen Einstieg in das Themenfeld der ganzheitlichen Strom- und Wärmeversorgung eines neuen Siedlungsgebiets zu erhalten, ist die Verwaltung in den Austausch mit der Stadtentfalter GmbH eingetreten. Die Stadtentfalter GmbH ist eine Tochtergesellschaft der Energieversorgungsunternehmen NEW und Avacon.

Das Aufgabenfeld der Stadtentfalter GmbH umfasst die sogenannte energetische Sektorenkopplung aus Energiewende, Wärmewende und Verkehrswende. Sie entwickelt nachhaltige und innovative Konzepte der Stadtteil- oder Quartierentwicklung, ob im

Neubau oder im zu sanierenden Bestand. Dabei werden die energetische Versorgung sowie die Mobilität ressourcenschonend und klimaneutral gedacht. Ein bekanntes Referenzprojekt ist die Seestadt mg+ in Mönchengladbach.

Die Stadtentfalter GmbH bietet ihre Unterstützung bei der Planung und Umsetzung einer klimaneutralen Energieversorgung der beiden nächsten anstehenden Baugebietsentwicklungen in der Gemeinde Niederkrüchten an. Da es sich um die ersten gemeinsamen Projekte mit der Gemeinde Niederkrüchten handelt, soll dabei auf eine Berechnung der Leistungen in der Projektvorbereitungsphase verzichtet werden. Die Leistungen der Projektvorbereitungsphase umfassen dabei im Wesentlichen die Grundlagenermittlung. Auf Basis der vorhandenen städtebaulichen Entwürfe wird ermittelt, ob und mit welchen Energiequellen und Versorgungskonzepten eine möglichst klimaneutrale Wärmeversorgung möglich ist. Dabei können individuelle Konzepte mit gemeinschaftlichen Versorgungsvarianten, auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit, verglichen werden. Zusätzlich kann untersucht werden, ob Potentiale für eine klimaneutrale Versorgung des Wärme-, Strom- und E-Mobilitätsbedarfs vorliegen.

Beratungsverlauf:
Nach Einführung in den Tagesordnungspunkt durch den stellv. Ausschussvorsitzenden Faßbender übergibt dieser das Wort an Herrn Jungbauer, Geschäftsführer der Stadtentfalter GmbH.

Nach Vorstellung des Tätigkeitsfeldes der Stadtentfalter GmbH geht Herr Jungbauer auf die Notwendigkeit der Beteiligung diverser Prozessbeteiligter ein wie Investoren, Quartiersentwickler, Bürger und kommunale Entscheider. Er stellt verschiedene sog. Reallabor-Quartiere in Gelsenkirchen (Kokerei Hassel), Herne (Shamrockpark), Erkrath (Düssel-Terrassen) und Mönchengladbach (Seestadt mg+) vor. Weiter erläutert er zu einer Auswahl an regenerativer Niedertemperaturquellen wie Geothermie, industrielle Abwärme, Abwasserwärmerückgewinnung, Aerothermie und Seewassernutzung. In Mönchengladbach entstehe die größte Klimaschutzsiedlung in NRW. Im Folgenden geht er auf die physikalischen Eigenschaften von Wasser als Energieträger durch die Nutzung von Temperaturunterschieden ein. Schmutzwasser könne durch ein Wärmetauschersystem zur Energiegewinnung genutzt werden. Im Winter könnten die Wohnungen geheizt und im Sommer gekühlt werden. Überschüssige Energie könne ins Netz gegeben werden. Gründächer mit PV-Anlagen würden ebenfalls einen Beitrag leisten. Für das Baugebiet Palixfeld seien hydrogeologische Bedingungen vorgefunden worden, mit denen Geothermie gut bis mittel genutzt werden könne. Im Baugebiet

Kantstraße/Lütterbachstraße sei Geothermie grundsätzlich ebenfalls nutzbar. Hier würde es jedoch einer näheren Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde bedürfen, da eine Ausweisung als Wasserschutzzone IIIa bestehe. Als Alternative könnten Luftwärmepumpen in Betracht kommen. Es müsse jedoch eine tiefergehende Konzeptionierung vorgenommen werden. Abschließend stellt Herr Jungbauer verschiedene Förderprogramme vor.

Stellv. Ausschussvorsitzender Faßbender bedankt sich bei Herrn Jungbauer und bittet um Wortmeldungen.

Ausschussmitglied Seeboth fragt danach, mit welchem Prozentanteil eine Energieversorgung durch die Umsetzung der Programme in dem Baugebiet möglich wäre.

Herr Jungbauer erklärt, dass das Ziel eine autarke Energieversorgung sei. Es gäbe jedoch Abhängigkeiten von der Bebauungsstruktur. Sofern die Energie aus dem Erdreich nicht ausreiche, wäre eine Koppelung mit Luftwärmeanlagen möglich.

Ausschussmitglied Peters spricht sich für eine klimaneutrale Energieversorgung der v. g. Baugebiete aus. Er fragt nach der Berücksichtigung von sozio-ökonomischen Aspekten, Bepflanzung des Gebiets, Niederschlagswassermanagement etc.

Herr Jungbauer führt aus, dass diese Aspekte durch den Projektentwickler untersucht werden müssten.

Herr Hinsen ergänzt, dass zu diesen Themenkomplexen eine externe Expertise benötigt werde. Die heutige Sitzung sei ein Auftakt, die noch nicht alle Themen abdecken könne.

Ausschussmitglied Wahlenberg fragt nach der zeitlichen Komponente der Projektvorbereitungsphase, da Bauleitplanverfahren in der Regel eine Verfahrensdauer von 1,5 – 2 Jahren aufweisen. Darüber hinaus fragt er nach den Möglichkeiten einer verpflichtenden Nutzung alternativer Energieformern wie PV-Anlagen mit Speicher durch die Hausbesitzer.

Herr Jungbauer gibt an, dass er für die Erstellung eines Konzepts inkl. Machbarkeitsstudie von einer Bearbeitungsdauer von ca. 12 Monaten ausgehe. Eine Verpflichtung zur Nutzung einer PV-Anlage könne durch städtebaulichen Vertrag begründet werden.

Auf Nachfrage des stellv. Ausschussvorsitzenden Faßbender teilt Herr Hinsen mit, dass das Angebot der Stadtentfalter GmbH als Pilotprojekt gelte und daher für die Gemeinde Niederkrüchten im Rahmen der Projektvorbereitungsphase keine finanziellen Aufwendungen anfielen.

Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung wird beauftragt, die Projektvorbereitungsphase zur Planung und Umsetzung einer klimaneutralen Energieversorgung für die beiden nächsten Baugebietsentwicklungen mit der Stadtentfalter GmbH durchzuführen.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

2) Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Elm-130 "Hauptstraße/Heinrichsstraße" 227-2020/2025

Sachverhalt:
Das Plangebiet befindet sich, wie in der Sitzungsvorlage als Anlage 1 ersichtlich, im Ortsteil Elmpt und wird begrenzt durch die Straßen Im Grund im Norden, Hauptstraße im Süden, Wilhelmstraße im Westen und Heinrichsstraße im Osten. Ziel der Planung sind die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den erforderlichen Ausbau des Verkehrsknotenpunkts Hauptstraße/Heinrichsstraße sowie die städtebauliche Neuordnung des Quartiers zur Aktivierung der Leerstände und Baulücken im Sinne des Masterplans Wohnen.

Der Rat der Gemeinde Niederkrüchten hat in seiner Sitzung am 08. Mai 2018 das Radverkehrskonzept für die Gemeinde Niederkrüchten beschlossen. Eine Maßnahmenempfehlung des Radverkehrskonzepts sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schulstraße vor. Mit der Planung der Schulstraße hat die Verwaltung das Büro StadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Nahezu zeitgleich hat im Frühjahr 2018 der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen.

Um möglichen Konflikten der Radverkehrsplanung mit den künftigen Erschließungsverkehren des Palixfelds rechtzeitig zu begegnen, hat die Verwaltung im Juni 2019 das Büro StadtVerkehr aus Hilden beauftragt, ein Erschließungskonzept für die Siedlungspotenzialfläche Palixfeld zu erstellen. Dieses Konzept liegt der Sitzungsvorlage als Anlage 2 bei.

Neben Vorschlägen zur unmittelbaren Erschließung des Gebiets Palixfeld und weitergehenden Vorschlägen zur Verkehrslenkung in der Ortslage Elmpt zeigt das Erschließungskonzept Palixfeld eine besondere Problematik auf. Durch die erhöhte Verkehrsbelastung im Zuge dieser und gegebenenfalls weiterer künftiger Wohngebiets- und Siedlungsentwicklungen gerät die Leistungsfähigkeit vorhandener Verkehrsknotenpunkten in den Fokus.

Neben der bereits aus der Verkehrsuntersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-124 „Vollsortimenter Overhetfelder Straße und 1. Änderung des Bebauungsplanes Elm-83 „Overhetfelder Straße/Heineland“ bekannten Situation, dass der Knotenpunkt Hauptstraße/Goethestraße/An der Beek/Mönchengladbacher Straße in seiner jetzigen ausgestalteten Form als abknickende Vorfahrt keine ausreichende Qualitätsstufe erreicht, zeigt sich nun, dass durch die zusätzlichen Verkehre im Rahmen der Entwicklung des Palixfelds auch der Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße nicht mehr leistungsfähig sein wird. Das Erschließungskonzept Palixfeld weist auf Seite 23 darauf hin, dass im Prognose-Planfall lediglich die Qualitätsstufe E, gleichbedeutsam mit mangelhaft, in der Nachmittagsspitzenstunde erreicht wird.

Um die weitere städtebauliche Entwicklung der Ortslage Elmpt zu ermöglichen, ist ein Ausbau des Knotenpunktes Hauptstraße/Heinrichsstraße mit einer Lichtsignalanlage oder einem Kreisverkehr erforderlich. Die Art des Ausbaus ist mit den Trägern der Straßenbaulast, dem Land Nordrhein-Westfalen für die Hauptstraße/L372 und dem Kreis Viersen für die Heinrichsstraße/K35, abzustimmen. Die beiden möglichen Ausbauformen als Kreisverkehr oder mit einer Lichtsignalanlage sind als Entwurfsskizze in der Sitzungsvorlage als Anlage 3 dargestellt. Für beide Ausbauformen gilt, dass die Straßenverkehrsfläche ausgeweitet werden muss. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist eine Erweiterung nur in westlicher Richtung im Bereich der Flurstücke 422, 423 und 482 möglich. Da auf diesen Grundstücken eine Bebauung nach dem aktuellen Planungsrecht gemäß § 34 BauGB grundsätzlich zulässig wäre, soll der erforderliche Knotenpunktausbau über einen Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden.

Dazu ist auf Ebene des Bebauungsplans eine Ausweisung als öffentliche Straßenverkehrsfläche vorgesehen.

Das zentral im Ortsteil Elmpt gelegene Quartier des Geltungsbereichs verfügt darüber hinaus über eine Bebauung im Altbestand sowie verschiedene Leerstände und Baulücken, die über eine (Neu-)Strukturierung der überbaubaren Flächen und über entsprechende Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung für eine Wohnbebauung im Sinne des Masterplans Wohnen der Gemeinde Niederkrüchten aktiviert werden können.

Beratungsverlauf:
Ausschussmitglied Seeboth geht auf die verkehrliche Situation am Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße ein. Durch das künftige Mobilitätskonzept könnten sich neue Ideen ergeben.

Herr Hinsen verweist darauf, dass der Rat im Rahmen der Wohnflächenentwicklung beschlossen habe, Maßnahmen zur Sicherung städtebaulicher Ziele zu ergreifen. Der Regionalplan weise im Palixfeld eine Fläche als Allgemeinen Siedlungsbereich aus. Zur Entwicklung dieser Flächen ergeben sich Anforderungen an die Verkehrsabwicklung.

Ausschussmitglied Wahlenberg verweist darauf, dass das Verkehrsgutachten Palixfeld bisher noch nicht bekannt gewesen sei. Auch gebe es für das Gebiet noch keinen Aufstellungsbeschluss. Üblicherweise werde zunächst über die Einleitung eines Planverfahrens entschieden und im Rahmen der Planerstellung die verkehrliche Situation betrachtet. Sofern durch bauliche Aktivitäten auf dem Grundstück Hauptstraße/Ecke Heinrichsstraße jedoch Tatsachen geschaffen würden, die für eine künftige Erschließung des Baugebietes Palixfeld hinderlich wären, würde der Aufstellungsbeschluss mitgetragen werden.

Beschlussvorschlag:
Der Bebauungsplan Elm-130 „Hauptstraße/Heinrichsstraße“ wird gemäß § 2 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), aufgestellt.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

3) Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße 229-2020/2025

Sachverhalt:

Im Ortszentrum des Ortsteils Elmpt befindet sich der Verkehrsknotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße. Im Frühjahr 2018 hat der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Zur Erschließung dieses Baugebiets ist eine verkehrstechnische Untersuchung erfolgt. Diese zeigt auf, dass durch die zusätzlichen Verkehre im Rahmen der Entwicklung des Palixfelds der Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße nicht mehr leistungsfähig ist. Um die weitere städtebauliche Entwicklung der Ortslage Elmpt zu ermöglichen, ist ein Ausbau des Knotenpunkts Hauptstraße/Heinrichsstraße mit einer Lichtsignalanlage oder einem Kreisverkehr erforderlich. Für beide Ausbauformen gilt, dass die Straßenverkehrsfläche ausgeweitet werden muss. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist eine Erweiterung nur in westlicher Richtung im Bereich der Flurstücke 422, 423 und 482 möglich. Da auf diesen Grundstücken eine Bebauung nach dem aktuellen Planungsrecht gemäß § 34 BauGB grundsätzlich zulässig wäre, soll der erforderliche Knotenpunktausbau über einen Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden. Dazu ist auf Ebene des Bebauungsplans eine Ausweisung als öffentliche Straßenverkehrsfläche vorgesehen.

Es ist vorgesehen, dass der Rat in seiner Sitzung am 09. November 2021 die Aufstellung des Bebauungsplans Elm-130 „Hauptstraße/Heinrichsstraße“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschließt. Ziel der Planung sind die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den erforderlichen Ausbau des Verkehrsknotenpunkts Hauptstraße/Heinrichsstraße sowie die städtebauliche Neuordnung des Quartiers zur Aktivierung der Leerstände und Baulücken im Sinne des Masterplans Wohnen.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, bebaute und unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Anpassung der Verkehrsverhältnisse an die zeitgemäßen Bedarfe hinsichtlich der geplanten Wohnungsbauflächen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Beratungsverlauf:
Auf Nachfrage des Ausschussmitglieds Seeboth erläutert Herr Hinsen die Regelungen des allgemeinen und besonderen Vorkaufsrechts nach dem Baugesetzbuch.

Beschlussvorschlag:
Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße im Ortsteil Elmpt beschlossen.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

4) Einleitungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-103 "Dürerstraße-West" 248-2020/2025

Sachverhalt:
Das Plangebiet befindet sich an der Dürerstraße im Ortsteil Elmpt im Bereich des sogenannten Malerviertels. Auf dem Grundstück Dürerstraße 20 – 22 steht das seit Jahren ungenutzte Gebäude eines ehemaligen Versorgungsmarkts der britischen Streitkräfte, bekannt unter der Bezeichnung „Naafi-Shop“. Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung ist der Anlage 1 der Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Nachdem es bereits in der Vergangenheit hin und wieder Ansätze für eine Folgenutzung des Grundstücks gegeben hat, steht die Verwaltung seit Beginn des Jahres 2021 in einem intensiven Austausch mit dem Grundstückseigentümer. Seitens des Grundstückseigentümers ist eine Wohnfolgenutzung des Grundstücks denkbar. Eine städtebauliche Konzeption dazu ist in der Anlage 2 der Sitzungsvorlage dargestellt.

Neben der Beseitigung des städtebaulichen Missstands der leerstehenden Immobilie und des brachliegenden Grundstücks besteht durch dieses Bebauungsplanverfahren die Möglichkeit, die Einfahrtsituation in das Entwicklungsgebiet Palixfeld über den Aus-

bau des Knotenpunkts an der Dürerstraße zu gestalten. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung die Vorplanung eines Kreisverkehrsplatzes beauftragt und diesen mit der Konzeption des Grundstückseigentümers in Abgleich gebracht. Die Planungsskizze des Kreisverkehrs liegt der Sitzungsvorlage als Anlage 3 bei.

Schließlich ist die Neuanlage der Verkehrsanlage gemäß den Vorgaben der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz über eine schalltechnische Untersuchung, die der Sitzungsvorlage als Anlage 4 beigefügt ist, geprüft worden. Dabei wurde festgestellt, dass die geplante Erschließung des Neubaugebiets „Palixfeld“ durch den Ausbau der Dürerstraße mit einem dreiarmigen Kreisverkehr realisierbar ist und keine Konflikte im Sinne der 16. BImSchV zu befürchten sind.

Die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens kann auf Basis der bereits erfolgten Prüfungen erfolgen und ist geeignet, neben der städtebaulichen Aufwertung des „Naafi-Shop“-Grundstücks die Erschließung des Palixfelds vorzubereiten.

Die Kosten des Bebauungsplanverfahrens trägt die Gemeinde Niederkrüchten. Die artenschutzrechtliche Prüfung wird durch den Eigentümer des „Naafi-Shop“-Grundstücks finanziert.

Beratungsverlauf:
Ausschussmitglied Wahlenberg äußert Zweifel daran, über den Tagesordnungspunkt zu beschließen, da das hinterlegte Konzept noch nicht erläutert wurde. Die Straßenführung über die Dürerstraße könnte das Schulwegekonzept konterkarieren.

Herr Hinsen erläutert, dass für die Erschließung des Baugebiets Palixfeld neben der Straße Lehmkul faktisch nur die Dürerstraße zur Verfügung stehe. Es gelte hier, die benötigten Erschließungsflächen für das Palixfeld zu sichern. Ein Abgleich mit anderen Konzepten werde vorgenommen.

Ausschussmitglied Seeboth verweist darauf, dass noch keine abschließende Entscheidung anstehe, sondern lediglich der Einleitungsbeschluss.

Beschlussvorschlag:
Das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-103 „Dürerstraße-West“ wird eingeleitet.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 4 Stimmenthaltung(en)

5) Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt 254-2020/2025

Sachverhalt:
Im Frühjahr 2018 hat der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld-Ost hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Demnach ist die Entwicklung einer Siedlungserweiterung für den Wohnungsbau geplant, die für die Deckung des im Rahmen des Masterplans Wohnen ermittelten Bedarfs erforderlich ist. Zur Realisierung der Planung hat der Rat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 beschlossen, im Bereich der Wohnungsbaupotenzialfläche Palixfeld Grundstücke im Rahmen des Baulandmanagements zu erwerben. Die Verfahren zur vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung sollen nur durchgeführt werden, wenn die Gemeinde Niederkrüchten alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Schaffung von Wohnungsbauflächen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Beratungsverlauf:
Ausschussmitglied Siegers spricht sich für den Satzungsentwurf aus. Sie weist jedoch darauf hin, dass die Städtebauliche Konzeption noch nicht den Vorstellungen von Bündnis 90 / Die Grünen entspräche. Unter Hinweis auf den Vortrag zu Tagesordnungspunkt 1 könnten sich darüber hinaus noch Änderungen ergeben.

Herr Hinsen verweist auf die Beschlusslage zur Städtebaulichen Konzeption und ergänzt, dass für eine Umsetzung der Planung Änderungen zu erwarten seien.

Beschlussvorschlag:

Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt beschlossen.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 4 Stimmenthaltung(en)

6) Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten 255-2020/2025

Sachverhalt:
Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Niederkrüchten weist im Bereich der Straßen Kantstraße und Lütterbachstraße am östlichen Rand der Ortslage Niederkrüchten eine Wohnbaufläche und in Teilen eine gemischte Baufläche aus. Der im Regionalplan Düsseldorf ausgewiesene Allgemeine Siedlungsbereich für die Ortslage Niederkrüchten schließt in östlicher Richtung noch an die Ausweisung des Flächennutzungsplans an.

Für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Demnach ist die Entwicklung einer Siedlungserweiterung für den Wohnungsbau geplant, die für die Deckung des im Rahmen des Masterplans Wohnen ermittelten Bedarfs erforderlich ist. Das städtebauliche Konzept ist anschließend um ein Seniorenzentrum und eine Kindertageseinrichtung ergänzt worden.

Auf Grundlage der aktuellen städtebaulichen Konzeption hat der Rat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 beschlossen, im Bereich der Siedlungspotenzialfläche Kantstraße/Lütterbachstraße Grundstücke im Rahmen des Baulandmanagements zu erwerben. Das Verfahren zur verbindlichen Bauleitplanung soll nur durchgeführt werden, wenn die Gemeinde Niederkrüchten alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Schaffung von Wohnungsbauflächen, eines Seniorenzentrums und einer Kindertageseinrichtung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Beratungsverlauf:
./.

Beschlussvorschlag:
Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten beschlossen.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

7) Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über die Aufhebung der Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten — 256-2020/2025

Sachverhalt:
Der Rat der Gemeinde Niederkrüchten hat in seiner Sitzung am 27. September 2016 die Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten beschlossen. Die Satzung ist nach Bekanntmachung im Amtsblatt des Kreises Viersen am 13. Oktober 2016 mit Datum vom 14. Oktober 2016 in Kraft getreten.

Ziel der Satzung war es, das einzige innerörtlich im Zentralen Versorgungsbereich der Ortslage Niederkrüchten gelegene Flächenpotential für großflächigen Einzelhandel zu

sichern. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplans Nie-127 „Vollsortimenter Hochstraße“ und der Errichtung des Lebensmittelvollsortimenters ist das Planungsziel der Gemeinde Niederkrüchten für diesen Standort erfüllt. Die Vorkaufssatzung ist mithin aufzuheben.

Beratungsverlauf:
./.

Beschlussvorschlag:
Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung über die Aufhebung der Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten beschlossen.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

8) Neufassung des Vermarktungskonzepts zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften 261-2020/2025

Sachverhalt:
Der Rat der Gemeinde Niederkrüchten hat in seiner Sitzung am 26. September 2017 das Vermarktungskonzept zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften beschlossen. Danach hat er in seiner Sitzung am 12. Dezember 2017 den „Niederkrüchten Kompass 2035“ auf den Weg gebracht. Darin sind Ziele und Maßnahmen der Gemeindeentwicklung für die Handlungsfelder „Wirtschaft“ und „Wohnen“ formuliert.

Als ein konkretes Ergebnis daraus wurde am 2. Juli 2019 der Masterplan Wohnen beschlossen, in dem die Wohnungsbedarfe für die nächsten 15 Jahre ermittelt wurden. In seiner Sitzung am 12. November 2019 hat der Rat die Eckpunkte zur strategischen Ausrichtung der Gemeinde Niederkrüchten im Handlungsfeld „Wohnen“ beschlossen. Hierin enthalten ist auch die Maßgabe, dass beim Bau von größeren Wohneinheiten auf Gemeindegrundstücken (ab 8 WE) ein Mindestanteil von 50 v. H. öffentlich geför-

dert werden soll. Auch sollen im Sinne der Integration von anerkannten Flüchtlingen 25 v. H. der Wohneinheiten für die Unterbringung dieser Personen dienen.

Zur Flexibilisierung ist es praktikabel und sinnvoll – gerade bei eher kleineren Wohneinheiten –, die Ausweitung dieser mindestens 50 v. H.-Regel, die bislang lediglich auf die Anzahl der Wohneinheiten abzielte, alternativ auch auf die Wohnfläche anzuwenden.

Beratungsverlauf:
Ausschussmitglied Siegers hinterfragt, dass die 50 v. H.-Regelung erst bei mehr als 7 Wohneinheiten greifen soll.

Die Ausschussmitglieder Seeboth, Reuter und Wahlenberg sprechen sich für den Beschlussvorschlag aus.

Beschlussvorschlag:
Der der Sitzungsvorlage als Anlage beigefügte Entwurf einer Neufassung des Vermarkungskonzepts zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

9) Wohnungsbau-Potenzialflächen zur Binnenverdichtung 250-2020/2025

Sachverhalt:
Mit Schreiben vom 02. April 2020 beantragt die CDU-Fraktion, die Verwaltung zu beauftragen, nach dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ in den Ortslagen Potenziale für eine Binnenverdichtung mit Wohnbauflächen zu ermitteln. In der der Sitzungsvorlage beiliegenden Anlage ist eine aktuelle Übersicht der Potenzialflächen dargestellt. Darin ist erkennbar, dass bereits ein Großteil der kurzfristig bebaubaren Grundstücke veräußert wurde.

In der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten am 30. November 2020 hat die Verwaltung die im Gemeindeeigentum befindlichen Potenzialflächen vorgestellt und zugesagt, Vorschläge für die Vermarktung der zur Verfügung stehenden Grundstücke vorzulegen. In der Anlage zur Sitzungsvorlage ist eine aktuelle Übersicht der Potenzialflächen dargestellt. Darin ist erkennbar, dass bereits ein

Großteil der kurzfristig bebaubaren Grundstücke veräußert wurde. Zudem hat die Verwaltung zwei weitere Gemeindegrundstücke ermittelt, die für den Wohnungsbau und mithin für eine Vermarktung entsprechend der Vermarktungskriterien der Gemeinde Niederkrüchten geeignet wären:

Adam-Houx-Straße (Gemarkung Elmpt, Flur 14, Flurstück 561)
Das Grundstück befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans Elm-78 „Hauptstraße/Poststraße“. Aufgrund der teilweisen Funktionslosigkeit des Bebauungsplans im Hinblick auf die Art der baulichen Nutzung, der Ausweisung der Gebietskategorie Mischgebiet, ist das Grundstück als Wohngrundstück aktuell noch nicht entwickelbar. Der Rat hat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 den Einleitungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-78 „Hauptstraße/Poststraße“ gefasst. Ziel der Planung ist es, einen rechtsgültigen Bebauungsplan durch Ausweisung einer noch festzulegenden Gebietskategorie (z. B. Allgemeines Wohngebiet, Urbanes Gebiet) herzustellen. Nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens kann das Gemeindegrundstück für eine Wohnbebauung vermarktet werden.

Dilborner Straße (Gemarkung Elmpt, Flur 18, Flurstück 233)
Das Grundstück befindet sich im Geltungsbereich der Innenbereichssatzung Overhetfeld-Mitte und stellt mithin eine klassische Baulücke im unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB dar. Eine Entwicklung wäre grundsätzlich kurzfristig möglich. Da das Grundstück jedoch bis zum 31. Oktober 2023 verpachtet ist, ist eine bauliche Entwicklung erst im Anschluss an dieses Pachtverhältnis möglich. Gleichwohl könnte eine Vermarktung für den Wohnungsbau ab einem sinnhaften Zeitpunkt vor dem Ablauf des Pachtvertrags durchgeführt werden.

Beratungsverlauf:
Ausschussmitglied Wahlenberg fragt nach den weiteren Stellplatzmöglichkeiten der Kindertageseinrichtung hinter dem Parkplatz.

Herr Hinsen sagt, dass sich die rückwärtigen Stellplätze auf einer angepachteten Fläche befinden würden.

Ausschussmitglied Siegers spricht sich dafür aus, die Fläche an der Dilborner Straße wegen eventueller Erweiterungen der Kindertageseinrichtung nicht zu veräußern und regt an, den Beschlussvorschlag entsprechend abzuändern.

Die Ausschussmitglieder Wahlenberg, Seeboth, Reuter und van de Weyer schließen sich der Auffassung von Ausschussmitglied Siegers an.

Herr Hinsen verweist auf den politischen Auftrag an die Verwaltung, die Vermarkung eigener Grundstücke zu betreiben, um die Bereitstellung von Wohnraum zu unterstützen.

Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung wird beauftragt, das Gemeindegrundstück Adam-Houx-Straße (Gemarkung Elmpt, Flur 14, Flurstück 561) gemäß dem Konzept zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften im Rahmen eines Bieterverfahrens zu vermarkten. Dabei soll das Grundstück nach Abschluss des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-78 „Hauptstraße/Poststraße“ angeboten werden. Als Mindestkaufpreis gilt der zum Verkaufszeitpunkt gültige Bodenrichtwert.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

10) Hundeauslaufflächen 262-2020/2025

Sachverhalt:
Mit Schreiben vom 04. Mai 2021 beantragt die Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion die Verwaltung zu beauftragen, eine ausreichende Anzahl von Hundeauslaufflächen in der Siedlungsnähe der Gemeindeteile, aber nicht unmittelbar an Bebauung angrenzend, auf gemeindeeigenen Flächen vorzuschlagen. Der Rat hat den Antrag in seiner Sitzung am 26. Mai 2021 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten verwiesen.

Der Antrag sieht die Vorstellung einer ausreichenden Anzahl von Hundeauslaufflächen auf gemeindeeigenen Flächen in der Siedlungsnähe der Gemeindeteile, jedoch nicht unmittelbar an die Bebauung angrenzend, vor. Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Gemeinde Niederkrüchten nicht in allen Ortslagen gemeindeeigene Grundstücke, die die gewünschten Kriterien erfüllen, besitzt. Lediglich ein Teilbereich von den Grundstücken Gemarkung Niederkrüchten, Flur 82, Nr. 48 und 158, würde sich als Hundeauslauffläche anbieten. Aus Sicht der Verwaltung könnte auf diesen Grundstücken eine bis zu 8.500 qm große Hundeauslauffläche probeweise für zwei Jahre hergerichtet werden. Es wären einmalige Investitionskosten i. H. v. ca. 3.300,00 EUR zu tätigen, die sich wie folgt zusammensetzen:

- ca. 350 lfdm. 1 m hoher Wildzaun/Knotengeflecht mit Pfosten, Spanndraht und Spannern ohne Einbau eines Tores	ca. 1.500,00 €
- Aufbaukosten durch Bauhofmitarbeiter	ca. 600,00 €
- Erwerb und Aufstellung von zwei weiteren Hundetoiletten mit integriertem Beutelspender und Behälter	ca. 1.200,00 €
	ca. 3.300,00 €

Sofern eine Hundeauslauffläche errichtet werden soll, wären im Rahmen einer Nutzungsordnung u. a. nachstehende Festlegungen zu treffen:

- Die ausgewiesene Hundeauslauffläche ist nicht freigegeben für Hunde, für die kraft Gesetzes (insbesondere Landeshundegesetz - LHundG NRW) oder auf Anordnung Maulkorb- und/oder Leinenpflicht besteht.
- Eine gewerbliche Nutzung der Hundeausflauffläche (z. B. durch Hundeschulen) ist nicht gestattet.
- Hundekot ist vom Hundeführer zu beseitigen.

Die Deckung der Ausgaben für die Errichtung einer Hundeauslauffläche kann innerhalb des Budgets erfolgen.

Beratungsverlauf:
Ausschussmitglied Siegers unterstützt den Verwaltungsvorschlag, regt jedoch ergänzend an, für die Ortslage Elmpt ebenfalls eine Fläche zur Verfügung zu stellen.

Ausschussmitglied Seeboth äußert sich zustimmend zu dem Vorschlag und hebt die zunächst vorgesehene temporäre Nutzung hervor.

Ausschussmitglied Reuter befürwortet ebenfalls die temporäre Nutzung, gibt jedoch zu bedenken, dass die Versuchsfläche recht groß angelegt sei. Auch sollten in anderen Ortsteilen ähnliche Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Frau Schrievers erläutert, dass die meisten Grundstücke für andere Zwecke vorgesehen seien, die Lage ungünstig sei oder an Landwirte verpachtet wären.

Herr Hinsen weist auf den Pilotcharakter der Maßnahme hin. Eine Fläche an der Dirt-Bike-Anlage in Elmpt werde als Ackerfläche genutzt. Geeignet wären Wiesenflächen.

Ausschussmitglied Wahlenberg spricht sich dafür aus, den Beschlussvorschlag hinsichtlich einer Standortprüfung für die Ortslage Elmpt zu ergänzen.

Die Ausschussmitglieder Reuter und Wahlenberg regen als weiteren ergänzenden Ansatz an, einen Blühstreifen oder eine Streuobstwiese in Betracht zu ziehen.

Ausschussmitglied van de Weyer unterstützt den Verwaltungsvorschlag im Hinblick auf die Flächengröße und weist darauf hin, dass sich eine Nutzung als Hundeauslauffläche mit der Anlegung einer Blühwiese nicht vertrage.

Beschlussvorschlag:
Auf den Grundstücken Gemarkung Niederkrüchten, Flur 82, Nr. 48 und 158, soll eine bis zu 8.500 qm große Hundeauslauffläche probeweise für zwei Jahre hergerichtet werden. Ferner wird die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob eine weitere geeignete Fläche im Ortsteil Elmpt zur Verfügung gestellt werden kann.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig, 0 Stimmenthaltung(en)

11) Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden und des Bürgermeisters
Herr Karner teilt seitens der Verwaltung folgende Befreiung nach dem Baugesetzbuch mit:
Heineland 8 a: Überschreitung der überbaubaren Fläche durch eine Luftwärmepumpe.

Herr Hinsen berichtet über das Ergebnis der Gespräche mit der Bezirksregierung zum Siedlungsflächenkonzept. Aufgrund der aktuell vorhandenen Siedlungsflächenpotenziale, insbesondere der ausgewiesenen Siedlungsflächen im Regionalplan in den Hauptortsteilen Elmpt und Niederkrüchten, ist in den kleineren Ortsteilen derzeit keine weitere Baugebietsentwicklung möglich.

Herr Hinsen teilt mit, dass mit der Entschlammung des Hariksees am 18. Oktober 2021 durch den Schwalmverband begonnen werde.

Zum Thema Starkregenereignisse berichtet Herr Hinsen von einem Gespräch mit dem Schwalmverband. In der kommenden Sitzung des Ausschusses für Bauen, Klima und Umwelt soll über nähere Einzelheiten eines geplanten Projektes informiert werden.

Der stellv. Ausschussvorsitzende schließt die Sitzung.

gez. Faßbender	gez. Karner
stellv. Ausschussvorsitzender	Schriftführer

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 10 01

Niederkrüchten, den 14.09.2021

Vorlagen-Nr. 251-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021

Entwicklung eines Neubaugebiets „Natürlich Wohnen im Naturpark Maas-Schwalm-Nette“

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 31. März 2021 beantragt die Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion, einen städtebaulichen Rahmenplan für ein Neubaugebiet zu entwickeln, das eine ganzheitliche Wärmeversorgung, ein Niederschlagswassermanagement, klimaneutralen Siedlungsstrom und Mobilitäts-Angebote beinhaltet. Weitere Details sowie die Begründung sind dem Antrag zu entnehmen. Der Rat hat den Antrag in seiner Sitzung am 15. April 2021 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten verwiesen.

Die Gemeinde Niederkrüchten bereitet aktuell durch die Ausübung des Baulandmanagements die Entwicklung neuer Siedlungsflächen vor. Die Planung der neuen Siedlungsflächen soll dabei sowohl die Belange des Klimaschutzes als auch die Anpassung an die Folgen des Klimawandels berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sind die Bereiche Strom- und Wärmeversorgung, Mobilität und der Umgang mit Niederschlagswasser von zentraler Bedeutung. Der Themenkomplex Entwicklungsplanung und Raumordnung wird auch in der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzepts entsprechend wiederzufinden sein. Zudem wird aus ganz praktischen Gründen die Energieversorgung bei der Planung von Siedlungsgebieten künftig individueller zu prüfen sein. Durch die Vorgaben der Energieeinsparverordnung (ENEV), die in der Zwischenzeit durch das Gebäudeenergiegesetz (GEG) abgelöst wurde, und die entsprechenden Anforderungen an Neubauvorhaben, ist z. B. bereits bei der Erschließung des Heine-

lands aus Wirtschaftlichkeitsgründen seitens des Energieversorgers keine Gasleitung mehr verlegt worden.

Um einen Einstieg in das Themenfeld der ganzheitlichen Strom- und Wärmeversorgung eines neuen Siedlungsgebiets zu erhalten, ist die Verwaltung in den Austausch mit der Stadtentfalter GmbH eingetreten. Die Stadtentfalter GmbH ist eine Tochtergesellschaft der Energieversorgungsunternehmen NEW und Avacon.

Das Aufgabenfeld der Stadtentfalter GmbH umfasst die sogenannte energetische Sektorenkopplung aus Energiewende, Wärmewende und Verkehrswende. Sie entwickelt nachhaltige und innovative Konzepte der Stadtteil- oder Quartierentwicklung, ob im Neubau oder im zu sanierenden Bestand. Dabei werden die energetische Versorgung sowie die Mobilität ressourcenschonend und klimaneutral gedacht. Ein bekanntes Referenzprojekt ist die Seestadt mg+ in Mönchengladbach.

Die Stadtentfalter GmbH bietet ihre Unterstützung bei der Planung und Umsetzung einer klimaneutralen Energieversorgung der beiden nächsten anstehenden Baugebietsentwicklungen in der Gemeinde Niederkrüchten an. Da es sich um die ersten gemeinsamen Projekte mit der Gemeinde Niederkrüchten handelt, soll dabei auf eine Berechnung der Leistungen in der Projektvorbereitungsphase verzichtet werden. Die Leistungen der Projektvorbereitungsphase umfassen dabei im Wesentlichen die Grundlagenermittlung. Auf Basis der vorhandenen städtebaulichen Entwürfe wird ermittelt, ob und mit welchen Energiequellen und Versorgungskonzepten eine möglichst klimaneutrale Wärmeversorgung möglich ist. Dabei können individuelle Konzepte mit gemeinschaftlichen Versorgungsvarianten, auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit, verglichen werden. Zusätzlich kann untersucht werden, ob Potentiale für eine klimaneutrale Versorgung des Wärme-, Strom- und E-Mobilitätsbedarfs vorliegen.

Herr Raphael Jungbauer, Geschäftsführer der Stadtentfalter GmbH, wird das Unternehmen und die mögliche Projektzusammenarbeit in der Sitzung vorstellen.

<u>Beschlussvorschlag:</u>
Die Verwaltung wird beauftragt, die Projektvorbereitungsphase zur Planung und Umsetzung einer klimaneutralen Energieversorgung für die beiden nächsten Baugebietsentwicklungen mit der Stadtentfalter GmbH durchzuführen.

Finanzielle Auswirkungen:			Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:			Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:			/			
Kosten der Maßnahme in Euro						
Folgekosten in Euro						
Erläuterungen:						
Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n):

1. Schreiben der Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion vom 31. März 2021

In Vertretung

gez. Schippers

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Gemeindeverwaltung
Niederkrüchten
01. April 2021

Bündnis 90 / Die Grünen, Hauptstr. 54, 41372 Niederkrüchten

An den Rat der Gemeinde Niederkrüchten
und Herrn Bürgermeister Wassong
Laurentiusstraße 19
41372 Niederkrüchten

Anja Degenhardt
Ratsfraktion Niederkrüchten
Hauptstraße 54
41372 Niederkrüchten
Telefon: 0171-1963448
Telefax: 02163-9876199
E-Mail:
degenhardt.anja@gmail.com

Niederkrüchten, 31.03.2021

Antrag zur Entwicklung eines energieautarken, nachhaltigen Neubaugebietes mit innovativem Mobilitätskonzept, als Vorzeigeprojekt mit Vorbildfunktion im Westkreis. "Natürlich wohnen im Naturpark Maas-Schwalm-Nette"

I. Vorbemerkung

Immer mehr Gemeinden und Städte stellen Wohn-, Lebensqualität und die Bekämpfung der Klimakrise in den Mittelpunkt Ihrer städteplanerischen Entwicklung. Hier gibt es mittlerweile einige aktuelle Beispiele aus der näheren Umgebung wie zum Beispiel das "Jusier Feld" in Nettetal und das Wohngebiet "Himmelblau" in Kempen, sowie die aktuell in Planung befindliche "Seestadt mg+" in Mönchengladbach. Die Gemeinde Niederkrüchten hat dies bisher noch nicht in die planerischen Grundsätze und die daraus folgende Entwicklung von Baugebieten aufgenommen.

II. Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt einen städtebaulichen Rahmenplan für ein nächstmögliches Quartier zu entwickeln, welcher eine ganzheitliche Wärmeversorgung, Niederschlagswassermanagement, klimaneutralen Siedlungsstrom und Mobilitäts-Angebote beinhaltet. Die Einbeziehung von Partnerschaften ist zu prüfen.

III. Begründung

Mit dieser Maßnahme trägt unserer Gemeinde proaktiv zum Klimaschutz, zur langfristigen nachhaltigen Gemeindeentwicklung und maßgeblich zur Steigerung der Attraktivität der Gemeinde für junge Familien bei. Hier macht es Sinn den bestehenden „Masterplan Wohnen" über die aktuell geltenden Bauvorschriften hinaus zu erweitern, um eine weitere Verbesserung der Lebensqualität, Reduzierung von Energiekosten für Bewohner und dem wachsenden Bedürfnis an nachhaltigem Wohnraum innerhalb der Gemeinde gerecht zu werden. Weiterhin ist es möglich ein auf die neuen Herausforderungen des Klimawandels angepasstes intelligentes Niederschlagswasser- und Speicher-Management einzuplanen. Dadurch kann Wasser durch Starkregen besser zurückgehalten werden, um das lokale

Mikroklima durch diese Wasserspeicher vor Ort in Trockenzeiten zu verbessern. Viele bundesweite Vorbild-Projekte arbeiten bei der Konzeptentwicklung mit Hochschulen oder Forschungseinrichtungen zusammen. Fördermöglichkeiten gibt es zum Beispiel über das "Energiefoschungsprogramm" vom Bund, welches zwischen 50% und 100% von der KFW bezuschusst wird. Erstanlaufstelle ist hier die Förderberatung "Forschung und Innovation" des Bundes. Informationen zu einzelnen Förderthemen liefern der Projektträger Jülich (PtJ) für "Energietechnologien einschließlich Grundlagenforschung" und die Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR) für das Thema "Bioenergie".

https://www.nrwbank.de/de/foerderlotse-produkte/Energieforschungsprogramm/15146/produktdetail.html

Mit freundlichen Grüßen

Anja Degenhardt
Fraktionsvorsitzende
B90 / Die GRÜNEN

Peter Peters
Sachkundiger Bürger

Links zu den Beispielprojekten mit Vorbildfunktion:

Juiser Feld - Nettetal https://www.stadtwerke-nettetal.de/privatkunden/zukunft-energie/klimaschutz-siedlung/modellsiedlung.html

Himmelblau - Kempen:

https://tecklenburg-bau.de/quartier/kempenhimmelblau/

#Seestadt mg+ - Mönchengladbach:

https://seestadt-mg.de/

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 26 08

Niederkrüchten, den 08.07.2021

Vorlagen-Nr. 227-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021
Rat der Gemeinde Niederkrüchten	09.11.2021

Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Elm-130 "Hauptstraße/Heinrichsstraße"

Sachverhalt:

Das Plangebiet befindet sich, wie in Anlage 1 ersichtlich, im Ortsteil Elmpt und wird begrenzt durch die Straßen Im Grund im Norden, Hauptstraße im Süden, Wilhelmstraße im Westen und Heinrichsstraße im Osten. Ziel der Planung sind die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den erforderlichen Ausbau des Verkehrsknotenpunkts Hauptstraße/Heinrichsstraße sowie die städtebauliche Neuordnung des Quartiers zur Aktivierung der Leerstände und Baulücken im Sinne des Masterplans Wohnen.

Der Rat der Gemeinde Niederkrüchten hat in seiner Sitzung am 08. Mai 2018 das Radverkehrskonzept für die Gemeinde Niederkrüchten beschlossen. Eine Maßnahmenempfehlung des Radverkehrskonzepts sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schulstraße vor. Mit der Planung der Schulstraße hat die Verwaltung das Büro StadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Nahezu zeitgleich hat im Frühjahr 2018 der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen.

Um möglichen Konflikten der Radverkehrsplanung mit den künftigen Erschließungsverkehren des Palixfelds rechtzeitig zu begegnen, hat die Verwaltung im Juni 2019 das Büro StadtVerkehr aus Hilden beauftragt, ein Erschließungskonzept für die Siedlungspotenzialfläche Palixfeld zu erstellen. Dieses Konzept liegt als Anlage 2 bei.

Neben Vorschlägen zur unmittelbaren Erschließung des Gebiets Palixfeld und weitergehenden Vorschlägen zur Verkehrslenkung in der Ortslage Elmpt zeigt das Erschließungskonzept Palixfeld eine besondere Problematik auf. Durch die erhöhte Verkehrsbelastung im Zuge dieser und gegebenenfalls weiterer künftiger Wohngebiets- und Siedlungsentwicklungen gerät die Leistungsfähigkeit vorhandener Verkehrsknotenpunkten in den Fokus.

Neben der bereits aus der Verkehrsuntersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-124 „Vollsortimenter Overhetfelder Straße und 1. Änderung des Bebauungsplanes Elm-83 „Overhetfelder Straße/Heineland“ bekannten Situation, dass der Knotenpunkt Hauptstraße/Goethestraße/An der Beek/Mönchengladbacher Straße in seiner jetzigen ausgestalteten Form als abknickende Vorfahrt keine ausreichende Qualitätsstufe erreicht, zeigt sich nun, dass durch die zusätzlichen Verkehre im Rahmen der Entwicklung des Palixfelds auch der Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße nicht mehr leistungsfähig sein wird. Das Erschließungskonzept Palixfeld weist auf Seite 23 darauf hin, dass im Prognose-Planfall lediglich die Qualitätsstufe E, gleichbedeutsam mit mangelhaft, in der Nachmittagsspitzenstunde erreicht wird.

Um die weitere städtebauliche Entwicklung der Ortslage Elmpt zu ermöglichen, ist ein Ausbau des Knotenpunktes Hauptstraße/Heinrichsstraße mit einer Lichtsignalanlage oder einem Kreisverkehr erforderlich. Die Art des Ausbaus ist mit den Trägern der Straßenbaulast, dem Land Nordrhein-Westfalen für die Hauptstraße/L372 und dem Kreis Viersen für die Heinrichsstraße/K35, abzustimmen. Die beiden möglichen Ausbauformen als Kreisverkehr oder mit einer Lichtsignalanlage sind als Entwurfsskizze in der Anlage 3 dargestellt. Für beide Ausbauformen gilt, dass die Straßenverkehrsfläche ausgeweitet werden muss. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist eine Erweiterung nur in westlicher Richtung im Bereich der Flurstücke 422, 423 und 482 möglich. Da auf diesen Grundstücken eine Bebauung nach dem aktuellen Planungsrecht gemäß § 34 BauGB grundsätzlich zulässig wäre, soll der erforderliche Knotenpunktausbau über einen Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden. Dazu ist auf Ebene des Bebauungsplans eine Ausweisung als öffentliche Straßenverkehrsfläche vorgesehen.

Das zentral im Ortsteil Elmpt gelegene Quartier des Geltungsbereichs verfügt darüber hinaus über eine Bebauung im Altbestand sowie verschiedene Leerstände und Baulücken, die über eine (Neu-)Strukturierung der überbaubaren Flächen und über entsprechende Festsetzungen

zum Maß der baulichen Nutzung für eine Wohnbebauung im Sinne des Masterplans Wohnen der Gemeinde Niederkrüchten aktiviert werden können.

Beschlussvorschlag:

Der Bebauungsplan Elm-130 „Hauptstraße/Heinrichsstraße“ wird gemäß § 2 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), aufgestellt.

Finanzielle Auswirkungen:	Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:	Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:	/			
Kosten der Maßnahme in Euro				
Folgekosten in Euro				
Erläuterungen:				

Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n):

1. Geltungsbereich
2. Erschließungskonzept Palixfeld
3. Entwurfsskizze Ausbauformen

In Vertretung

gez. Schippers

Geltungsbereich Bebauungsplan
Elm-130 "Hauptstraße/Heinrichsstraße"

© Land NRW/Kreis Viersen 2021

Verkehrsgutachten Palixfeld in Niederkrüchten-Elmpt

büro stadtVerkehr

Auftraggeber:

Gemeinde Niederkrüchten
Planen, Bauen und Umwelt
Laurentiusstraße 19
41372 Niederkrüchten

Bearbeitung durch:

Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & CO. KG

Mittelstraße 55 – 40721 Hilden
Tel.: 02103 / 9 11 59-0
Fax: 02103 / 9 11 59-22
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:
Jean-Marc Stuhm
Thomas Schimanski
Alexandra Hof (bis 31.12.2019)

Bildquellen Titelseite (von links):

Bild 1: büro stadtVerkehr
Bild 2: büro stadtVerkehr

15. März 2021

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb möglichst geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise 5

2 Bestandsaufnahme und Analyse 7

2.1 Erreichbarkeit mit dem MIV 7

2.2 Erreichbarkeit mit dem ÖPNV 7

2.3 Angebote im Umfeld des Plangebietes 9

2.4 Auswahl von möglichen Zufahrten zum geplanten Wohngebiet 9

3 Ermittlung der Bestandsdaten – Verkehrsbelastung 11

3.1 Verkehrsbelastung im Bestand 12

3.2 Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall 15

4 Erschließungsvarianten Plangebiet Palixfeld und zukünftiges Verkehrsaufkommen 17

4.1 Erschließungsvarianten 17

4.2 Bestimmung des Verkehrsaufkommens durch das geplante Plangebiet 17

4.3 Verkehrsbelastung im Prognose-Planfall 19

5 Leistungsfähigkeitsbewertung der Knotenpunkte 22

5.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnung 22

5.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung 23

6 Verkehrliche Untersuchungen zur Entlastung der Straßen im Zentrum von Elmpt 25

6.1 Heutiger Zustand und Prognosezustand 25

6.2 Einbahnstraßenregelung 26

6.3 Sackgassenregelung 27

6.4 Tempo-30-Zone 28

6.5 Fahrradstraße 29

6.6 Umweltstraße 30

6.7 Leistungsfähigkeitsberechnung und Wirkungsanalyse 31

7 Optimierung der Busführung inkl. Entwurfsstudie Busverknüpfungspunkt 33

7.1 Entwicklungsstufe 1 34

7.2 Entwicklungsstufe 2 35

7.3 Entwicklungsstufe 3 36

7.4 ZOB in Niederkrüchten-Elmpt 37

7.4.1 Variante 1 37

7.4.2 Variante 2 38

8 Zusätzliche westliche Erschließung des Palixfeldes an die A 52 ... 40

8.1 Ursprünglich geplante Anbindung des Palixfeldes ... 40

8.2 Anbindungsvariante 1 ... 41

8.3 Anbindungsvariante 2 ... 42

9 Handlungsempfehlungen ... 43

9.1 Erschließungsvarianten des Wohngebiets „Im Palixfeld“ ... 43

9.2 Entlastung der Straßen im Zentrum von Elmpt ... 45

9.3 Empfehlung für die Errichtung eines ZOB in Niederkrüchten-Elmpt ... 46

9.4 ÖPNV-Optimierung ... 46

9.5 Empfehlung für eine weitere Anbindung des Palixfeldes ... 48

9.6 Mobilitätsmanagement ... 48

9.7 Ergänzende Maßnahmen ... 48

Anlagen ... 53

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die Gemeinde Niederkrüchten hat im Juli 2019 den Masterplan Wohnen für die Gemeinde Niederkrüchten im Gemeinderat beschlossen.[1]

Dem Masterplan Wohnen liegt die aktuelle Prognose von IT.NRW zu Grunde, die eine deutlich positivere Bevölkerungsentwicklung vorhersagt als noch in den Vorjahren. Demnach würde die Bevölkerung im Jahr 2035 bei ca. 15.700 Einwohnern liegen. Dabei wird der Anteil älterer Menschen und mithin die Zahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte sehr deutlich ansteigen. Dies führt zu einer veränderten Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt. Kleine, barrierefreie Wohnungen werden zukünftig verstärkt benötigt. Daneben wird zwar auch die Anzahl der 25- bis 40-jährigen zunehmen, die eine klassische Nachfragergruppe für Einfamilienhäuser darstellen. Bei der Planung von Baugebieten ist jedoch zu berücksichtigen, dass zukünftig zunehmend gebrauchte Einfamilienhäuser auf den Markt kommen. Insgesamt entsteht bis zum Jahr 2035 ein Bedarf von ca. 1.000 Wohnungen.

Neben der Bestandsentwicklung wird die Ausweisung von Baugebieten erforderlich sein. Der im Regionalplan vorgesehene Ansatz zur Erweiterung des Ortsteils Elmpt der Gemeinde Niederkrüchten befindet sich im sogenannten Palixfeld (Abb. 1-1). Dieser Bereich eignet sich zur Arrondierung der Ortslage. Jedoch ist der Bereich auch von Bebauung umgeben, sodass die Erschließung der geplanten Fläche hier aufwendiger sein kann.

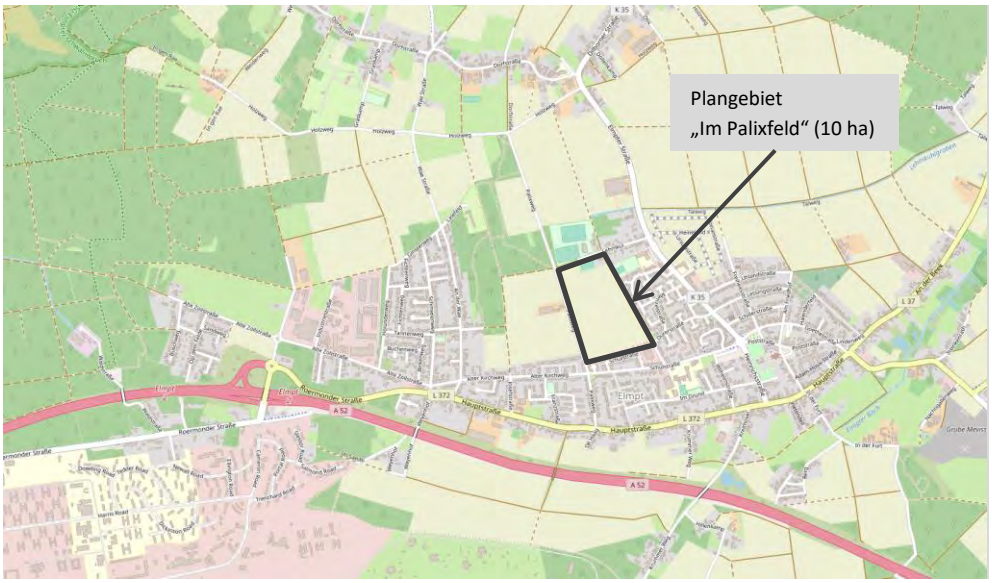


Abb. 1-1: Lage des Plangebietes „Im Palixfeld“ im Ortsteil Elmpt der Gemeinde Niederkrüchten (Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Die Fläche „Im Palixfeld“ umfasst dabei den Bereich nördlich der Bebauung der Schulstraße, östlich des Palixwegs, westlich der vorhandenen Bebauung sowie südlich der Straße Lehmkul. Die Flächengröße beträgt ca. 10 ha.

In der nachfolgenden Abb. 1-2 ist das entsprechende Grundstück abgebildet.

[1] Beschluss im Rat der Gemeinde vom 02.07.2019 (Drucksache 1182-2014/2020)

Abb. 1-2: Lage der vorgesehenen Baufläche im Plangebiet „Im Palixfeld“ (Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sollen Aussagen über die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens ermittelt werden und der Umfang ggf. notwendiger Anpassungen im umliegenden Straßennetz bestimmt werden.

Das Verkehrsgutachten beinhaltet folgende Aussagen:

- Zusammenstellung der Grundlagendaten und Darstellung der IST-Situation
- Bestandsaufnahme der Erreichbarkeit
- Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastung (Verkehrserhebungen)
- Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Tagesablauf aus dem Bauvorhaben
- Darstellung möglicher Erschließungsvarianten
- Leistungsfähigkeitsberechnung an den betroffenen Knotenpunkten für die Vorzugsvariante

2 Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Erreichbarkeit mit dem MIV

Das hier betrachtete Wohngebiet befindet sich in Niederkrüchten im Stadtteil Elmpt. Der Stadtteil Elmpt ist im Süden an die Autobahn A 52 angebunden.

Die Erschließung des zu betrachtenden Areals kann im Süden über die Schulstraße und die Dürerstraße erfolgen und im Norden über die Overhetfelder Straße und Lehmkul. In Abb. 2.1-1 ist die MIV-Erschließung des Ortsteils Elmpt dargestellt.

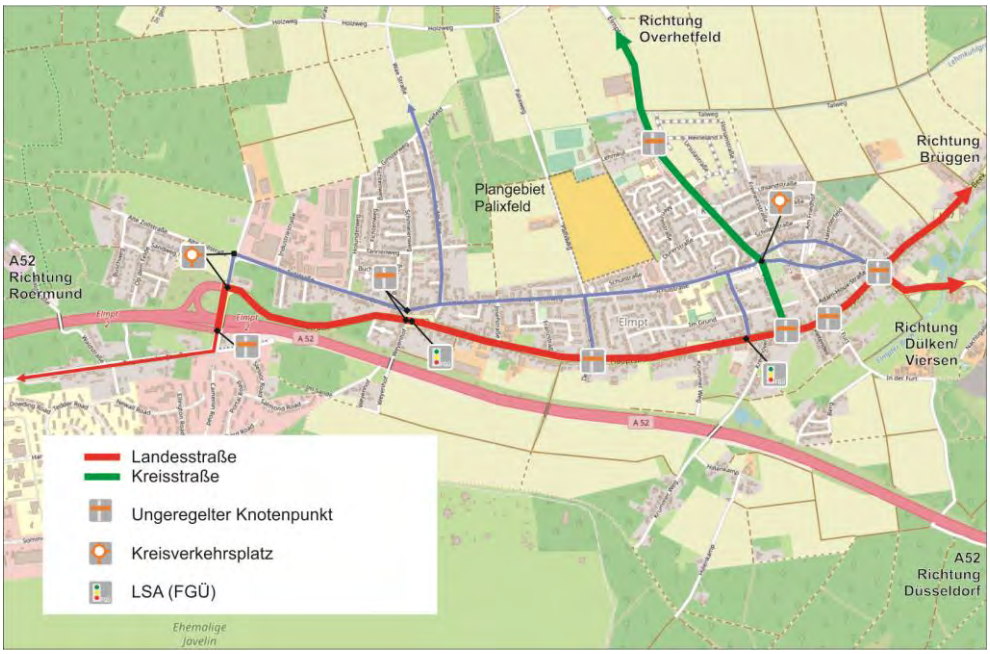


Abb. 2.1-1: MIV-Karte in Elmpt (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org)

2.2 Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

Der Ortsteil Elmpt wird mit dem ÖPNV von folgenden Linien erschlossen:

011 Niederkrüchten – Heyen – Elmpt – Venekoten
Montag – Sonntag: tagsüber 60-Min-Takt mit zusätzlichen Schülerfahrten mit dem Bus von Mo-Fr
Einsatz von Linientaxis außerhalb der HVZ (Mo-Fr) mit Anmeldung 30 Min. vor Abfahrt

012 Niederkrüchten – Oberkrüchten – Elmpt – Overhetfeld – Brüggen
Montag – Sonntag: tagsüber 60-Min-Takt mit zusätzlichen Schülerfahrten mit dem Bus von Mo-Fr
Einsatz von Linientaxis außerhalb der HVZ (Mo-Fr) mit Anmeldung 30 Min. vor Abfahrt

013 Mönchengladbach – Hardt – Waldniel – Niederkrüchten sowie Waldniel – Niederkrüchten – Elmpt
keine Direktfahrten von Elmpt nach Mönchengladbach
Montag – Sonntag: tagsüber 60-Min-Takt mit zusätzlichen Schülerfahrten mit dem Bus von Mo-Fr
Einsatz von Linientaxis abends (Mo-Fr) und am Wochenende mit Anmeldung 30 Min. vor Abfahrt

SB 83 Brüggen – Niederkrüchten – Schwalmtal – Viersen
Montag bis Freitag: tagsüber 60-Min-Takt

SB 88 Brüggen – Niederkrüchten – Schwalmtal – Viersen
Montag bis Freitag: tagsüber 60-Min-Takt

Für die Erreichbarkeit des Ortsteils Elmpt mit den umliegenden Städten und die Anbindung an den SPNV in Viersen stellen die beiden SB-Linien SB 83 und SB 88 die wichtigsten Linien dar. Die Linien 011 bis 013 stellen lokale Ortslinien mit dem Schwerpunkt auf den Schülerverkehr dar, wobei die Linie 013 für den Ortsteil Elmpt eine Anbindung an die Stadt Mönchengladbach mit einem Umstieg in Niederkrüchten-Schulzentrum anbietet. Die nachfolgende Abb. 2.2-1 zeigt das Linienangebot und die Erschließungsradien der Haltestellen im unmittelbaren Umfeld des geplanten Wohngebietes. Hier wird deutlich, dass ein großer Teil des geplanten Wohngebiets außerhalb der 300-m-Radien der Haltestellen der SB 83 und SB 88 liegt.

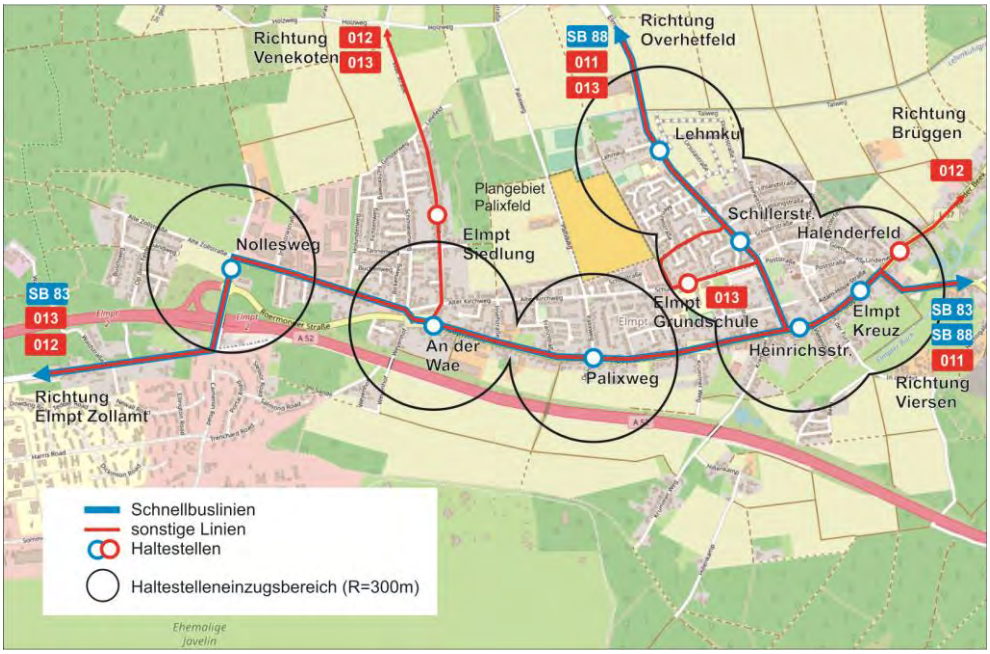


Abb. 2.2-1: ÖPNV-Karte mit dem Liniennetz (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org)

Das geplante Wohngebiet ist im nördlichen Teil an die Haltestelle Lehmkul und im südöstlichen Teil an die Haltestelle Schillerstraße angebunden. Diese Haltestellen werden von den Linien 011 (TaxiBus) und 013 bedient und verbinden somit den Ortsteil Elmpt mit der Stadt Mönchengladbach.

Der südliche Teil des Wohngebietes ist an die Haltestelle Palixweg angeschlossen. Diese Haltestelle wird ebenfalls von den Buslinien 012 und 013 bedient. Die Buslinie 012 verbindet den Ortsteil Elmpt mit dem Stadtkern Niederkrüchtens und mit der nördlich gelegenen Gemeinde Brüggen.

2.3 Angebote im Umfeld des Plangebietes

Im Ortsteil Elmpt befinden sich einige wichtige Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und schulische Einrichtungen sowie mehrere KiTas. Die Grundschule Elmpt und die Gemeindeverwaltung befinden sich an der Schulstraße. Eine Sportplatzanlage liegt nördlich des geplanten Wohngebietes. Die wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten orientieren sich an der Hauptstraße, Poststraße und Goethestraße, wobei diese mehr als 600 m vom Plangebiet entfernt sind. In Abb. 2.3-1 sind die wichtigsten Einrichtungen dargestellt, die sich im Umfeld des geplanten Wohngebietes befinden. Dies betrifft die Grundschule, die Gemeindeverwaltung und die Kindertagesstätten (KiTa). Die Entfernung von 600 m stellt dabei den Bereich dar, der zu Fuß erreicht werden kann.

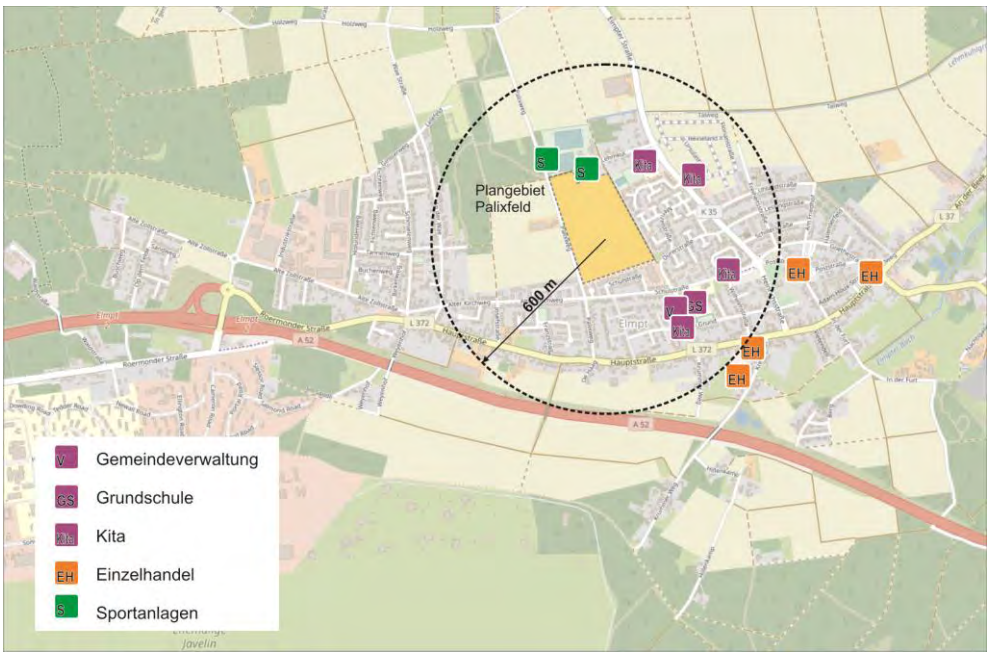


Abb. 2.3-1: Wichtige Einrichtungen im Umfeld des geplanten Wohngebietes in Elmpt (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org)

2.4 Auswahl von möglichen Zufahrten zum geplanten Wohngebiet

Im Vorfeld der Bearbeitung erfolgte eine Besichtigung vor Ort. Bei dieser Besichtigung wurden mögliche Zufahrten zu dem geplanten Bebauungsgebiet vor Ort gesichtet und im Hinblick auf die Befahrbarkeit (Breite, Umfeld usw.) bewertet. Die Übersichtskarte und die einzelnen Bilder sind in den Anlagen in einer größeren Darstellung beigefügt. In Abb. 2.4-1 sind die möglichen Zufahrten dargestellt:

- Zufahrt über die Straße Lehmkul (Bilder 9 bis 11)
- Zufahrt über das KiTa-Gelände an der Overhetfelder Straße und nördlich der Grünewaldstraße (Bilder 8 und 12)
- Zufahrt über die Dürerstraße im Kurvenbereich (Bilder 1, 2 und 13)
- Zufahrt über die Stichstraße Schulstraße (Bilder 3 und 4)
- Zufahrt über die Stichstraße Schulstraße (Bilder 6 und 7)
- Zufahrt über den Palixweg (Bild 5)

Die Bewertung der Zufahrten erfolgt anhand der Kriterien:

- Unterbringung eines Straßenquerschnittes mit einer Gesamtbreite von 10,50 bis 11,00 m (2,50 m Gehweg I 5,50 bis 6,00 m Fahrbahn I 2,50 m Gehweg)
- Vorhandensein öffentlicher Flächen im Zufahrtsbereich
- Keine Zufahrten, wo verkehrsberuhigte Straßen (Zeichen 325 nach StVO) durchfahren werden müssen
- Zufahrten ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Keine zu nahe Wohnbebauung
- Keine empfindliche Nutzung (KiTa usw.)

Anhand dieser Kriterien scheidet eine Vielzahl von möglichen Zufahrten aus. Entweder sind die Zufahrten zu schmal und/oder liegen in empfindlichen Bereichen.

Abb. 2.4-1: Mögliche Zufahrten im Umfeld des Plangebietes

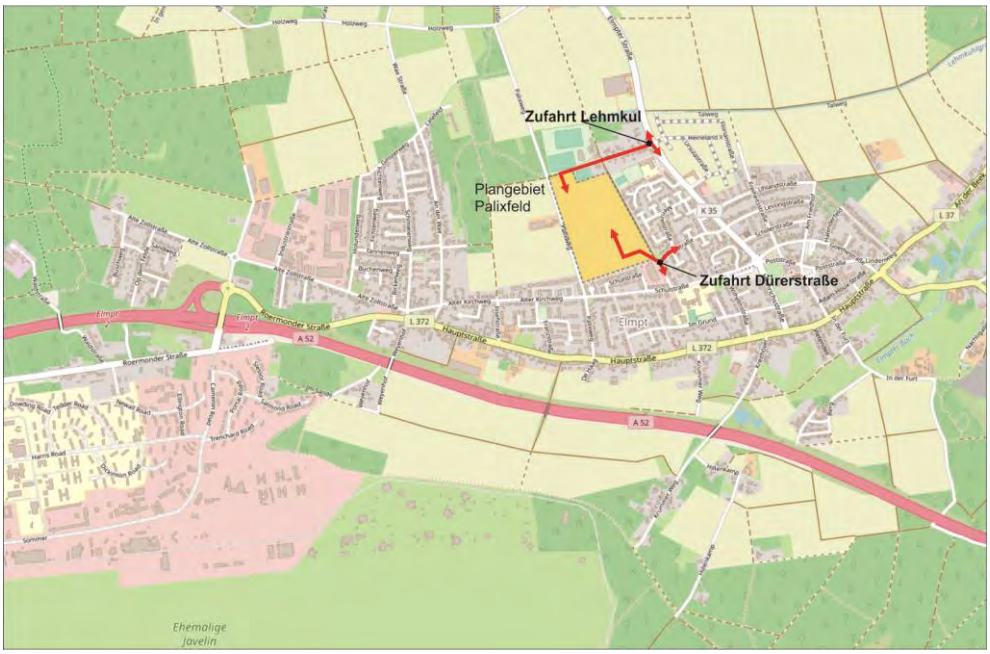


Abb. 2.4-2: Darstellung der zwei möglichen Zufahrten im Umfeld des Plangebietes (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org)

Aufgrund der Breiten der möglichen Zufahrten eignen sich lediglich die Zufahrten über die Dürerstraße und über Lehmkul (Abb. 2.4-2). Von daher sollten beide Zufahrten als Grundlage für die Erschließung des geplanten Wohngebietes herangezogen werden.

3 Ermittlung der Bestandsdaten – Verkehrsbelastung

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Fläche „Im Palixfeld“ ist die Kenntnis über die aktuelle Verkehrssituation erforderlich. Aus diesem Grund wurde am Dienstag, den 03.09.2019, in der Zeit von 06:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr eine Verkehrserhebung durchgeführt. Erhoben wurden die Kfz- und Radverkehrsströme an dem Kreisverkehrsplatz Overhetfelder Straße/Schulstraße/Heinrichsstraße/Goethestraße sowie an den folgenden Straßenquerschnitten:

- QS 1: An der Wae
- QS 2: Alter Kirchweg
- QS 3: Schulstraße
- QS 4: Overhetfelder Straße

Die Auswertung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen. In der nachfolgenden Abb. 3-1 sind die Zählstellen gekennzeichnet.

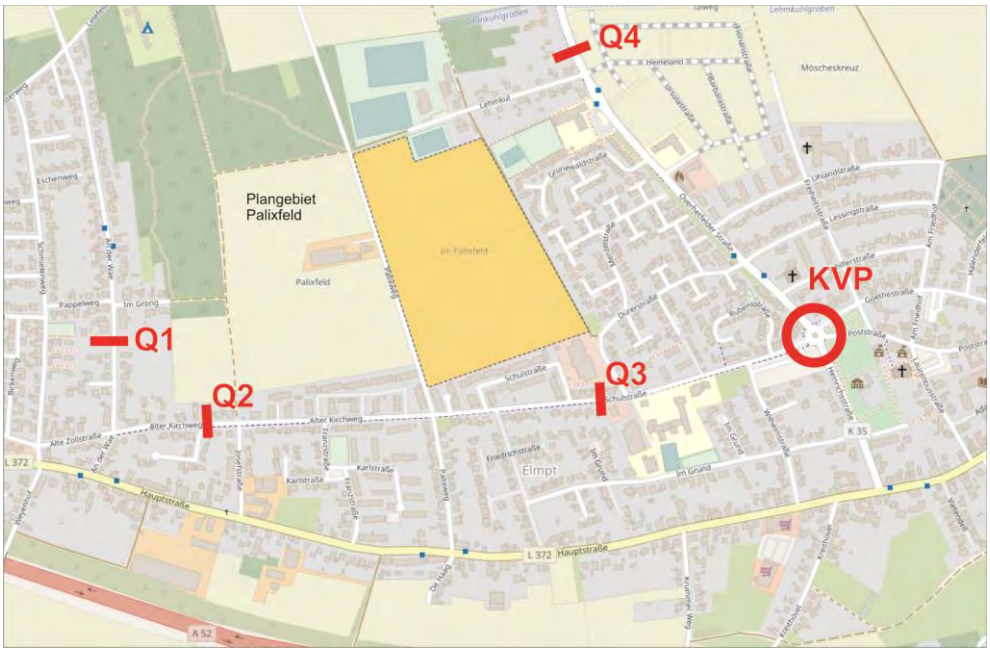


Abb. 3-1: Lage der Zählstellen (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org)

Im Laufe der Bearbeitung stellte sich heraus, dass bereits 2018 für die Bebauungspläne Elm-83, 1. Änderung und Elm 124, die 2019 bereits umgesetzt wurden, eine verkehrstechnische Untersuchung[2] erstellt wurde. Die Erkenntnisse dieser Verkehrsuntersuchung fließen in das hier vorliegende Verkehrsgutachten mit ein. Die Verkehrszahlen aus dem Prognose-Planfall werden als Prognose-Nullfall in das hier vorliegende Gutachten übernommen.

3.1 Verkehrsbelastung im Bestand

Die nachfolgenden Abbildungen 3.1-1 bis 3.1-4 zeigen die verkehrliche Belastung in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde an den erhobenen Standorten in Kfz/h und Rad/h. Die Abbildungen sind in jeweils größeren Formaten als Anlagen beigefügt.

[2] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124 in Niederkrüchten. 06. Juni 2018

Abb. 3.1-1: Verkehrsbelastung in der morgendlichen Spitzenstunde [Kfz/h] (SV)

Abb. 3.1-2: Verkehrsbelastung in der morgendlichen Spitzenstunde [Rad/h]

Abb. 3.1-3: Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h] (SV)

Abb. 3.1-4: Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Rad/h]

3.2 Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall

Die Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall 2030 (Abb. 3.2-1 und 3.2-2) stammt aus der verkehrstechnischen Untersuchung[3] zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124, da der Bereich bereits entwickelt wird. Betroffen sind hierbei die Knotenpunkte:

- Overhetfelder Straße/Lehmkul
- Overhetfelder Straße/Dürerstraße/Lessingstraße
- Overhetfelder Straße/Schulstraße/Heinrichsstraße/Goethestraße (KVP)
- Schulstraße/Dürerstraße
- Hauptstraße/Heinrichsstraße
- Hauptstraße/Mönchengladbacher Straße/An der Beek/Goethestraße.

Die Verkehrsbelastung an der Einmündung Schulstraße/Dürerstraße wurde für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde auf Grundlage der Querschnittserhebung und der umliegenden Knotenpunkte abgeschätzt und auf Plausibilität geprüft. Größere Formate der folgenden Abbildungen sind als Anlagen beigefügt.

Abb. 3.2-1: Prognostizierte Belastung im Prognose-Nullfall 2030 – morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV)

[3] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124 in Niederkrüchten. 06. Juni 2018

Abb. 3.2-2: Prognostizierte Belastung im Prognose-Nullfall 2030 – nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV)

4 Erschließungsvarianten Plangebiet Palixfeld und zukünftiges Verkehrsaufkommen

4.1 Erschließungsvarianten

Wie in Kap. 2.4 beschrieben, kann das Plangebiet Palixfeld nicht aus allen Richtungen erschlossen werden.

Aufgrund der Breiten der möglichen Zufahrten eignen sich lediglich die Zufahrten über die Dürerstraße im Südosten und über die Straße Lehmkul im Norden. Von daher sollten beide Zufahrten als Grundlage für die Erschließung des geplanten Wohngebietes herangezogen werden.

4.2 Bestimmung des Verkehrsaufkommens durch das geplante Plangebiet

Die Bestimmung des Verkehrsaufkommens aus der geplanten Wohnbebauung erfolgt auf Basis der baulichen Nutzungsart. Insgesamt wird ein personenaufkommenbezogenes Verfahren gemäß Bosserhoff in Abhängigkeit der Flächengröße gewählt. Zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens werden verschiedene Angaben und Werte aus der Fachliteratur herangezogen.[4] Zudem werden die Angaben seitens der Gemeinde Niederkrüchten zu Grunde gelegt.

Das Verkehrsaufkommen der geplanten Neunutzung des Geländes „Palixfeld“ wird getrennt für folgende Nutzergruppen berechnet:

- Einwohnerverkehr
- Besucherverkehr
- Lieferverkehr

Grundlage für die Verkehrsaufkommensberechnung ist die Flächengröße.

In der nachfolgenden Abb. 4.2-1 sind die Ausgangsdaten und die Berechnung des Personenaufkommens getrennt nach Einwohnern, Besuchern und Liefervorgängen dargestellt.

Ausgangsdaten									
Nutzungen		Brutto-Bauland-fläche [ha]	Kennziffer Einwohner-dichte [EW/ha]		Anteil des Besucher-verkehrs [%]	Lkw-Fahrten pro Ein-wohner pro Tag	Einwohner		
			min	max			min	max	
1	Im Palix-feld"	10	25,0	40,0	15%	0,05	**250**	**400**	

Einwohnerverkehr																
Nutzungen		Einwohner		Wege je Ein-wohner / Tag		Wege / Werk-tag		Anteil der Einwohner-wege außerhalb des Ge-biets	Wege pro Werktag gebietsbezo-gen		MIV-Anteil Einwohner		Be-set-zungs-grad	Pkw-Fahrten / Tag / Ein-wohner	
		min	max	min	max	min	max		min	max	min	max		min	max
1	Im Palix-feld"	250	400	3,5	3,5	875	1.400	10%	**788**	**1.260**	70%	80%	1,2	459	840
								Bewohnerverkehr/Tag						**650**	

Besucherverkehr Wohnnutzung								
Nutzungen		Wege pro Werktag / Besucher		MIV-Anteil Besucher		Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten / Tag / Besucher	
		min	max	min	max		min	max
1	Im Palix-feld"	131	210	80%	85%	1,4	75	128
						Besucherverkehr/Tag	**101**	

[4] Insbesondere aus: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Heft 42, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2000

Liefer- und Güterverkehr							
Nutzungen		Einwohner		Lkw-Fahrten / EW / Tag		Lkw-Fahrten / Tag	
		min	max			min	max
1	Im Palix-feld"	250	400	0,05		13	20
						Lieferverkehr/Tag	16

Gesamtaufkommen im Kfz-Verkehr												
Nutzungen		Einwohner-verkehr Pkw-Fahrten		Besucherver-kehr Pkw-Fahrten		Liefer-/Güterverkehr Lkw-Fahrten			Kfz-Aufkommen [Kfz/Tag]		Kfz-Aufkom-men / Tag / Richtung [Kfz/Tag]	
		min	max	min	max	min	max		min	max	min	max
1	Im Palix-feld"	459	840	75	128	13	20		547	988	273	494
									767		384	

Hinweis: Summenfehler aufgrund gerundeter Werte möglich

Abb. 4.2-1: Berechnung des Neuverkehrs nach Bosserhoff (Ver_Bau, 2000)

Aufbauend auf das Bewohneraufkommen wurde das Verkehrsaufkommen im MIV berechnet. Demnach werden im Durchschnitt 650 Kfz-Fahrten pro Tag im Bewohnerverkehr (Hin- und Rückfahrt) durchgeführt. Im Besucherverkehr werden 101 Kfz-Fahrten pro Tag im Querschnitt durchgeführt. Im Lieferverkehr entsprechen die Lieferwege den Kfz-Wegen (100 % MIV-Anteil), d. h. 16 Lkw-Fahrten pro Tag im Querschnitt. Die Kennziffern stammen von Bosserhoff aus dem Programm VerBau und stellen Mittelwerte dar. In der Abb. 4.2-1 ist das Verkehrsaufkommen im Bewohner-, Besucher- und Lieferverkehr dargestellt. Das erzeugte Verkehrsaufkommen setzt sich aus dem Quellverkehr (QV) und dem Zielverkehr (ZV) zusammen. Die nachfolgende Abb. 4.2-2 zeigt das Ergebnis der Verkehrserzeugungsrechnung für die maßgebende Spitzenstunde.

Spitzenstunde morgens				Spitzenstunde nachmittags			
Einwohnerverkehr				Einwohnerverkehr			
QV in %	ZV in %	QV in Pkw/h	ZV in Pkw/h	QV in %	ZV in %	QV in Pkw/h	ZV in Pkw/h
13,5	4,4	44	14	7,8	12,3	25	40
Besucherverkehr				Besucherverkehr			
QV in %	ZV in %	QV in Pkw/h	ZV in Pkw/h	QV in %	ZV in %	QV in Pkw/h	ZV in Pkw/h
3,5	1,5	2	1	12,7	17,8	6	9
Lieferverkehr				Lieferverkehr			
QV in %	ZV in %	QV in Lkw/h	ZV in Lkw/h	QV in %	ZV in %	QV in Lkw/h	ZV in Lkw/h
6,5	10,4	1	1	3,8	3,3	0	0
Gesamtverkehr				Gesamtverkehr			
		QV in Kfz/h	ZV in Kfz/h			QV in Kfz/h	ZV in Kfz/h
		46	**16**			**32**	**49**

Abb. 4.2-2: Berechnung des Neuverkehrs nach Bosserhoff in der Spitzenstunde (Ver_Bau, 2000)

Somit ergibt sich in der morgendlichen Spitzenstunde eine zusätzliche Belastung von 46 Pkw und 1 Lkw im Quellverkehr und 16 Pkw und 1 Lkw im Zielverkehr. In der nachmittäglichen Spitzenstunde ergibt sich eine Mehrbelastung von 32 Pkw und keinem Lkw im Quellverkehr und 49 Pkw und keinem Lkw im Zielverkehr. Die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrs aus der geplanten Bebauung wurde an der Overhetfelder Straße analog zu dem Verkehrsgutachten zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124 von Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH[5] durchgeführt. An der Schulstraße erfolgte die Verteilung des Verkehrs auf Grundlage der Verkehrserhebung. Die Anbindung des Wohngebietes kann zum einen über die Dürerstraße im Süden und zum anderen über die Straße Lehmkul im Norden erfolgen. Die nachfolgende Abb. 4.2-3 zeigt die prozentuale Verteilung des Neuverkehrs auf das umliegende Straßennetz.

[5] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: Verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124 in Niederkrüchten. 06. Juni 2018

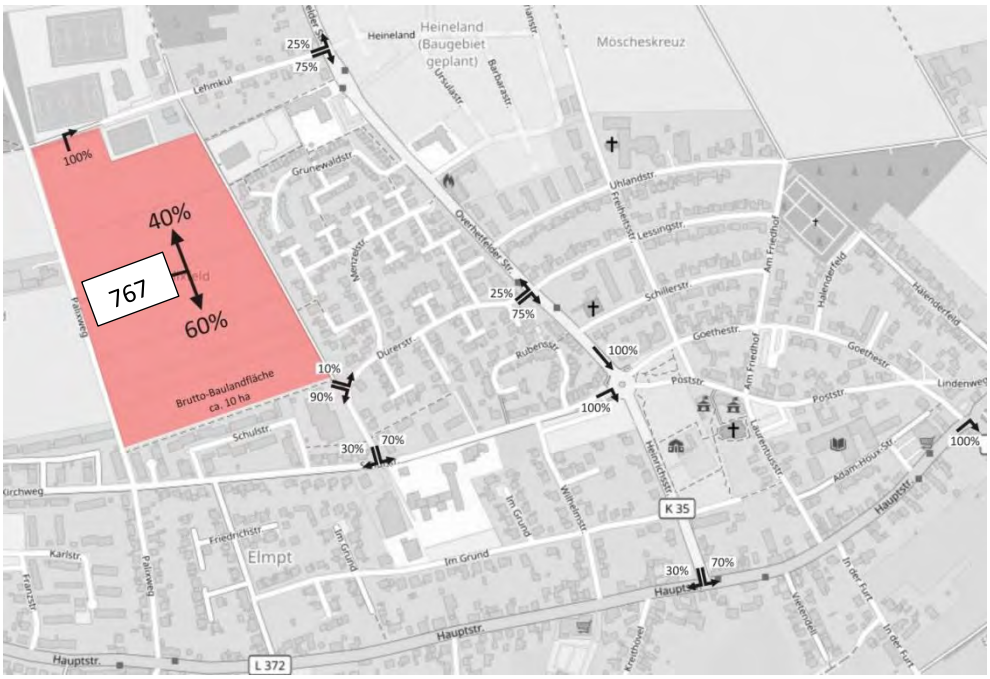


Abb. 4.2-3: Prozentuale Verteilung des Neuverkehrs auf das umliegende Straßennetz

4.3 Verkehrsbelastung im Prognose-Planfall

Aufbauend auf die Festlegung aus der Abb. 4.2-3 und dem Spitzenstundenaufkommen aus den Abb. 3.2-1 sowie 3.2-2 ergeben sich mit dem Neuverkehr aus dem geplanten Gebiet „Im Palixfeld“ neue Spitzenstundenbelastungen an den umliegenden Knotenpunkten. Für die Morgenspitze sind die Ergebnisse in Abb. 4.3-1 und für die Nachmittagsspitze in der Abb. 4.3-2 dargestellt. Größere Formate der folgenden Abbildungen sind als Anlagen beigefügt.

Abb. 4.3-1: Prognostizierte Belastung im Prognose-Planfall 2030 – morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV)

Abb. 4.3-2: Prognostizierte Belastung im Prognose-Planfall 2030 – nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV)

5 Leistungsfähigkeitsbewertung der Knotenpunkte

5.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnung

Die Bestimmung der Leistungsfähigkeit wird anhand der Kriterien nach HBS 2015 der FGSV[6] vorgenommen. Der Nachweis der Berechnung der Durchlassfähigkeit erfolgt über insgesamt sechs Qualitätsstufen (QSV). Stufe A bildet danach die beste Qualitätsstufe, mit geringen Wartezeiten an den Knotenpunkten und schneller Abfertigung der Verkehrsteilnehmer, bis Stufe F mit extrem langen Wartezeiten und Stauaufkommen. Je geringer die Wartezeiten sind, desto höher ist die Qualität des Verkehrsablaufs. Die folgende Abbildung 5.1-1 zeigt für jede Qualitätsstufe den Verkehrszustand an den Knotenpunkten mit und ohne Lichtzeichenanlagen auf. Nach den darin enthaltenen Vorgaben sollte eine leistungsfähige Einmündung mindestens die Qualitätsstufe (QSV) D erreichen.

QSV	Mittlere Wartezeit w [s]	
	Knoten ohne LSA	Knoten mit LSA
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist.	Über 100

Abb. 5.1-1: Qualitätsstufen nach HBS

Stufe A: Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen Verkehrsteilnehmern beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Stufe B: Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur eine geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Stufe C: Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Stufe D: Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Stufe E: Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

Stufe F: Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.[7]

[6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Hrsg.), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, FGSV-Verlag, Köln

[7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Hrsg.), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, FGSV-Verlag, Köln

Die folgende Berechnung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität erfolgt mittels des Programms KNOBEL der BPS GmbH[8].

5.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Eine Leistungsfähigkeitsberechnung wurde im Rahmen des hier vorliegenden Gutachtens für die Knotenpunkte

- Overhetfelder Straße/Lehmkul/Heineland
- Overhetfelder Straße/Dürerstraße
- Overhetfelder Straße/Schulstraße/Heinrichsstraße/Goethestraße (KVP)
- Schulstraße/Dürerstraße
- Hauptstraße/Heinrichsstraße
- Hauptstraße/Mönchengladbacher Straße/An der Beek/Goethestraße (KVP)

durchgeführt.

Der Knotenpunkt Hauptstraße/Mönchengladbacher Straße/An der Beek/Goethestraße wurde bereits, wie in der verkehrstechnischen Untersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124[9], als Kreisverkehr berechnet. Als abknickende Vorfahrt, wie er heute ausgebaut ist, ist dieser Knotenpunkt bereits in der Analyseberechnung in der o. g. Untersuchung nicht leistungsfähig.

Die Berechnung der Kapazität sowie der Verkehrsqualität (die Berechnungsergebnisse sind als Anlagen beigefügt) mittels KNOBEL ergibt für die Spitzenstunde morgens und nachmittags die folgenden Qualitätsstufen nach HBS 2015:

Ergebnisdarstellung der Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2015		
Knotenpunkt	Planfall 2030	
	QSV	QSV
	morgens	nachmittags
Overhetfelder Straße/Lehmkul/Heineland	A	A
Overhetfelder Straße/Dürerstraße	A	C
Overhetfelder Straße/Schulstraße/Heinrichsstraße/Goethestraße (KVP)	A	A
Schulstraße/Dürerstraße	B	B
Hauptstraße/Heinrichsstraße	B	E
Hauptstraße/Mönchengladbacher Straße/An der Beek/Goethestraße (KVP)	A	A

Abb. 5.2-1: Ergebnisdarstellung der Leistungsfähigkeitsberechnung in Form von Qualitätsstufen (QSV) nach HBS 2015 für die einzelnen Knotenpunkte

Die Berechnungen zeigen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen an den hier betrachteten Knotenpunkten sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde kaum zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf führt. Lediglich die Einmündung Hauptstraße/Heinrichsstraße überschreitet in der nachmittäglichen Spitzenstunde ihre Kapazitätsgrenze. Die Wartezeit für den Linksabbieger aus der Heinrichsstraße beträgt rd. 120 Sekunden. Die errechnete 95%-Rückstaulänge beträgt 13 Fahrzeuge. Im Analysefall (s. verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124, Tabelle

[8] BPS GmbH (bps Software für Verkehrstechnik), Ettlingen, Programm KNOBEL, Version 7.1.3, 2016
BPS GmbH (bps Software für Verkehrstechnik), Ettlingen, Programm KREISEL 7.0, 2015.

[9] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124 in Niederkrüchten. 06. Juni 2018

7, S. 18[10]) erreicht die Einmündung in der nachmittäglichen Spitzenstunde bereits die Qualitätsstufe D.

Hier wäre zu empfehlen, die Einmündung Heinrichsstraße/Hauptstraße mit einer LSA-Anlage zu versehen.

[10] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH: verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Elm-83, 1. Änderung und Elm 124 in Niederkrüchten. 06. Juni 2018

6 Verkehrliche Untersuchungen zur Entlastung der Straßen im Zentrum von Elmpt

Vor dem Hintergrund der geplanten Entwicklung im Palixfeld wird eine mögliche Verkehrsführung des Neuverkehrs über die Heinrichsstraße zur Hauptstraße geprüft. Ziel ist die Entlastung der Goethestraße, Poststraße und des Knotens Hauptstraße/Mönchengladbacher Straße/Goethestraße/An der Beek. Hierfür wird auch eine mögliche Signalisierung des Knotens Heinrichsstraße/Hauptstraße berücksichtigt.

Die geplante Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Goethestraße/Mönchengladbacher Straße/An der Beek/Hauptstraße ist aus Platzgründen nicht umsetzbar. Des Weiteren weist die Goethestraße bereits im derzeitigen Zustand mit ca. 3.100 Kfz/24h im Querschnitt eine hohe Verkehrsdichte auf, da diese Verbindung unter anderem auch als Abkürzung von und zur Overhetfelder Straße genutzt wird. Durch den zusätzlichen Neuverkehr aus dem geplanten Wohngebiet Palixfeld würde die Verkehrsbelastung nach der Prognose um weitere ca. 360 Kfz/24h im Querschnitt steigen. Bei der durchgeführten Untersuchung bestand das Ziel darin, die Goethestraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Funktion als Wohnstraße zu stärken. Im Rahmen der Untersuchung wurden folgende fünf unterschiedliche Varianten für die Verkehrsführung auf der Goethestraße festgelegt und anschließend synoptisch bewertet:

- Einbahnstraßenregelung
- Sackgassenregelung
- Einrichtung einer Tempo-30-Zone
- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Einrichtung einer Umweltstraße.

6.1 Heutiger Zustand und Prognosezustand

Abb. 6.1-1: Verkehrsbelastung im Prognosezustand

Ausgangspunkt für die verkehrlichen Untersuchungen zur Entlastung der Straßen im Zentrum von Elmpt ist die derzeitige Verkehrsbelastung einschließlich des zusätzlichen Verkehrs aus dem entstehenden Wohngebiet Palixfeld (Abb. 6.1-1). Die Goethestraße weist im Prognosezustand eine Verkehrsbelastung von

3.460 Kfz/24h im Querschnitt auf. Diese soll mithilfe der fünf unterschiedlichen im Folgenden dargestellten Varianten verringert werden.

6.2 Einbahnstraßenregelung

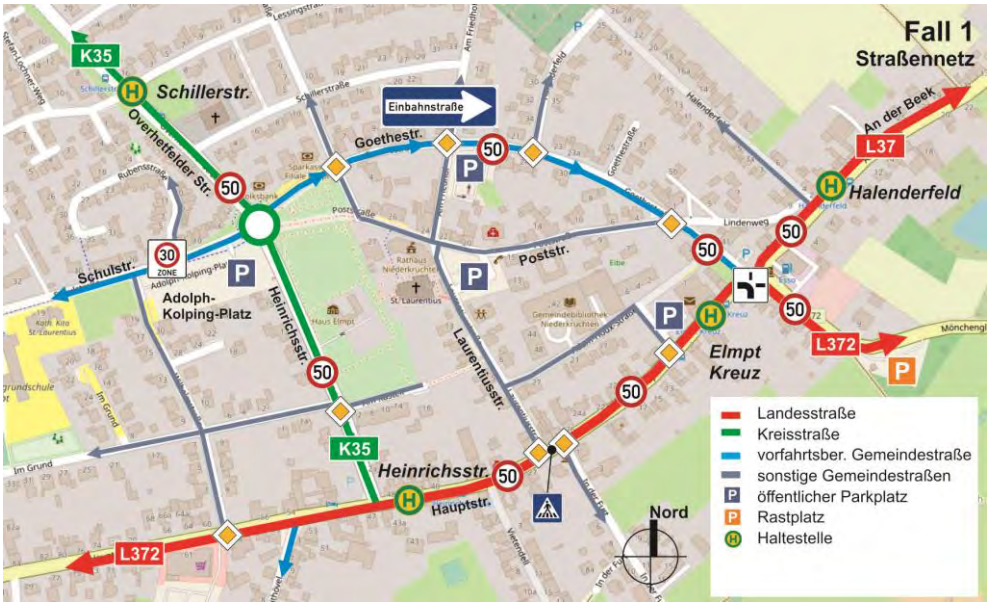


Abb. 6.2-1: Straßennetz - Einbahnstraße

Die erste Variante zur Verkehrsberuhigung der Goethestraße sieht die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung auf der Goethestraße vor (Abb. 6.2-1). Diese kann grundsätzlich in beiden Richtungen umgesetzt werden. Vorgeschlagen wird die Einrichtung in Richtung des Knotenpunktes Goethestraße/An der Beek/Mönchengladbacher Straße/Hauptstraße. Dies hat den Grund, dass der Durchgangsverkehr auf der Goethestraße auf die Heinrichsstraße und Hauptstraße verlagert werden soll, da durch den nicht signalisierten Knotenpunkt keine attraktive Anbindung an die Mönchengladbacher Straße besteht. Des Weiteren ist die Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Goethestraße in beiden Richtungen zur Stärkung des Radverkehrs möglich. So kann der bestehende Radschutzstreifen auf der Goethestraße erhalten bleiben.

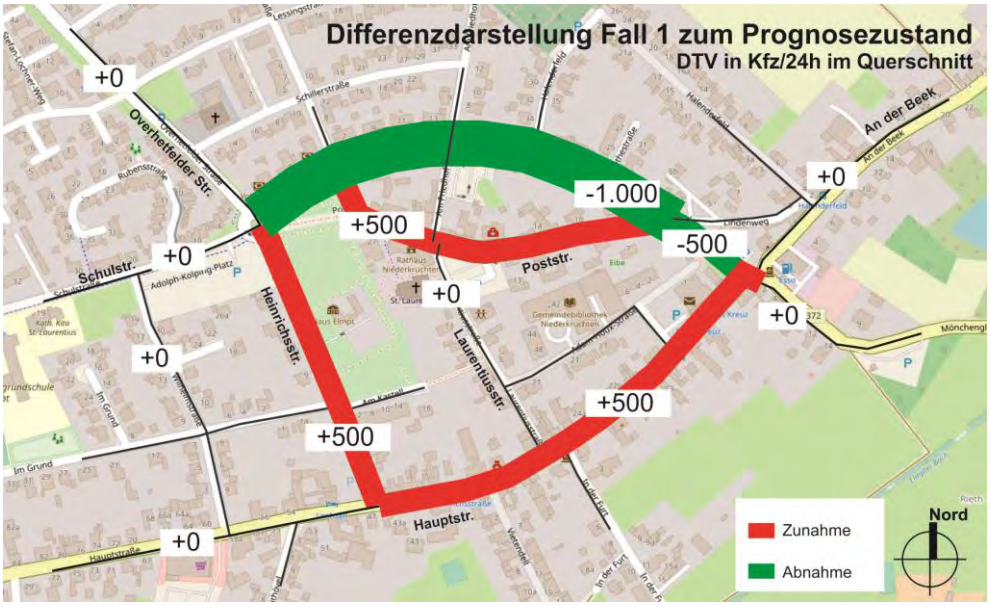


Abb. 6.2-2: Differenzdarstellung - Einbahnstraße

Die dargestellten Maßnahmen führen zu Verschiebungen des Verkehrs in Niederkrüchten-Elmpt (Abb. 6.2-2). Im Vergleich zum Prognosezustand würde sich auf der Goethestraße eine Verminderung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs um ca. 1.000 Kfz/24h im Querschnitt ergeben. Der dort wegfallende Verkehr verteilt sich auf die umliegenden Straßen, wodurch sich auf der Poststraße, Heinrichsstraße und Hauptstraße ein Anstieg von ca. 500 Kfz/24h im Querschnitt ergeben wird.

6.3 Sackgassenregelung

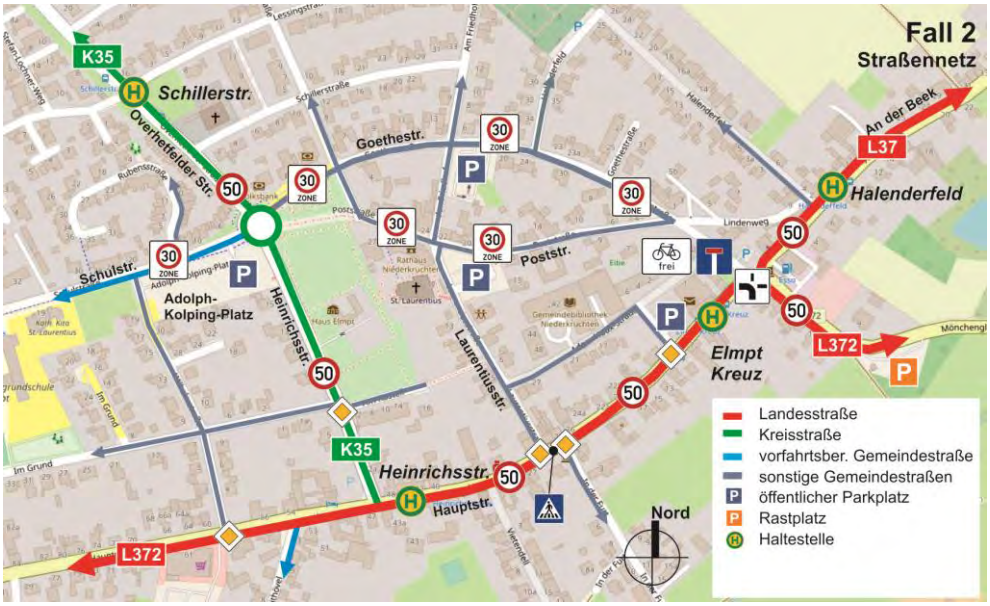


Abb. 6.3-1: Straßennetz - Sackgasse

Bei der zweiten Variante könnte die Goethestraße in eine Sackgasse umfunktioniert werden (Abb. 6.3-1). Dabei wird eine Durchfahrtssperre zwischen der Kreuzung L 372/L 37 und dem Lindenweg eingerichtet. Für Radfahrer soll jedoch die Durchfahrt weiterhin möglich sein. Zur weiteren Verkehrsberuhigung soll zur bestehenden Tempo-30-Zone auf der Poststraße auch die Goethestraße in die Zone mit aufgenommen werden.

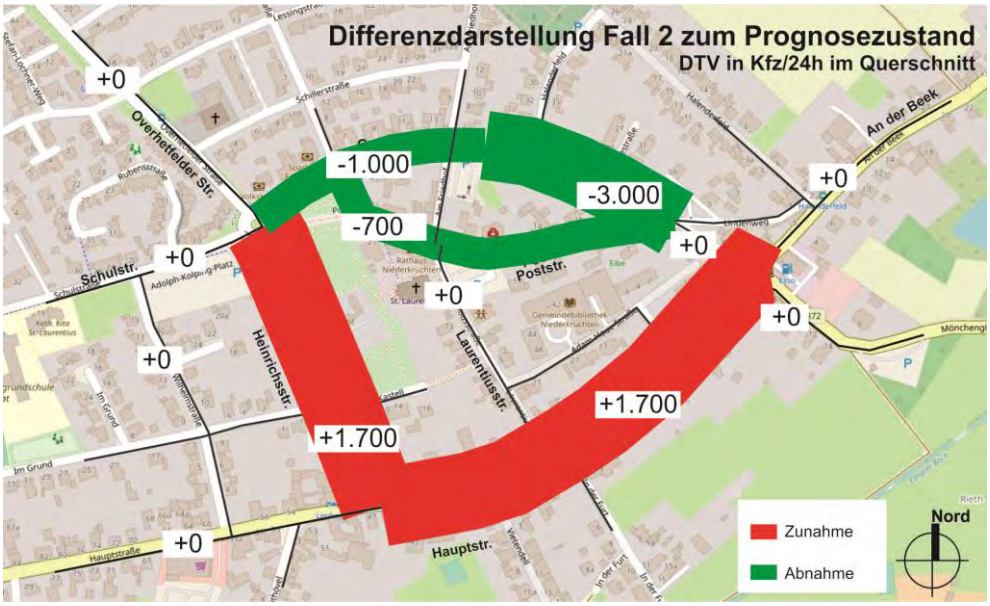


Abb. 6.3-2: Differenzdarstellung - Sackgasse

Durch die Einrichtung der Durchfahrtssperre kann der Durchgangsverkehr nahezu vollständig auf der Goethestraße vermieden werden. Dadurch ergeben sich wiederum Verschiebungen der Verkehrsbelastung auf der Goethestraße und den anliegenden Straßen (Abb. 6.3-2). Es wird erwartet, dass auf der Goethestraße bis zu 3.000 Kfz/24h im Querschnitt weniger vorzufinden sein werden. Auch auf der Poststraße wird ein Rückgang von bis zu 700 Kfz/24h im Querschnitt erwartet. Diese Verkehre verteilen sich auf die umliegenden Straßen. So wird erwartet, dass die Verkehrsbelastung sowohl auf der Heinrichsstraße als auch auf der Hauptstraße in Richtung der Mönchengladbacher Straße um bis zu 1.700 Kfz/24h im Querschnitt steigt.

6.4 Tempo-30-Zone

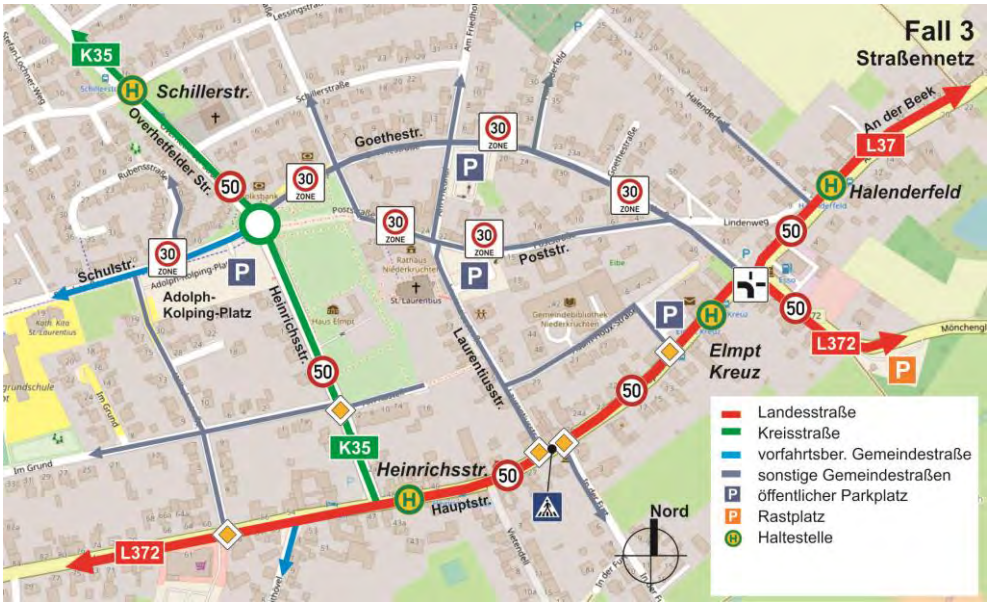


Abb. 6.4-1: Straßennetz – Tempo-30-Zone

Als dritte Variante könnte im Bereich der Nebenstraßen die Ausweitung der Tempo-30-Zone umgesetzt werden (Abb. 6.4-1). Zur bestehenden Tempo-30-Zone auf der Poststraße würde zukünftig auch die Goethestraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Dies führt zu einer Verkehrsberuhigung durch geringere Geschwindigkeiten, jedoch wird dadurch der Durchgangsverkehr lediglich eingeschränkt und nicht verhindert. Ergänzend kann die Errichtung von geschwindigkeitshemmenden Einbauten auf der Goethestraße dafür sorgen, dass die Attraktivität der Goethestraße für den Durchgangsverkehr sinkt. Als geschwindigkeitshemmende Einbauten werden Baumtore, Einengungen und Verschwenkungen der Fahrbahn vorgeschlagen.

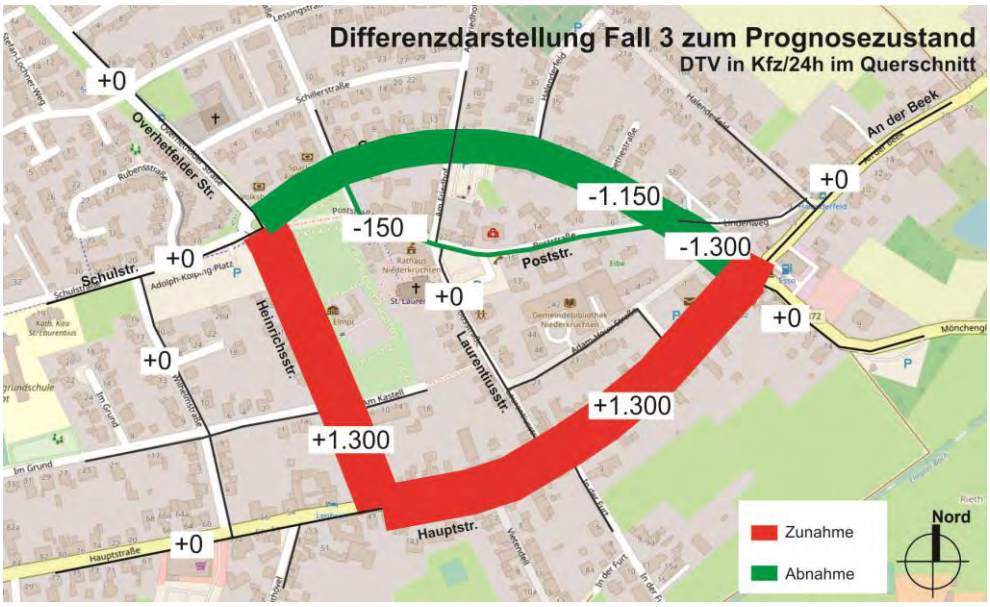


Abb. 6.4-2: Differenzdarstellung – Tempo-30-Zone

Durch die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf der Goethestraße können bis zu 1.300 Kfz/24h im Querschnitt von der Goethestraße auf die Heinrichsstraße und Hauptstraße verlagert werden (Abb. 6.4-2). Auch auf der Poststraße kann die Verkehrsbelastung leicht verringert werden.

6.5 Fahrradstraße

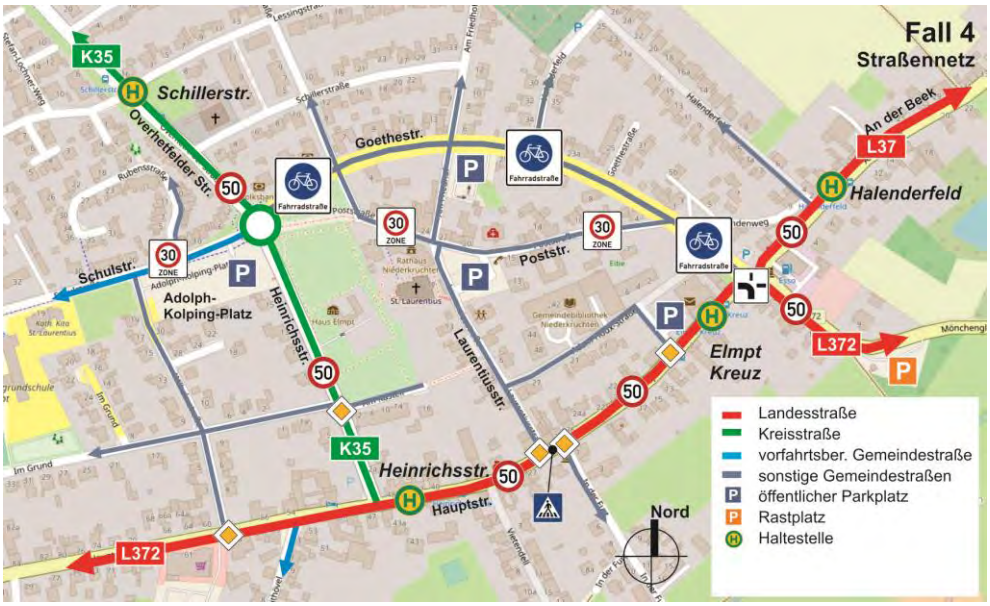


Abb. 6.5-1: Straßennetz - Fahrradstraße

Die vierte Variante zur Entlastung der Straßen im Zentrum von Elmpt ist die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Goethestraße (Abb. 6.5-1). In Fahrradstraßen ist der Radverkehr die bevorzugte Verkehrsteilnehmergruppe und die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit für sogenannte „unechte Fahrradstraßen“. In diesen können über Zusatzzeichen weitere Verkehrsteilnehmer für die Ein- oder Durchfahrt berechtigt werden. Auf der Goethestraße würde sich die Errichtung einer unechten Fahrradstraße anbieten, damit sowohl Anwohner als auch der

weitere gebietsbezogene Verkehr (zu Ärzten, der Stadtverwaltung usw.) bei der Maßnahme nicht unberücksichtigt bleiben.

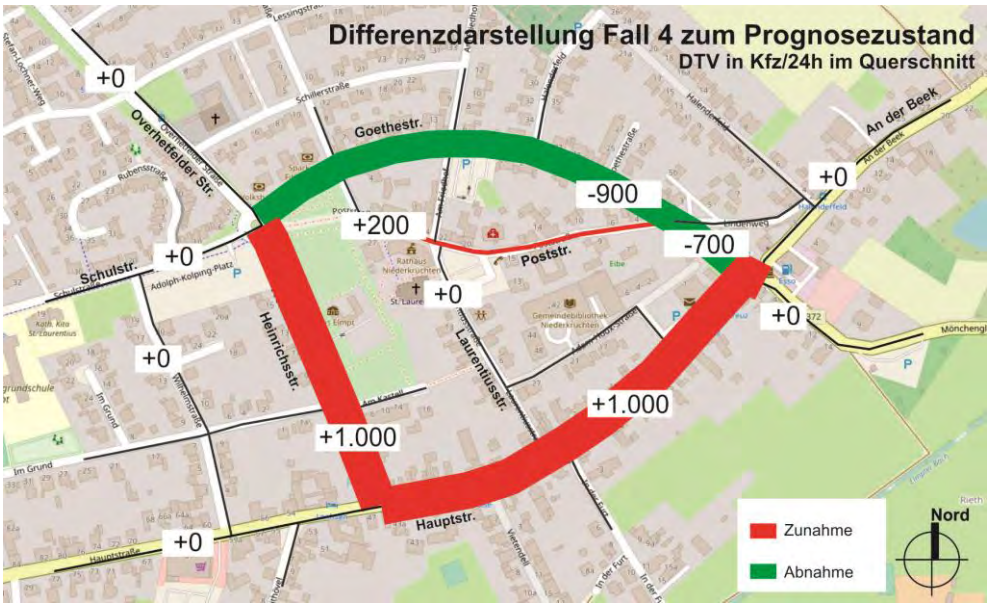


Abb. 6.5-2: Differenzdarstellung - Fahrradstraße

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Goethestraße können laut der Prognose in etwa bis zu 900 Kfz/24h im Querschnitt von der Goethestraße vor allem auf die Heinrichsstraße und die Hauptstraße verlagert werden (Abb. 6.5-2). Durch die mögliche Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf die Anlieger könnte die Goethestraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

6.6 Umweltstraße

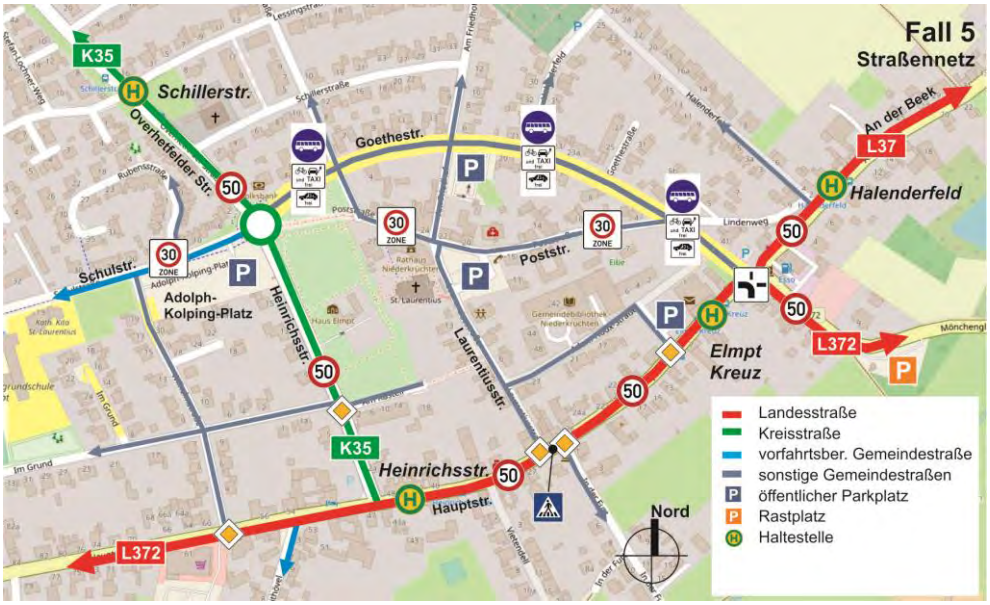


Abb. 6.6-1: Straßennetz - Umweltstraße

Die fünfte Variante basiert auf der Möglichkeit die Goethestraße zukünftig als Umweltstraße auszuweisen (Abb. 6.6-1). Bei einer Umweltstraße ist die Durchfahrt lediglich Fahrzeugen des ÖPNV, Taxis, elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Radfahrern gestattet. Des Weiteren besteht die Möglichkeit Kfz mit drei oder mehr Insassen zusätzlich für die Durchfahrt zu berechtigen. Die Umweltstraße vermeidet den Durchgangsverkehr, schränkt jedoch auch

Anwohner und Anlieger stark ein. Dennoch könnte die Goethestraße bevorzugt vom ÖPNV genutzt werden, wodurch sich Fahrtzeitvorteile ergeben könnten.

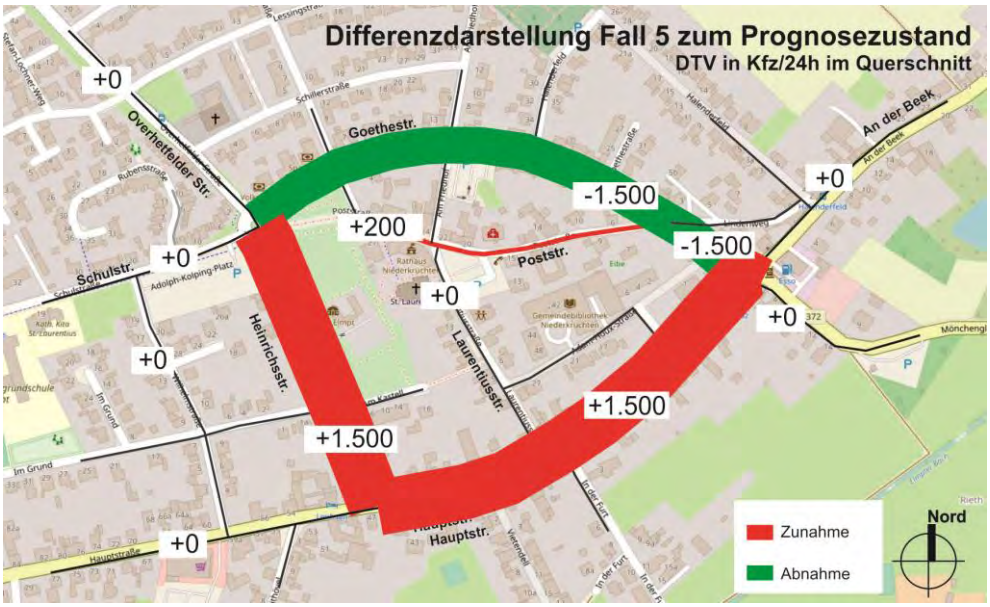


Abb. 6.6-2: Differenzdarstellung - Umweltstraße

Aufgrund der Einrichtung einer Umweltstraße auf der Goethestraße würde sich eine Verschiebung von bis zu 1.500 Kfz/24h im Querschnitt von der Goethestraße auf die Heinrichsstraße und die Hauptstraße ergeben (Abb. 6.6-2).

6.7 Leistungsfähigkeitsberechnung und Wirkungsanalyse

Als weitere Maßnahme soll am Knotenpunkt Heinrichsstraße/Hauptstraße eine Lichtsignalanlage errichtet werden. Daher wurde im Rahmen dieses Gutachtens bereits die Leistungsfähigkeit des signalisierten Knotenpunktes berechnet. In der folgenden Tabelle (Abb. 6.7-1) sind die berechneten Qualitätsstufen des Verkehrs für den MIV und die Fußgängerströme für den Prognose-Planfall und die fünf weiteren Varianten für die Verkehrsberuhigung in Elmpt dargestellt. Die Leistungsfähigkeitsberechnung wurde jeweils für die Spitzenstunde morgens und nachmittags berechnet. Als nicht ausreichend leistungsfähig stellte sich der Knotenpunktarm Heinrichsstraße bei den Varianten Sackgasse, Tempo-30-Zone und der Umweltstraße heraus.

	Fall 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
	Prognose-Planfall	Einbahnstraße	Sackgasse	Tempo-30-Zone	Fahrradstraße	Umweltstraße
QSV morgens						
Hauptstr. West	B	B	B	B	B	B
Hauptstr. Ost	B	B	B	B	B	B
Heinrichsstr.	B	B	C	B	B	C
Fußgänger Hauptstr. West	C	C	C	C	C	C
Fußgänger Heinrichsstr.	D	D	D	D	D	D
QSV nachmittags						
Hauptstr. West	C	C	C	C	C	C
Hauptstr. Ost	B	B	C	C	C	C
Heinrichsstr.	C	C	F	E	D	F
Fußgänger Hauptstr. West	D	D	D	D	D	D
Fußgänger Heinrichsstr.	D	D	D	D	D	D

Abb. 6.7-1: Leistungsfähigkeitsberechnung für den signalisierten Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße

Für die Erstellung der Wirkungsanalyse wurde eine synoptische Bewertung durchgeführt (Abb. 6.7-2). Bestandteile der Bewertung waren unter anderem die Entlastungswirkung der Goethestraße, die Auswirkungen auf die Poststraße und die damit verbundene Leistungsfähigkeit. Jedes Kriterium wurde einzeln für jede der Varianten geprüft und bewertet. Als Ergebnis der Wirkungsanalyse stellt sich heraus, dass die Variante mit der Umsetzung der Fahrradstraße die zu empfehlende Variante darstellt. Die am wenigsten zu empfehlende Variante ist die Einrichtung einer Sackgasse.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
	Einbahn-straße	Sack-gasse	Tempo-30-Zone	Fahrrad-straße	Umwelt-straße
Entlastungswirkung Goethestraße					
Auswirkungen auf Poststraße					
Qualität Radverkehr auf der Goethestraße					
Reduzierung Lärm auf der Goethestraße					
Leistungsfähigkeit Knotenpunkt L 372/L 37					
Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Heinrichsstraße/L 372					
Erreichbarkeit Zentraler Bereich					
Gesamtergebnis	**0**	**-2**	**+5**	**+7**	**+2**

Abb. 6.7-2: Wirkungsanalyse der Varianten

7 Optimierung der Busführung inkl. Entwurfsstudie Busverknüpfungspunkt

Im Zusammenhang mit der geplanten städtebaulichen Entwicklung im Palixfeld, sowie weiterer bedeutsamer Entwicklungen (z. B. das Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Flughafengelände) wird eine Optimierung der Buslinienführung mit Einrichtung eines Busverknüpfungspunktes untersucht. Durch den Verknüpfungspunkt soll unter anderem der Umstieg zwischen Schnellbuslinien und lokalen Ortsbuslinien optimiert werden.

Derzeit wird Niederkrüchten-Elmpt von den Ortsbuslinien 011, 012 und 013 und den Schnellbuslinien SB 83 und SB 88 bedient (Abb. 7-1 und 7-2). Über die beiden Schnellbuslinien ist ebenfalls die Anbindung an den SPNV vorhanden. Durch die Standorte der Haltestellen sind große Teile Elmpts ausreichend durch den ÖPNV erschlossen.

Im Rahmen des Gutachtens werden drei Entwicklungsstufen für eine optimierte Busführung angeführt.

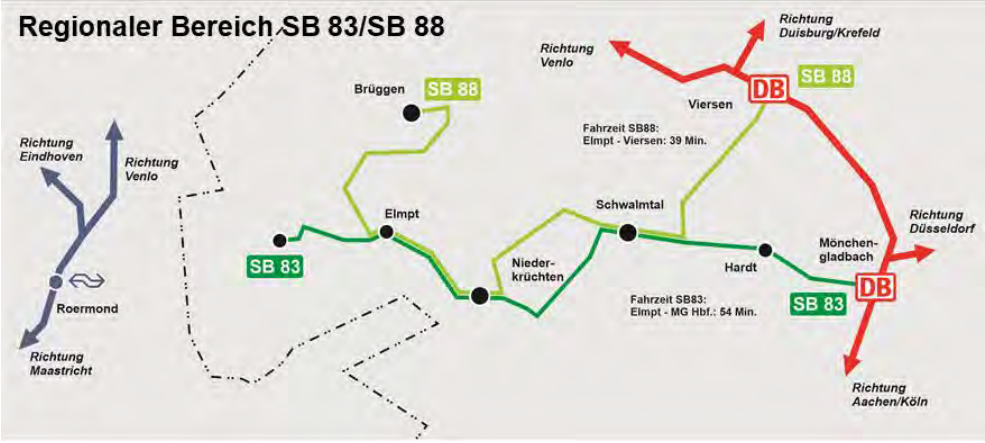


Abb. 7-1: Überregionaler ÖPNV - Heutiger Zustand

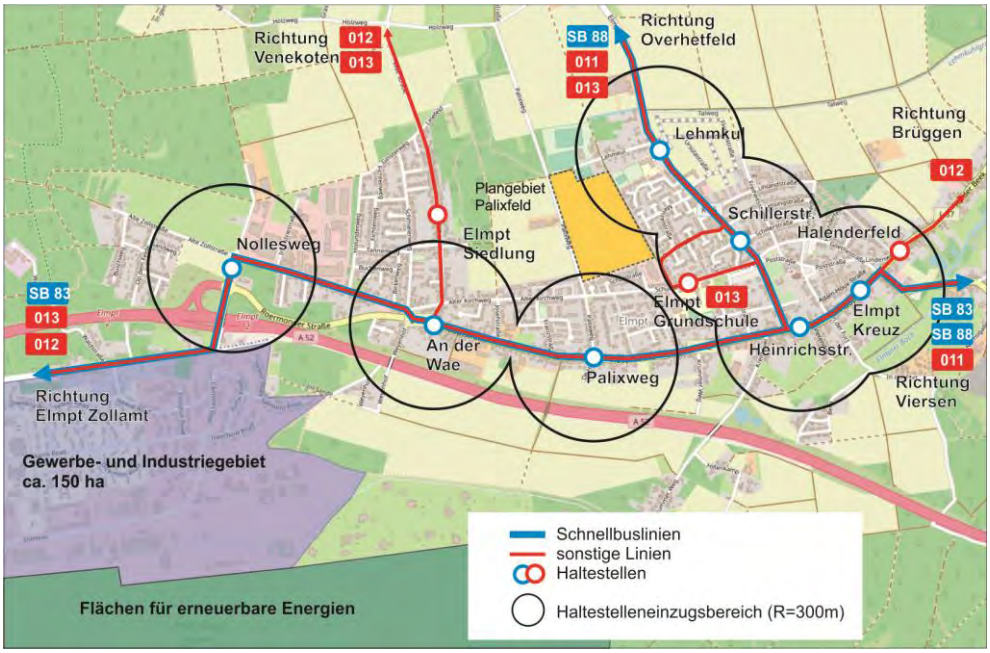


Abb. 7-2: ÖPNV in Elmpt – Heutiger Zustand

7.1 Entwicklungsstufe 1

Die Entwicklungsstufe 1 sieht eine Verlängerung der Linie SB 83 bis nach Roermond mit 16 Fahrtenpaaren (Mo-Sa) im 60-Min-Takt vor (Abb. 7.1-1 und 7.1-2). Durch die Verlängerung ergeben sich ca. 135.000 Buskm/a und es würden zwei zusätzliche Busse benötigt werden. Die Linienführungen der Linien SB 83 und SB 88 und auch der Ortsbuslinien bleiben unverändert. An der Haltestelle Heinrichsstraße soll eine zeitliche Verknüpfung der Linien SB 83 und SB 88 realisiert werden. Eine zeitliche Verknüpfung zwischen den Schnellbuslinien und den Ortsbuslinien ist nicht vorgesehen.

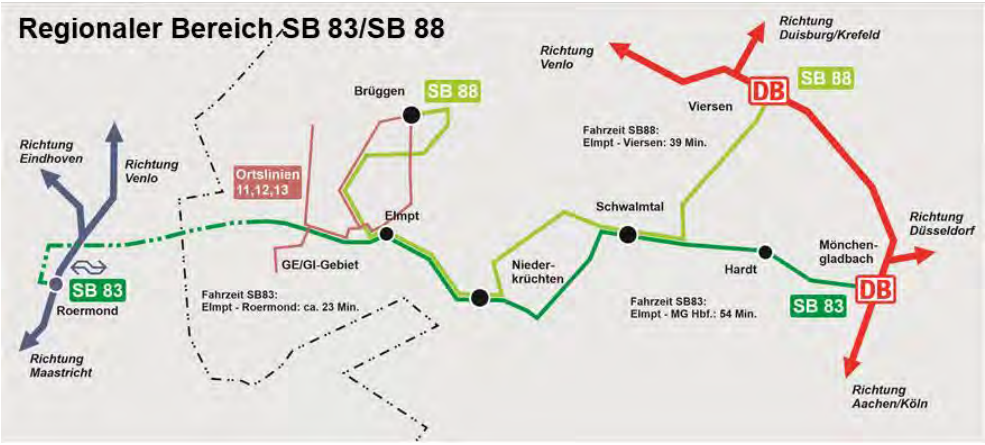


Abb. 7.1-1: Überregionaler ÖPNV – Entwicklungsstufe 1

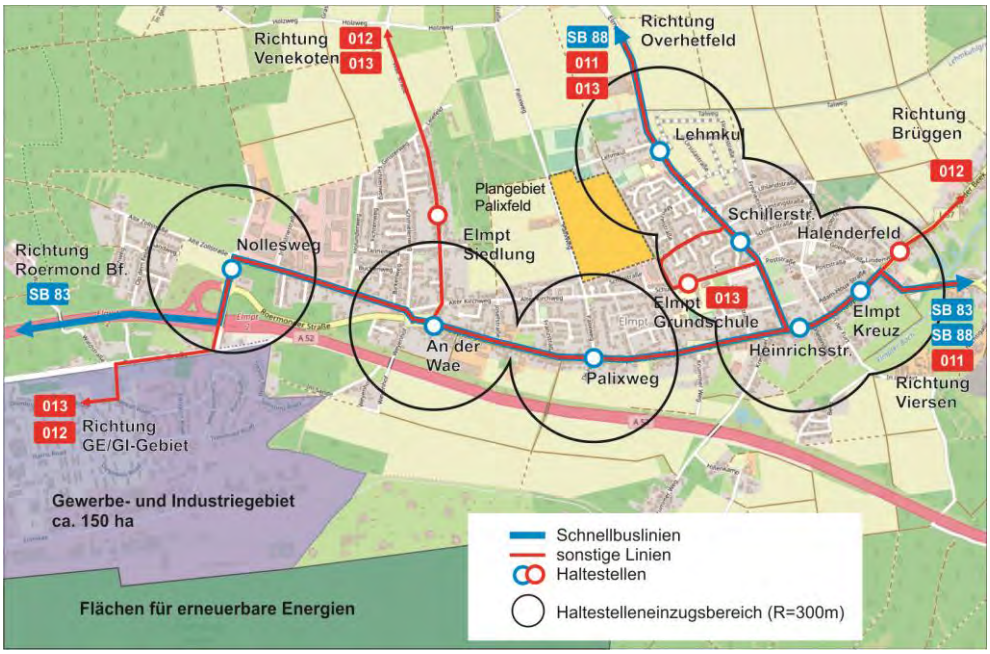


Abb. 7.1-2: ÖPNV in Elmpt – Entwicklungsstufe 1

7.2 Entwicklungsstufe 2

Bei der zweiten Entwicklungsstufe soll das Angebot der SB-Linien am Sonntag zu einem 120-Min-Takt erweitert werden (Abb. 7.2-1 und 7.2-2). Aus den bestehenden Ortsbuslinien 011 bis 013 sollen die Rufbuslinien R1 bis R3 entstehen, welche in einem 60-Min-Takt mit festen Fahrten im Schülerverkehr auf festgelegten Linienrouten verkehren. In den übrigen Zeiten soll eine flächenhafte Bedienung im 60-Min-Takt gewährleistet werden. Dadurch kann eine nahezu vollständige Erschließung der Siedlungsflächen in Niederkrüchten-Elmpt mit dem ÖPNV erreicht werden. Die Bedienung soll sowohl unter der Woche als auch am Wochenende stattfinden.

Weiterhin soll an der Teilparkanlage zwischen der Goethestraße und der Poststraße ein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) errichtet werden. An diesem soll eine Verknüpfung zwischen den Linien SB 83 und SB 88 umgesetzt werden. Darüber hinaus soll am ZOB auch die Verknüpfung zwischen den Rufbuslinien und den Schnellbuslinien umgesetzt werden. Eine weitere Neuerung in der zweiten Entwicklungsstufe stellt die Einbeziehung des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets in das neu entstehende Rufbussystem dar.

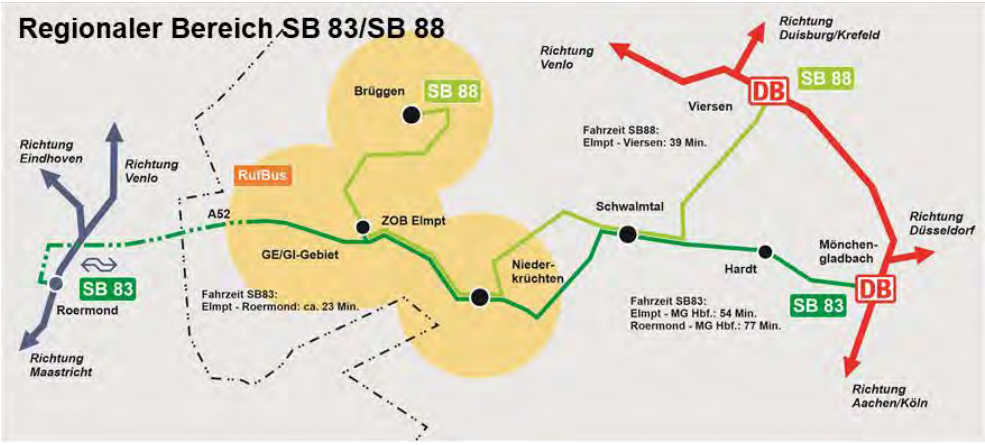


Abb. 7.2-1: Überregionaler ÖPNV – Entwicklungsstufe 2

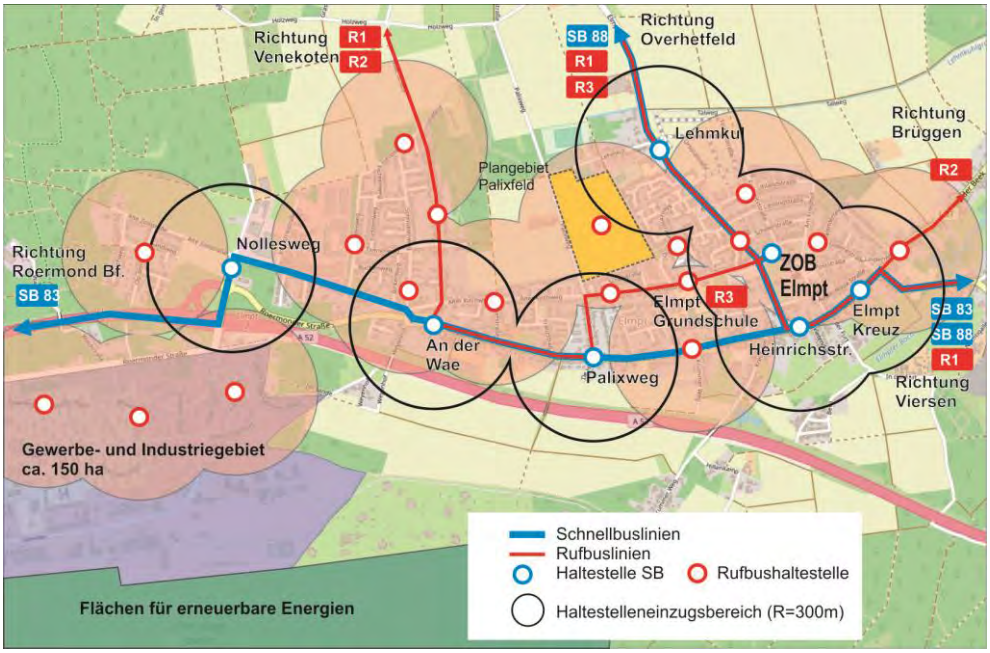


Abb. 7.2-2: ÖPNV in Elmpt – Entwicklungsstufe 2

7.3 Entwicklungsstufe 3

Bei der dritten Entwicklungsstufe geht es vor allem um die Anpassung des Linienverlaufes der Linie SB 83 (Abb. 7.3-1 und 7.3-2). Durch die Verlegung der Route auf die A 52 auf einigen Streckenabschnitten, kann die Fahrtzeit auf der SB 83 verkürzt werden. Das Ziel der Fahrtzeitverkürzungen sollte die gegenseitige Erreichbarkeit zwischen Roermond Bf. und MG-Hbf. mit einer Fahrtzeit von unter 60 Minuten sein.

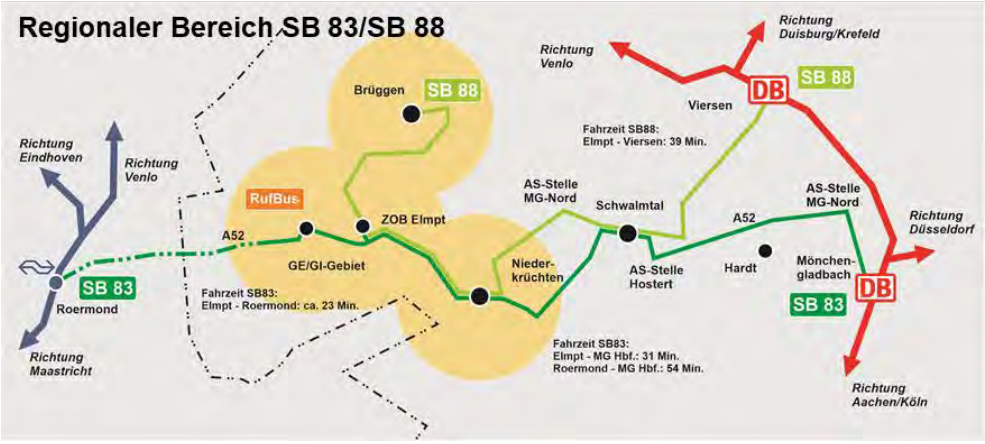


Abb. 7.3-1: Überregionaler ÖPNV – Entwicklungsstufe 3

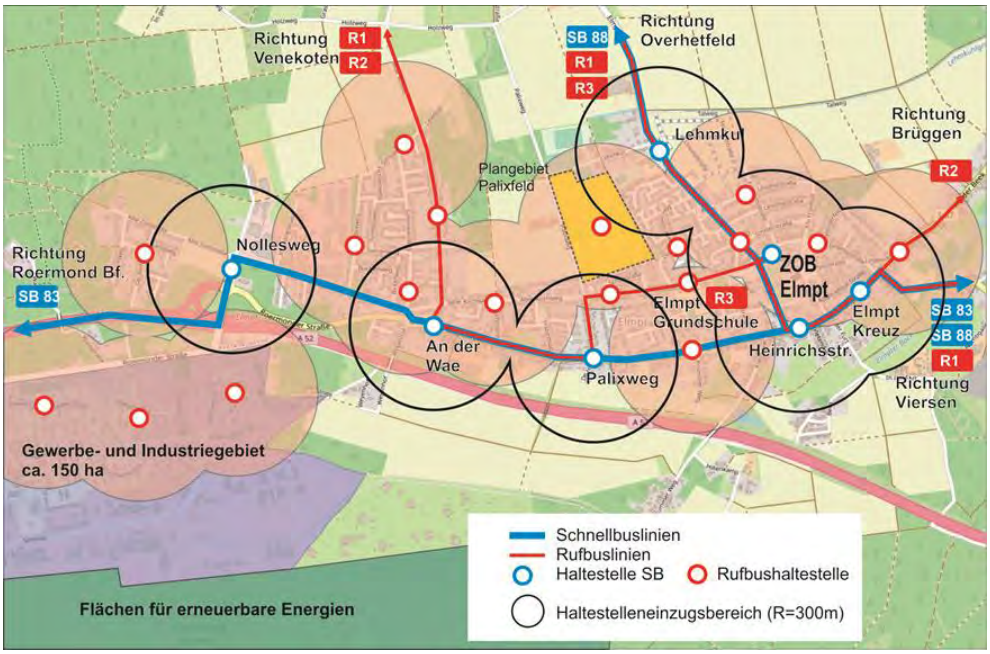


Abb. 7.3-2: ÖPNV in Elmpt – Entwicklungsstufe 3

7.4 ZOB in Niederkrüchten-Elmpt

Eine weitere Maßnahme für die Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebots in Niederkrüchten-Elmpt ist die Errichtung eines ZOB. Eine potenzielle Fläche steht mit der Teilparkanlage zwischen der Poststraße und der Goethestraße im Zentrum von Elmpt zur Verfügung. Am zentralen Busverknüpfungspunkt sollen sowohl die Schnellbuslinien als auch die Rufbuslinien in Abhängigkeit zueinander verkehren. Dafür werden bis zu sechs Bussteige benötigt. Der ZOB könnte die folgenden Ausstattungsmerkmale aufweisen:

- Überdachung mit Sitzgelegenheiten
- Kiosk oder Einzelhandel
- Diebstahlsichere Radabstellanlagen (evtl. Radboxen) für B+R
- Bis zu 25 Stellplätze (STP) für P+R
- Parkplatz für Elterntaxis zur Vermeidung von Verkehrsproblemen an umliegenden Schulen und Kindergärten
- Ticketservice

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit den ZOB zu einer Mobilstation aufzuwerten. Für Mobilstationen besteht derzeit durch das Land NRW die Möglichkeit für eine Förderung mit bis zu 90 bis 95 %. Für die Errichtung des ZOB liegt die Kostenschätzung bei 1.150,0 Tsd. EUR Baukosten mit Ausstattung (netto). Hinzu kommen geschätzte Planungskosten von ca. 172,0 Tsd. EUR (netto).

Für eine mögliche Errichtung eines ZOB an der Teilparkanlage zwischen der Poststraße und der Goethestraße werden im Folgenden zwei unterschiedliche Varianten mit jeweils zwei unterschiedlichen Ausführungen dargestellt.

7.4.1 Variante 1

Bei Variante 1 ist vorgesehen, dass sich der oder die Bussteige auf der Poststraße befinden. Dafür wird sowohl ein Teil der Teilparkanlage nördlich der Poststraße als auch ein Teil der Grünfläche südlich der Poststraße in Anspruch genommen. An beiden Enden der Bussteige könnte ein Fußgängerüberweg zur verbesserten Sicherheit errichtet werden. Für die Bereitstellung von P+R/B+R und auch eines Ticketservices oder eines Kiosks kann die Teilparkanlage verwendet werden. Beispiele für mögliche Standorte sind in den Abbildungen gegeben. Die Straßen um die Teilparkanlage herum können als eine Art Wendeschleife genutzt werden. Auf diese Weise müssen abgesehen von der Öffnung der Poststraße zum Kreisverkehrsplatz hin keine weiteren baulichen Maßnahmen umgesetzt werden, die den Wendevorgang der Busse ermöglichen.

Die unterschiedlichen Ausführungen der Variante 1 ergeben sich durch die Anzahl der Bussteige. Variante 1.1 (Abb. 7.4.1-1) verfügt über zwei Bussteige, bei Variante 1.2 (Abb. 7.4.1-2) ist der ZOB mit einem Bussteig dargestellt. Bei der Errichtung eines Bussteigs ist darauf hinzuweisen, dass auf der Poststraße zwischen dem KVP und der Freiheitsstraße ein „Linksverkehr“ entstehen würde, welcher sich aufgrund der festgelegten Halteposition der Busse an dem einzelnen Steig ergibt. Alternativ können Stellplätze für P+R auf dem naheliegenden Adolph-Kolping-Platz ausgewiesen werden.

Abb. 7.4.1-1: Variante 1.1 für die Errichtung des ZOB

Abb. 7.4.1-2: Variante 1.2 für die Errichtung des ZOB

7.4.2 Variante 2

Bei der zweiten Variante sind bei beiden Ausführungen zwei Bussteige vorgesehen. Diese befinden sich auf der derzeitigen Teilparkanlage parallel zur Freiheitsstraße. Die Zufahrt erfolgt über die Goethestraße, die Abfahrt über die Poststraße, bei welcher die Zufahrt zum KVP ermöglicht werden muss. Dies hat den Vorteil, dass für die Busse von der Heinrichsstraße kommend eine Zufahrt zum ZOB problemlos möglich ist, was bei der Zufahrt in die Poststraße zu Problemen führen könnte. Bei der Variante 2.1 (Abb. 7.4.2-1) sind die Flächen für P+R/B+R sowie der Ticketservice ebenfalls auf der Fläche der Teilparkanlage

vorgesehen. Variante 2.2 (Abb. 7.4.2-2) stellt beispielhaft dar, wie die Grünfläche südlich der Poststraße genutzt werden könnte, während ein Teil der Teilparkanlage erhalten bleiben könnte. Alternativ können Stellplätze für P+R auf dem naheliegenden Adolph-Kolping-Platz ausgewiesen werden.

Abb. 7.4.2-1: Variante 2.1 für die Errichtung eines ZOB

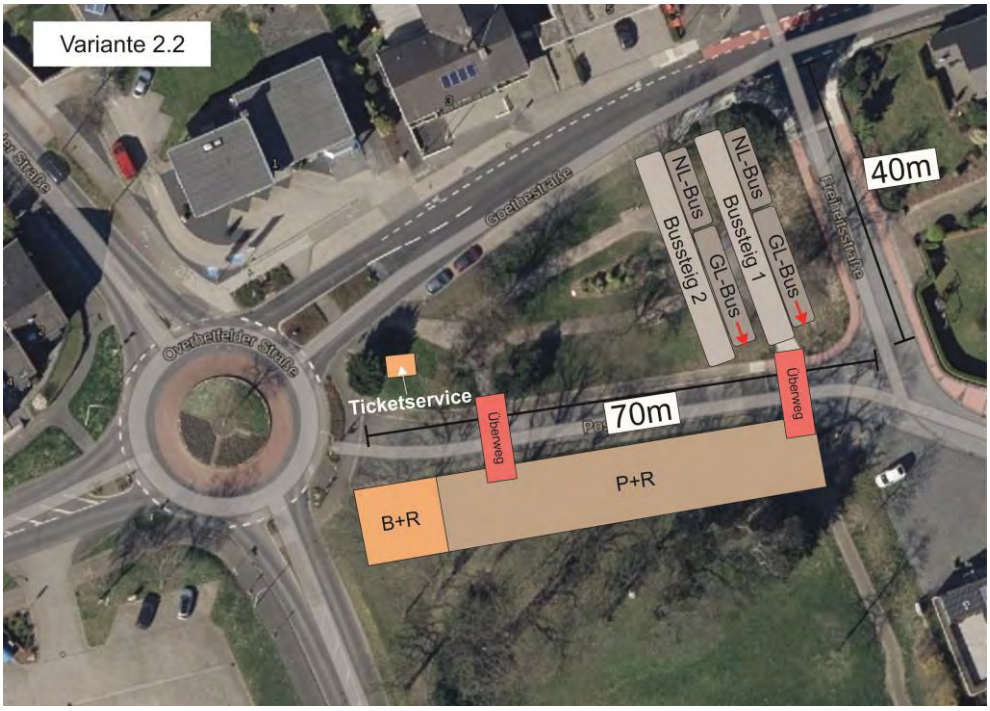


Abb. 7.4.2-2: Variante 2.2 für die Errichtung eines ZOB

8 Zusätzliche westliche Erschließung des Palixfeldes an die A 52

Bisher fungiert in West-/Ost-Richtung lediglich die Hauptstraße als leistungsfähige Anbindung an die Autobahnanschlussstellen „Niederkrüchten“ und „Elmpt“. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen, wie beispielsweise auf dem Gelände des ehemaligen Flughafengeländes oder der Entwicklung des Wohn- und Einzelhandelsstandorts Heineland, ist die Einrichtung einer weiteren leistungsfähigen Verkehrsführung zu den Autobahnanschlussstellen vor allem für die Entlastung des Zentrums von Elmpt von großer Bedeutung.

8.1 Ursprünglich geplante Anbindung des Palixfeldes

Die vorgesehene Anbindung des Palixfeldes erfolgt über die Straße Lehmkul an die Overhetfelder Straße (1) und über die Dürerstraße an die Schulstraße (2) (Abb. 8.1-1). Ein Großteil der Berufspendler aus dem geplanten Wohngebiet „Im Palixfeld“ wird über die BAB 52 die Arbeitsplatzbereiche in Mönchengladbach, Roermond und Düsseldorf erreichen. Die Anschlussstelle Elmpt befindet sich im Westen des Ortsteils Elmpt, sodass der Zusatzverkehr aus dem geplanten Wohngebiet über die Schulstraße und die Straße Alter Kirchweg fließen wird. Daher sollte das geplante Wohngebiet über eine dritte Anbindung verfügen, um das Zentrum Elmpts verkehrlich nicht zu überlasten. Im Folgenden werden zwei Varianten für eine weitere mögliche Anbindung vorgestellt.

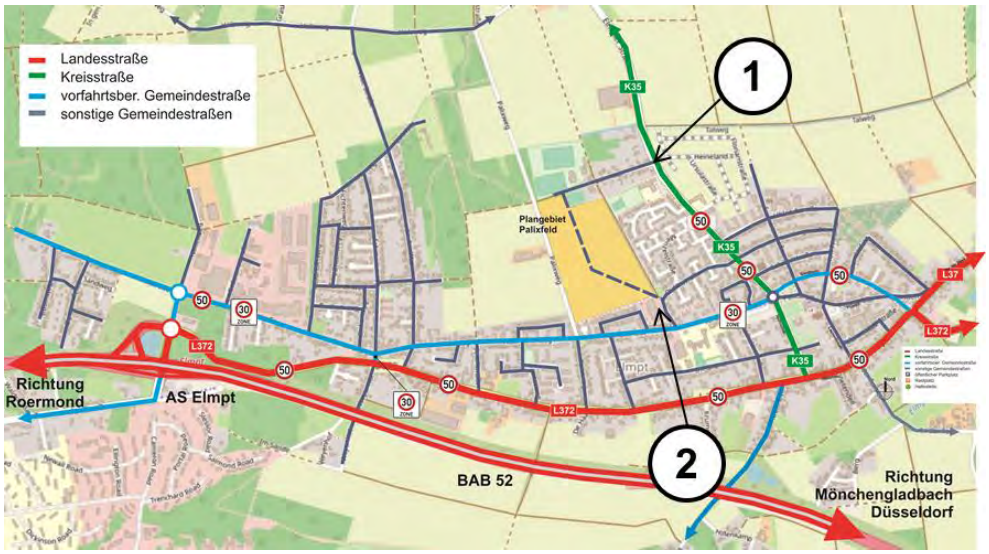


Abb. 8.1-1: Ursprünglich geplante Anbindungsvariante

8.2 Anbindungsvariante 1

Bei der ersten zusätzlichen Anbindungsvariante soll die Erschließung des Palixfeldes über die Straße an der Wae auf einer Länge von ca. 500 m erfolgen (3) (Abb. 8.2-1 und Abb. 8.2-2). Ausgebaut werden soll die Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m und zusätzlich beidseitigen Gehwegen. Die Baukosten betragen ohne den Grunderwerb schätzungsweise ca. 750,0 Tsd. EUR (netto). Auf der Straße An der Wae wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 400 Kfz/24h im Querschnitt ohne zusätzlichen Verkehr aus weiteren möglichen Baufeldern erwartet. Aus gutachterlicher Sicht ist diese Anbindungsvariante baulich umsetzbar. Des Weiteren ist auch die notwendige Leistungsfähigkeit gegeben. Dies gilt ebenfalls für die Knotenpunkte Alter Kirchweg/An der Wae sowie Schmielenweg/L 372.

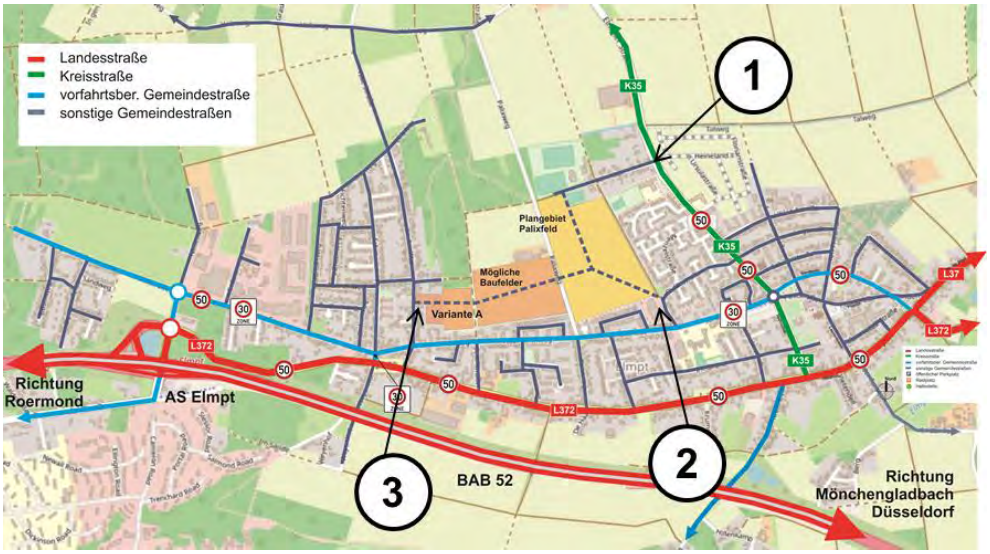


Abb. 8.2-1: Anbindungsvariante 1

Abb. 8.2-2: Anbindungsvariante 1 – zusätzliche Erschließung

8.3 Anbindungsvariante 2

Die zweite mögliche Anbindungsvariante könnte mithilfe eines Ausbaus des Wirtschaftsweges Palixfeld und den Neubau einer Straße zwischen Nollesweg und Ginsterweg geschaffen werden (Abb. 8.3-1 und Abb. 8.3-2). Dabei erfolgt die Anbindung unabhängig von bestehenden Verkehrsverbindungen. Insgesamt müsste auf rund 400 m eine neue Straße errichtet werden. Die bestehenden Wirtschaftswege mit einer Länge von rund 2.200 m müssten verbreitert werden. Diese Maßnahmen führen schätzungsweise zu ca. 2.800,0 Tsd. EUR zusätzlichen Kosten. Zu beachten ist bei dieser Variante jedoch, dass die Umsetzung lediglich in Kombination mit weiteren neuen Wohnbauflächen sinnvoll ist. Des Weiteren ist anzumerken, dass diese Anbindungsvariante baulich schwierig umzusetzen ist.

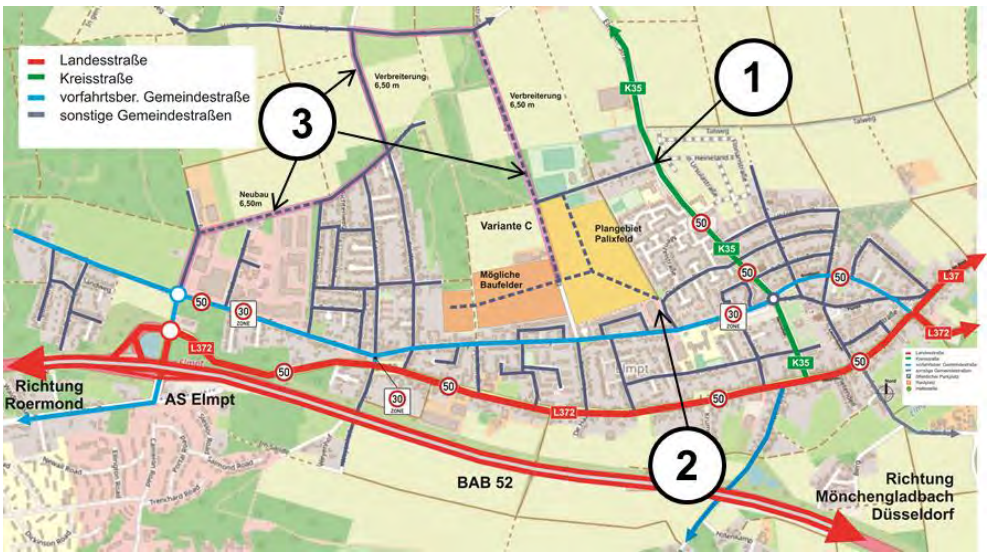


Abb. 8.3-1: Anbindungsvariante 2

Abb. 8.3-2: Anbindungsvariante 2 – Luftbild (Quelle: Google Maps)

9 Handlungsempfehlungen

Nachdem Erschließungsvarianten, Leistungsfähigkeitsberechnungen und weitere verkehrliche Untersuchungen in diesem Gutachten dargestellt und erläutert wurden, sollen nun Handlungsempfehlungen herausgestellt werden. Dafür werden die einzelnen im Gutachten behandelten Aspekte nochmals aufgegriffen. Die aus gutachterlicher Sicht jeweils zu empfehlende Variante wird für die einzelnen Aspekte erläutert.

9.1 Erschließungsvarianten des Wohngebiets „Im Palixfeld“

Wie sich bereits herausgestellt hat, kann die Erschließung des Wohngebiets „Im Palixfeld“ ausschließlich über die Straße Lehmkul im Norden und über die Dürerstraße im Südosten des Gebiets mit dem MIV erschlossen werden. Für die innere Erschließung mit dem MIV werden im Folgenden zwei unterschiedliche Varianten vorgeschlagen:

- Variante 1: Keine Durchfahrt des Wohngebiets mit dem MIV
- Variante 2: Durchfahrt des Wohngebiets mit dem MIV

In der Abb. 9.1-1 sind die Erschließungsvarianten innerhalb des Palixfeldes dargestellt.

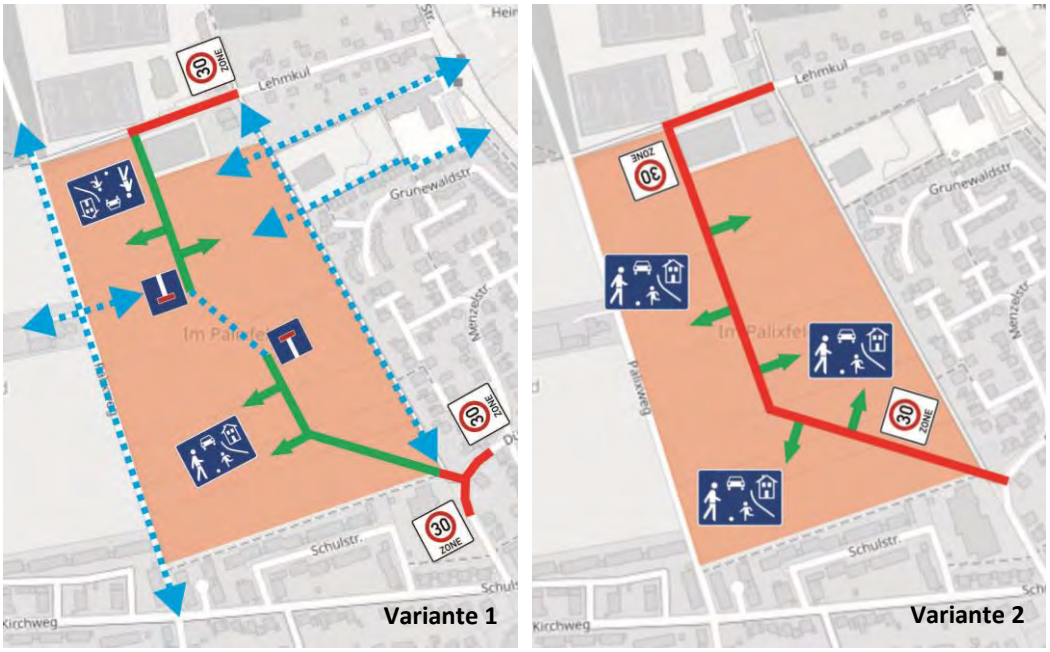


Abb. 9.1-1: Erschließungsvarianten 1 und 2 für das Wohngebiet „Im Palixfeld“

Variante 1: Keine Durchfahrt des Wohngebiets mit dem MIV

Die erste Erschließungsvariante sieht vor, dass das Wohngebiet sowohl aus dem Norden als auch aus dem Südosten mit dem MIV erreicht werden kann (Abb. 9.1-1). Jedoch kann das Wohngebiet nicht vollständig durchfahren werden, so dass die südliche Zufahrt über die Dürerstraße nicht übermäßig beansprucht wird. Mit der Durchfahrtssperre wird auch vermieden, dass insbesondere der Bring- und Abholverkehr den kürzeren Weg über die Dürerstraße erfolgt. Damit verbunden sind Umwegfahrten für den MIV. Durch Umwege über die Overhetfelder Straße soll erreicht werden, dass für nahe Distanzen (Schule, KiTa, Sport und Einkaufen) das Zufußgehen und Radfahren auf Distanzen von bis zu 600 m gefördert wird. Für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr können die Durchfahrtssperren durch abnehmbare Poller aufgehoben werden.

Variante 2: Durchfahrt des Wohngebiets mit dem MIV

Bei der zweiten Erschließungsvariante (Abb. 9.1-2) ist ebenfalls die Erreichbarkeit von beiden Seiten des Wohngebiets vorhanden. Weiterhin besteht nun die Möglichkeit, dass das gesamte Wohngebiet mit dem MIV durchfahren werden kann, wodurch eine optimale Erschließung der entstehenden Wohnbebauung aus verschiedenen Richtungen gewährleistet wird. Die Vermeidung von Umwegfahrten stellt einen bedeutenden Vorteil dieser Erschließungsvariante dar. Dadurch ist des Weiteren eine direkte Erreichbarkeit der Sport- und Freizeitanlagen nördlich des Wohngebiets möglich. Auch die Gemeinschaftsgrundschule Elmpt und die umliegenden KiTas (KiTa Unter'm Regenbogen, Kath. KiTa St. Laurentius, KiTa Simsalabim) können durch diese Erschließungsvariante auf möglichst kurzen Wegen erreicht werden.

Jedoch ergeben sich bei dieser Erschließungsvariante auch einige Nachteile. Durch die vollständige Erschließung des Wohngebiets für den MIV ist mit einer höheren Belastung der südlichen Zufahrt und auf der Dürerstraße zu rechnen. Schleichverkehre von außen können durch wirkungsvolle verkehrsberuhigende Elemente unterbunden werden.

Die Entscheidung für eine Erschließungsvariante sollte im Kontext mit dem städtebaulichen Konzept erfolgen. Variante 1 wäre sinnvoll, wenn die Gesamtfläche städtebaulich in zwei Siedlungsbereiche mit einem Grünzug mittig aufgeteilt wird. Die Variante 2 sollte dann zum Zuge kommen, wenn die geplanten Wohnbereiche zusammenhängend bleiben sollen. Nachfolgend sind die Anforderungen für die Verkehrsflächen für beide Varianten dargestellt:

Variante 1	Variante 2
• Haupterschließung durch eine Wohnstraße mit Wendehammer mit einer Fahrgasse von 4,75 m Breite (Begegnungsfall Lkw/Pkw) sowie beidseitig Gehbereiche von 2,50 m • Anordnung von Versätzen durch alternierendes Parken im Straßenraum • Ausgehend von der Haupterschließung Errichtung von seitlichen Wohnwegen mit einer Breite von 3,50 m • Umsetzung von Verkehrsberuhigung mit Zeichen 325 nach StVO für alle Flächen ➔ zwei verkehrsberuhigte Bereiche	• Haupterschließung durch eine Wohnsammelstraße mit einer Fahrgasse von 5,50 m Breite (Begegnungsfall Lkw/Lkw) sowie beidseitig Gehbereiche von 2,50 m und straßenbegleitendes Parken • Tempo-30 auf der Wohnsammelstraße • Schaffung von Einengungen und Versätzen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Einhaltung Tempo-30) • Ausgehend von der Haupterschließung Errichtung von Wohnwegen mit einer Breite von 3,50 m • Verkehrsberuhigte Wohnwege mit Zeichen 325 nach StVO

Abb. 9.1-2: Anforderungen für die Verkehrsflächen für beide Varianten für das Wohngebiet „Im Palixfeld“

9.2 Entlastung der Straßen im Zentrum von Elmpt

Nachdem die unterschiedlichen Varianten für die Verkehrsberuhigung des Zentrums von Elmpt vorgestellt wurden, folgt nun die gutachterliche Umsetzungsempfehlung. Nach der synoptischen Bewertung stellt sich heraus, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Goethestraße zu empfehlen ist. Diese kann durch weitere verkehrsberuhigende Elemente, wie z. B. Einengungen und Baumtore, ergänzt werden. Für eine bessere Akzeptanz könnte neben der Beschilderung auch das Aufbringen von Piktogrammen auf der Fahrbahn eine weitere Maßnahme bei der Einrichtung der Fahrradstraße darstellen.

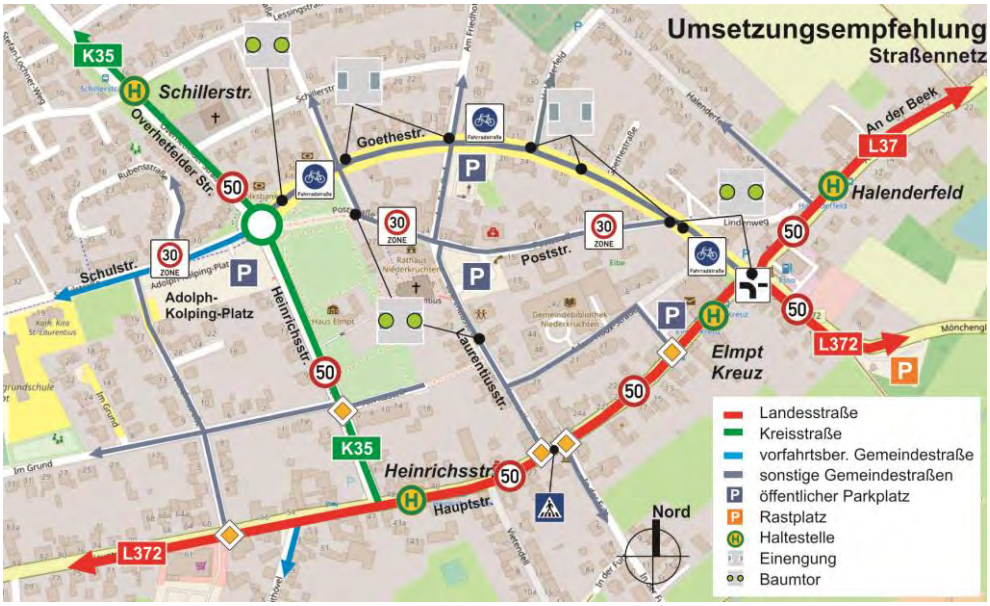


Abb. 9.2-1: Umsetzungsempfehlung - Straßennetz

9.3 Empfehlung für die Errichtung eines ZOB in Niederkrüchten-Elmpt

Für die Errichtung eines ZOB an der Teilparkanlage zwischen Goethestraße und Poststraße wurden zwei unterschiedliche Varianten vorgestellt. Im Folgenden wird eine gutachterliche Empfehlung für die Umsetzung eines ZOB in Niederkrüchten-Elmpt angeführt. Die Zufahrt vom KVP in die Poststraße, müsste bei allen Varianten zukünftig ermöglicht werden. Bei den Varianten 1.1 und 1.2 tritt der Nachteil auf, dass die Erreichbarkeit des ZOB von der Heinrichsstraße kommend aufgrund des eingeschränkten Wendekreises zu Problemen führen könnte. Bei den Varianten 2.1 und 2.2 besteht die Zufahrt zum ZOB über die Goethestraße, bei welcher keine Probleme aufgrund des Wendekreises auftreten.

Des Weiteren sind folgende Elemente mit dem Aufgabenträger des ÖPNV (Kreis Viersen) abzustimmen:

- Anpassung des SB-Netzes
- Umstellung der Ortsbuslinien 011 bis 013 in Rufbuslinien R1 bis R3
- Errichtung des ZOB auf der Grünfläche zwischen Goethestraße und Poststraße für alle ÖV-Linien in Elmpt
- Führung der SB-Linien über den ZOB am Kreisverkehrsplatz.

9.4 ÖPNV-Optimierung

Ein entscheidender Ansatz zur Reduzierung des MIV-Anteils ist die Nutzung des ÖPNV. Im Umfeld des Plangebotes werden zwei Schnellbuslinien SB 83 und SB 88 geführt. Das Wohngebiet wird dabei nur am Rande tangiert. Optimierungsmöglichkeiten werden dabei im Bereich des ÖPNV wie folgt gesehen:

- Führung der SB 83 über die Heinrichsstraße und Schulstraße weiter zur Endhaltestelle Elmpt D. Zollamt über die Roermonder Straße
- Errichtung von Haltestellen des SB 83
  - an der Kreuzung Dürerstraße/Schulstraße
  - an der Kreuzung Schulstraße/Palixweg
  - an der Kreuzung Alter Kirchweg/An der Wae

In Abb. 9.4-1 ist die neue Streckenführung der SB 83 dargestellt.

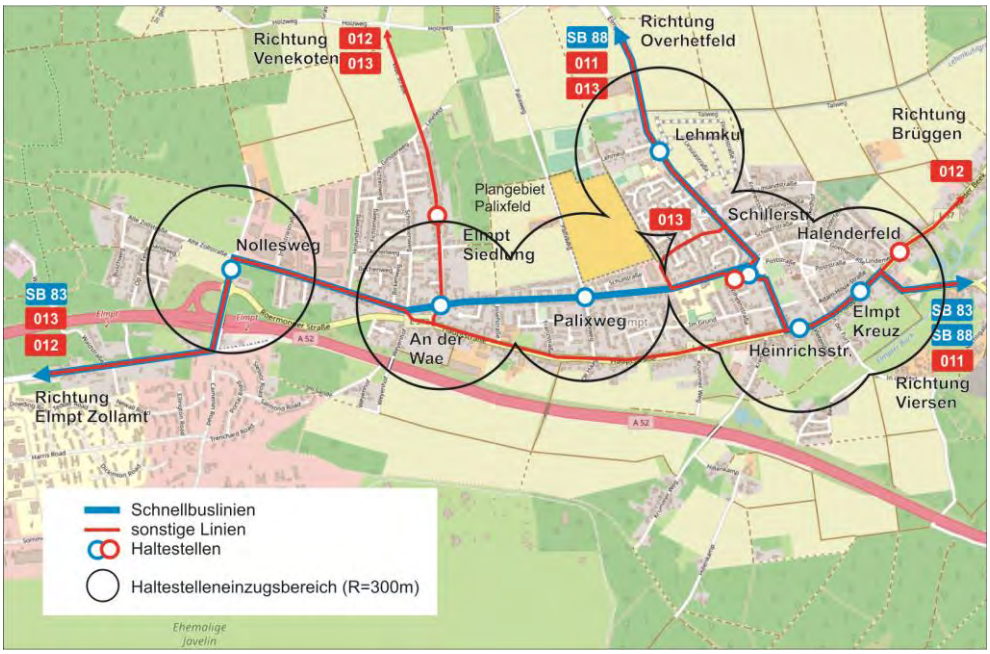


Abb. 9.4-1: Neue Führung der SB 83 (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org)

Durch die Verlegung des SB 83 werden auch die Wohnbereiche entlang der Schulstraße/Alter Kirchweg optimal an den ÖPNV angebunden. Nachteilig ist jedoch die Einhaltung von Tempo-30 für den Busverkehr. Da im weiteren Verlauf die Linie SB 83 an der Haltestelle Elmpt D. Zollamt endet, ergeben sich für die Fahrgäste keine Reisezeitnachteile von und nach Mönchengladbach. Jedoch sollte geprüft werden, ob sich hierzu die Fahrtzeiten für den Busverkehr verlängert haben, sodass die Wendezeiten an der Haltestelle Elmpt D. Zollamt nicht mehr ausreichen. Diese Maßnahmen sollten mit dem Aufgabenträger des ÖPNV (Kreis Viersen) abgestimmt werden.

Die Kosten für die drei neuen Haltestellen mit barrierefreiem Buskap und Haltestellenausstattung werden mit ca. 25,0 Tsd. EUR pro Haltestellenmast geschätzt. Hierfür können Fördermittel für den Bau der Haltestellen in Anspruch genommen werden.

9.5 Empfehlung für eine weitere Anbindung des Palixfeldes

Für eine zusätzliche Anbindung des Palixfeldes wurden im Rahmen des Gutachtens zwei unterschiedliche Anbindungsvarianten vorgestellt. Aus gutachterlicher Sicht wird die Umsetzung der zweiten Variante nicht empfohlen. Gründe dafür sind die hohen Investitionskosten und des Weiteren die unklaren Grunderwerbsmöglichkeiten für die Neubaustraße zwischen Nollesweg und Ginsterweg. Hinzu kommt, dass das geringe Verkehrsaufkommen die hohen Investitionen nicht rechtfertigt. Zudem können große Abschnitte der Straßenverbindung nicht über das KAG abgerechnet werden. Wenn Zugriff auf die notwendigen Baulücken bestehen sollte, wird die Umsetzung der Variante 1 empfohlen. Die benötigten Straßenverbindungen können über das KAG abgerechnet werden. Wenn darüber hinaus weitere Baufelder erschlossen werden können, ist diese Variante umso eher zu empfehlen.

9.6 Mobilitätsmanagement

Ein neu geplantes Wohngebiet bietet zahlreiche Chancen zur Einflussnahme auf die zukünftige Verkehrsmittelwahl der Bewohner dieses Gebiets. Ziel sollte sein, den hohen MIV-Anteil von 80 % im Bewohnerverkehr auf 65 bis 70 % zu senken.

Mithilfe von bewohnerorientiertem Mobilitätsmanagement können die Bedürfnisse der zukünftigen Bewohner befriedigt und darüber hinaus um zusätzliche Leistungen erweitert werden. Darunter fallen Maßnahmen, die für die Bewohner in Kooperation von Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern entwickelt werden und über die herkömmliche Dienstleistung hinaus einen spezifischen Nutzen für dessen Nutzer beinhalten. Die Maßnahmen sollen dabei helfen, die gewohnte Mobilität auch ohne einen eigenen Pkw aufrecht zu erhalten. Folgende Ziele sind durch die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts für das Wohngebiet „Im Palixfeld“ denkbar:

- Nutzung von Lastenrädern
- Einrichtung eines Car-Sharing-Standorts mit bis zu zwei Fahrzeugen
- Abstellanlagen für Fahrräder bei Mehrfamilienhäusern direkt an den Eingängen (auch Fahrradboxen)
- Attraktives Radverkehrs- und Fußwegenetz

9.7 Ergänzende Maßnahmen

Für den Fall, dass eine Verlegung der SB 83 nicht machbar ist, sollten an den Haltestellen Palixweg, Lehmkul und Schillerstraße überdachte Radabstellanlagen errichtet werden. Pendler in Richtung Viersen und Mönchengladbach können dann mit dem Rad zur Haltestelle fahren. Insgesamt sollten pro Haltestelle bis zu 15 Fahrradbügel errichtet werden. Die Kosten pro Fahrradbügel werden mit ca. 1,5 Tsd. EUR geschätzt. Folgende ergänzende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Errichtung einer Querungshilfe auf der Hauptstraße an der Haltestelle Palixweg (Kosten: ca. 10,0 Tsd. EUR)
  ➔ alternativ FGÜ-Anlage mit Beleuchtung (Kosten: ca. 35,0 Tsd. EUR)
- Errichtung einer FGÜ-Anlage mit Beleuchtung auf der Schulstraße an der Dürerstraße (Schulwegsicherung zur Grundschule) (Kosten: ca. 35,0 Tsd. EUR)
- Errichtung einer Querungshilfe auf der Schulstraße in Höhe Palixweg (Kosten: ca. 10,0 Tsd. EUR)

In Kap. 5.2 wurde empfohlen, die Einmündung Hauptstraße/Heinrichsstraße mit einer LSA auszustatten. Damit verbunden ist auch eine Querung der Hauptstraße für den Fußgängerverkehr. Gleichzeitig sollte die LSA auch eine Vorrangschaltung für den ÖPNV (SB 83 und SB 88) aufweisen, um den ÖPNV zu beschleunigen. Die Kosten der LSA werden mit ca. 120,0 Tsd. EUR geschätzt. Auch hier können Fördermittel in Anspruch genommen werden.

Abkürzungsverzeichnis

AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
FGÜ	Fußgängerüberweg
h	Stunde
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HVZ	Hauptverkehrszeit
KAG	Kommunalabgabengesetz
Kfz	Kraftfahrzeug
KVP	Kreisverkehrsplatz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
QS	Querschnitt
QSV	Qualitätsstufe
QV	Quellverkehr
SB	Schnellbus
StVO	Straßenverkehrsordnung
STP	Stellplatz
SV	Schwerverkehr
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV	Zielverkehr

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1: Lage des Plangebietes „Im Palixfeld“ im Ortsteil Elmpt der Gemeinde Niederkrüchten (Kartengrundlage: openstreetmap.org) ... 5
Abb. 1-2: Lage der vorgesehenen Baufläche im Plangebiet „Im Palixfeld“ (Kartengrundlage: openstreetmap.org) ... 6
Abb. 2.1-1: MIV-Karte in Elmpt (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org) ... 7
Abb. 2.2-1: ÖPNV-Karte mit dem Liniennetz (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org) ... 8
Abb. 2.3-1: Wichtige Einrichtungen im Umfeld des geplanten Wohngebietes in Elmpt (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org) ... 9
Abb. 2.4-1: Mögliche Zufahrten im Umfeld des Plangebietes ... 10
Abb. 2.4-2: Darstellung der zwei möglichen Zufahrten im Umfeld des Plangebietes (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org) ... 11
Abb. 3-1: Lage der Zählstellen (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org) ... 12
Abb. 3.1-1: Verkehrsbelastung in der morgendlichen Spitzenstunde [Kfz/h] (SV) ... 13
Abb. 3.1-2: Verkehrsbelastung in der morgendlichen Spitzenstunde [Rad/h] ... 13
Abb. 3.1-3: Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h] (SV) ... 14
Abb. 3.1-4: Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Rad/h] ... 14
Abb. 3.2-1: Prognostizierte Belastung im Prognose-Nullfall 2030 – morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV) ... 15
Abb. 3.2-2: Prognostizierte Belastung im Prognose-Nullfall 2030 – nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV) ... 16
Abb. 4.2-1: Berechnung des Neuverkehrs nach Bosserhoff (Ver_Bau, 2000) ... 18
Abb. 4.2-2: Berechnung des Neuverkehrs nach Bosserhoff in der Spitzenstunde (Ver_Bau, 2000) ... 18
Abb. 4.2-3: Prozentuale Verteilung des Neuverkehrs auf das umliegende Straßennetz ... 19
Abb. 4.3-1: Prognostizierte Belastung im Prognose-Planfall 2030 – morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV) ... 20
Abb. 4.3-2: Prognostizierte Belastung im Prognose-Planfall 2030 – nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h] (SV) ... 21
Abb. 5.1-1: Qualitätsstufen nach HBS ... 22
Abb. 5.2-1: Ergebnisdarstellung der Leistungsfähigkeitsberechnung in Form von Qualitätsstufen (QSV) nach HBS 2015 für die einzelnen Knotenpunkte ... 23
Abb. 6.1-1: Verkehrsbelastung im Prognosezustand ... 25
Abb. 6.2-1: Straßennetz - Einbahnstraße ... 26
Abb. 6.2-2: Differenzdarstellung - Einbahnstraße ... 26
Abb. 6.3-1: Straßennetz - Sackgasse ... 27
Abb. 6.3-2: Differenzdarstellung - Sackgasse ... 27
Abb. 6.4-1: Straßennetz – Tempo-30-Zone ... 28
Abb. 6.4-2: Differenzdarstellung – Tempo-30-Zone ... 29
Abb. 6.5-1: Straßennetz - Fahrradstraße ... 29
Abb. 6.5-2: Differenzdarstellung - Fahrradstraße ... 30
Abb. 6.6-1: Straßennetz - Umweltstraße ... 30
Abb. 6.6-2: Differenzdarstellung - Umweltstraße ... 31
Abb. 6.7-1: Leistungsfähigkeitsberechnung für den signalisierten Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße ... 32
Abb. 6.7-2: Wirkungsanalyse der Varianten ... 32
Abb. 7-1: Überregionaler ÖPNV - Heutiger Zustand ... 33
Abb. 7-2: ÖPNV in Elmpt – Heutiger Zustand ... 33
Abb. 7.1-1: Überregionaler ÖPNV – Entwicklungsstufe 1 ... 34
Abb. 7.1-2: ÖPNV in Elmpt – Entwicklungsstufe 1 ... 34

Abb. 7.2-1: Überregionaler ÖPNV – Entwicklungsstufe 2 35
Abb. 7.2-2: ÖPNV in Elmpt – Entwicklungsstufe 2 35
Abb. 7.3-1: Überregionaler ÖPNV – Entwicklungsstufe 3 36
Abb. 7.3-2: ÖPNV in Elmpt – Entwicklungsstufe 3 36
Abb. 7.4.1-1: Variante 1.1 für die Errichtung des ZOB 38
Abb. 7.4.1-2: Variante 1.2 für die Errichtung des ZOB 38
Abb. 7.4.2-1: Variante 2.1 für die Errichtung eines ZOB 39
Abb. 7.4.2-2: Variante 2.2 für die Errichtung eines ZOB 39
Abb. 8.1-1: Ursprünglich geplante Anbindungsvariante 40
Abb. 8.2-1: Anbindungsvariante 1 41
Abb. 8.2-2: Anbindungsvariante 1 – zusätzliche Erschließung 41
Abb. 8.3-1: Anbindungsvariante 2 42
Abb. 8.3-2: Anbindungsvariante 2 – Luftbild (Quelle: Google Maps) 42
Abb. 9.1-1: Erschließungsvarianten 1 und 2 für das Wohngebiet „Im Palixfeld“ 43
Abb. 9.1-2: Anforderungen für die Verkehrsflächen für beide Varianten für das Wohngebiet „Im Palixfeld“ 45
Abb. 9.2-1: Umsetzungsempfehlung - Straßennetz 45
Abb. 9.4-1: Neue Führung der SB 83 (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org) 47

Anlagen

Anlage 1: Fotodokumentation

Übersichtskarte
Bilder der möglichen Zufahrten

Anlage 2: Verkehrserhebung

Morgendliche Spitzenstunde in Kfz/h
Morgendliche Spitzenstunde in Rad/h
Nachmittägliche Spitzenstunde in Kfz/h
Nachmittägliche Spitzenstunde in Rad/h

Anlage 3: Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall

Morgendliche Spitzenstunde in Kfz/h
Nachmittägliche Spitzenstunde in Kfz/h

Anlage 4: Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall

Morgendliche Spitzenstunde in Kfz/h
Nachmittägliche Spitzenstunde in Kfz/h

Anlage 5: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Morgenspitze

Knotenpunkt Overhetfelder Str./Lehmkul/Heineland
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Dürerstr./Lessingstr.
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichsstr./Goethestr.
Einmündung Schulstr./Dürerstr.
Einmündung Hauptstr./Heinrichsstr.
Knotenpunkt Hauptstr./Mönchengladbacher Str./An der Beek/Goethestr.

Nachmittagsspitze

Knotenpunkt Overhetfelder Str./Lehmkul/Heineland
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Dürerstr./Lessingstr.
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichsstr./Goethestr.
Einmündung Schulstr./Dürerstr.
Einmündung Hauptstr./Heinrichsstr.
Knotenpunkt Hauptstr./Mönchengladbacher Str./An der Beek/Goethestr.

Anlage 1 Fotodokumentation

Übersichtskarte Fotodokumentation

Bilder der möglichen Zufahrten

Bild 1 – Dürerstraße Fahrtrichtung Norden

Bild 2 – Dürerstraße Einfahrt zum Palixfeld

Bild 3 – Schulstraße (neben Hausnummer 64), Blick zum Palixfeld

Bild 4 – Schulstraße (neben Hausnummer 64), Blick zum Palixfeld

Bild 5 – Einfahrt Schulstraße (neben Hausnummer 58)

Bild 6 – Palixweg / Alter Kirchweg Blick Richtung Norden

Bild 7 – Fußweg angrenzend an das Planungsgebiet

Bild 8 – Blick Richtung Schulstraße

Bild 9 – Fußweg Richtung Lehmkul

Bild 10 – Lehmkul Blick in den Fußweg neben dem Planungsgebiet

Bild 11 – Overhetfelder Str. Richtung Süden

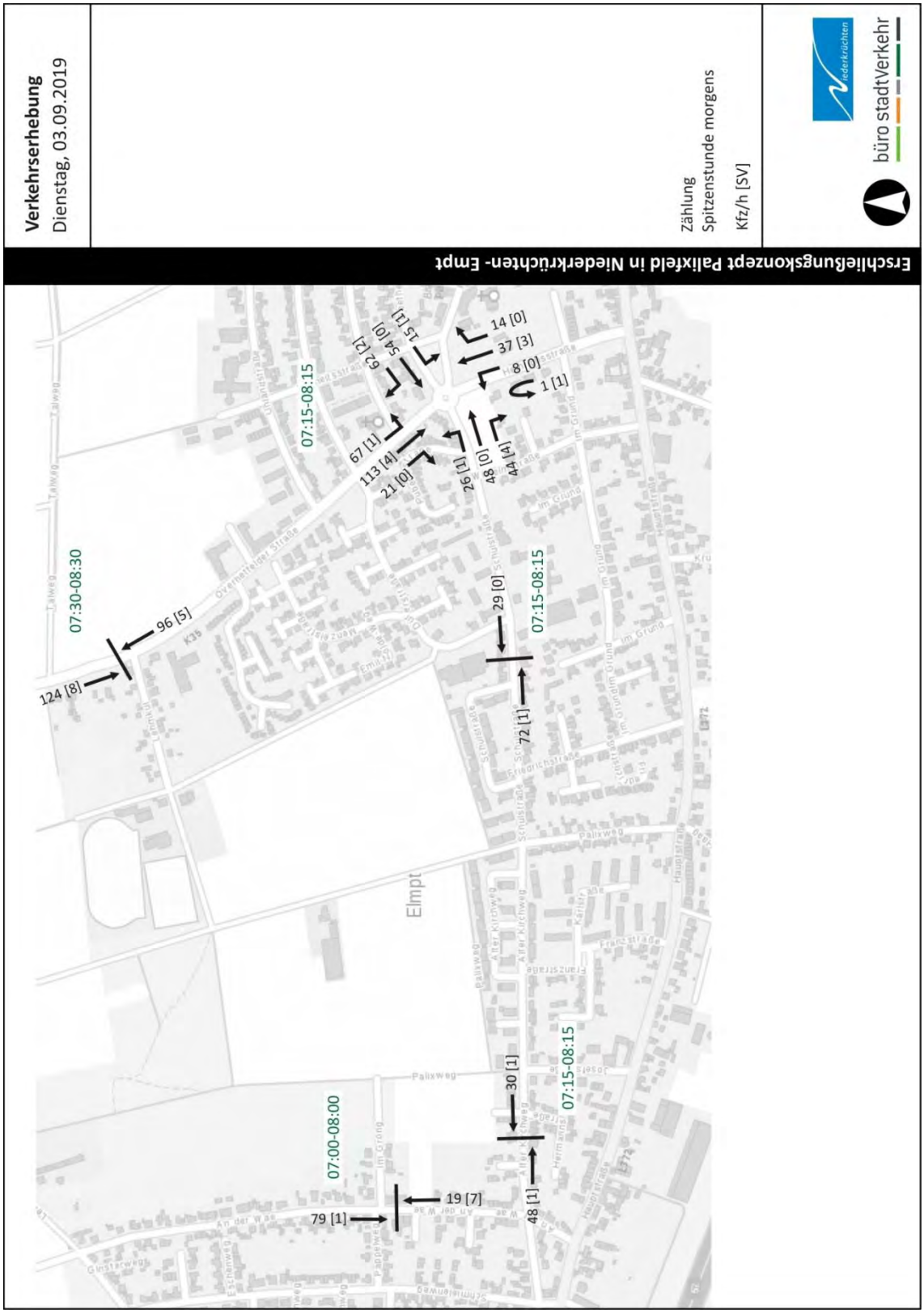
Bild 12 - Overhetfelder Str. Richtung Lehmkul

Bild 13 – Blick über den Parkplatz der Kindertagesstätte Richtung Palixfeld

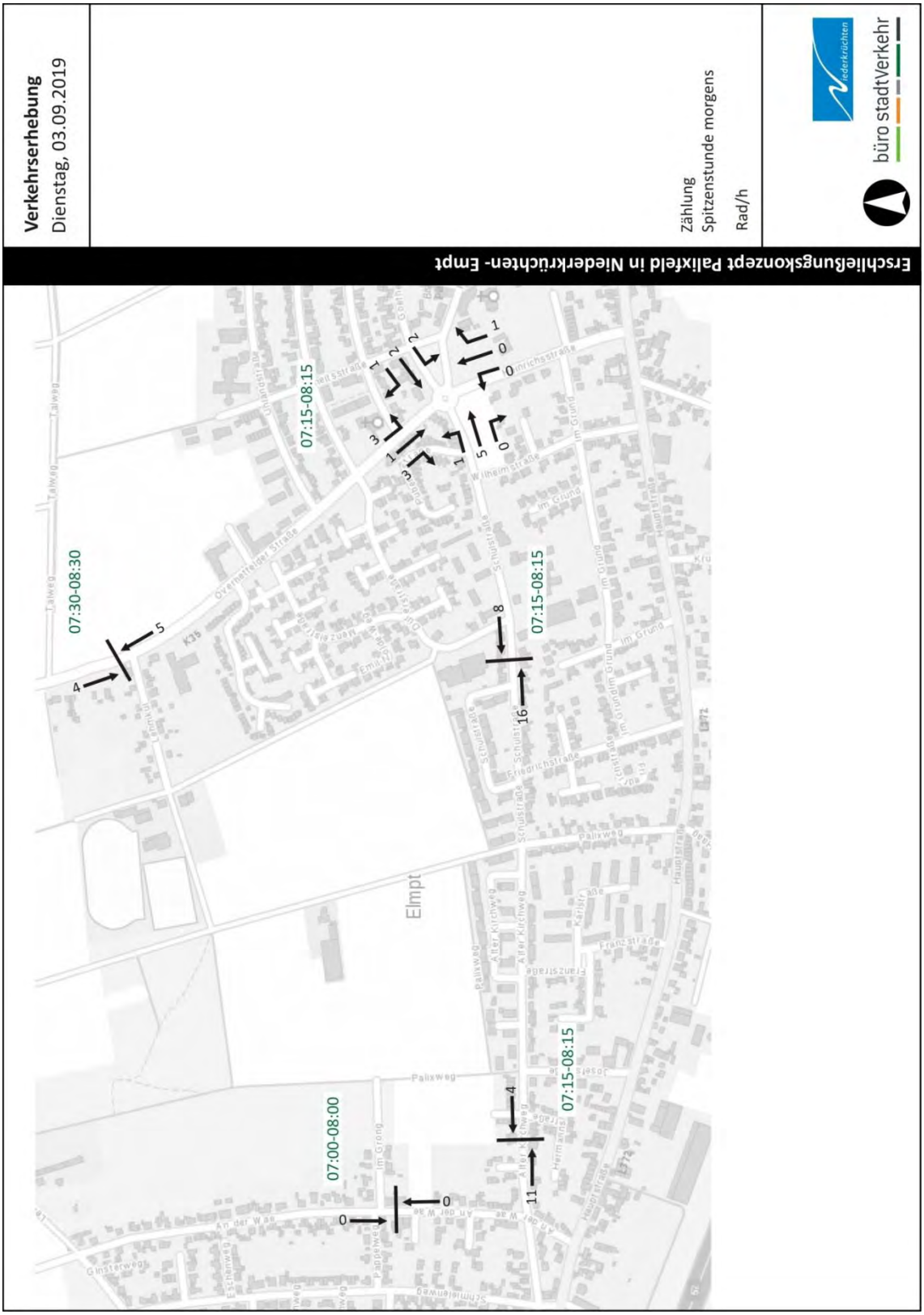
Bild 14 - Overhetfelder Str. Richtung Dürerstraße

Anlage 2 Verkehrserhebung

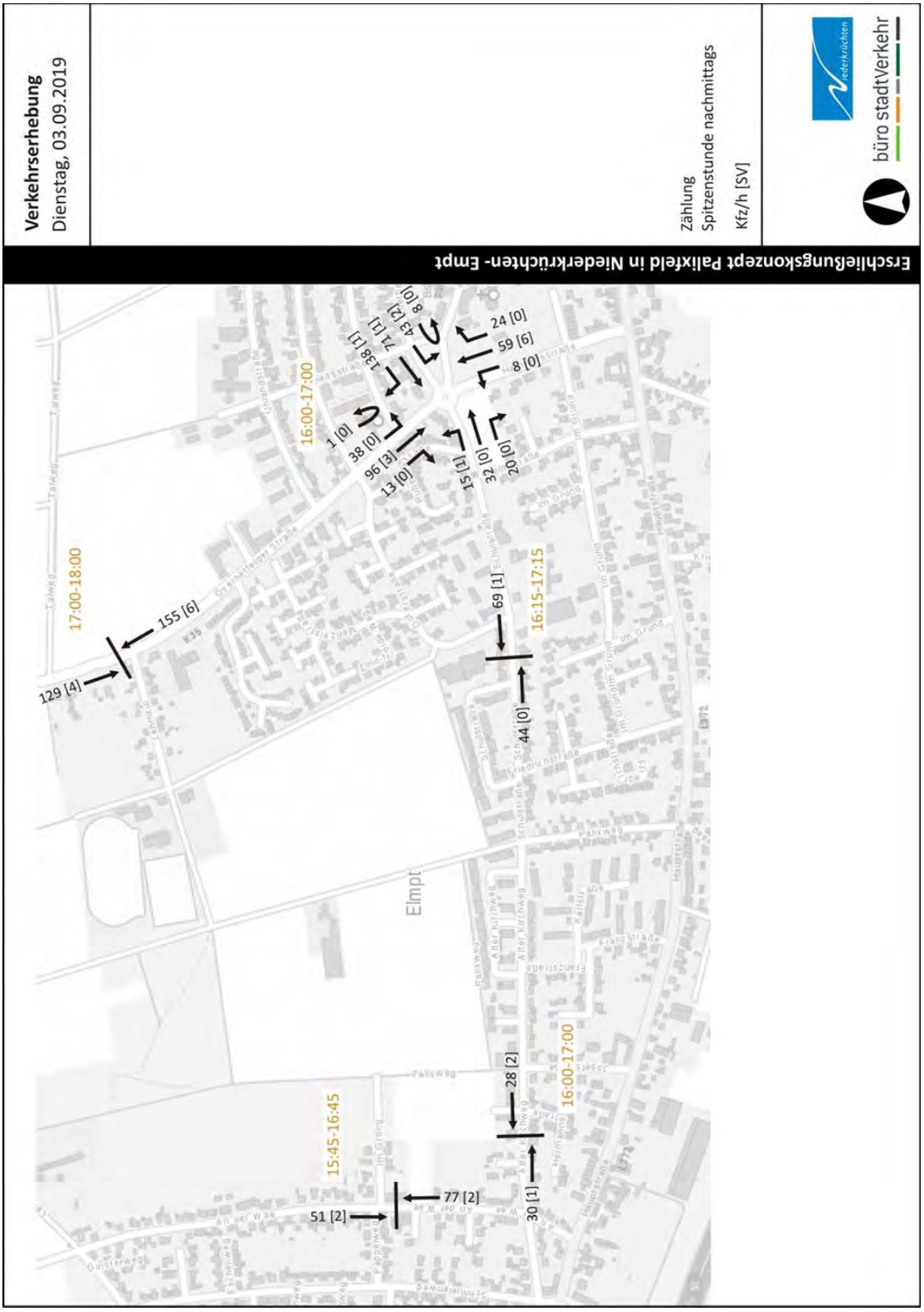
Spitzenstunde morgens in Kfz/h



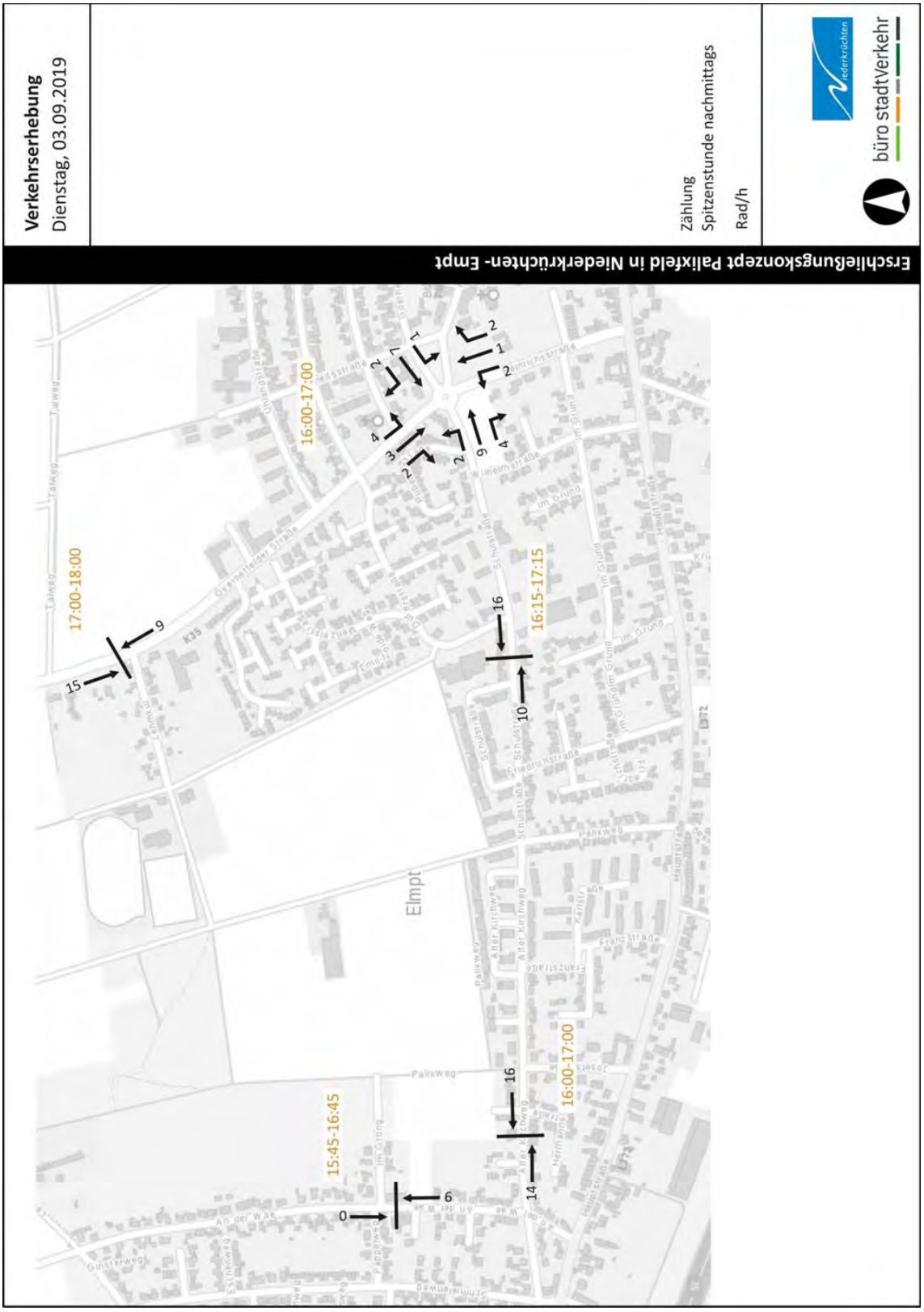
Spitzenstunde morgens in Rad/h



Spitzenstunde nachmittags in Kfz/h



Spitzenstunde nachmittags in Rad/h



Anlage 3 Verkehrsbelastungen Prognose-Nullfall 2030

Spitzenstunde morgens in Kfz/h

Spitzenstunde nachmittags in Kfz/h

Anlage 4 Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 2030

Spitzenstunde morgens in Kfz/h

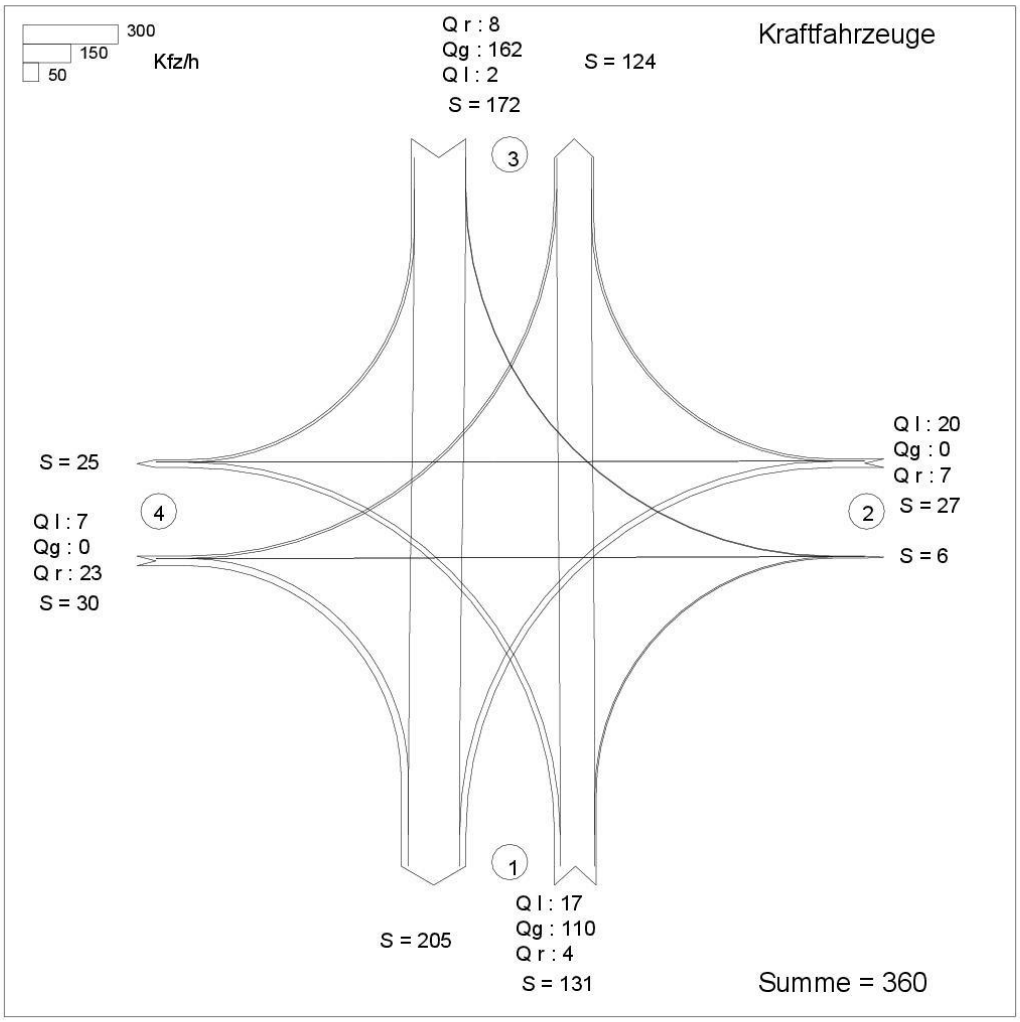
Spitzenstunde nachmittags in Kfz/h

Anlage 5 Leistungsfähigkeitsberechnungen

Verkehrsflussdiagramm Morgenspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Lehmkul/Heineland

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt	:	375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt	:	Overhetfelderstraße/Lehmkul/Heineland
Stunde	:	Morgenspitze
Datei	:	375_OVERHETFELDERSTR_LEHMKUL_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Overhetfelderstraße Süd
Zufahrt 2: Heineland
Zufahrt 3: Overhetfelderstraße Nord
Zufahrt 4: Lehmkul

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr	Hilden

Qualitätsstufen Morgenspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Lehmkul/Heineland

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Overhetfelderstraße/Lehmkul/Heineland
Stunde : Morgenspitze
Datei : 375_OVERHETFELDERSTR_LEHMKUL_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		18	5,5	2,8	170	1059		3,7	1	1	A
2		115				1800					A
3		4				1600					A
Misch-H		137				1800	1 + 2 + 3	2,3	1	1	A
4		20	6,5	3,2	320	696		5,3	1	1	A
5		0	6,7	3,3	301	701		0,0	0	0	A
6		7	5,9	3,0	112	1046		3,5	1	1	A
Misch-N		27				916	4 + 5 + 6	4,0	1	1	A
9		8				1600					A
8		167				1800					A
7		2	5,5	2,8	114	1129		3,2	1	1	A
Misch-H		177				1800	7 + 8 + 9	2,3	1	1	A
10		7	6,5	3,2	304	724		5,0	1	1	A
11		0	6,7	3,3	299	703		0,0	0	0	A
12		23	5,9	3,0	166	980		3,8	1	1	A
Misch-N		30				1182	10+11+12	3,1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Overhetfelderstraße Süd
Overhetfelderstraße Nord
Nebenstrasse : Heineland
Lehmkul

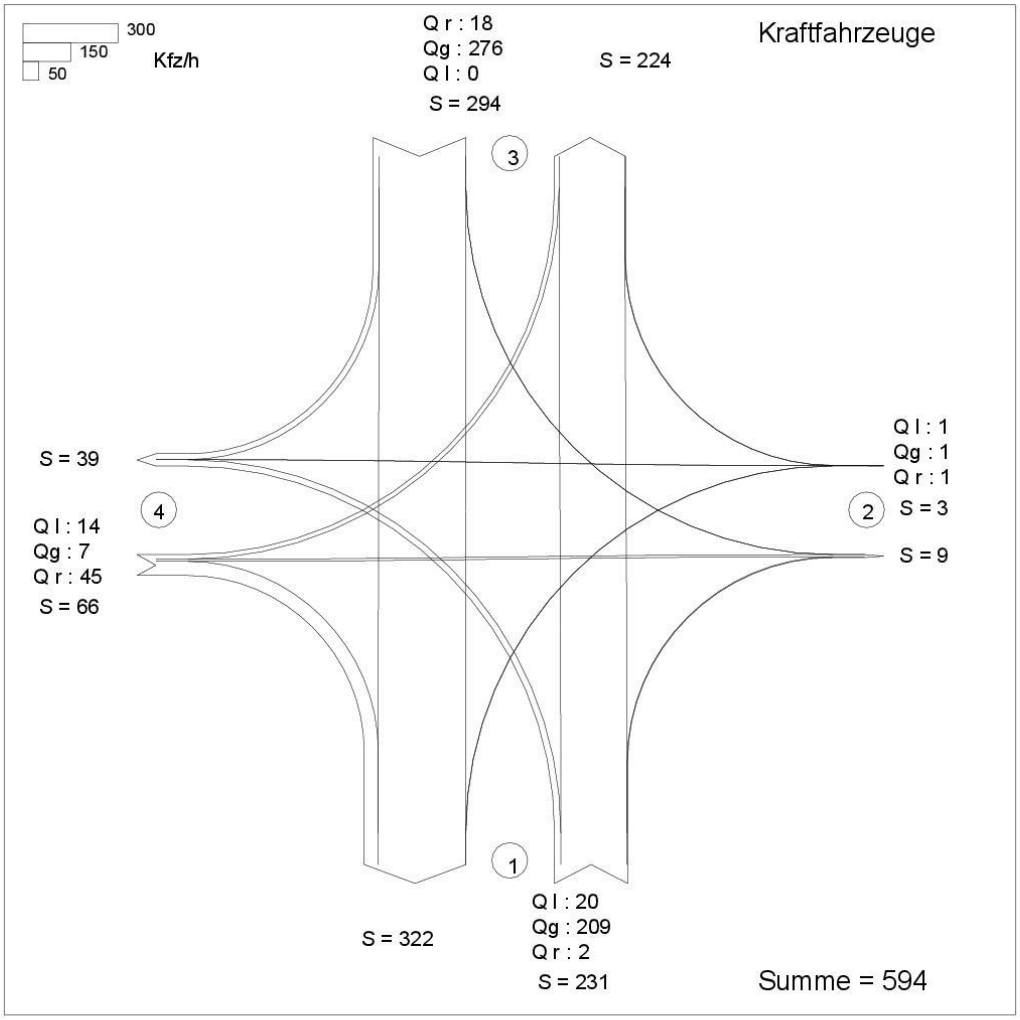
HBS 2015 S5
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Morgenspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str. / Dürerstr. / Lessingstr.

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Overhetfelderstraße/Dürerstraße/Lessingstraße
Stunde : Morgenspitze
Datei : 375_OVERHETFELDERSTR_DÜRERSTR_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Overhetfelderstraße Süd
Zufahrt 2: Lessingstraße
Zufahrt 3: Overhetfelderstraße Nord
Zufahrt 4: Dürerstraße

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Qualitätsstufen Morgenspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Dürerstr./Lessingstr.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Overhetfelderstraße/Dürerstraße/Lessingstraße
Stunde : Morgenspitze
Datei : 375_OVERHETFELDERSTR_DÜRERSTR_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		21	5,5	2,8	294	920		4,2	1	1	A
2		215				1800					A
3		2				1600					A
Misch-H		238				1800	1 + 2 + 3	2,4	1	1	A
4		1	6,5	3,2	567	473		7,6	1	1	A
5		1	6,7	3,3	524	509		7,1	1	1	A
6		1	5,9	3,0	210	928		3,9	1	1	A
Misch-N		3				752	4 + 5 + 6	4,8	1	1	A
9		19				1600					A
8		280				1800					A
7		0	5,5	2,8	211	1011		0,0	0	0	A
Misch-H		299				1800	7 + 8 + 9	2,4	1	1	A
10		14	6,5	3,2	517	541		6,8	1	1	A
11		7	6,7	3,3	516	515		7,1	1	1	A
12		46	5,9	3,0	285	847		4,6	1	1	A
Misch-N		67				977	10+11+12	4,0	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Overhetfelderstraße Süd
Overhetfelderstraße Nord
Nebenstrasse : Lessingstraße
Dürerstraße

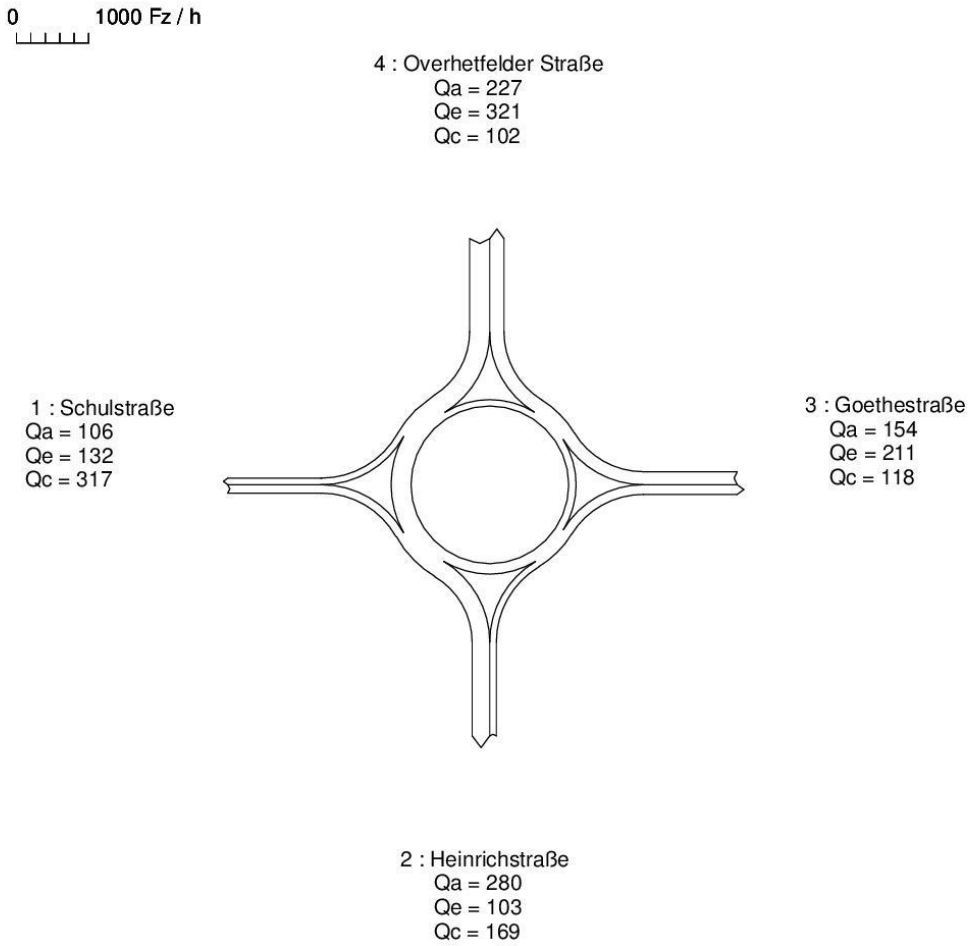
HBS 2015 S5
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Morgenspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichsstr./Goethestr.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei:	375_OVERHETFELDERSTR-SCHULSTR-_MS_Prognose-Planfall.krs
Projekt:	Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer:	375
Knoten:	Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichstr./Goethestr.
Stunde:	Morgenspitze



Sum = 767

alle Kraftfahrzeuge

Büro StadtVerkehr Hilden

KREISEL 8.1.7

Qualitätsstufen Morgenspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichsstr./Goethestr.

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: 375_OVERHETFELDERSTR-SCHULSTR-_MS_Prognose-Planfall.krs
Projekt: Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer: 375
Knoten: Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichstr./Goethestr.
Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Schulstraße	1	1	322	135	952	0,14	817	4,5	A
2	Heinrichstraße	1	1	170	105	1084	0,10	979	3,7	A
3	Goethestraße	1	1	121	219	1128	0,19	909	4,1	A
4	Overhetfelder Straße	1	1	105	325	1142	0,28	817	4,5	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Schulstraße	1	1	322	135	952	0,1	0	1	A
2	Heinrichstraße	1	1	170	105	1084	0,1	0	0	A
3	Goethestraße	1	1	121	219	1128	0,2	1	1	A
4	Overhetfelder Straße	1	1	105	325	1142	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	784	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	767	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	0,9	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	4,3	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

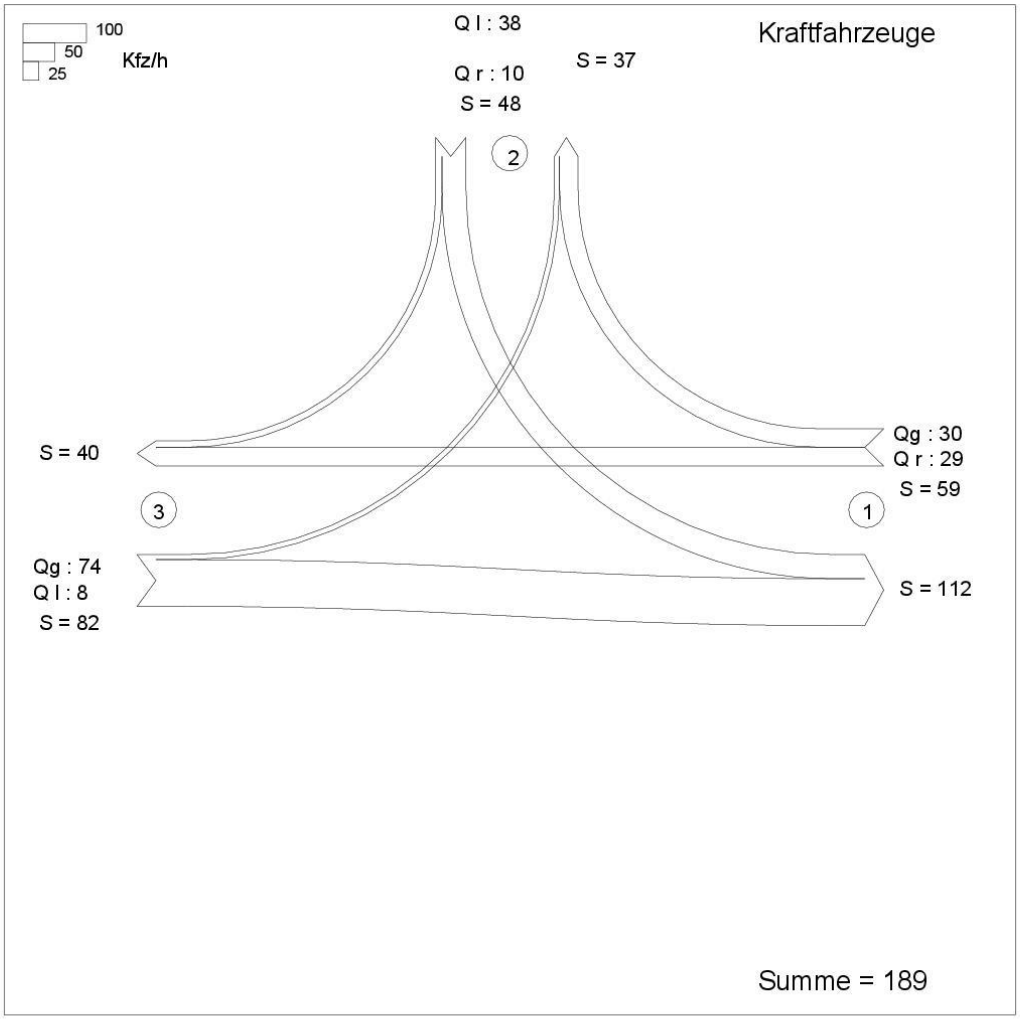
KREISEL 8.1.7

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Morgenspitze
Einmündung Schulstr./Dürerstr.

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Schulstraße/Dürerstraße
Stunde : Morgenspitze
Datei : 375_SCHULSTR_DÜRERSTR_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Schulstraße Ost
Zufahrt 2: Dürerstraße
Zufahrt 3: Schulstraße West

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Qualitätsstufen Morgenspitze
Einmündung Schulstr./Dürerstr.

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Schulstraße/Dürerstraße
Stunde : Morgenspitze
Datei : 375_SCHULSTR_DÜRERSTR_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom - Nr.		q-vorh [PWE/h]	C0 [PWE/h]	schein. C [PWE/h]	W [s]	QSV	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2		30	1029	971	3,82	A	61	3,84	1	1	A
3		31	1029	1029	3,61	A					
4		40	947	870	4,34	B					
5							50	4,25	1	1	B
6		10	1029	1029	3,53	A					
7		8	947	890	4,08	B					
8		75	1029	1029	3,78	A	83	3,87	1	1	A
9											
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Strassennamen :

Schulstraße Ost		Schulstraße West
	Dürerstraße	

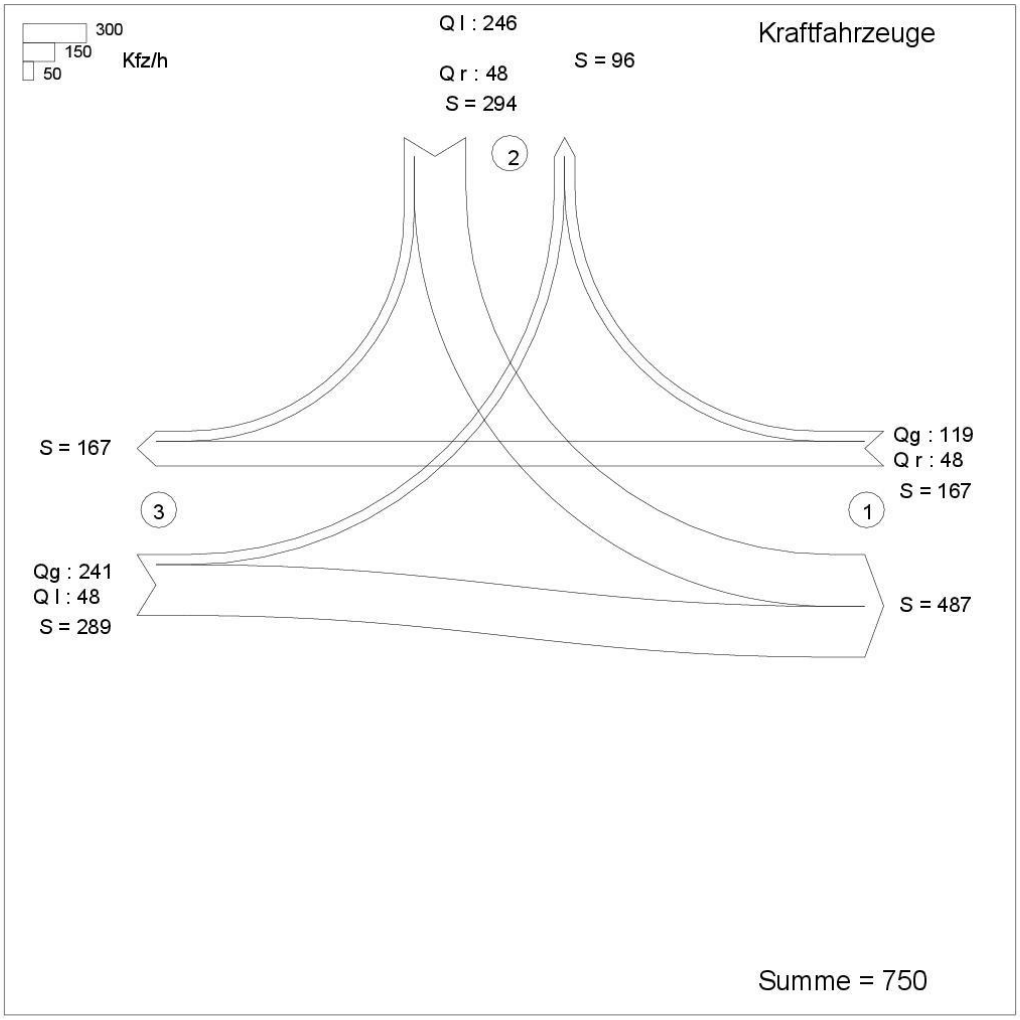
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Morgenspitze
Einmündung Hauptstr./Heinrichsstr.

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Hauptstraße/Heinrichstraße
Stunde : Morgenspitze
Datei : 375_HAUPTSTR_HEINRICHSTR_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Hauptstraße Ost
Zufahrt 2: Heinrichstraße
Zufahrt 3: Hauptstraße West

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Qualitätsstufen Morgenspitze
Einmündung Hauptstr./Heinrichsstr.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Hauptstraße/Heinrichstraße
Stunde : Morgenspitze
Datei : 375_HAUPTSTR_HEINRICHSTR_MS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2		121				1800					A
3		50				1600					A
4		247	6,5	3,8	432	517		13,3	3	5	B
6		49	5,9	3,9	143	789		5,0	1	1	A
Misch-N		296				619	4 + 6	11,2	3	5	B
8		245				1800					A
7		48	5,5	2,8	167	1063		3,5	1	1	A
Misch-H		293				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Hauptstraße Ost
Hauptstraße West
Nebenstrasse : Heinrichstraße

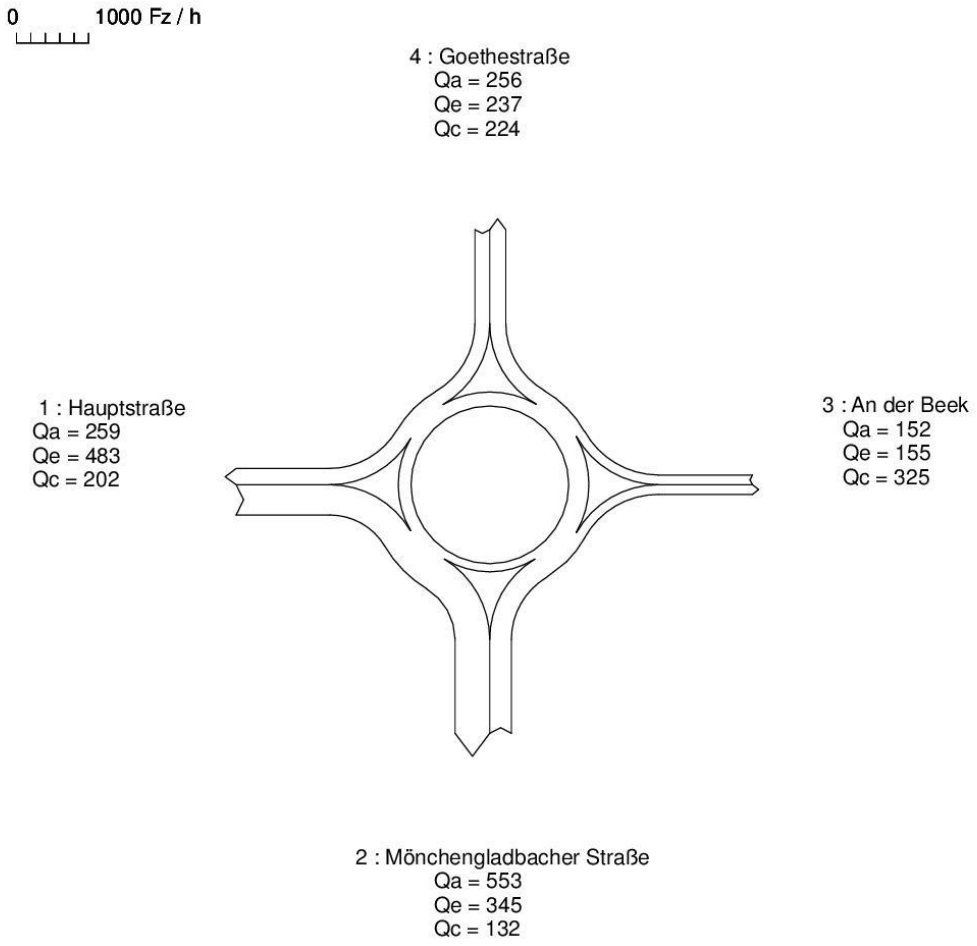
HBS 2015 S5
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Morgenspitze
Knotenpunkt Hauptstr./Mönchengladbacher Str./An der Beek/Goethestr.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei:	375_HAUPTSTR_MÖNCHENGLADBACHERSTR_MS_Prognose-Planfall.krs
Projekt:	Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer:	375
Knoten:	Hauptstr./MönchengladbacherStr./An der Beek/Goethestr.
Stunde:	Morgenspitze



Sum = 1220

alle Kraftfahrzeuge

Büro StadtVerkehr Hilden

KREISEL 8.1.7

Qualitätsstufen Morgenspitze
Knotenpunkt Hauptstr./Mönchengladbacher Str./An der Beek/Goethestr.

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: 375_HAUPTSTR_MÖNCHENGLADBACHERSTR_MS_Prognose-Planfall.krs
Projekt: Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer: 375
Knoten: Hauptstr./MönchengladbacherStr./An der Beek/Goethestr.
Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hauptstraße	1	1	205	494	1053	0,47	559	6,6	A
2	Mönchengladbacher .	1	1	134	355	1116	0,32	761	4,9	A
3	An der Beek	1	1	334	157	942	0,17	785	4,6	A
4	Goethestraße	1	1	230	239	1032	0,23	793	4,6	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Hauptstraße	1	1	205	494	1053	0,6	3	4	A
2	Mönchengladbacher .	1	1	134	355	1116	0,3	1	2	A
3	An der Beek	1	1	334	157	942	0,1	1	1	A
4	Goethestraße	1	1	230	239	1032	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1245	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1220	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	1,9	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	5,5	s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität	:	Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit	:	HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	:	Wu, 1997
LOS - Einstufung	:	HBS (Deutschland)

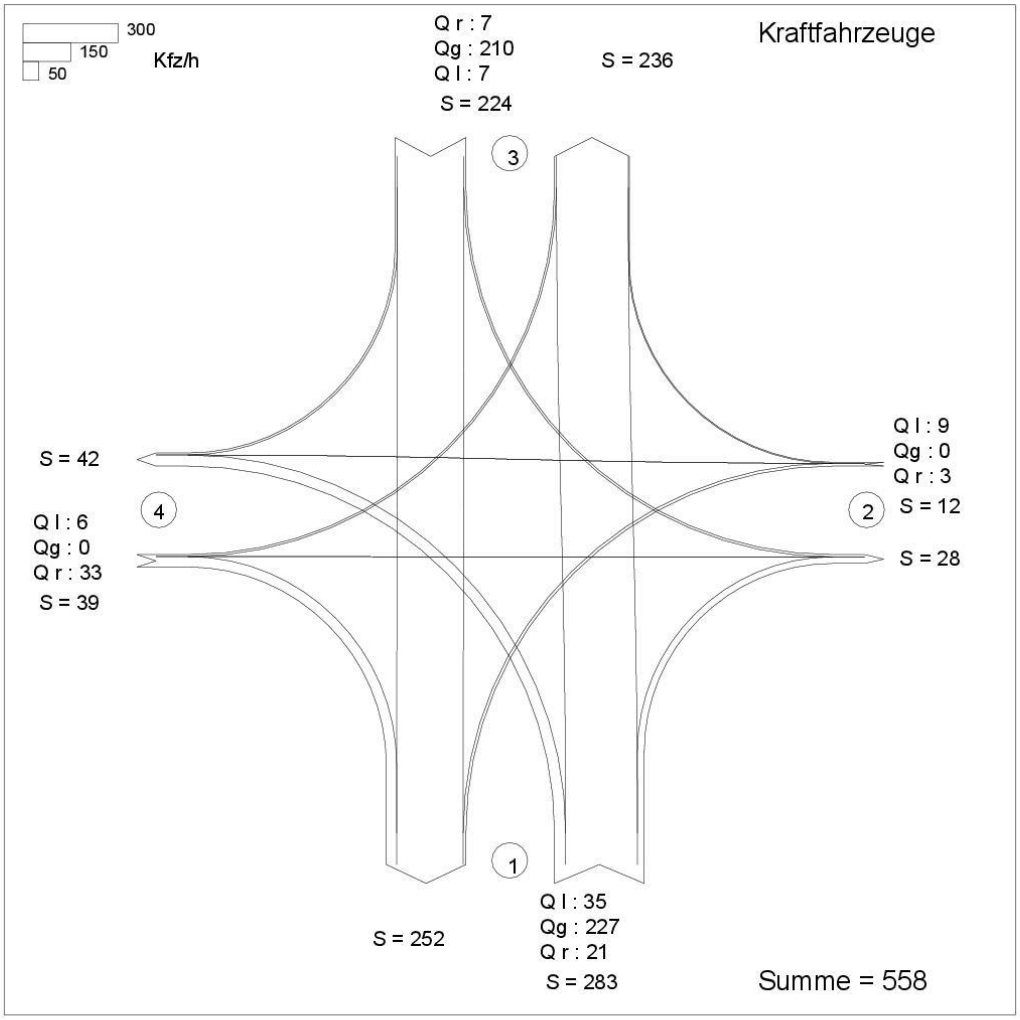
KREISEL 8.1.7

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Lehmkul/Heineland

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Overhetfelderstraße/Lehmkul/Heineland
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_OVERHETFELDERSTR_LEHMKUL_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Overhetfelderstraße Süd
Zufahrt 2: Heineland
Zufahrt 3: Overhetfelderstraße Nord
Zufahrt 4: Lehmkul

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Qualitätsstufen Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Lehmkul/Heineland

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Overhetfelderstraße/Lehmkul/Heineland
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_OVERHETFELDERSTR_LEHMKUL_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		36	5,5	2,8	217	1004		3,8	1	1	A
2		231				1800					A
3		21				1600					A
Misch-H		288				1800	1 + 2 + 3	2,4	1	1	A
4		9	6,5	3,2	526	504		7,3	1	1	A
5		0	6,7	3,3	497	517		0,0	0	0	A
6		3	5,9	3,0	238	898		4,0	1	1	A
Misch-N		12				660	4 + 5 + 6	5,6	1	1	A
9		7				1600					A
8		213				1800					A
7		7	5,5	2,8	248	969		3,7	1	1	A
Misch-H		227				1800	7 + 8 + 9	2,3	1	1	A
10		6	6,5	3,2	496	542		6,7	1	1	A
11		0	6,7	3,3	504	512		0,0	0	0	A
12		33	5,9	3,0	214	924		4,0	1	1	A
Misch-N		39				1043	10+11+12	3,6	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Overhetfelderstraße Süd
Overhetfelderstraße Nord
Nebenstrasse : Heineland
Lehmkul

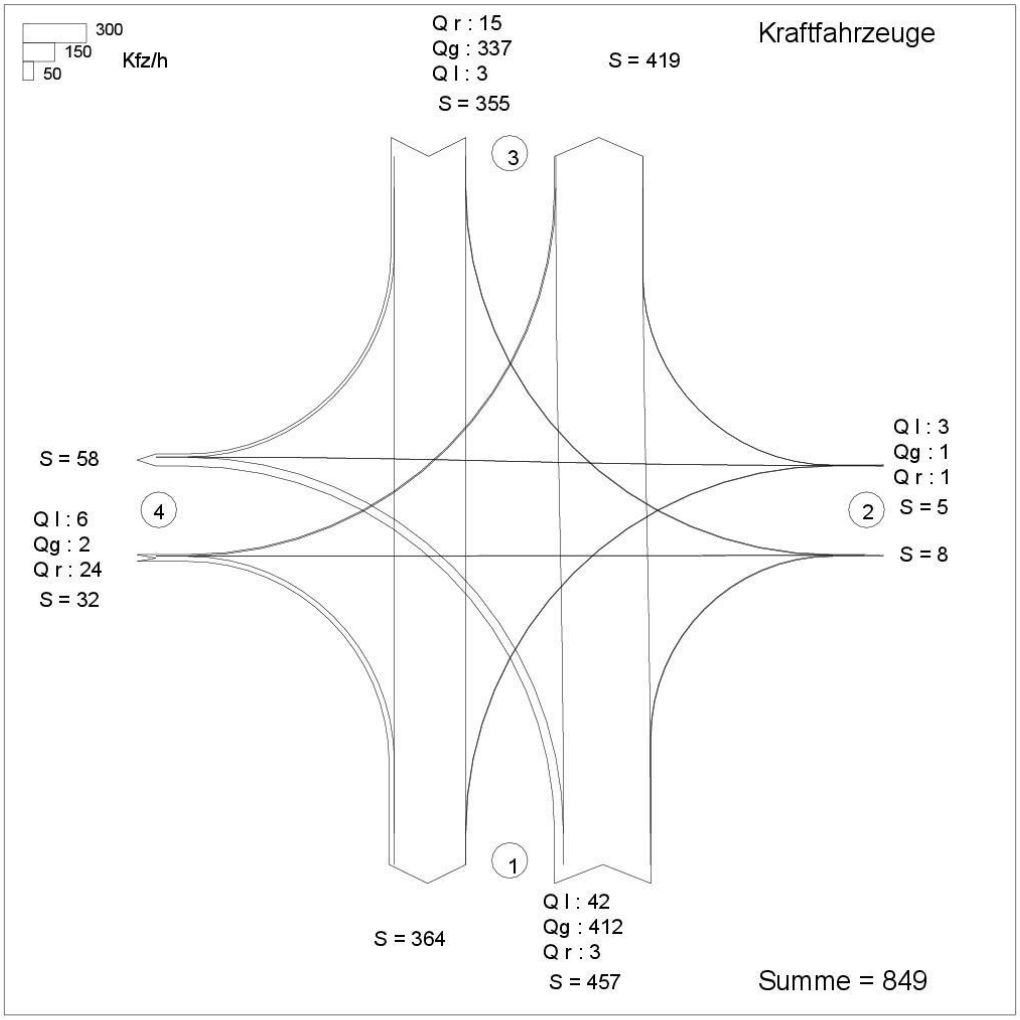
HBS 2015 S5
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Dürerstr./Lessingstr.

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Overhetfelderstraße/Dürerstraße/Lessingstraße
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_OVERHETFELDERSTR_DÜRERSTR_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Overhetfelderstraße Süd
Zufahrt 2: Lessingstraße
Zufahrt 3: Overhetfelderstraße Nord
Zufahrt 4: Dürerstraße

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Qualitätsstufen Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Dürerstr./Lessingstr.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Overhetfelderstraße/Dürerstraße/Lessingstraße
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_OVERHETFELDERSTR_DÜRERSTR_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		43	5,5	2,8	352	861		4,5	1	1	A
2		416				1800					A
3		3				1600					A
Misch-H		462				1800	1 + 2 + 3	2,7	2	2	A
4		3	6,5	3,2	829	326		11,1	1	1	B
5		2	6,7	3,3	811	326		22,2	1	1	C
6		1	5,9	3,0	414	724		5,0	1	1	A
Misch-N		6				453	4 + 5 + 6	9,7	1	1	A
9		15				1600					A
8		340				1800					A
7		3	5,5	2,8	415	801		4,5	1	1	A
Misch-H		358				1800	7 + 8 + 9	2,5	1	2	A
10		6	6,5	3,2	805	347		10,6	1	1	B
11		2	6,7	3,3	805	328		11,0	1	1	B
12		25	5,9	3,0	345	788		4,9	1	1	A
Misch-N		33				824	10+11+12	4,7	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Overhetfelderstraße Süd
Overhetfelderstraße Nord
Nebenstrasse : Lessingstraße
Dürerstraße

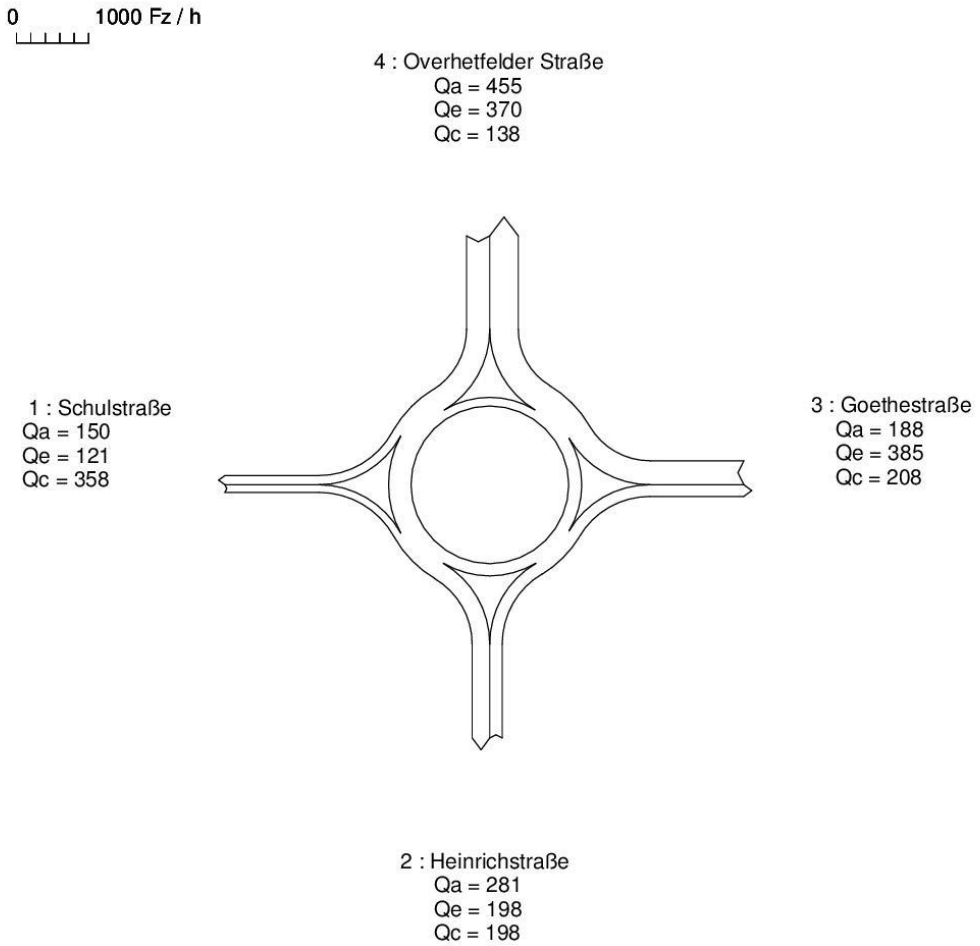
HBS 2015 S5
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichsstr./Goethestr.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei:	375_OVERHETFELDERSTR-SCHULSTR-_NS_Prognose-Planfall.krs
Projekt:	Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer:	375
Knoten:	Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichstr./Goethestr.
Stunde:	Nachmittagsspitze



Sum = 1074

alle Kraftfahrzeuge

Büro StadtVerkehr Hilden

KREISEL 8.1.7

Qualitätsstufen Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichsstr./Goethestr.

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: 375_OVERHETFELDERSTR-SCHULSTR-_NS_Prognose-Planfall.krs
Projekt: Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer: 375
Knoten: Overhetfelder Str./Schulstr./Heinrichstr./Goethestr.
Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Schulstraße	1	1	362	124	918	0,14	794	4,6	A
2	Heinrichstraße	1	1	200	204	1058	0,19	854	4,3	A
3	Goethestraße	1	1	214	387	1045	0,37	658	5,5	A
4	Overhetfelder Straße	1	1	141	374	1110	0,34	736	4,9	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Schulstraße	1	1	362	124	918	0,1	0	1	A
2	Heinrichstraße	1	1	200	204	1058	0,2	1	1	A
3	Goethestraße	1	1	214	387	1045	0,4	2	3	A
4	Overhetfelder Straße	1	1	141	374	1110	0,4	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1089	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1074	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	1,5	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	5,0	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

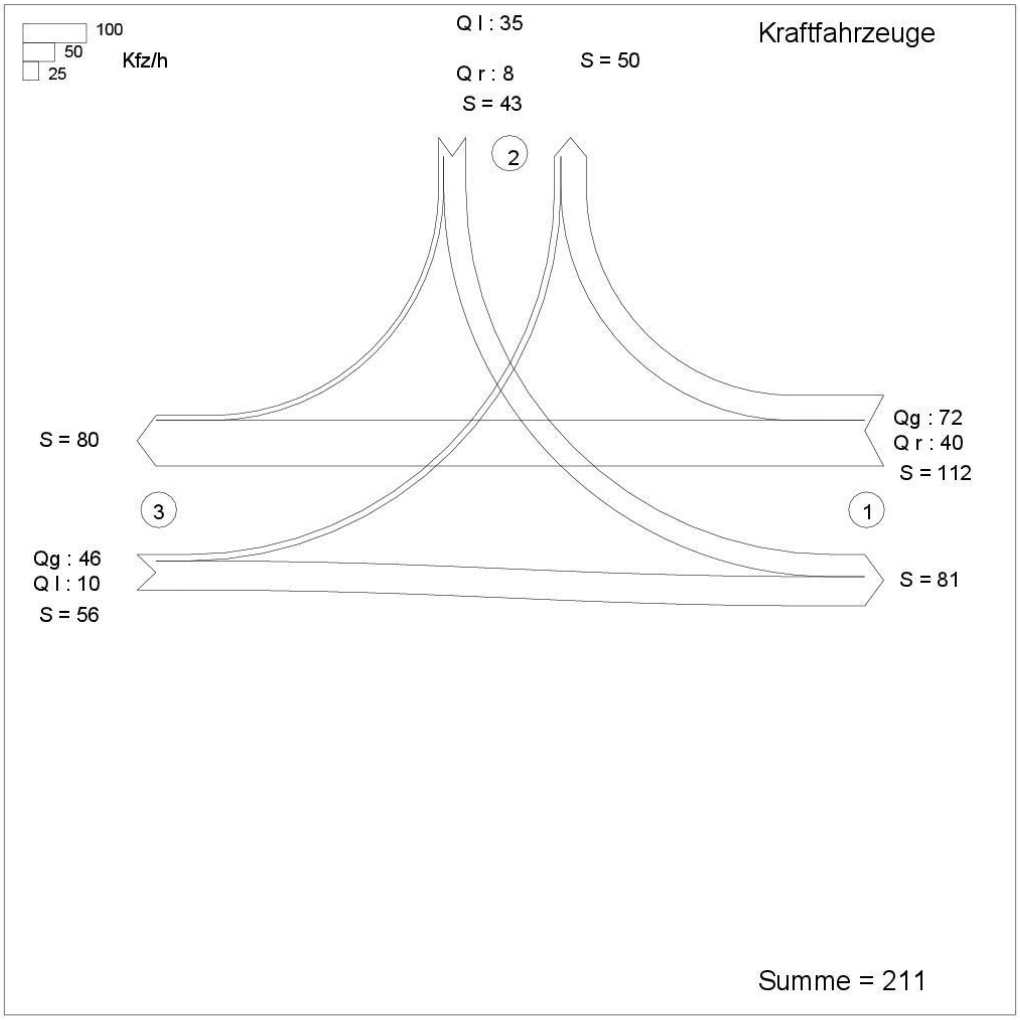
KREISEL 8.1.7

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Nachmittagsspitze
Einmündung Schulstr./Dürerstr.

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Schulstraße/Dürerstraße
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_SCHULSTR_DÜRERSTR_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Schulstraße Ost
Zufahrt 2: Dürerstraße
Zufahrt 3: Schulstraße West

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Qualitätsstufen Nachmittagsspitze
Einmündung Schulstr./Dürerstr.

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Schulstraße/Dürerstraße
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_SCHULSTR_DÜRERSTR_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom - Nr.		q-vorh [PWE/h]	C0 [PWE/h]	schein. C [PWE/h]	W [s]	QSV	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1											
2		73	1029	978	3,98	A	115	4,09	1	2	B
3		42	1029	1029	3,65	A					
4		37	947	894	4,2	B					
5							45	4,14	0	1	B
6		8	1029	1029	3,53	A					
7		10	947	838	4,35	B					
8		46	1029	1029	3,66	A	56	3,86	1	1	A
9											
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Strassennamen :

Schulstraße Ost		Schulstraße West
	Dürerstraße	

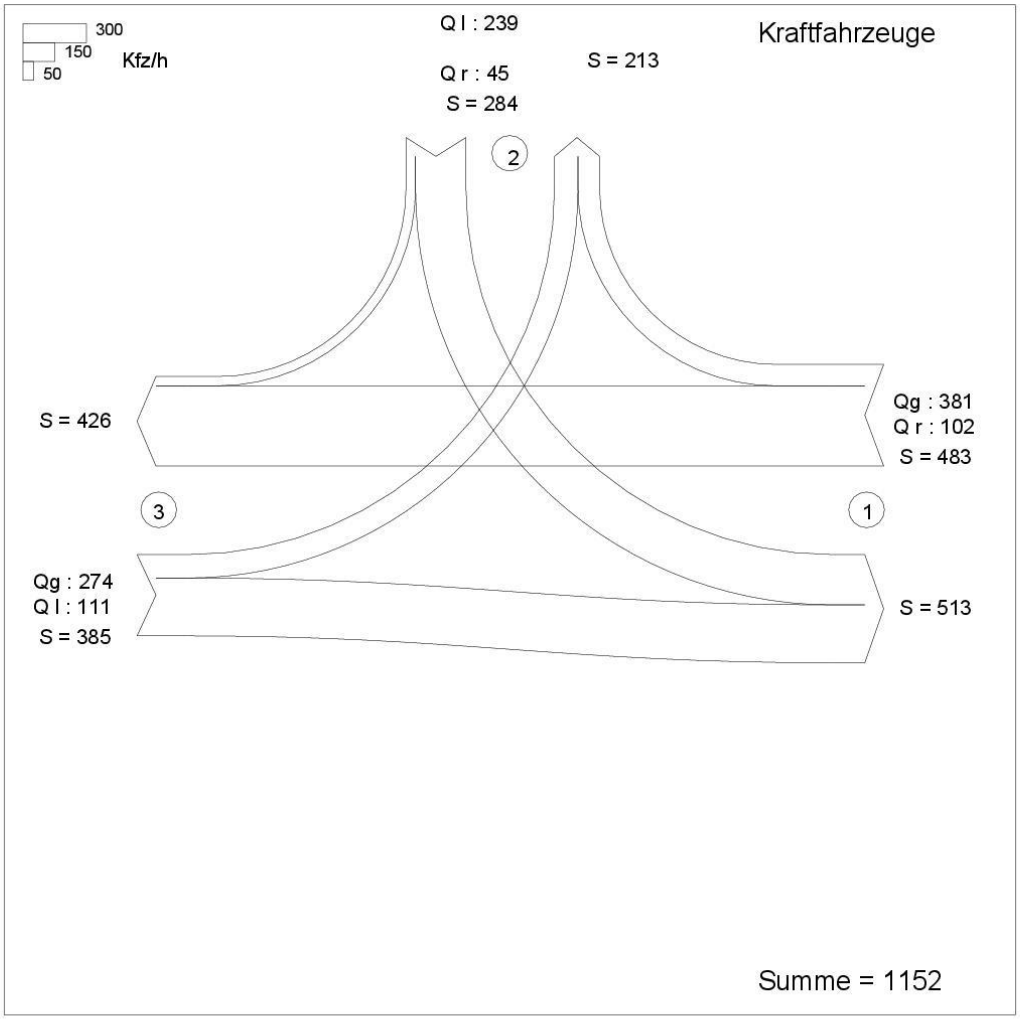
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Nachmittagsspitze
Einmündung Hauptstr./Heinrichsstr.

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Hauptstraße/Heinrichstraße
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_HAUPTSTR_HEINRICHSTR_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob



Zufahrt 1: Hauptstraße Ost
Zufahrt 2: Heinrichstraße
Zufahrt 3: Hauptstraße West

KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Qualitätsstufen Nachmittagsspitze
Einmündung Hauptstr./Heinrichsstr.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 375 Niederkrüchten Palixfeld
Knotenpunkt : Hauptstraße/Heinrichstraße
Stunde : Nachmittagsspitze
Datei : 375_HAUPTSTR_HEINRICHSTR_NS_PROGNOSE-PLANFALL.kob

Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	→	385				1800					A
3	↘	105				1600					A
4	↰	240	6,5	3,8	817	274		83,7	13	17	E
6	↱	46	5,9	3,9	432	575		7,0	1	1	A
Misch-N		286				327	4 + 6	72,0	13	18	E
8	←	276				1800					A
7	↙	112	5,5	2,8	483	742		5,8	1	1	A
Misch-H		388				1800	7 + 8	2,6	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
Hauptstrasse : Hauptstraße Ost
Hauptstraße West
Nebenstrasse : Heinrichstraße

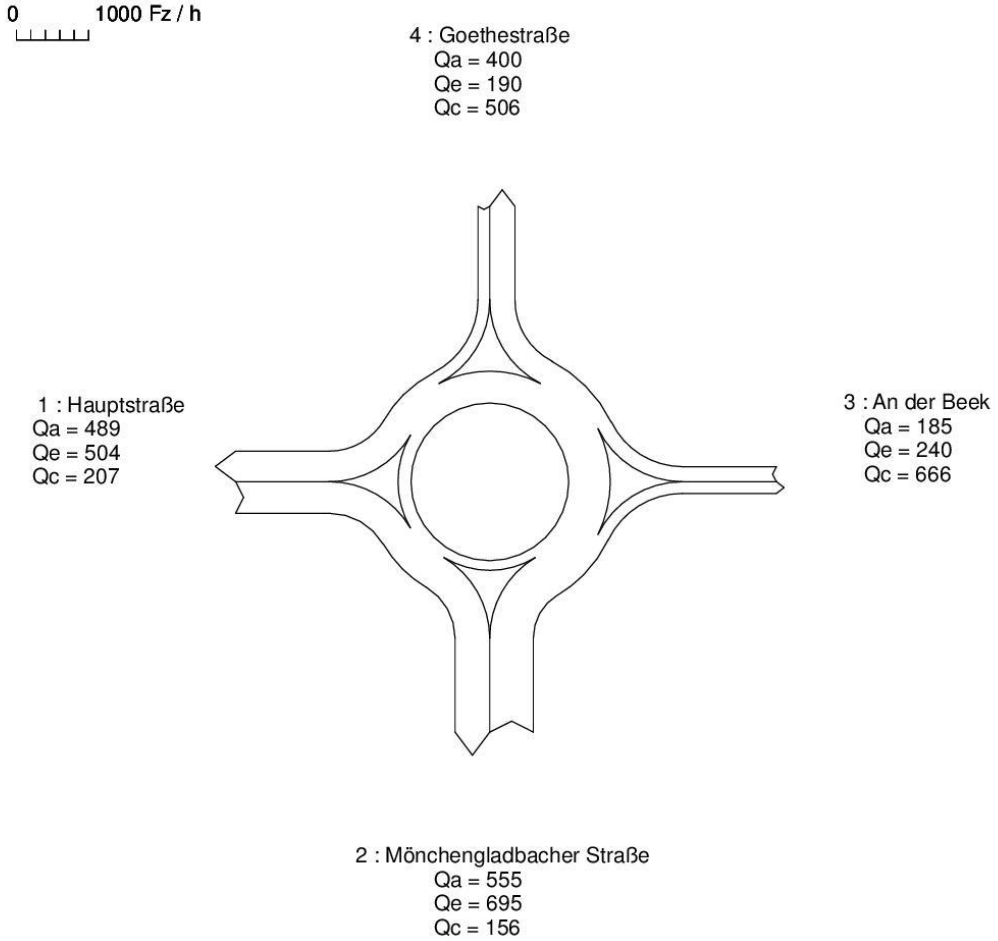
HBS 2015 S5
KNOBEL Version 7.1.3

Büro StadtVerkehr Hilden

Verkehrsflussdiagramm Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Hauptstr./Mönchengladbacher Str./An der Beek/Goethestr.

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei:	375_HAUPTSTR_MÖNCHENGLADBACHERSTR_NS_Prognose-Planfall.krs
Projekt:	Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer:	375
Knoten:	Hauptstr./MönchengladbacherStr./An der Beek/Goethestr.
Stunde:	Nachmittagsspitze



Sum = 1629

alle Kraftfahrzeuge

Büro StadtVerkehr Hilden

KREISEL 8.1.7

Qualitätsstufen Nachmittagsspitze
Knotenpunkt Hauptstr./Mönchengladbacher Str./An der Beek/Goethestr.

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: 375_HAUPTSTR_MÖNCHENGLADBACHERSTR_NS_Prognose-Planfall.krs
Projekt: Niederkrüchten Palixfeld
Projekt-Nummer: 375
Knoten: HauptstrMönchengladbacherStr./An der Beek/Goethestr.
Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Hauptstraße	1	1	209	509	1050	0,48	541	6,7	A
2	Mönchengladbacher .	1	1	156	702	1097	0,64	395	9,2	A
3	An der Beek	1	1	672	242	668	0,36	426	8,5	A
4	Goethestraße	1	1	513	191	794	0,24	603	6,0	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Hauptstraße	1	1	209	509	1050	0,7	3	4	A
2	Mönchengladbacher .	1	1	156	702	1097	1,2	5	8	A
3	An der Beek	1	1	672	242	668	0,4	2	3	A
4	Goethestraße	1	1	513	191	794	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1644	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1629	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	3,6	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	7,9	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel L5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.7

Büro StadtVerkehr Hilden

Variante A mit LSA-Anlage

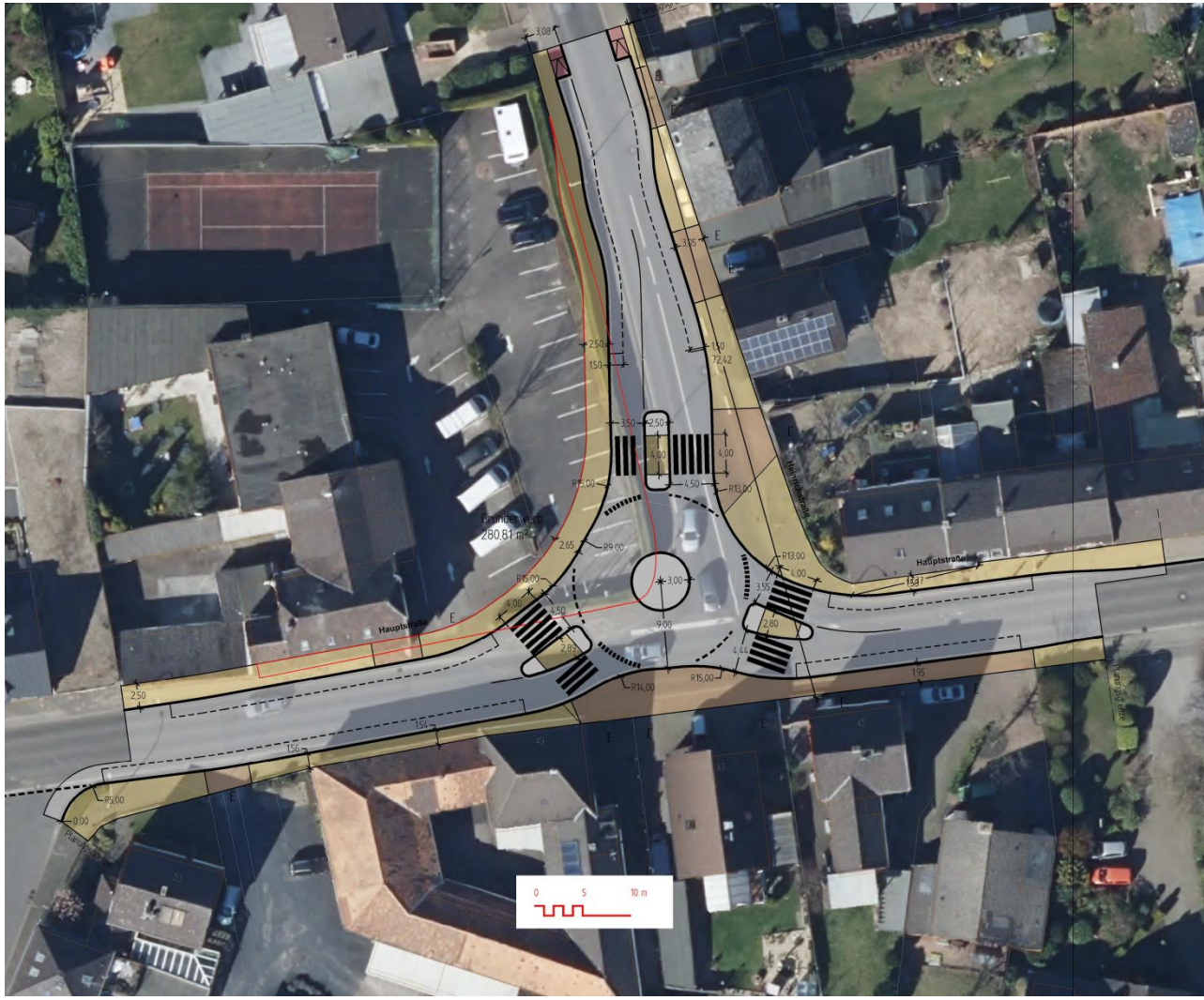
Variante A:
Einmündung mit LSA-Anlage

- Wegen beengter Verhältnisse auf der Hauptstraße, keine separaten Links- und rechtsabbiegespuren möglich ➔ Mischspuren
- Getrennte Links- und Rechtseinbiegespuren auf der Heinrichsstraße mit Radfahrerschleuse
- An den jeweiligen Zufahrten (Hauptstraße und Heinrichsstraße) Errichtung von Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m
- Fortführung Radschutzstreifen auf der Hauptstraße zu einem späteren Zeitpunkt möglich
  - ➔ Fahrbahnbreite: 7,50 abzüglich 2x1,50 m Radschutzstreifen = 4,50 MIV-Fahrbahn
  - ➔ Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Gemeinde Niederkrüchten
- Fußgängerfurten westlich der Einmündung auf der Hauptstraße und auf der Heinrichsstraße
- Gehwegbreiten an der schmalsten Stelle zwischen 1,58 m und 1,79 m, sonst eher 2,00 bzw. im Neubaubereich mind. 2,50 m.
- Grunderwerb auf der Fläche des Parkplatzes erforderlich: ca. 213,95 m²

Variante B mit Mini-Kreisel

Variante B:
Einmündung als Mini-Kreisel mit 18 m Durchmesser

- Mittelinsel als Querungshilfen in den jeweiligen Zufahrten und als Führungshilfe für den Radverkehr in den Kreisel
- Kreisel aus der Fahrbahnmitte der Hauptstraße heraus, um mehr Umlenkung bei der Durchfahrt zu bekommen.
- Innerorts-Kreisel mit Radverkehr auf der Fahrbahn
- An den jeweiligen Zufahrten (Hauptstraße und Heinrichsstraße) Errichtung von Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m
- Fortführung Radschutzstreifen auf der Hauptstraße zu einem späteren Zeitpunkt möglich
  - ➔ Fahrbahnbreite: 7,50 abzüglich 2x1,50 m Radschutzstreifen = 4,50 MIV-Fahrbahn
  - ➔ Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Gemeinde Niederkrüchten
- Gehwegbreiten an der schmalsten Stelle zwischen 1,58 m und 1,79 m, sonst eher 2,00 bzw. im Neubaubereich mind. 2,50 m.
- Grunderwerb auf der Fläche des Parkplatzes erforderlich: ca. 280,81 m²



Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 32 30

Niederkrüchten, den 12.07.2021

Vorlagen-Nr. 229-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021
Rat der Gemeinde Niederkrüchten	09.11.2021

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße

Sachverhalt:

Im Ortszentrum des Ortsteils Elmpt befindet sich der Verkehrsknotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße. Im Frühjahr 2018 hat der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Zur Erschließung dieses Baugebiets ist eine verkehrstechnische Untersuchung erfolgt. Diese zeigt auf, dass durch die zusätzlichen Verkehre im Rahmen der Entwicklung des Palixfelds der Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße nicht mehr leistungsfähig ist. Um die weitere städtebauliche Entwicklung der Ortslage Elmpt zu ermöglichen, ist ein Ausbau des Knotenpunkts Hauptstraße/Heinrichsstraße mit einer Lichtsignalanlage oder einem Kreisverkehr erforderlich. Für beide Ausbauformen gilt, dass die Straßenverkehrsfläche ausgeweitet werden muss. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist eine Erweiterung nur in westlicher Richtung im Bereich der Flurstücke 422, 423 und 482 möglich. Da auf diesen Grundstücken eine Bebauung nach dem aktuellen Planungsrecht gemäß § 34 BauGB grundsätzlich zulässig wäre, soll der erforderliche Knotenpunktausbau über einen Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden. Dazu ist auf Ebene des Bebauungsplans eine Ausweisung als öffentliche Straßenverkehrsfläche vorgesehen.

Es ist vorgesehen, dass der Rat in seiner Sitzung am 09. November 2021 die Aufstellung des Bebauungsplans Elm-130 „Hauptstraße/Heinrichsstraße“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschließt. Ziel der Planung sind die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den erforderlichen Ausbau des Verkehrsknotenpunkts Hauptstraße/Heinrichsstraße sowie die städtebauliche Neuordnung des Quartiers zur Aktivierung der Leerstände und Baulücken im Sinne des Masterplans Wohnen.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, bebaute und unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Anpassung der Verkehrsverhältnisse an die zeitgemäßen Bedarfe hinsichtlich der geplanten Wohnungsbauflächen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Beschlussvorschlag:

Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße im Ortsteil Elmpt beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen:		Ja	☐	Nein	☒	
Es stehen Mittel zur Verfügung:		Ja	☐	Nein	☐	
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:		/				
Kosten der Maßnahme in Euro						
Folgekosten in Euro						
Erläuterungen:						
Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungs-angelegenheit	☒

Anlage(n):

1. Entwurf der Vorkaufssatzung

In Vertretung
gez. Schippers

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten
über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße
im Ortsteil Elmpt
nach § 25 Baugesetzbuch (BauGB)

Aufgrund der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), hat der Rat der Gemeinde Niederkrüchten in seiner Sitzung am 09. November 2021 folgende Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße im Ortsteil Elmpt beschlossen:

Präambel

Im Ortszentrum des Ortsteils Elmpt befindet sich der Verkehrsknotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße. Im Frühjahr 2018 hat der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Zur Erschließung dieses Baugebiets ist eine verkehrstechnische Untersuchung erfolgt. Diese zeigt auf, dass durch die zusätzlichen Verkehre im Rahmen der Entwicklung des Palixfelds der Knotenpunkt Hauptstraße/Heinrichsstraße nicht mehr leistungsfähig sein wird. Um die weitere städtebauliche Entwicklung der Ortslage Elmpt zu ermöglichen, ist ein Ausbau des Knotenpunktes Hauptstraße/Heinrichsstraße mit einer Lichtsignalanlage oder einem Kreisverkehr erforderlich. Für beide Ausbauformen gilt, dass die Straßenverkehrsfläche ausgeweitet werden muss. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist eine Erweiterung nur in westlicher Richtung im Bereich der Flurstücke 422, 423 und 482 möglich. Da auf diesen Grundstücken eine Bebauung nach dem aktuellen Planungsrecht gemäß § 34 BauGB grundsätzlich zulässig wäre, soll der erforderliche Knotenpunktausbau über einen Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden. Dazu ist auf Ebene des Bebauungsplans eine Ausweisung als öffentliche Straßenverkehrsfläche vorgesehen.

Der Rat hat in seiner Sitzung am 09. November 2021 die Aufstellung des Bebauungsplans Elm-130 „Hauptstraße/Heinrichsstraße“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen. Ziel der Planung sind die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den erforderlichen

ENTWURF

Ausbau des Verkehrsknotenpunkts Hauptstraße/Heinrichsstraße sowie die städtebauliche Neuordnung des Quartiers zur Aktivierung der Leerstände und Baulücken im Sinne des Masterplans Wohnen.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, bebaute und unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Anpassung der Verkehrsverhältnisse an die zeitgemäßen Bedarfe hinsichtlich der geplanten Wohnungsbauflächen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

§ 1 Begründung des besonderen Vorkaufsrechts

Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße im Ortsteil Elmpt steht der Gemeinde Niederkrüchten ein Vorkaufsrecht gemäß § 25 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuchs – Besonderes Vorkaufsrecht – zu.

§ 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich dieser Satzung ist durch eine strichlierte Linie in der als Anlage 1 zu dieser Satzung beigefügten Übersichtskarte definiert. Die Anlage ist Bestandteil dieser Satzung. Innerhalb des Geltungsbereiches dieser Satzung liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Elmpt, Flur 14, Flurstücke 422, 423 und 482

§ 3 Rechtswirkungen des besonderen Vorkaufsrechts

Die Eigentümer der Grundstücke im Geltungsbereich dieser Satzung sind verpflichtet, der Gemeinde Niederkrüchten den Abschluss eines Kaufvertrages über ihr Grundstück unverzüglich anzuzeigen.

§ 4 In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt am Tage nach Ihrer Bekanntmachung in Kraft.

ENTWURF

Vorkaufssatzung der Gemeinde Niederkrüchten für den Bereich Hauptstraße/Heinrichsstraße im Ortsteil Elmpt
Anlage1

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 26 08

Niederkrüchten, den 10.09.2021

Vorlagen-Nr. 248-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021
Rat der Gemeinde Niederkrüchten	09.11.2021

Einleitungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-103 "Dürerstraße-West"

Sachverhalt:

Das Plangebiet befindet sich an der Dürerstraße im Ortsteil Elmpt im Bereich des sogenannten Malerviertels. Auf dem Grundstück Dürerstraße 20 – 22 steht das seit Jahren ungenutzte Gebäude eines ehemaligen Versorgungsmarkts der britischen Streitkräfte, bekannt unter der Bezeichnung „Naafi-Shop“. Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Nachdem es bereits in der Vergangenheit hin und wieder Ansätze für eine Folgenutzung des Grundstücks gegeben hat, steht die Verwaltung seit Beginn des Jahres 2021 in einem intensiven Austausch mit dem Grundstückseigentümer. Seitens des Grundstückseigentümers ist eine Wohnfolgenutzung des Grundstücks denkbar. Eine städtebauliche Konzeption dazu ist in der Anlage 2 dargestellt.

Neben der Beseitigung des städtebaulichen Missstands der leerstehenden Immobilie und des brachliegenden Grundstücks besteht durch dieses Bebauungsplanverfahren die Möglichkeit, die Einfahrtsituation in das Entwicklungsgebiet Palixfeld über den Ausbau des Knotenpunkts an der Dürerstraße zu gestalten. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung die Vorplanung eines Kreisverkehrsplatzes beauftragt und diesen mit der Konzeption des Grundstückseigentümers in Abgleich gebracht. Die Planungsskizze des Kreisverkehrs liegt dieser Vorlage als Anlage 3 bei.

Schließlich ist die Neuanlage der Verkehrsanlage gemäß den Vorgaben der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz über eine schalltechnische Untersuchung, die als Anlage 4 beigefügt ist, geprüft worden. Dabei wurde festgestellt, dass die geplante Erschließung des Neubaugebiets „Palixfeld“ durch den Ausbau der Dürerstraße mit einem dreiarmigen Kreisverkehr realisierbar ist und keine Konflikte im Sinne der 16. BImSchV zu befürchten sind.

Die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens kann auf Basis der bereits erfolgten Prüfungen erfolgen und ist geeignet, neben der städtebaulichen Aufwertung des „Naafi-Shop“-Grundstücks die Erschließung des Palixfelds vorzubereiten.

Die Kosten des Bebauungsplanverfahrens trägt die Gemeinde Niederkrüchten. Die artenschutzrechtliche Prüfung wird durch den Eigentümer des „Naafi-Shop“-Grundstücks finanziert.

Beschlussvorschlag:

Das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-103 „Dürerstraße-West“ wird eingeleitet.

Finanzielle Auswirkungen:	Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:	Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:	/			
Kosten der Maßnahme in Euro				
Folgekosten in Euro				
Erläuterungen:				

Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n):

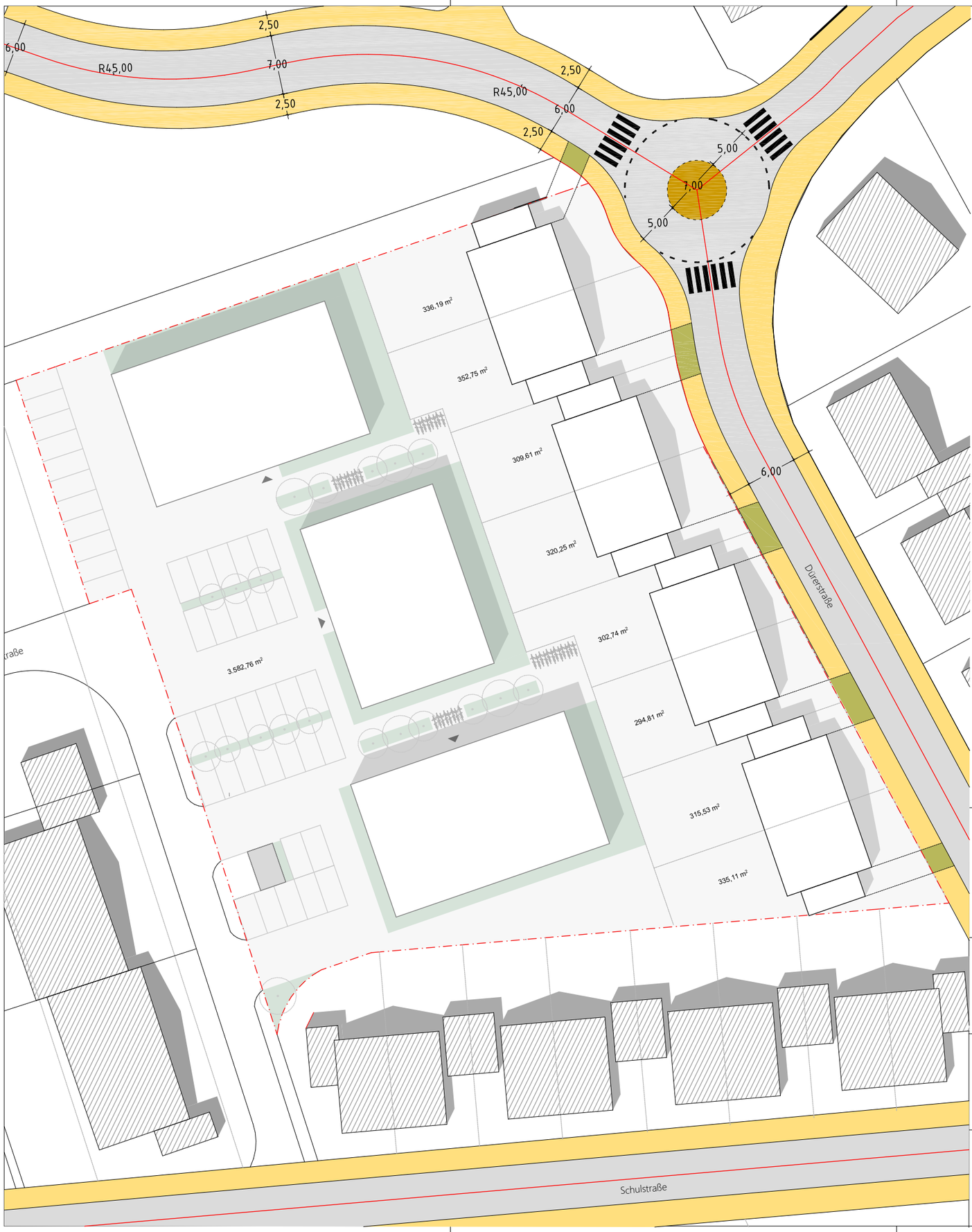
1. Geltungsbereich
2. Bebauungskonzept
3. Entwurf Kreisverkehrsplatz
4. Schalltechnische Untersuchung

In Vertretung

gez. Schippers

Geltungsbereich 1. Änderung des Bebauungsplanes Elm-103 "Dürerstraße-West"

© Land NRW/Kreis Viersen 2021

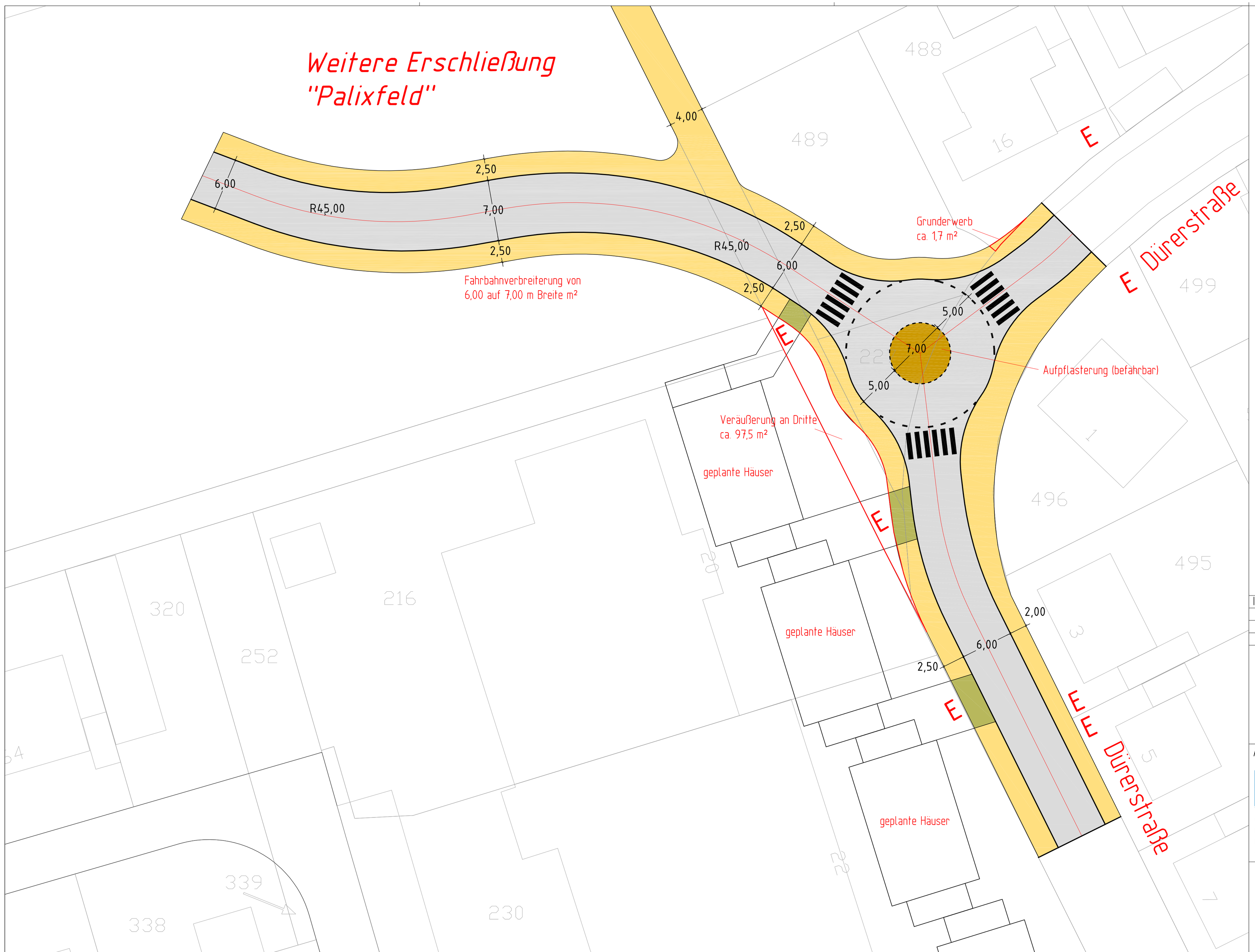


N

FRANZ VAN STEPHOUDT
BAUUNTERNEHMUNG

GmbH & Co. KG . Holtumsweg 29 . 47652 Weeze
Telefon 02837-1022 . Fax 02837-1027 . Email info@stephoudt.de

Bauherr Franz van Stephoudt Bauunternehmung GmbH & Co. KG Holtumsweg 29, 47652 Weeze	Projektnummer - Datum 03.03.2021
Projekt Wohngebiet mit 4 DH und 3 MFH Dürerstraße/ Schulstraße, 41372 Elmpt	Gezeichnet PP Maßstab 1:500
Plan Lageplan	Plan LG Index -



Fahrbahn

Gehweg

Mischfläche

Index	Planungsänderungen	Datum	Name

Erschließungskonzept Palixfeld in Niederkrüchten - Elmpt

Skizze Kreisverkehrsplatz

N

Auftraggeber:

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Laurentiusstraße 19
41372 Niederkrüchten

Planverfasser:

Pr. 375

büro stadtVerkehr

büro stadtVerkehr
Mittelstraße 55
Telefon: 02103 91159-0
Fax: 02103 91159-22

Gesehen/Genehmigt und zur Bauausführung freigegeben

Niederkrüchten, den

M 1:250	Plan: 375 - SK - 01	
	Name	Datum
gezeichnet	Kubura	29.01.2021
geprüft		

Stuhm, den 29.01.2021

780mm x 445mm

Schalltechnische Untersuchung zum Bauvorhaben an der Dürerstraße in Niederkrüchten

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber:	Gemeinde Niederkrüchten Fachbereich Planen und Umwelt Laurentiusstraße 19 41372 Niederkrüchten
Auftragnehmer:	Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Universitätsstraße 142 44799 Bochum Tel.: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 E-Mail: info@bbwgmbh.de
Bearbeitung:	Dr.-Ing. Roland Weinert Julian Bösebeck, M.Sc. Christina Groß, B.Sc. Max Zysk, B.Sc.
Projektnummer:	3.2213
Datum:	13. September 2021

Inhaltsverzeichnis Seite

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung 2

2. Grundlagen 3

2.1 Beschreibung der Planung und geometrische Randbedingungen 3

2.2 Vorgehensweise 4

2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen 4

2.3.1 Grundsätzliches 4

2.3.2 Verkehrsgeräusche durch bauliche Eingriffe in öffentliche Verkehrsanlagen nach 16. BImSchV 4

2.4 Immissionsorte 5

2.4.1 Schutzniveau 5

2.4.2 Verkehrsgeräusche durch bauliche Eingriffe in öffentliche Verkehrsanlagen nach 16. BImSchV 7

3. Verkehrsaufkommen des Straßenverkehrs 8

4. Schalltechnische Berechnungen 9

4.1 Geräuschemissionen 9

4.2 Berechnungsergebnisse 10

4.3 Bewertung der Ergebnisse 10

5. Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme 11

Literaturverzeichnis 12

Anlagenverzeichnis 13

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Niederkrüchten plant zur Erschließung des Neubaugebietes „Palixfeld“ den Ausbau der Dürerstraße mit einem dreiarmigen Kreisverkehr.

Die schalltechnischen Auswirkungen von baulichen Eingriffen in öffentliche Straßen sind nach den Vorgaben der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutz-Gesetz [7] zu ermitteln und zu bewerten.

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH wurde von der Gemeinde Niederkrüchten damit beauftragt, die schalltechnischen Auswirkungen zu quantifizieren und zu bewerten.

Die Abbildung 1 zeigt die Lage des Plangebietes in Niederkrüchten-Elmpt.

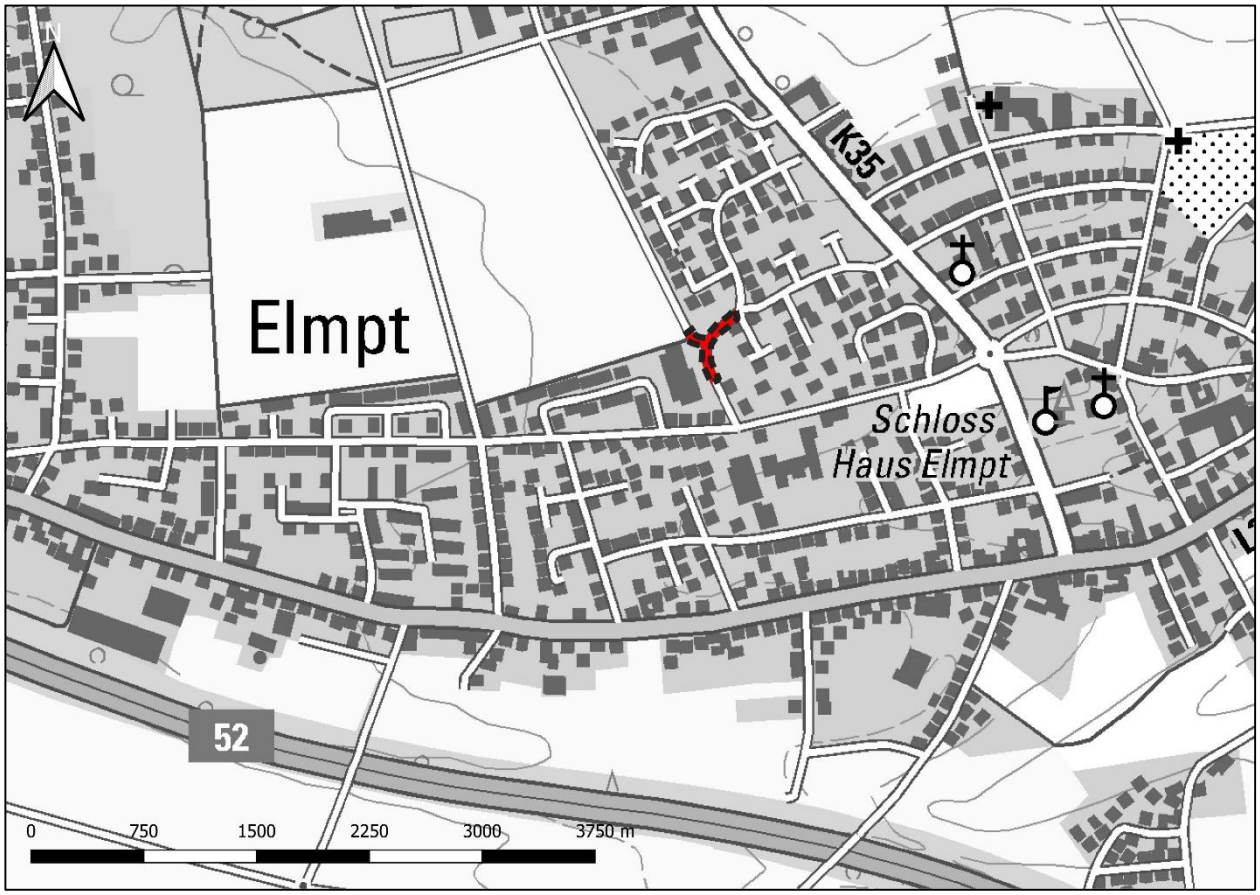


Abbildung 1: Lage des Plangebietes in Niederkrüchten (Kartengrundlage: [4])

2. Grundlagen

2.1 Beschreibung der Planung und geometrische Randbedingungen

Die Gemeinde Niederkrüchten plant in dem Ortsteil Elmpt das Neubaugebiet „Palixfeld“. Dieses wird über die Dürerstraße angeschlossen. Im Anschlussbereich Dürerstraße / Palixfeld wird diese durch einen dreiarmigen Kreisverkehr ausgebaut. Für den Umbau in einen Kreisverkehr auf der Dürerstraße sind Anpassungen der äußeren Ränder des Verkehrsraums erforderlich.

Zum Zeitpunkt der vorliegenden Untersuchung lag noch keine konkrete Straßenplanung vor. Daher wurde die Berechnung auf der Grundlage einer verkehrstechnischen Skizze durchgeführt.

Schutzwürdige Wohnnutzungen befinden sich entlang der Dürerstraße und des geplanten Neubaugebietes „Palixfeld“.

Das Gelände im Untersuchungsbereich ist eben und weist keine relevanten Höhenunterschiede auf.

Die Abbildung 2 zeigt die geplante Dürerstraße als Zu- und Ausfahrt des geplanten Neubaugebietes „Palixfeld“.

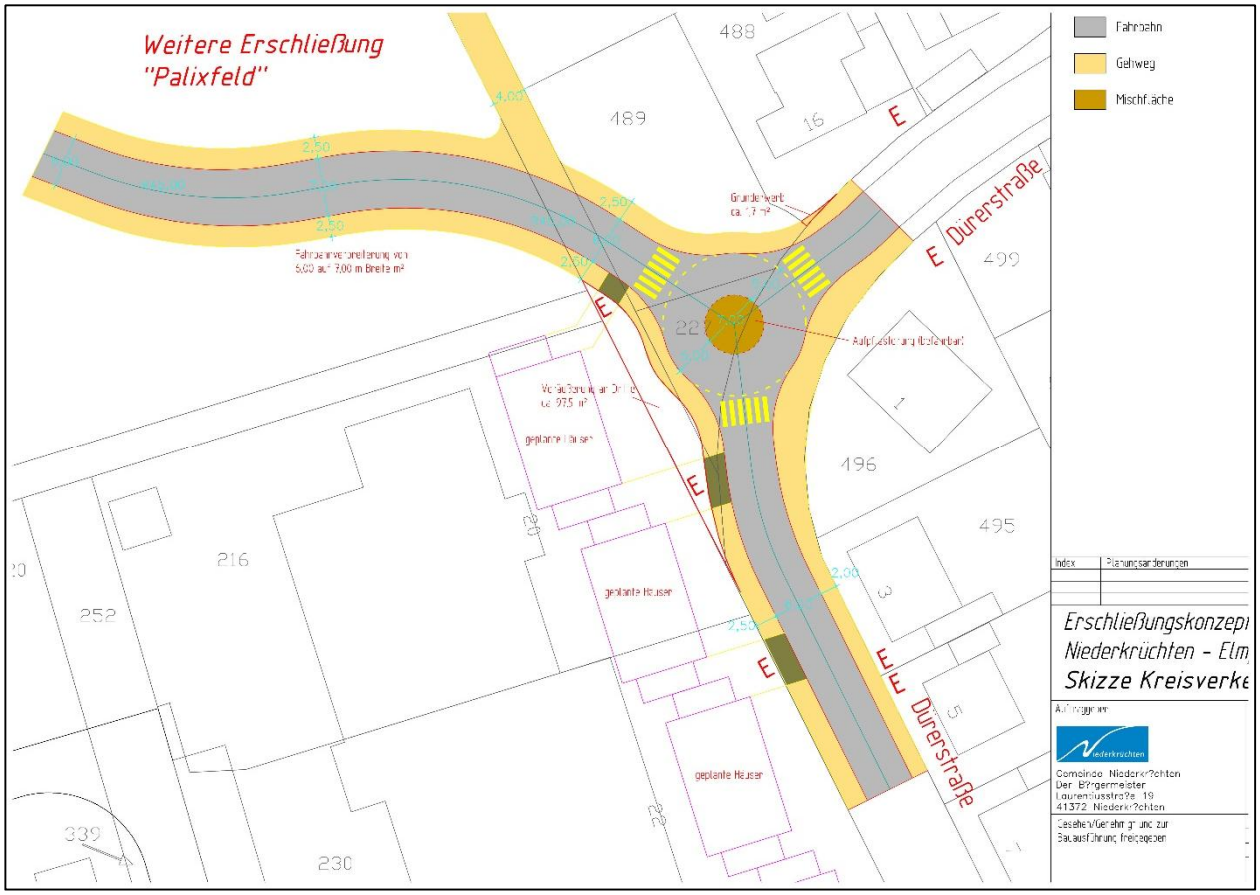


Abbildung 2: Auszug aus dem Lageplan zum geplanten Kreisverkehr (Quelle: Gemeinde Niederkrüchten)

2.2 Vorgehensweise

Die Planung sieht eine bauliche Veränderung der Dürerstraße vor, mit dem Ziel, die Zu- und Ausfahrt des Neubaugebietes „Palixfeld“ gleichberechtigt anzubinden.

Die 16. BImSchV [7] schreibt vor, dass bei Neubau eines Verkehrsweges oder einem erheblichen baulichen Eingriff, der zu einer wesentlichen Änderung führt, die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge nachzuweisen ist. Dabei soll jeder Verkehrsweg separat behandelt werden.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist durch die geplante Zu- und Ausfahrt des Neubaugebietes „Palixfeld“ ein Neubau gegeben. Der Neubau des Kreisverkehrs wäre wiederum als erheblicher baulicher Eingriff zu behandeln. Da die Maßnahmen miteinander verknüpft sind, sich gegenseitig bedingen und die bestehende Dürerstraße bis auf den Kreisverkehr nicht bauliche verändert wird, wird eine gemeinsame Betrachtung der Maßnahme durchgeführt. Dabei wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge geprüft.

Die von der Straße verursachten Geräuschimmissionen werden nach den Vorgaben der 16. BImSchV [7] für repräsentative Immissionsorte an den nächstgelegenen bestehenden schutzbedürftigen Nutzungen errechnet. Die Bewertung der Immissionen erfolgt ebenfalls nach der 16. BImSchV [7].

Die Berechnung erfolgt mit Hilfe des Programms SoundPLAN, Version 8.2. Als Basis dient eine digitale Geländegrundlage mit den relevanten Geräuschquellen, Hindernissen und Gebäuden. Für den Aufbau des Berechnungsmodells wurden öffentlich zugängliche Daten aus dem Bestand der Geobasisdaten [4] des Landes und der Kommunen verwendet. Diese Daten wurden ergänzt durch die Erkenntnisse einer Ortsbesichtigung am 08.06.2021.

2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

2.3.1 Grundsätzliches

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [5] verpflichtet, alle Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt durch städtebauliche Planungen so gering wie möglich zu halten. Im Hinblick auf Geräusche existieren verschiedene Verordnungen zum BImSchG [5], in denen die Prüfung und Bewertung von Geräuschimmissionen geregelt ist.

Für die unterschiedlichen Geräuscharten sind verschiedene Rechenverfahren durch den Gesetzgeber vorgeschrieben. Dabei berücksichtigt jedes Regelwerk die jeweiligen Eigenheiten und die Geräuschcharakteristik der Schallquellen.

2.3.2 Verkehrsgeräusche durch bauliche Eingriffe in öffentliche Verkehrsanlagen nach 16. BImSchV

Bei Baumaßnahmen im öffentlichen Straßennetz sind die schalltechnischen Auswirkungen nach den Vorgaben der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) [7] zu analysieren und zu bewerten. Die 16. BImSchV [7] berücksichtigt für die Berechnung die Verfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) [3].

Im vorliegenden Fall erfolgt im Rahmen der Planung ein Straßenneubau und keine bauliche Veränderung im Sinne der 16. BImSchV [7]. Insofern ist zu überprüfen, ob die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge an den umliegenden schutzbedürftigen Gebäuden eingehalten werden.

Für die Bewertung der Verkehrsgeräusche von dem Straßenneubau sind nach 16. BImSchV [7] die in der Tabelle 1 dargestellten Grenzwerte anzuwenden.

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV [7] für den vorhandenen Gebietstypen

Nutzung	Grenzwert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
WA	59	49

Für den Neubau und bauliche Veränderungen von Straßen ist die Bewertung nach der 16. BImSchV [7] einschlägig und verpflichtend. Die dort genannten Immissionsgrenzwerte definieren die Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen.

Die 16. BImSchV [7] bewertet bereits eine Veränderung ab 2,1 dB(A) (nach den Rundungsregeln 3 dB(A)) als wesentliche Änderung der Geräuschbelastung.

2.4 Immissionsorte

2.4.1 Schutzniveau

In den Regelwerken sind Obergrenzen der Geräuschimmission festgelegt, die an einem der Nutzung entsprechenden Schutzniveau ausgerichtet sind. Dieses Schutzniveau ergibt sich aus vorliegenden Bebauungsplänen oder, falls diese nicht vorhanden sind, anhand der bestehenden Nutzung entsprechend §34 BauGB [1].

Im vorliegenden Fall existiert ein rechtskräftiger Bebauungsplan für den Wohnbereich nördlich der Schulstraße und entlang der Dürerstraße, der Auskunft über das Schutzniveau geben kann.

Die schützenswerte Bebauung in Form von einzelnen Wohngebäuden befindet sich entlang der Dürerstraße. Die Wohnnutzungen entlang der Dürerstraße werden nach dem Bebauungsplan Elm-110 einem WA-Gebiet zugeordnet.

Die Abbildung 3 zeigt einen Auszug aus dem Bebauungsplan Elm-110 1. Änderung „Malerviertel“.

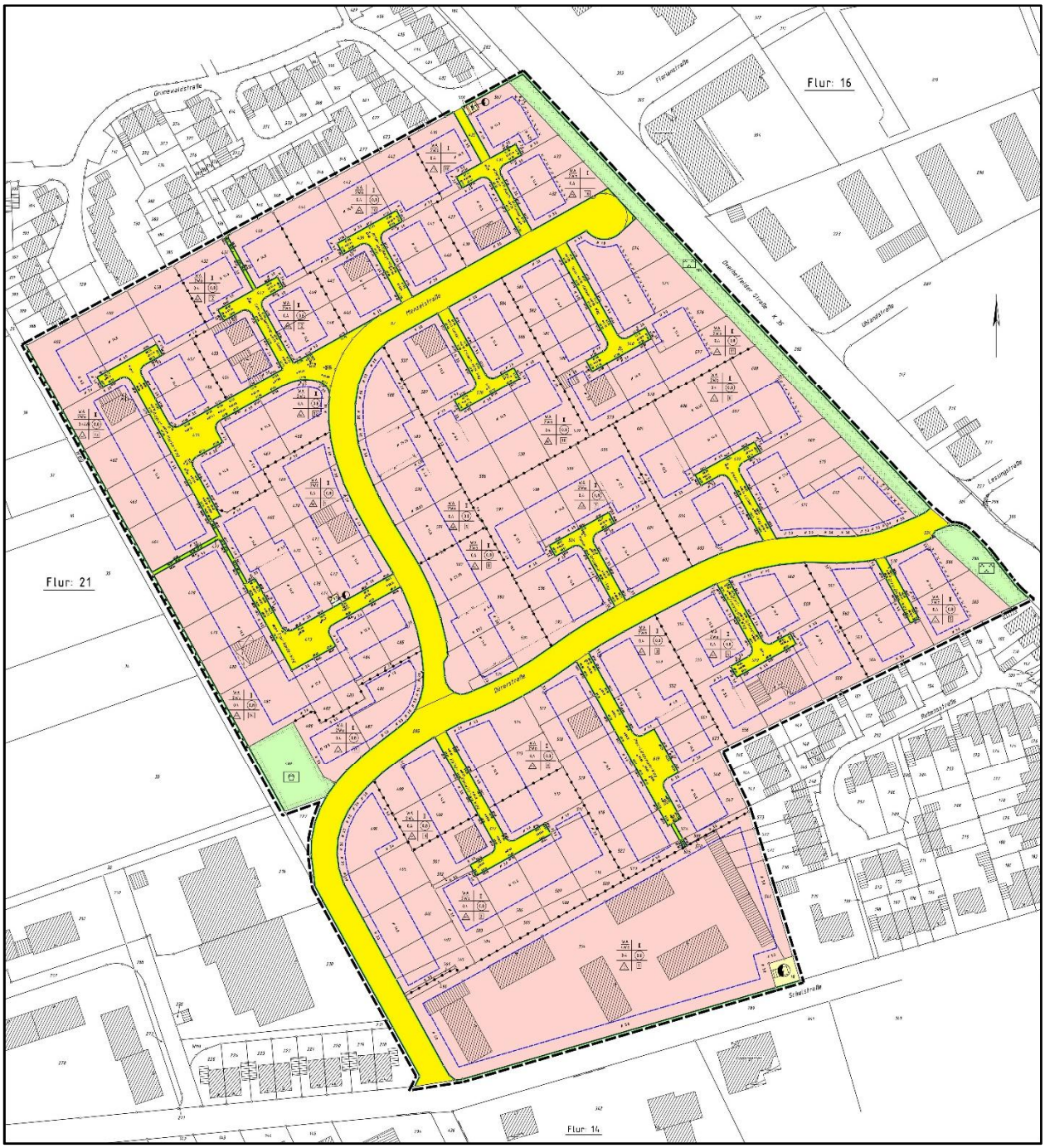


Abbildung 3: Auszug aus dem Bebauungsplan Elm-110 1. Änderung "Malerviertel“ (Quelle: Gemeinde Niederkrüchten)

2.4.2 Verkehrsgeräusche durch bauliche Eingriffe in öffentliche Verkehrsanlagen nach 16. BImSchV

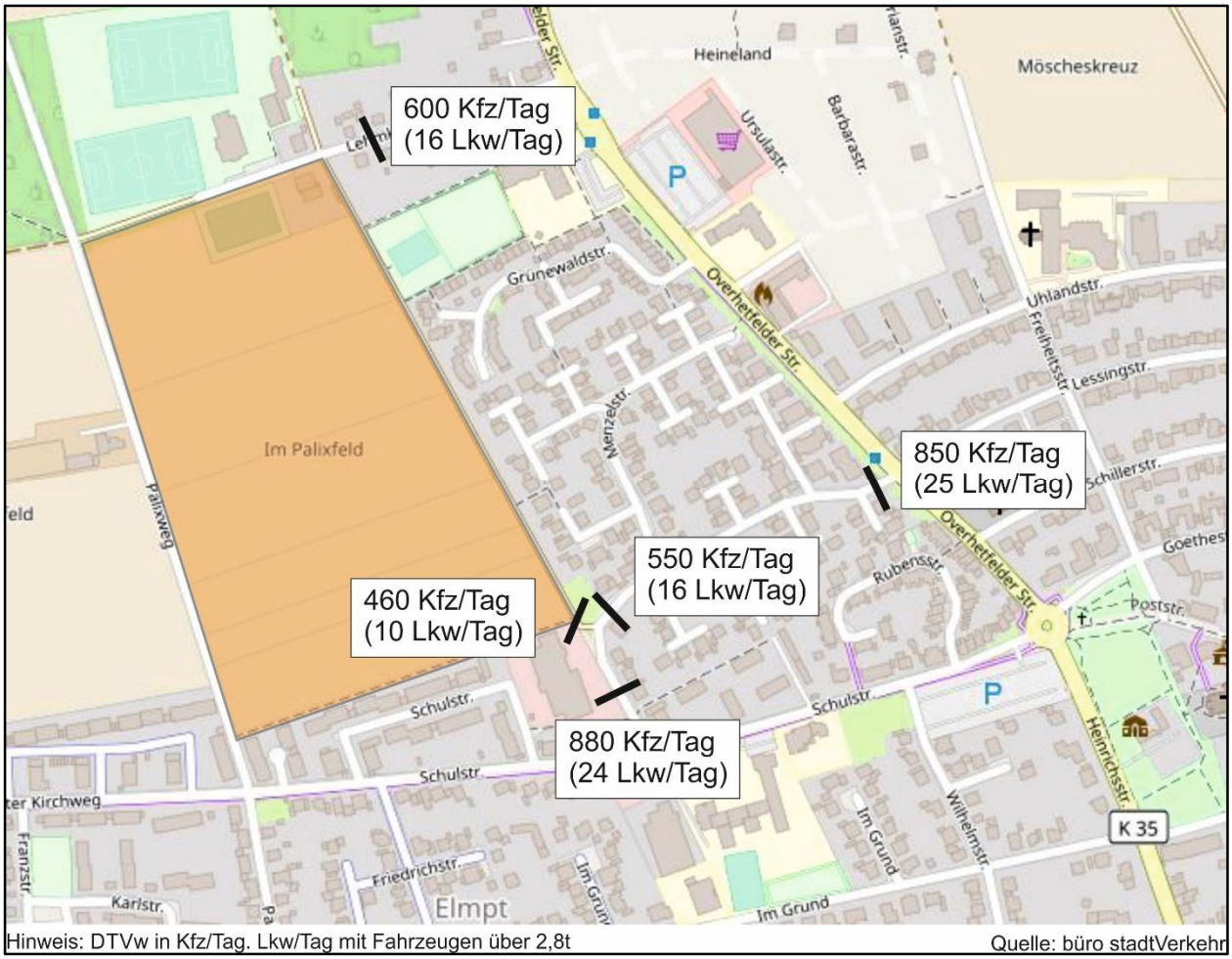
Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte an den maßgebenden Immissionsorten.

Die Abbildung 4 zeigt eine Darstellung des Berechnungsmodells für den Prognose-Planfall mit den relevanten Verkehrswegen, Gebäuden und Immissionsorten für die Bewertung nach 16. BImSchV [7]. Es wurden ausschließlich die neu gebauten Straßenabschnitte modelliert (rote Linien). 5 Immissionsorte wurden an 5 bestehenden Gebäuden und 9 Immissionsorte an den geplanten Doppelhaushälften und Mehrfamilienhäusern auf dem Grundstück Dürerstraße 20 bis 22 modelliert. In der Abbildung 4 sind die untersuchten Immissionsorte als gelbe Punkte markiert.

Abbildung 4: Darstellung des Berechnungsmodells für Verkehrsgeräusche im Untersuchungsbereich

3. Verkehrsaufkommen des Straßenverkehrs

Die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet wurden aus der Verkehrsuntersuchung „Verkehrsgutachten Palixfeld in Niederkrüchten-Elmpt“ [2]. Die Abbildung 5 zeigt die Verkehrsstärken für die schalltechnische Berechnung nach 16. BImSchV [7] bzw. RLS-19 [3] für den Prognose-Planfall. Die Darstellung zeigt das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen an Werktagen (DTVw) und das durchschnittliche tägliche Aufkommen an Schwerverkehrsfahrzeugen an Werktagen. Für schalltechnische Berechnungen müssen DTV-Werte verwendet werden. Die dargestellten DTVw-Werte werden sich im vorliegenden Fall aufgrund der umliegenden Wohngebiete allerdings erfahrungsgemäß nur kaum von den DTV-Werten unterscheiden. Mit den DTVw-Werten wird zur sicheren Seite gerechnet.



Hinweis: DTVw in Kfz/Tag. Lkw/Tag mit Fahrzeugen über 2,8t Quelle: büro stadtVerkehr

Abbildung 5: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken an Werktagen (DTVw) in Kfz/24h (SV1/24h) (SV2/24h) im Prognose-Planfall (Quelle: büro stadtVerkehr [2])

4. Schalltechnische Berechnungen

4.1 Geräuschemissionen

Im Rahmen des Berechnungsverfahrens nach RLS-19 [3] ergeben sich die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs im Wesentlichen aus der Verkehrsstärke und dem Schwerverkehrsanteil, ergänzt um einzelne Korrekturfaktoren für die zulässige Geschwindigkeit, die Straßenoberfläche und die Längsneigung.

Das Berechnungsverfahren basiert auf dem unter Ziffer 3 dargestellten durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) über alle Tage des Jahres. Dieses ist für den Tages- und Nachtzeitraum in eine mittlere stündliche Belastung umzurechnen. Die Geräuschemission von einem Straßenabschnitt $L_W{}'$ errechnet sich aus den Schallleistungspegeln aller Fahrzeuggruppen auf diesem Straßenabschnitt in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit $L_{W,FzG}(v_{FzG})$ und der mittleren stündlichen Verkehrsstäre M nach der Formel

$$L_W{}' = 10 \times \log[M] + \log\left[\frac{100-p_1-p_2}{100} \times \frac{10^{0,1 \times L_{W,PKW}(v_{PKW})}}{v_{PKW}} + \frac{p_1}{100} \times \frac{10^{0,1 \times L_{W,Lkw1}(v_{Lkw1})}}{v_{Lkw1}} + \frac{p_2}{100} \times \frac{10^{0,1 \times L_{W,Lkw2}(v_{Lkw2})}}{v_{Lkw2}}\right] - 30 \text{ in dB(A)}$$

mit M = mittlere stündliche Verkehrsstärke in Kfz/h und $p_{1 \text{ bzw. } 2}$ = Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw1 bzw. Lkw2 in %.

Die Berechnung des Schallleistungspegels einer Fahrzeuggruppe errechnet sich aus dem Grundwert des Schallleistungspegels eines Fahrzeuges $L_{W0,FzG}(v_{FzG})$ zuzüglich Korrekturwerten für den Straßendeckschichttyp $D_{SD,SDT,FzG}(v_{FzG})$, die Längsneigung $D_{LN,FzG}(g, h_{Beb})$, den Knotenpunkttyp $D_{K,KT}(x)$ und dem Zuschlag für die Mehrfachreflexion $D_{refl}(h_{Beb}, w)$ nach der Formel

$$L_{W,FzG}(v_{FzG}) = L_{W0,FzG}(v_{FzG}) + D_{SD,SDT,FzG}(v_{FzG}) + D_{LN,FzG}(g, h_{Beb}) + D_{K,KT}(x) + D_{refl}(h_{Beb}, w) \text{ in dB(A)}$$

Für die Berechnung der Parameter M_T, M_N (mittlere stündliche Verkehrsstärke) wurde auf die Faktoren der Tabelle 2 der RLS-19 [3] zurückgegriffen. Da es sich bei der Dürerstraße um eine nicht klassifizierte Gemeindestraße handelt, errechnet sich M_T zu 0,0575*DTV und M_N zu 0,0100*DTV. Die Anteile P_T und P_N der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 wurden aus den ermittelten Verkehrsmengen und den Standardwerten der Tabelle 2 der RLS-19 [3] errechnet.

Entsprechend den Vorgaben des Rechenverfahrens ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den zu untersuchenden Abschnitten zu berücksichtigen. Auf der Dürerstraße gilt in dem untersuchten Abschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit (v_{zul}) von 30 km/h. Auf der Zufahrt zum Palixfeld wird für den Prognose-Planfall dieselbe Geschwindigkeit angesetzt.

Für die Straßenoberfläche wird auf der Dürerstraße und der Zufahrt zum Palixfeld ein nicht geriffelter Asphalt angesetzt, wodurch der Parameter $D_{SD,SDT,FzG}(v_{FzG})$ für diesen Abschnitt einen Wert von 0 dB(A) für Pkw und für Lkw annimmt.

Schalltechnisch relevante Längsneigungen sind im Untersuchungsbereich nicht vorhanden. Die Auswertung und die Wahl des entsprechenden Wertes für den Parameter $D_{LN,FzG}(g, h_{Beb})$ erfolgt durch das Programmsystem automatisch auf der Basis des dreidimensionalen Geländemodells.

Für den Kreisverkehr ist nach RLS-19 [3] ein Zuschlag zur Berücksichtigung der Anfahr-und Bremsgeräusche zu berücksichtigen. Der Parameter $D_{K,KT}(x)$ errechnet sich nach der Formel

$$D_{K,KT}(x) = K_{KT} \cdot max\left\{1 - \frac{x}{120}; 0\right\}$$

Für Kreisverkehre ist K_{KT} = 2 dB(A) zu setzen. X = Entfernung der Punktschallquelle vom Knotenpunkt in m. Die Auswertung erfolgt durch das Programmsystem automatisch.

Die Dürerstraße verläuft auf diesem Abschnitt an wenigen Stellen zwischen parallelen, reflektierenden Gebäudefassaden. An diesen Stellen wird ein Zuschlag zur Berücksichtigung von Mehrfachreflexionen gegeben. Der Parameter $D_{refl}(h_{Beb}, w)$ nimmt dabei höchstens den Wert 0,2 dB(A) an. Die Berechnung des Parameters $D_{refl}(h_{Beb}, w)$ erfolgt durch das Programmsystem automatisch auf der Basis des dreidimensionalen Berechnungsmodells.

Die Berechnung der Emissionspegel nach RLS-19 [3] ist detailliert in der Anlage 1 (Prognose-Planfall) dargestellt.

4.2 Berechnungsergebnisse

Die Berechnungsergebnisse sind in der Anlage 2 tabellarisch und in der Anlage 3 im Lageplan dargestellt.

Die Anlagen 2 und 3 zeigen die Beurteilungspegel im Prognose-Planfall. Die Anlage 3 zeigt zudem die Isophone der Beurteilungspegel am Tag in 2 m Höhe über Grund.

Es ist erkennbar, dass die Immissionsgrenzwerte für WA-Gebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts an allen untersuchten Wohngebäuden eingehalten werden. Die höchsten Beurteilungspegel liegen an dem neu geplanten Doppelhaus an der Dürerstraße (IO 10) mit 56/49 dB(A) vor. Damit sind die Immissionsgrenzwerte um mindestens 3 dB(A) tagsüber unterschritten. In der Nacht sind keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten.

4.3 Bewertung der Ergebnisse

An keinem Gebäude ist die Anspruchsvoraussetzung für Lärmschutzmaßnahmen erfüllt, da die Beurteilungspegel nicht über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV [7] liegen.

Somit sind Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich. Ein Anspruch auf Schallschutz im Sinne der 16. BImSchV [7] besteht nicht.

5. Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme

Die Gemeinde Niederkrüchten plant zur Erschließung des Neubaugebietes „Palixfeld“ den Ausbau der Dürerstraße mit einem dreiarmigen Kreisverkehr.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden die schalltechnischen Auswirkungen der Baumaßnahme analysiert. Dabei war zu prüfen, ob durch den Neubau der Straße die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV [7] gewährleistet ist oder ob Anspruch auf Schallschutz besteht.

Die der Untersuchung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen wurden dem „Verkehrsgutachten Palixfeld in Niederkrüchten-Elmpt“ [2] entnommen.

Die schalltechnische Untersuchung nach den Vorgaben der 16. BImSchV [7] kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Durch den Neubau des Kreisverkehrs mit der Zu- und Ausfahrt zum Neubaugebiet „Palixfeld“ liegen die Beurteilungspegel bei maximal 56/49 dB(A).
- Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [7] werden durch die Umsetzung des Bauvorhabens nicht überschritten.
- An den neu geplanten Wohngebäuden auf dem Grundstück Dürerstraße 20 bis 22 werden die Immissionsgrenzwerte ebenfalls unterschritten.
- Es besteht kein Anspruch auf Schallschutz im Sinne der 16. BImSchV [7].

Insgesamt ist festzustellen, dass die die geplante Erschließung des Neubaugebietes „Palixfeld“ durch den Ausbau der Dürerstraße mit einem dreiarmigen Kreisverkehr realisierbar ist und keine Konflikte im Sinne der 16. BImSchV [7] zu befürchten sind.

Dr.-Ing. Roland Weinert

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen
Bochum, September 2021

Literaturverzeichnis

[1] Baugesetzbuch (BauGB):

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

[2] Büro stadtVerkehr (2021):

Verkehrsgutachten Palixfeld in Niederkrüchten-Elmpt, 2021.

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2019):

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 19. Köln, 2019.

[4] GEOBASIS NRW

Land NRW (2021), Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) Datensatz (URI): https://registry.gdi-de.org/id/de.nw

[5] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge

Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBI. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBI. I S. 432) geändert worden ist

[6] OpenStreetMap

© OpenStreetMap contributors (2021), https://www.openstreetmap.org/copyright

[7] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV, vom 12. Juni 1990 (BGBI. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 04. November 2021 (BGBI. I S. 2334) geändert worden ist

Anlagenverzeichnis

Emissionsberechnung

Anlage 1: Straße, Prognose-Planfall

Immissionsergebnisse

Anlage 2: Beurteilungspegel durch Straßenneubau (Bewertung gemäß 16. BImSchV)

Anlage 3: Lageplan zu Anlage 2, Beurteilungspegel außerhalb Plangebiet im Prognose-Planfall, Bewertung nach 16. BImSchV

Anlagen

Bauvorhaben an der Dürerstraße in Niederkrüchten

Verkehrsgeräusche Straße, Prognose-Planfall

Straße	DTV	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	vPkw	vLkw1	vLkw2	vPkw	vLkw1	vLkw2	Straßen-	Dist. KT (x)	KT	D Refl	Steigung	L'w	L'w
		Tag	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Nacht	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	oberfläche	Tag	Tag			Tag	Nacht
	Kfz/24h	Kfz/h	%	%	%	Kfz/h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h		m		dB(A)	%	dB(A)	dB(A)
Palixweg	460	26	97,8	0,9	1,2	5	97,8	0,9	1,3	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	81,43	Kreisverkehr	0,0	0,3	65,4	57,8
Palixweg	460	26	97,8	0,9	1,2	5	97,8	0,9	1,3	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	19,36	Kreisverkehr	0,0	1,4	66,4	58,8
Palixweg	460	26	97,8	0,9	1,2	5	97,8	0,9	1,3	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	-2,2	66,7	59,1
Dürerstraße	550	32	97,1	1,2	1,6	5	97,1	1,2	1,7	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	15,82	Kreisverkehr	0,0	0,5	67,5	59,9
Dürerstraße	550	32	97,1	1,2	1,6	5	97,1	1,2	1,7	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	0,5	67,7	60,1
Kreisfahrbahn	630	36	97,3	1,2	1,5	6	97,3	1,1	1,6	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,23	Kreisverkehr	0,0	-1,2	68,2	60,6
Kreisfahrbahn	630	36	97,3	1,2	1,5	6	97,3	1,1	1,6	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	-0,6	68,2	60,6
Kreisfahrbahn	630	36	97,3	1,2	1,5	6	97,3	1,1	1,6	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	2,1	68,2	60,7
Kreisfahrbahn	630	36	97,3	1,2	1,5	6	97,3	1,1	1,6	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	0,9	68,2	60,6
Kreisfahrbahn	630	36	97,3	1,2	1,5	6	97,3	1,1	1,6	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	-2,7	68,2	60,6
Kreisfahrbahn	630	36	97,3	1,2	1,5	6	97,3	1,1	1,6	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	-0,3	68,2	60,6
Kreisfahrbahn	630	36	97,3	1,2	1,5	6	97,3	1,1	1,6	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	0,1	68,2	60,6
Dürerstraße	880	51	97,3	1,2	1,5	9	97,3	1,2	1,5	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	53,27	Kreisverkehr	0,0	-0,6	68,9	61,3
Dürerstraße	880	51	97,3	1,2	1,5	9	97,3	1,2	1,5	30	30	30	30	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,00	Kreisverkehr	0,0	-0,8	69,7	62,1

Legende

Straße		Straßenname
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pPkw Tag	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pPkw Nacht	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw1 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw1 Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
Straßen- oberfläche		
Dist. KT (x) Tag	m	Abstand zu Schnitt mit Straßenemissionslinie
KT Tag		Knotenpunkttyp
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich

Bauvorhaben an der Dürerstraße in Niederkrüchten

Beurteilungspegel durch Straßenneubau (Bewertung gemäß 16. BImSchV)

INr	Immissionsort	Nutzung	SW	HR	RW,T dB(A)	RW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT,diff dB(A)	LrN,diff dB(A)
1	Dürerstraße 1	WA	EG	NW	59	49	55,6	48,0	---	---
1	Dürerstraße 1	WA	1.OG	NW	59	49	55,4	47,8	---	---
2	Dürerstraße 3	WA	EG	NW	59	49	53,3	45,7	---	---
3	Dürerstraße 5	WA	EG	NW	59	49	52,9	45,3	---	---
3	Dürerstraße 5	WA	1.OG	NW	59	49	51,6	44,0	---	---
4	Dürerstraße 7	WA	EG	NW	59	49	49,1	41,5	---	---
4	Dürerstraße 7	WA	1.OG	NW	59	49	49,6	42,0	---	---
5	Dürerstraße 16	WA	EG	SO	59	49	52,7	45,1	---	---
6	Neubau Dürerstraße 1	WA	EG	O	59	49	55,1	47,5	---	---
6	Neubau Dürerstraße 1	WA	1.OG	O	59	49	55,1	47,5	---	---
7	Neubau Dürerstraße 2	WA	EG	O	59	49	54,6	47,0	---	---
7	Neubau Dürerstraße 2	WA	1.OG	O	59	49	54,9	47,3	---	---
8	Neubau Dürerstraße 3	WA	EG	O	59	49	55,2	47,6	---	---
8	Neubau Dürerstraße 3	WA	1.OG	O	59	49	55,4	47,8	---	---
9	Neubau Dürerstraße 4	WA	EG	O	59	49	55,2	47,6	---	---
9	Neubau Dürerstraße 4	WA	1.OG	O	59	49	55,4	47,8	---	---
10	Neubau Dürerstraße 5	WA	EG	O	59	49	55,7	48,1	---	---
10	Neubau Dürerstraße 5	WA	1.OG	O	59	49	55,5	47,9	---	---
11	Neubau Dürerstraße 6	WA	EG	O	59	49	54,0	46,4	---	---
11	Neubau Dürerstraße 6	WA	1.OG	O	59	49	54,2	46,6	---	---
12	Neubau Schulstraße 1	WA	EG	O	59	49	42,8	35,2	---	---
12	Neubau Schulstraße 1	WA	1.OG	O	59	49	44,5	36,9	---	---
12	Neubau Schulstraße 1	WA	2.OG	O	59	49	45,9	38,3	---	---
13	Neubau Schulstraße 2	WA	EG	O	59	49	41,7	34,1	---	---

Bauvorhaben an der Dürerstraße in Niederkrüchten

Beurteilungspegel durch Straßenneubau (Bewertung gemäß 16. BImSchV)

INr	Immissionsort	Nutzung	SW	HR	RW,T dB(A)	RW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT,diff dB(A)	LrN,diff dB(A)
13	Neubau Schulstraße 2	WA	1.OG	O	59	49	43,3	35,7	---	---
13	Neubau Schulstraße 2	WA	2.OG	O	59	49	45,0	37,4	---	---
14	Neubau Schulstraße 3	WA	EG	O	59	49	37,7	30,1	---	---
14	Neubau Schulstraße 3	WA	1.OG	O	59	49	39,7	32,2	---	---
14	Neubau Schulstraße 3	WA	2.OG	O	59	49	41,9	34,3	---	---

Legende

INr		laufende Nummer des Immissionsorts
Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Himmelsrichtung
RW,T	dB(A)	Richtwert Tag
RW,N	dB(A)	Richtwert Nacht
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrT,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
LrN,diff	dB(A)	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Emission Straße
- Knotenpunkt
- Punkt ohne Grenzwertüberschreitung
- Punkt mit Grenzwertüberschreitung
- Grenzwertlinie im Tageszeitraum für WA
- Stockwerke mit Beurteilungspegel Tag/Nacht in dB(A)

WA	59	49
2.OG	60	52
1.OG	59	51
EG	58	50

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Gemeinde Niederkrüchten
Laurentiusstraße 19,
41372 Niederkrüchten

Projekt:
Bauvorhaben an der Dürerstraße in Niederkrüchten,
Schalltechnische Untersuchung

Darstellung: Lageplan zu Anlage 2 Beurteilungspegel außerhalb Plangebiet im Prognose-Planfall Bewertung nach 16. BImSchV		Blatt Nr.: Anlage 3
		Projekt Nr.: 3.2213
RegNr.:	Maßstab 1:1500 Format DIN-A4	Datum: 18.06.2021
erstellt: Bösebeck	geprüft: Weinert	Projektleiter: Weiser

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 32 30

Niederkrüchten, den 16.09.2021

Vorlagen-Nr. 254-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021
Rat der Gemeinde Niederkrüchten	09.11.2021

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt

Sachverhalt:

Im Frühjahr 2018 hat der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld-Ost hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Demnach ist die Entwicklung einer Siedlungserweiterung für den Wohnungsbau geplant, die für die Deckung des im Rahmen des Masterplans Wohnen ermittelten Bedarfs erforderlich ist. Zur Realisierung der Planung hat der Rat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 beschlossen, im Bereich der Wohnungsbaupotenzialfläche Palixfeld Grundstücke im Rahmen des Baulandmanagements zu erwerben. Die Verfahren zur vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung sollen nur durchgeführt werden, wenn die Gemeinde Niederkrüchten alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Schaffung von Wohnungsbauflächen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Beschlussvorschlag:

Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen:	Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:	Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:	/			
Kosten der Maßnahme in Euro				
Folgekosten in Euro				
Erläuterungen:				

Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n):

1. Städtebauliches Konzept Palixfeld
2. Entwurf der Vorkaufssatzung

In Vertretung

gez. Schippers

Gemeinde Niederkrüchten

Strukturkonzept Palixfeld

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten
über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Palixfeld-Ost
im Ortsteil Elmpt
nach § 25 Baugesetzbuch (BauGB)

Aufgrund der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), hat der Rat der Gemeinde Niederkrüchten in seiner Sitzung am 09. November 2021 folgende Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt beschlossen:

Präambel

Im Frühjahr 2018 hat der Regionalplan Düsseldorf Rechtskraft erlangt. Dieser sieht ein Siedlungsflächenpotenzial für die Ortslage Elmpt in Form eines Allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB) im sogenannten „Palixfeld“, westlich des Malerviertels, vor. Für den Bereich Palixfeld-Ost hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Demnach ist die Entwicklung einer Siedlungserweiterung für den Wohnungsbau geplant, die für die Deckung des im Rahmen des Masterplans Wohnen ermittelten Bedarfs erforderlich ist. Zur Realisierung der Planung hat der Rat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 beschlossen, im Bereich der Wohnungsbaupotenzialfläche Palixfeld Grundstücke im Rahmen des Baulandmanagements zu erwerben. Die Verfahren zur vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung sollen nur durchgeführt werden, wenn die Gemeinde Niederkrüchten alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Schaffung von Wohnungsbauflächen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

ENTWURF

§ 1 Begründung des besonderen Vorkaufsrechts

Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den Bereich Palixfeld-Ost im Ortsteil Elmpt steht der Gemeinde Niederkrüchten ein Vorkaufsrecht gemäß § 25 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches – Besonderes Vorkaufsrecht – zu.

§ 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich dieser Satzung ist durch eine strichlierte Linie in der als Anlage 1 zu dieser Satzung beigefügten Übersichtskarte definiert. Die Anlage ist Bestandteil dieser Satzung. Innerhalb des Geltungsbereiches dieser Satzung liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Elmpt, Flur 21, Flurstücke 34 bis 45

§ 3 Rechtswirkungen des besonderen Vorkaufsrechts

Die Eigentümer der Grundstücke im Geltungsbereich dieser Satzung sind verpflichtet, der Gemeinde Niederkrüchten den Abschluss eines Kaufvertrages über ihr Grundstück unverzüglich anzuzeigen.

§ 4 In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt am Tage nach Ihrer Bekanntmachung in Kraft.

ENTWURF

Vorkaufssatzung der Gemeinde Niederkrüchten für den Bereich Palixfeld-Ost
Anlage1

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 32 30

Niederkrüchten, den 16.09.2021

Vorlagen-Nr. 255-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021
Rat der Gemeinde Niederkrüchten	09.11.2021

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten

Sachverhalt:

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Niederkrüchten weist im Bereich der Straßen Kantstraße und Lütterbachstraße am östlichen Rand der Ortslage Niederkrüchten eine Wohnbaufläche und in Teilen eine gemischte Baufläche aus. Der im Regionalplan Düsseldorf ausgewiesene Allgemeine Siedlungsbereich für die Ortslage Niederkrüchten schließt in östlicher Richtung noch an die Ausweisung des Flächennutzungsplans an.

Für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Demnach ist die Entwicklung einer Siedlungserweiterung für den Wohnungsbau geplant, die für die Deckung des im Rahmen des Masterplans Wohnen ermittelten Bedarfs erforderlich ist. Das städtebauliche Konzept ist anschließend um ein Seniorenzentrum und eine Kindertageseinrichtung ergänzt worden.

Auf Grundlage der aktuellen städtebaulichen Konzeption hat der Rat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 beschlossen, im Bereich der Siedlungspotenzialfläche Kantstraße/Lütterbachstraße Grundstücke im Rahmen des Baulandmanagements zu erwerben. Das Verfahren zur verbindlichen Bauleitplanung soll nur durchgeführt werden, wenn die Gemeinde Niederkrüchten alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebaulichen Zielvorstellung der Schaffung von Wohnungsbauflächen, eines Seniorenzentrums und einer Kindertageseinrichtung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

Beschlussvorschlag:

Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen:	Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:	Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:	/			
Kosten der Maßnahme in Euro				
Folgekosten in Euro				
Erläuterungen:				

Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n):

1. Städtebauliches Konzept
2. Entwurf der Vorkaufssatzung

In Vertretung

gez. Schippers

Gemeinde Niederkrüchten

Strukturkonzept Kantstraße/Lütterbachstraße

mit Senioreneinrichtungen und Kita (Stand 20.05.2021)

Maßstab: 1:1000

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten
über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße
im Ortsteil Niederkrüchten
nach § 25 Baugesetzbuch (BauGB)

Aufgrund der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), hat der Rat der Gemeinde Niederkrüchten in seiner Sitzung am 09. November 2021 folgende Satzung zur Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten beschlossen:

Präambel

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Niederkrüchten weist im Bereich der Straßen Kantstraße und Lütterbachstraße am östlichen Rand der Ortslage Niederkrüchten eine Wohnbaufläche und in Teilen eine gemischte Baufläche aus. Der im Regionalplan Düsseldorf ausgewiesene Allgemeine Siedlungsbereich für die Ortslage Niederkrüchten schließt in östlicher Richtung noch an die Ausweisung des Flächennutzungsplans an.

Für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße hat der Rat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2020 ein städtebauliches Konzept beschlossen. Demnach ist die Entwicklung einer Siedlungserweiterung für den Wohnungsbau geplant, die für die Deckung des im Rahmen des Masterplans Wohnen ermittelten Bedarfs erforderlich ist. Das städtebauliche Konzept ist anschließend um ein Seniorenzentrum und eine Kindertageseinrichtung ergänzt worden.

Auf Grundlage der aktuellen städtebaulichen Konzeption hat der Rat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 beschlossen, im Bereich der Siedlungspotenzialfläche Kantstraße/Lütterbachstraße Grundstücke im Rahmen des Baulandmanagements zu erwerben. Das Verfahren zur verbindlichen Bauleitplanung soll nur durchgeführt werden, wenn die Gemeinde Niederkrüchten alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte.

Auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung hinzuwirken steht insofern prioritär im öffentlichen Interesse. Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele kann es notwendig sein, unbebaute Grundstücke zu erwerben, um sie im Sinne der definierten städtebauli-

ENTWURF

chen Zielvorstellung der Schaffung von Wohnungsbauflächen, eines Seniorenzentrums und einer Kindertageseinrichtung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen.

§ 1 Begründung des besonderen Vorkaufsrechts

Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße im Ortsteil Niederkrüchten steht der Gemeinde Niederkrüchten ein Vorkaufsrecht gemäß § 25 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches – Besonderes Vorkaufsrecht – zu.

§ 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich dieser Satzung ist durch eine strichlierte Linie in der als Anlage 1 zu dieser Satzung beigefügten Übersichtskarte definiert. Die Anlage ist Bestandteil dieser Satzung. Innerhalb des Geltungsbereichs dieser Satzung liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Niederkrüchten
Flur 11, Flurstücke 52, 53, 54, 90, 122, 168, 210, 215 tlw., 217 tlw.,
Flur 81, Flurstücke 56 tlw., 57 tlw., 58, 65, 143, 144

§ 3 Rechtswirkungen des besonderen Vorkaufsrechts

Die Eigentümer der Grundstücke im Geltungsbereich dieser Satzung sind verpflichtet, der Gemeinde Niederkrüchten den Abschluss eines Kaufvertrags über ihr Grundstück unverzüglich anzuzeigen.

§ 4 In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt am Tage nach Ihrer Bekanntmachung in Kraft.

ENTWURF

Vorkaufssatzung der Gemeinde Niederkrüchten für den Bereich Kantstraße/Lütterbachstraße
Anlage1
Raderveeken
Am Raderveekes Bruch
Kantstraße
Hochstraße
Bremder Weg
Lütterbachstraße
Am Kamp
K 9
© Land NRW/Kreis Viersen 2021

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 32 30

Niederkrüchten, den 16.09.2021

Vorlagen-Nr. 256-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021
Rat der Gemeinde Niederkrüchten	09.11.2021

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über die Aufhebung der Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten

Sachverhalt:

Der Rat der Gemeinde Niederkrüchten hat in seiner Sitzung am 27. September 2016 die Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten beschlossen. Die Satzung ist nach Bekanntmachung im Amtsblatt des Kreises Viersen am 13. Oktober 2016 mit Datum vom 14. Oktober 2016 in Kraft getreten.

Ziel der Satzung war es, das einzige innerörtlich im Zentralen Versorgungsbereich der Ortslage Niederkrüchten gelegene Flächenpotential für großflächigen Einzelhandel zu sichern. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplans Nie-127 „Vollsortimenter Hochstraße“ und der Errichtung des Lebensmittelvollsortimenters ist das Planungsziel der Gemeinde Niederkrüchten für diesen Standort erfüllt. Die Vorkaufssatzung ist mithin aufzuheben.

Beschlussvorschlag:

Gemäß der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer

2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), wird die Satzung über die Aufhebung der Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen:	Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:	Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:	/			
Kosten der Maßnahme in Euro				
Folgekosten in Euro				
Erläuterungen:				

Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

<u>Anlage(n):</u>

1. Entwurf der Aufhebungssatzung
2. Geltungsbereich der aufzuhebenden Satzung

In Vertretung
gez. Schippers

Satzung der Gemeinde Niederkrüchten
über die Aufhebung der Satzung über ein gemeindliches Vorkaufsrecht für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten
nach § 25 Baugesetzbuch (BauGB)

Aufgrund der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) und des § 25 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 2 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939), hat der Rat der Gemeinde Niederkrüchten in seiner Sitzung am 09. November 2021 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Aufhebung der Vorkaufssatzung

Die Satzung der Gemeinde Niederkrüchten über ein gemeindliches Vorkaufsrecht nach § 25 Baugesetzbuch (BauGB) für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten vom 27. September 2016 (Amtsblatt des Kreises Viersen 2016, S. 823) wird hiermit aufgehoben.

§ 2 In-Kraft-Treten

Die Satzung tritt am Tage nach Ihrer Bekanntmachung in Kraft.

ENTWURF

Vorkaufssatzung der Gemeinde Niederkrüchten für den Bereich Hochstraße, Mittelstraße und Brempter Weg im Ortsteil Niederkrüchten

Anlage1

Gemeinde Niederkrüchten
Fachbereich II Planen, Bauen, Umwelt
Produktgruppe 3

Maßstab 1 : 1.000
0 10 20 30
Meter

Erstellt: Beate Dohmen 27.09.2016

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Finanzmanagement und Liegenschaften
Aktenzeichen: 23 20 00

Niederkrüchten, den 23.09.2021

Vorlagen-Nr. 261-2020/2025

Sachbearbeiter: Marie-Luise Schrievers

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021

Neufassung des Vermarktungskonzepts zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften

Sachverhalt:

Der Rat der Gemeinde Niederkrüchten hat in seiner Sitzung am 26. September 2017 das Vermarktungskonzept zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften beschlossen. Danach hat er in seiner Sitzung am 12. Dezember 2017 den „Niederkrüchten Kompass 2035“ auf den Weg gebracht. Darin sind Ziele und Maßnahmen der Gemeindeentwicklung für die Handlungsfelder „Wirtschaft“ und „Wohnen“ formuliert.

Als ein konkretes Ergebnis daraus wurde am 2. Juli 2019 der Masterplan Wohnen beschlossen, in dem die Wohnungsbedarfe für die nächsten 15 Jahre ermittelt wurden. In seiner Sitzung am 12. November 2019 hat der Rat die Eckpunkte zur strategischen Ausrichtung der Gemeinde Niederkrüchten im Handlungsfeld „Wohnen“ beschlossen. Hierin enthalten ist auch die Maßgabe, dass beim Bau von größeren Wohneinheiten auf Gemeindegrundstücken (ab 8 WE) ein Mindestanteil von 50 v. H. öffentlich gefördert werden soll. Im Sinne der Integration von anerkannten Flüchtlingen sollen danach 25 v. H. der Wohneinheiten für die Unterbringung dieser Personen dienen.

Zur Flexibilisierung ist es praktikabel und sinnvoll – gerade bei eher kleineren Wohneinheiten –, die Ausweitung dieser mindestens 50 v. H.-Regel, die bislang lediglich auf die Anzahl der Wohneinheiten abzielte, alternativ auch auf die Wohnfläche anzuwenden.

Beschlussvorschlag:

Der als Anlage beigefügte Entwurf einer Neufassung des Vermarkungskonzepts zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften wird beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen:	Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:	Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:	/			
Kosten der Maßnahme in Euro				
Folgekosten in Euro				
Erläuterungen:				

Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n):

1. Entwurf Vermarkungskonzept

gez. Wassong

Vermarktungskonzept
zur Veräußerung von gemeindeeigenen Liegenschaften
gemäß Ratsbeschluss vom 9. November 2021

Entwurf

Vermarktung von Baugrundstücken in Neubaugebieten

- Beschluss des Kriterienkatalogs zur Vergabe und Festlegung der Höhe der Kaufpreise im Baugebiet nach Vorlage im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Fremdenverkehr, Forst und Liegenschaften durch den Rat
- Bei einer Bebauung mit einem Gebäude mit mehr als 7 Wohneinheiten sind mindestens 50 v. H. der Wohneinheiten oder 50 v. H. der Wohnfläche im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung zu erstellen.
- Bekanntgabe der Vermarktung über die Homepage der Gemeinde Niederkrüchten, bis alle Grundstücke veräußert sind

Vermarktung von einzelnen Baugrundstücken (Baulücken)

- Beschluss zur Vermarktung mit Festlegung des Mindestpreises nach Vorlage im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Fremdenverkehr, Forst und Liegenschaften durch den Rat
- Bei einer Bebauung mit einem Gebäude mit mehr als 7 Wohneinheiten sind mindestens 50 v. H. der Wohneinheiten oder 50 v. H. der Wohnfläche im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung zu erstellen.
- Vermarktung unter Einstellung der Daten (Lage und Größe) unter Angabe des Mindestgebotes auf der Homepage der Gemeinde Niederkrüchten mit einer Frist von 3 Monaten zur Abgabe eines Angebotes
- Ggf. bereits bekannte Interessenten werden über das Bieterverfahren informiert.
- Pressemitteilung in der örtlichen Presse, dass ein Grundstück angeboten wird

Vermarktung von bebauten Grundstücken

- Wertermittlung der Immobilie durch den Gutachterausschuss des Kreises Viersen
- Beschluss zur Vermarktung mit Festlegung des Mindestpreises nach Vorlage im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Fremdenverkehr, Forst und Liegenschaften durch den Rat
- Vermarktung unter Einstellung des Exposés mit Angabe des ermittelten Kaufpreises auf der Homepage der Gemeinde Niederkrüchten. Gleichzeitig erfolgt eine Anzeige auf einer gängigen Immobilienplattform mit einer Laufzeit von mindestens 3 Monaten.
- Ggf. bereits bekannte Interessenten werden über das Angebot informiert.

Vermarktung von Acker- und Grünlandparzellen

Acker- und Grünlandparzellen werden nicht veräußert, da sie ggf. zu Tauschzwecken benötigt werden.

Vermarktung von Waldparzellen

Es werden nur Waldparzellen veräußert, die nicht in Zusammenhang mit dem gemeindeeigenen Forstbetrieb stehen. Für die Veräußerung dieser Parzellen gilt:

- Beschluss zur Vermarktung mit Festlegung des Mindestpreises nach Vorlage im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Fremdenverkehr, Forst und Liegenschaften durch den Rat
- Vermarktung unter Einstellung der Daten (Lage, Größe, Baumbestand) unter Angabe des Mindestgebotes auf der Homepage der Gemeinde Niederkrüchten mit einer Frist von 3 Monaten zur Abgabe eines Angebotes
- Ggf. bereits bekannte Interessenten werden über das Bieterverfahren informiert.
- Pressemitteilung in der örtlichen Presse, dass ein Grundstück angeboten wird

Vermarktung von Grundstücken, die besonderen Nutzungen zugeführt werden sollen (eingeschränkter Käuferkreis)

Über die Veräußerung von Grundstücken, die im öffentlichen Interesse einem bestimmten Zweck zugeführt werden sollen, entscheidet nach Beratung im Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten der Rat. Hierbei ist auch über die Art und Weise der Veräußerung zu beschließen.

Entwurf

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Planen und Umwelt
Aktenzeichen: 61 10 01

Niederkrüchten, den 13.09.2021

Vorlagen-Nr. 250-2020/2025

Sachbearbeiter: Tobias Hinsen

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021
Rat der Gemeinde Niederkrüchten	09.11.2021

Wohnungsbau-Potenzialflächen zur Binnenverdichtung

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 02. April 2020 beantragt die CDU-Fraktion, die Verwaltung zu beauftragen, nach dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ in den Ortslagen Potenziale für eine Binnenverdichtung mit Wohnbauflächen zu ermitteln. In der Anlage ist eine aktuelle Übersicht der Potenzialflächen dargestellt. Darin ist erkennbar, dass bereits ein Großteil der kurzfristig bebaubaren Grundstücke veräußert wurde.

In der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten am 30. November 2020 hat die Verwaltung die im Gemeindeeigentum befindlichen Potenzialflächen vorgestellt und zugesagt, Vorschläge für die Vermarktung der zur Verfügung stehenden Grundstücke vorzulegen. In der Anlage ist eine aktuelle Übersicht der Potenzialflächen dargestellt. Darin ist erkennbar, dass bereits ein Großteil der kurzfristig bebaubaren Grundstücke veräußert wurde. Zudem hat die Verwaltung zwei weitere Gemeindegrundstücke ermittelt, die für den Wohnungsbau und mithin für eine Vermarktung entsprechend der Vermarktungskriterien der Gemeinde Niederkrüchten geeignet wären:

Adam-Houx-Straße (Gemarkung Elmpt, Flur 14, Flurstück 561)

Das Grundstück befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans Elm-78 „Hauptstraße/Poststraße“. Aufgrund der teilweisen Funktionslosigkeit des Bebauungsplans im Hinblick auf die Art der baulichen Nutzung, der Ausweisung der Gebietskategorie Mischgebiet, ist das

Grundstück als Wohngrundstück aktuell noch nicht entwickelbar. Der Rat hat in seiner Sitzung am 29. Juni 2021 den Einleitungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-78 „Hauptstraße/Poststraße“ gefasst. Ziel der Planung ist es, einen rechtsgültigen Bebauungsplan durch Ausweisung einer noch festzulegenden Gebietskategorie (z. B. Allgemeines Wohngebiet, Urbanes Gebiet) herzustellen. Nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens kann das Gemeindegrundstück für eine Wohnbebauung vermarktet werden.

Dilborner Straße (Gemarkung Elmpt, Flur 18, Flurstück 233)

Das Grundstück befindet sich im Geltungsbereich der Innenbereichssatzung Overhetfeld-Mitte und stellt mithin eine klassische Baulücke im unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB dar. Eine Entwicklung wäre grundsätzlich kurzfristig möglich. Da das Grundstück jedoch bis zum 31. Oktober 2023 verpachtet ist, ist eine bauliche Entwicklung erst im Anschluss an dieses Pachtverhältnis möglich. Gleichwohl könnte eine Vermarktung für den Wohnungsbau ab einem sinnhaften Zeitpunkt vor dem Ablauf des Pachtvertrags durchgeführt werden.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Gemeindegrundstücke Adam-Houx-Straße (Gemarkung Elmpt, Flur 14, Flurstück 561) und Dilborner Straße (Gemarkung Elmpt, Flur 18, Flurstück 233) für den Wohnungsbau gemäß den Kriterien der Grundstücksvergabe der Gemeinde Niederkrüchten im Rahmen eines Bieterverfahrens zu vermarkten. Dabei soll das Grundstück Adam-Houx-Straße nach Abschluss des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens zur 1. Änderung des Bebauungsplans Elm-78 „Hauptstraße/Poststraße“ und das Grundstück Dilborner Straße nach dem Ende des Pachtverhältnisses zum 31. Oktober 2023 angeboten werden. Als Mindestkaufpreis gilt der zum Verkaufszeitpunkt gültige Bodenrichtwert.

Finanzielle Auswirkungen:			Ja	☐	Nein	☒
Es stehen Mittel zur Verfügung:			Ja	☐	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:			/			
Kosten der Maßnahme in Euro						
Folgekosten in Euro						
Erläuterungen:						
Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n): Übersicht Binnenpotenzialflächen

In Vertretung

gez. Schippers

Binnenpotenzialflächen im Gemeindeeigentum

Stand: 13.09.2021

Gemeinde Niederkrüchten
Laurentiusstraße 19
41372 Niederkrüchten

Telefon: 02163 980-0
Telefax: 02163 980-111
www.niederkrüchten.de

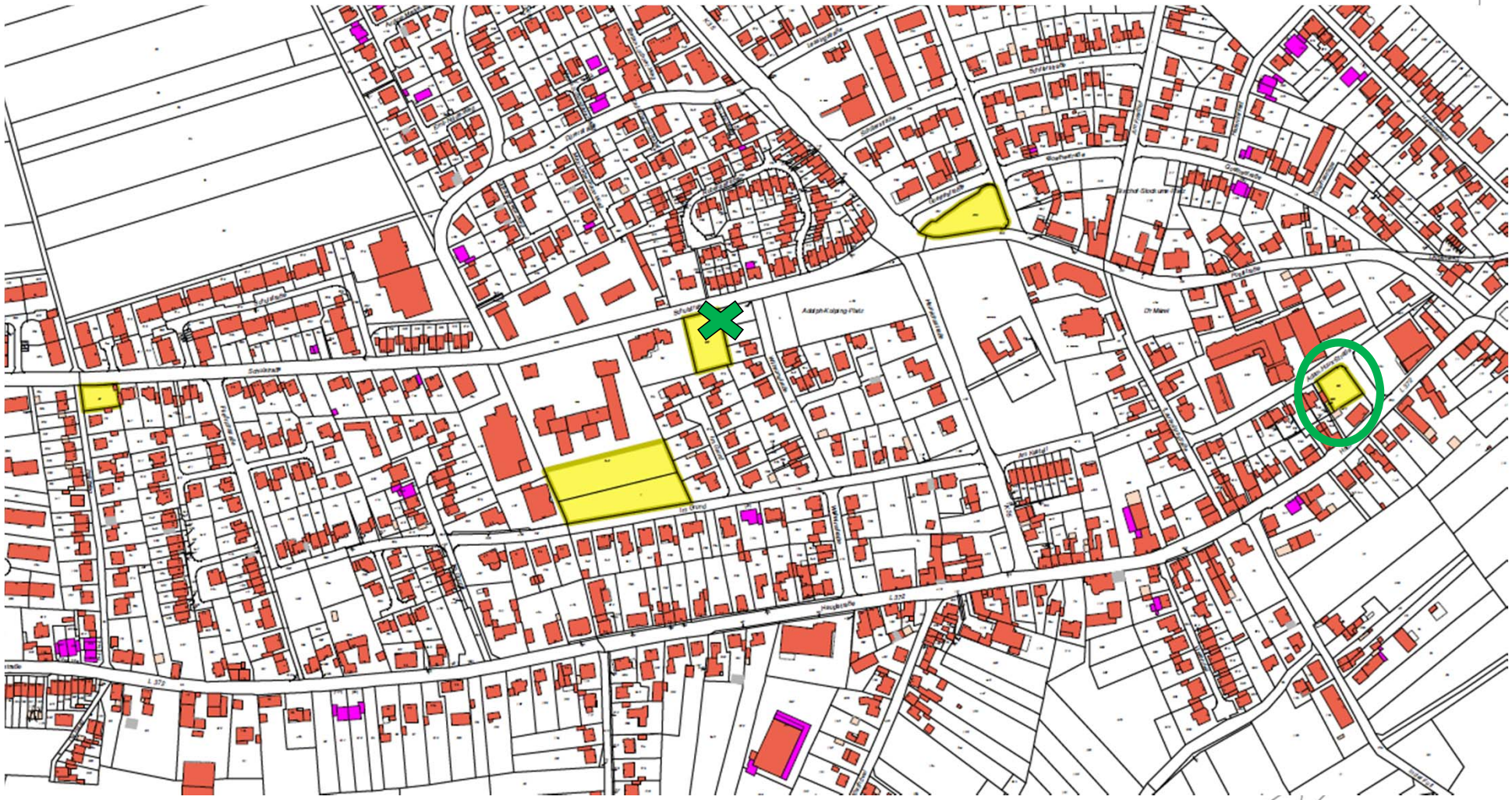
Binnenpotenziale Gemeindegrundstücke

Nr.	Ortsteil	Straße	Gemarkung	Flur	Flurstück	Größe (m²)	Größe Teilfläche	ca. WE insg.	Anmerkungen
1	Brempt	Kahrstraße	Niederkrüchten	9	306	821		2	schwierige Bodenverhältnisse
2	Elmpt	Schulstraße	Elmpt	14	627	1.310		2	veräußert
3	Elmpt	Adam-Houx-Straße	Elmpt	14	561	764		2	
4	Elmpt	Florianstraße	Elmpt	16	482	3.339		6	in der Vermarktung
5	Elmpt	Florianstraße	Elmpt	16	409	1.043		2	veräußert
6	Elmpt	Heineland	Elmpt	16	484	1.789		8	veräußert
7	Elmpt	Heineland	Elmpt	16	384	1.142		8	veräußert
8	Elmpt	Florianstraße	Elmpt	16	412	1.981		15	Erweiterungspotenzial Feuerwehr
9	Elmpt	Florianstraße	Elmpt	16	411	1.911		15	veräußert, Baugenehmigung liegt vor
10	Elmpt	Florianstraße	Elmpt	16	410	1.601		15	veräußert, Baugenehmigung liegt vor
11	Elmpt	Goethestraße	Elmpt	16	239	1.604		15	ggf. Planungsrecht erforderlich, Grünanlage
12	Elmpt	Palixweg	Elmpt	27	27	571		8	Planungsrecht erforderlich, Spielplatz
13	Elmpt	Im Grund	Elmpt	14	1, 342		5.000		Grundschule Elmpt
14	Heyen	Am Ertekamp	Niederkrüchten	4	258	1410		15	ggf. Planungsrecht erforderlich, Spielplatz
15	Niederkrüchten	Dr.-Lindemann-Straße	Niederkrüchten	14	627	3.719		1	veräußert
16	Niederkrüchten	Ulmenstraße	Niederkrüchten	64	191		1.270	1	veräußert
17	Niederkrüchten	Stadionstraße	Niederkrüchten	14	661	3.341		30	Planungsrecht erforderlich, Grünanlage
18	Niederkrüchten	Stadionstraße	Niederkrüchten	14	9		1.537	15	ggf. Planungsrecht erforderlich, Grünanlage
19	Overhetfeld	Dilborner Straße	Elmpt	18	233	1.609		2	
20	Silverbeek	Steinstraße	Niederkrüchten	65	383		1.500	2	Grundstück Obdachlosenunterkunft
									Stand: 13.09.2021

Nr. 1: Brempt, Kahrstraße/Ecke Zur Brücke

Nr. 2,3,11-13: Elmpt,

Schulstr., Adam-Houx-Str., Goethestr., Palixweg, Im Grund



© Land NRW/Kreis Viersen 2020

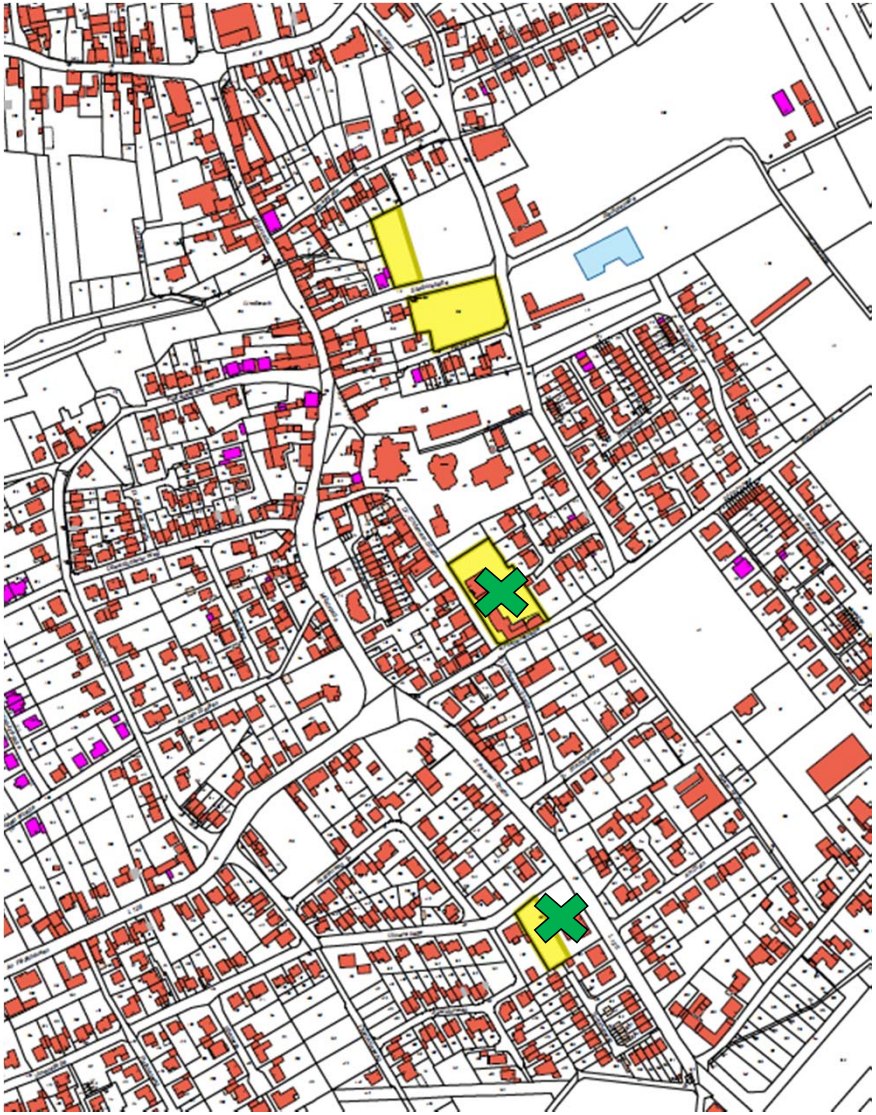
Nr. 4-10: Elmpt, Heineland

in Vermarktung

© Land NRW/Kreis Viersen 2020

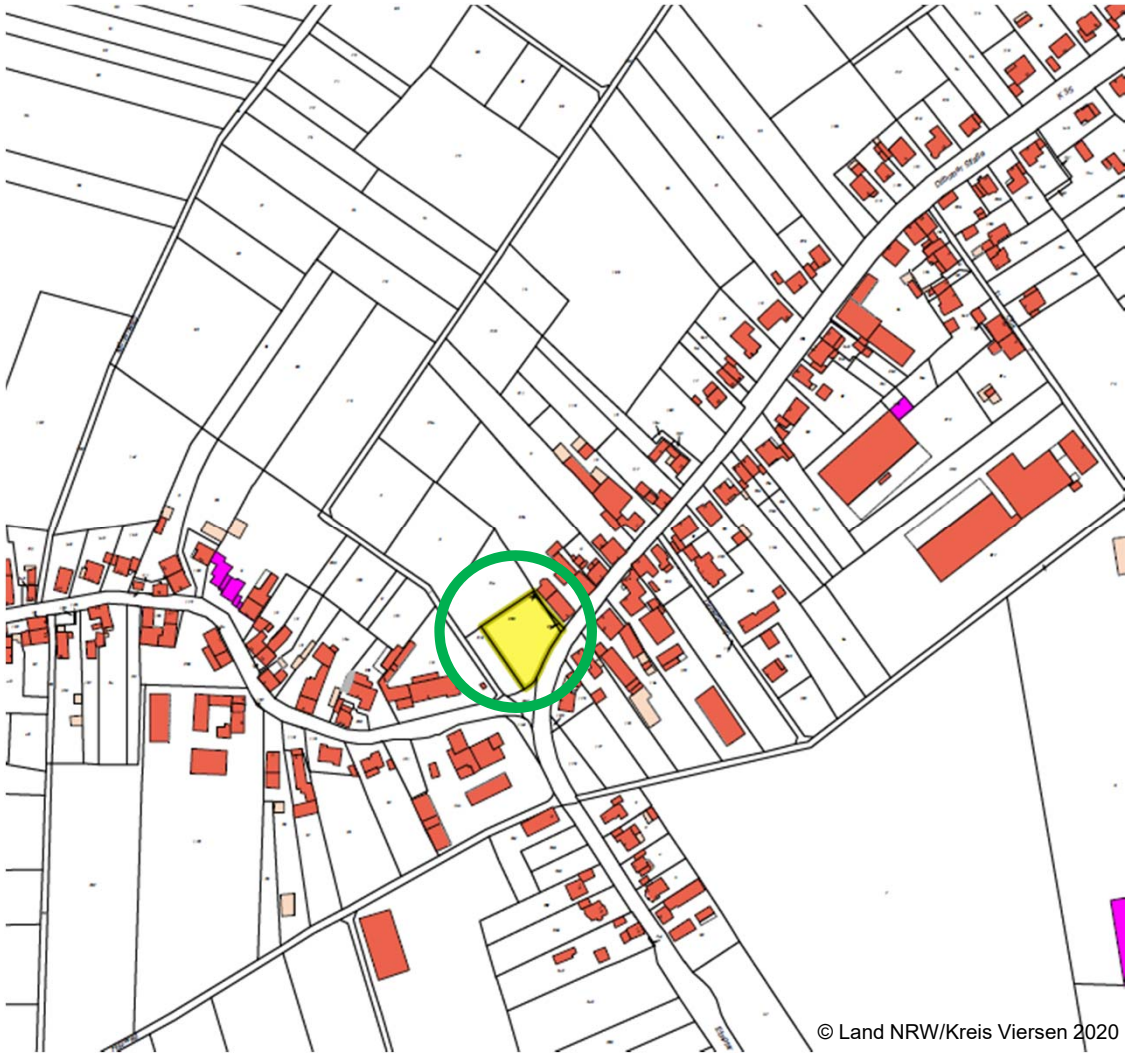
Nr. 13: Heyen, Am Ertekamp

Nr. 15-18: Niederkrüchten, Dr.-Lindemann-Str., Ulmenstr., Stadionstr.



© Land NRW/Kreis Viersen 2020

Nr. 19: Overhetfeld, Dilborner Straße



Nr. 20: Silverbeek, Steinstraße

Gemeinde Niederkrüchten
Der Bürgermeister
Finanzmanagement und Liegenschaften
Aktenzeichen: 23 30 00

Niederkrüchten, den 23.09.2021

Vorlagen-Nr. 262-2020/2025

Sachbearbeiter: Marie-Luise Schrievers

öffentlich

Beratungsweg

Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten	04.10.2021

Hundeauslaufflächen

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 04. Mai 2021 beantragt die Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion die Verwaltung zu beauftragen, eine ausreichende Anzahl von Hundeauslaufflächen in der Siedlungsnähe der Gemeindeteile, aber nicht unmittelbar an Bebauung angrenzend, auf gemeindeeigenen Flächen vorzuschlagen. Der Rat hat den Antrag in seiner Sitzung am 26. Mai 2021 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Planung, Verkehr und Grundstücksangelegenheiten verwiesen.

Der Antrag sieht die Vorstellung einer ausreichenden Anzahl von Hundeauslaufflächen auf gemeindeeigenen Flächen in der Siedlungsnähe der Gemeindeteile, jedoch nicht unmittelbar an die Bebauung angrenzend, vor. Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Gemeinde Niederkrüchten nicht in allen Ortslagen gemeindeeigene Grundstücke, die die gewünschten Kriterien erfüllen, besitzt. Lediglich ein Teilbereich von den Grundstücken Gemarkung Niederkrüchten, Flur 82, Nr. 48 und 158, würde sich als Hundeauslauffläche anbieten. Aus Sicht der Verwaltung könnte auf diesen Grundstücken eine bis zu 8.500 qm große Hundeauslauffläche probeweise für zwei Jahre hergerichtet werden. Es wären einmalige Investitionskosten i. H. v. ca. 3.300,00 EUR zu tätigen, die sich wie folgt zusammensetzen:

- ca. 350 lfdm. 1 m hoher Wildzaun/Knotengeflecht mit Pfosten, Spanndraht und Spannern ohne Einbau eines Tores — ca. 1.500,00 €

- Aufbaukosten durch Bauhofmitarbeiter ca. 600,00 €
- Erwerb und Aufstellung von zwei weiteren Hundetoiletten mit integriertem Beutelspender und Behälter ca. 1.200,00 €

ca. 3.300,00 €

Sofern eine Hundeauslauffläche errichtet werden soll, wären im Rahmen einer Nutzungsordnung u. a. nachstehende Festlegungen zu treffen:

- Die ausgewiesene Hundeauslauffläche ist nicht freigegeben für Hunde, für die kraft Gesetzes (insbesondere Landeshundegesetz - LHundG NRW) oder auf Anordnung Maulkorb- und/oder Leinenpflicht besteht.
- Eine gewerbliche Nutzung der Hundeausflauffläche (z. B. durch Hundeschulen) ist nicht gestattet.
- Hundekot ist vom Hundeführer zu beseitigen.

Die Deckung der Ausgaben für die Errichtung einer Hundeauslauffläche kann innerhalb des Budgets erfolgen.

Beschlussvorschlag:
Auf den Grundstücken Gemarkung Niederkrüchten, Flur 82, Nr. 48 und 158, soll eine bis zu 8.500 qm große Hundeauslauffläche probeweise für zwei Jahre hergerichtet werden.

Finanzielle Auswirkungen:			Ja	☒	Nein	☐
Es stehen Mittel zur Verfügung:			Ja	☒	Nein	☐
PSP-Element bzw. Kostenstelle/ Sachkonto:			Verschiedene			
Kosten der Maßnahme in Euro			ca. 3.300,00			
Folgekosten in Euro			rd. 900,00 € jährlich bei zweimaliger Mahd im Jahr zuzügl. Leerung und Unterhaltung der Hundetoiletten			
Erläuterungen:						
Rechtsgrundlage:	gesetzliche Grundlage	☐	vertragliche Verpflichtung	☐	Freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit	☒

Anlage(n):
1. Schreiben der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion vom 4. Mai 2021
2. Lageplan

gez. Wassong

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Bündnis 90 / Die Grünen, Hauptstr. 54, 41372 Niederkrüchten

An den Rat der Gemeinde Niederkrüchten
und Herrn Bürgermeister Wassong
Laurentiusstraße 19
41372 Niederkrüchten

Gemeindeverwaltung
Niederkrüchten
-5. Mai 2021

Anja Degenhardt
Ratsfraktion Niederkrüchten
Hauptstraße 54
41372 Niederkrüchten
Telefon: 0171-1963448
Telefax: 02163-9876199
E-Mail:
degenhardt.anja@gmail.com

Niederkrüchten, 04.05.2021

Antrag zur Entwicklung eines Flächennetzes von Hundefreilaufflächen auf dem Gebiet der Gemeinde Niederkrüchten

I Vorbemerkung

Es häufen sich in den letzten Jahren, seit der Corona-Pandemie mit zunehmender Dynamik, die Beschwerden bzgl. Konflikten rund um das Thema Hund, sowohl von Seiten der Hundebesitzer, als auch von Seiten der Landwirte, Jäger, Erholungssuchende, Naturschützer und Anwohner, so dass die Ist-Situation bzgl. Lösungsansätzen hinterfragt werden sollte. Laut Gesetzeslage gilt in der Gemeinde Leinenzwang innerhalb der geschlossenen Bebauung und in Naturschutzgebieten ganzjährig, in Landschaftsschutzgebieten ist dies in der Brut- und Setzzeit (NRW 01.03-15.07.) geplant.

II Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, eine ausreichende Anzahl von Hundeauslaufflächen in der Siedlungsnähe der Gemeindeteile aber nicht unmittelbar an Bebauung angrenzend auf gemeindeeigenen Flächen vorzuschlagen und diese im Ausschuss für Planung Verkehr und Grundstücksangelegenheiten vorzustellen.

III Begründung

Hunde sind einerseits Teil unserer Gesellschaft als Familienmitglieder und/oder Hobby- und -Berufspartner, andererseits lösen sie, nicht nur aber auch durch ihre stetig zunehmende Anzahl, zahlreiche Konflikte, mit ebenfalls steigender Tendenz aus. Diese Konflikte werden durch die aufgrund des Großgewerbegebietes ansteigende Einwohnerzahl in neuen Baugebieten vermutlich leider weiter zunehmen, die bereits jetzt von allen Seiten beklagte Zunahme in der Schärfe der Auseinandersetzungen wird von alleine ebenfalls nicht abnehmen. Mehr Kontrolldruck in den siedlungsnahen Bereichen würde nur zu einer Verschärfung der Situation in den Wald- und Offenlandflächen der Naturschutzgebiete führen, bereits jetzt sind bodenbrütende Arten und

Wasservögel sowie Wild stark durch freilaufende Hunde beeinträchtigt bzw. gefährdet. Andererseits können Hundehalter nirgendwo mit ihren Vierbeinern unbeschwert und legal Spiel und Sport miteinander ausüben, obwohl gerade das vielfach der Grund ist, im ländlichen Raum zu leben. Daher erscheint uns ein zeitnaher Beitrag durch Schaffung von ausreichenden Auslaufflächen für Hunde zur Wahrung aller berechtigten Interessen als angemessen, erforderlich und geeignet.

Mit freundlichen Grüßen

Anja Degenhardt
Fraktionsvorsitzende
B90 / Die GRÜNEN

Beate Siegers
Rats- und PVG Mitglied
B90 / Die GRÜNEN

Zaunlänge ca.350m

Gemeinde Niederkrüchten
Fachbereich II Planen, Bauen, Umwelt
Produktgruppe