

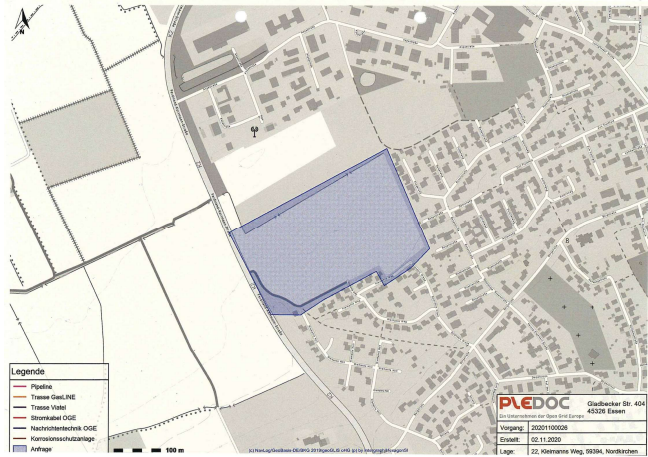
Gemeinde Nordkirchen – BP „Rosenstraße Nord“

Übersicht über die Stellungnahmen und Abwägungsvorschläge

Beteiligung gem. § 3 (1)/ 4 (1) BauGB vom 02.11.2020 bis zum 05.12.2020 (einschließlich)

Abwägungsrelevante Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Lfd. Nr.	Institution	Wörtlicher Inhalt der Anregung	Stellungnahme und Beschlussvorschlag
1	PleDoc GmbH (Schreiben vom 02.11.2020)	Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden: - Open Grid Europe GmbH, Essen - Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen - Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg - Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen - Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen - Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund - Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen - GasUNE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, - Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) - Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden. Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung plan-externer Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine weitere Beteiligung der PLEDoc GmbH erfolgt.

		uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszu-schließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfah-ren. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichts-plan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsver-läufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Pro-jektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns. 	
2	LWL Archäologie für West-falen (Schreiben vom 09.11.2020)	Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o. g. Planung. Da jedoch archäologische Funde/Be-funde auftreten können und auch paläontologische Bo-dendenkmäler in Form von Fossilien (versteinerte Über-reste von Pflanzen und Tieren) aus der Oberkreide (Campanium) angetroffen werden können, bitten wir, zu dem bereits aufgenommenen Hinweis betr. archäologi-scher Bodenfunde noch folgende Punkte hinzuzufügen: 1. Erste Erdbewegungen sind rechtzeitig (ca. 14 Tage vor Beginn) der LWL-Archäologie für Westfalen, An den Speichern 7, 48157 Münster	Der Hinweis wird ergänzt.

		und dem LWL-Museum für Naturkunde, Referat Paläontologie, Sentruper Straße 285, 48161 Münster schriftlich mitzuteilen. 2. Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten des betroffenen Grundstücks zu gestatten, um ggf. archaologische und/oder paläontologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 DS::hG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.	
3	Bezirksregierung Arnsberg (Schreiben vom 27.11.2020)	Aus bergbehördlicher Sicht gebe ich Ihnen zum o. g. Planvorhaben folgende Hinweise und Anregungen: Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld "Ermen", welches sich im Eigentum der RAG Aktiengesellschaft (Im Welterbe 10 in 45141 Essen) befindet. Soweit eine entsprechende grundsätzliche Abstimmung mit der vorgenannten RAG als Bergwerksfeldeigentümerin nicht bereits erfolgt ist, empfehle ich, dieser in Bezug auf bergbauliche Einwirkungen aus bereits umgegangenem Bergbau sowie zu dort vorliegenden weiteren Informationen bzgl. bergschadensrelevanter Fragestellungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Möglicherweise liegen der Feldeseigentümerin auch Informationen zu Bergbau in dem betreffenden Bereich vor, der hier nicht bekannt ist. Insbesondere sollte der Feldeseigentümerin dabei auch Gelegenheit gegeben werden, sich zum Erfordernis von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Bergschäden zu äußern. Diese Fragestellung ist grundsätzlich privatrechtlich zwischen Grundeigentümer / Vorhabens-träger und Bergwerksfeldeigentümerin zu regeln. Unabhängig der vorgenannten privatrechtlichen Aspekte teile ich Ihnen mit, dass in hier derzeitig vorliegenden Unterlagen im Planbereich kein umgegangener Abbau von Mineralien dokumentiert ist. Mit bergbaulich	Die RAG wurde ebenfalls um eine Stellungnahme gebeten.

		bedingten Einwirkungen ist demnach nicht zu rechnen und es bestehen aus bergbehördlicher Sicht keine Bedenken zum in Rede stehenden Bebauungsplan. Hinsichtlich der übersandten Begründung (Vorentwurf) zum Bebauungsplan wird folgende redaktionelle Änderung angeregt: Der im Gliederungspunkt "7 Belange des Bergbaus" enthaltene Hinweis auf die auf Kohlenwasserstoffe erteilten Erlaubnisfelder kann entfallen. Diese Erlaubnisfelder sind inzwischen erloschen, sodass sie für die weitere Planung nicht mehr von Relevanz sind. Ferner wird anheimgestellt, die o. g. Bergwerksfeldbezeichnung sowie den Bergwerksfeldeigentümer im besagten Gliederungspunkt zu ergänzen. Bezüglich des Umfangs und Detaillierungsgrades der Umweltprüfung werden aus dem Zuständigkeitsbereich der Bergbehörde keine Hinweise und Anregungen geäußert.	Dem Hinweis zur redaktionellen Änderung der Begründung wird gefolgt.
4	IHK Nord Westfalen (Schreiben vom 27.11.2020)	Zu dem vorgenannten Bebauungsplan, wie er uns mit Ihrem Schreiben vom 29.10.2020 übersandt wurde, nehmen wir wie folgt Stellung: Grundsätzlich erheben wir keine Bedenken gegen die Ausweisung von Allgemeinen Wohngebieten. Durch die Planung rückt Wohnbebauung näher an bestehende Gewerbebetriebe im Nordwesten des Planareals heran. Die vorhandenen Betriebe dürfen weder in Ihrem Bestand, noch in ihren Entwicklungsoptionen durch die Planungen eingeschränkt werden.	Das Gewerbegebiet hat noch einen Abstand von ca. 200 m zu dem neuen Wohnbaugebiet. Im Gewerbegebiet liegen an dessen Südgrenze ausschließlich Gewerbe- und keine Industriebetriebe. Alle Betriebe arbeiten nur während der Tagzeit. Durch die lärmtechnische Untersuchung des Büros Richters und Hüls ist belegt, dass ein Nebeneinander dieser Nutzungen zulässig ist ohne Begrenzungen der gewerblichen Tätigkeit.
5	Kreis Coesfeld (Schreiben vom 02.12.2020)	zu dem o.g. Verfahren nimmt der Kreis Coesfeld wie folgt Stellung: Aus Sicht des Fachdienstes Kommunale Niederschlagswasserbeseitigung bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Auf das erforderliche	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

		wasserrechtlichen Anzeigeverfahren gem. §57 Abs.1 LWG wird hingewiesen. Der Aufgabenbereich Oberflächengewässer erklärt, dass keine Bedenken bestehen, wenn der Gewässerandstreifen am Flothbach, der in der Fläche für Wasserwirtschaft mit enthalten ist, mindestens 5m breit ist. Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde lautet: Der Geltungsbereich des sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans "Nordkirchen-Herbern". Widersprechende Festsetzungen sind für diesen Bereich nicht getroffen. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes weicht der Landschaftsplan an dieser Stelle zurück (§ 20 Abs.4 Landesnaturschutzgesetz). Eine Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung liegt für den geplanten Bebauungsplan noch nicht vor. Diese ist im weiteren Verfahren zu ergänzen. Erst danach kann eine abschließende Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde abgegeben werden. Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden kann. Betroffen ist demnach der Gartenrotschwanz. Auch bei dem ebenfalls im unmittelbaren Randbereich vorkommenden Feldsperling ist eine Betroffenheit nicht auszuschließen. Die Art meidet im Gegensatz zum Haussperling die Siedlungslagen. Ein Verlust der Brutplätze ist wahrscheinlich. Zur Vermeidung des Eintritts der Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) ist ein artenschutzrechtliches Vermeidungskonzept aus verschiedenen Maßnahmen vorgesehen:	Die Anregung wird beachtet. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Eingriffsbilanzierung sowie der Bestandsplan befinden sich im Anhang der Begründung. Mit der Planung ist ein Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 ff BNatSchG von 72.400 Punkten verbunden, der auf externen Flächen auszugleichen ist. Eine in der Nähe liegende Ausgleichsfläche wird noch gesucht.
--	--	--	--

		- Entfernung und Rodung von Gehölzen zwischen dem 1.10 und 28/29.02 des Folgejahres - Anlage einer mind. 1 ha großen Streuobstwiese - Anbringung von mind. 10 Nisthilfen im lokalen Umfeld der Streuobstwiese Die CEF-Maßnahmen (=continuous ecological functionality-measures) müssen vor Beginn der Erschließungsarbeiten angelegt und wirksam sein. Die Maßnahmen können auch dem ebenfalls zu berücksichtigenden Feldsperling dienen. Die Maßnahme kann gleichzeitig als Kompensation im Rahmen der abzuarbeitenden Eingriffsregelung anerkannt werden. Bei der Konzeption der Maßnahmen sind die Vorgaben des Leitfadens "Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen" (LANUV, Stand 05.02.2013) und der zugehörigen Maßnahmenblätter zu beachten. Aus brandschutztechnischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Festsetzung des Löschwasserbedarfs von 48 m³/h über 2 Stunden für allgemeine Wohngebiete (WA) mit bis zu 3 Vollgeschossen, wenn eine rein massive Bauweise der Gebäude (Mauerwerksbauweise o.ä.) im Plangebiet zur Ausführung gelangt. Sind auch Holzbauweisen möglich bzw. geplant, so ist die Gefahr der Brandausbreitung gemäß DVGW-Arbeitsblatt als "mittel" einzustufen. Insofern ist dann aus brandschutztechnischer Sicht der Löschwasserbedarf für das Plangebiet auf 96 m³/h über 2 Stunden festzusetzen. Der Löschbereich umfasst dabei sämtliche Löschwasserentnahmemöglichkeiten in einer Entfernung (Schlauchverlegeweg) von 300 m um jedes einzelne Brandobjekt, die erste Löschwasserentnahmemöglichkeit soll aus einsatztaktischen Gründen innerhalb des Ortsnetzes im Abstand bis 75 m (Schlauchverlegeweg) zum einzelnen Objekt verfügbar sein. Die Sicherstellung einer den örtlichen Verhältnissen angemessenen Löschwasserversorgung	Die ausreichende Löschwasserversorgung erfolgt aus dem Trinkwassernetz. Die Hinweise zur Sicherstellung von Einsätzen werden zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit beachtet.
--	--	--	--

		ist gemäß § 3 des Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und des Katastrophenschutzes (BHKG) Aufgabe der Gemeinde. Im Bereich der Mehrfamilienwohnhäuser ist eine 2-geschossige Bauweise mit Staffelgeschoss vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, dass die Fußbodenhöhe des obersten Geschosses mit Aufenthaltsraum weniger als 7 m über dem Geländeniveau liegt. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass, sollte diese Höhe überschritten werden, zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges ein zweiter baulicher Rettungsweg notwendig ist. Die Erschließungsstraßen sind so zu planen, dass sie für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes mit einer Achslast von mind. 10 t befahrbar ist. Die Erschließungsstraßen sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben (Befestigung, Radien, Breiten usw. gemäß "Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr") zu erstellen. Gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes werden keine bauordnungsrechtlichen Bedenken erhoben. Hinweis: Die im Bebauungsplan unter 5.1 angegebene Stellplatzregelung der Gemeinde nach § 48 Abs. 3 BauO NRW liegt hier derzeit nicht vor. Seitens des Gesundheitsamtes bestehen keine Bedenken.	Die spezielle Stellplatzregelung soll für dieses Gebiet im Bebauungsplan erfolgen. Eine allgemeine Stellplatzsatzung für die Gemeinde besteht noch nicht.
6	Handwerkskammer Münster (Schreiben vom 02.12.2020)	Es ist vorgesehen, im allgemeinen Wohngebiet die zulässigen Nutzungen gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO insgesamt auszuschließen. Eine ausreichende Begründung wird unseres Erachtens nicht gegeben. Der Ausschluss von jeglichen Läden mit dem Hinweis auf das zentrenrelevante Sortiment, laut	

		Einzelhandelskonzept, ist widersprüchlich, da in dem Einzelhandelskonzept auch Ausnahmen für Verkaufsstätten für selbstproduzierte und weiterverarbeitete Waren oder für Handwerksbetriebe und kleinflächige Betriebe genannt werden. Für das nahversorgungsrelevante Sortiment wird darüber hinaus sogar explizit festgehalten, dass die entsprechenden Betriebe außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche liegen können, da die Versorgung nicht ausschließlich über die zentralen Versorgungsbereiche gewährleistet ist. Der Ausschluss nicht störender Handwerksbetriebe mit der Begründung, dass diese im Plangebiet keine Standortgunst finden ist ein Zirkelschluss, da diese Betriebe laut § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO im allgemeinen Wohngebiet zulässig sind und nur keine Standortgunst finden, wenn man diese Betriebe ausschließt. Allgemeine Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen. Die festgelegten zulässigen Nutzungsarten sind nicht geeignet, um die angestrebte Entwicklung des Gebietes zu einem Wohngebiet oder das städtebauliche Ziel der Wohnentwicklung mit Qualität zu stören. Es sollte Ziel des Bebauungsplanes sein, Wohnraum in einem gesunden Wohnumfeld zu schaffen. Wir empfehlen deshalb die zulässigen Nutzungen laut § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO für das Gebiet nicht auszuschließen, um eine gesunde Siedlungsstruktur wachsen zu lassen. Die Entwicklung eines faktischen reinen Wohngebietes, in verschärfter Form, würden wir sehr bedauern. Die geplante restriktive Funktionstrennung entspricht aus unserer Sicht außerdem keiner zukunftsorientierten Entwicklung. Wir hoffen unsere Anregungen sind Ihnen im Rahmen des weiteren Verfahrens von Nutzen. Bei Fragen stehen wir jederzeit gern zur Verfügung.	Auch wenn das Einzelhandelskonzept die im Schreiben der HWK genannten Möglichkeiten der Ansiedlung von Verkaufsstätten u. a. offen hält, bleibt es bei der getroffenen Ausschlussregelung auch für nicht störende Handwerksbetriebe. Abgesehen davon, dass in der Gemeinde für die Ansiedlung nicht störender Handwerksbetriebe ausreichende Möglichkeiten zur Verfügung stehen soll mit aller Konsequenz der Ortskern mit Einzelhandel gestärkt, sowie der Bedarf an Wohnbauflächen gedeckt werden, außerdem spricht für den Ausschluss die mangelnde Standortgunst der Erschließung am Ortsrand. Der Ortskern für die Versorgungsinfrastruktur ist in vertretbarer Nähe erreichbar.
7	Lippeverband (Schreiben vom 03.12.2020)	Gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplans bestehen unsererseits keine Bedenken. Der folgende Hinweis ist zu beachten:	Für die Regenwasserbeseitigung steht bereits ein Regenrückhaltebecken zur Verfügung, welches noch geringfügig erweitert werden muss. Es ist

		Maßnahmen der Klimawandelanpassung sollten sich nicht auf die Reduzierung eventueller klimaschädlicher Auswirkungen beschränken, sondern auch die Betroffenheit des Vorhabens selbst durch den Klimawandel betrachten. Hierzu gehört die Anpassung an veränderte Niederschlagsgeschehen (Starkregen). Wir empfehlen eine Prüfung der oberflächlichen Fließwege bei Starkregen und ggf. Festsetzungen zu konstruktiven Schutzmaßnahmen um Schäden abzuwenden oder zu vermindern.	dann bei Anwendung der heute geltenden Regeln der Entwässerungswirtschaft ausreichend bemessen, auch größere Regenfälle aufzunehmen und anschließend in reduzierter Form schadlos abzuleiten. Die Vorflut Richtung Westen erfolgt in landwirtschaftliche Bereiche, wo sich selbst bei einem Überlaufen der Regenrückhaltung keine gravierenden Schäden einstellen werden. Das Baugebiet eignet sich aufgrund der schweren Böden nicht zur Versickerung von Niederschlagswasser.
--	--	--	---

Abwägungsrelevante Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Allgemeine Vorbemerkung:

Hinsichtlich der gem. § 3 (1) BauGB fast gleich lautenden Bedenken gegen die Anbindung des Baugebietes Rosenstraße-Nord über das Baugebiet „Rosenstraße-West“ wird grundsätzlich folgendes ausgeführt:

Die Gemeinde Nordkirchen hat grundsätzlich immer die Strategie verfolgt, unmittelbar aneinander angrenzende Baugebiete auch fahrtechnisch zu verbinden, da nur so auf Dauer viele „Umgehungsfahrten“ vermieden werden können. Diese führen zu längeren Fahrstrecken zwischen zwei nahe beieinander liegenden Fahrzielen, zu unnötigen Luft- und Lärmbelastungen für andere Bewohner der Wohngebiete und der Anlieger, die an den ansonsten genutzten Straßen wohnen. Beispielhaft seien hier die Verbindungen zwischen den Wohngebieten Große Feld I und Große Feld II in Nordkirchen, Systock I und Systock II in Südkirchen oder Kaperberg I und Kaperberg II in Capelle genannt, wo auch mit zeitlichem Abstand aneinander grenzende Wohngebiete geplant, erschlossen und besiedelt worden sind und wo jeweils auch das Ansinnen einiger Anwohner des älteren Abschnittes war, keine Fahrverbindung zu dem neueren Abschnitt herzustellen. Der Rat der Gemeinde hat jeweils anders entschieden und das ist auch im Nachhinein akzeptiert worden.

Das hier anstehende Wohngebiet Rosenstraße-Nord ist gemeinsam mit dem südlich liegenden Gebiet Rosenstraße-West im Flächennutzungsplan von 1999 erstmals als Wohnbaufläche dargestellt worden. Bereits damals war absehbar, dass die südlich liegende Bergstraße und die damals noch in Planung befindliche westliche Umgehungsstraße (Kreisstraße 2) die Hauptanbindungen sein würden. Die K 2 wurde dann 2008 realisiert und bereits mit einer Einmündung in Höhe des künftigen Baugebietes Rosenstraße-Nord versehen, die jetzt tatsächlich auch der Anbindepunkt an das überörtliche Netz für Rosenstraße-Nord und Rosenstraße-West sein soll.

Im Bebauungsplan „Rosenstraße-West“ ist bereits zeichnerisch deutlich dieser Anbindepunkt an die K 2 zu erkennen, ebenfalls aber auch ist zeichnerisch sehr deutlich dargestellt, dass die Straßen „Boländers Wiese“ und „Kleimanns Weg“ zur Verlängerung nach Norden in das später kommende Wohnbaugebiet „Rosenstraße-Nord“ vorgesehen sind. Hiervon kann kein Nachbar aus dem älteren Wohnbaugebiet überrascht worden sein, denn diese Aussagen waren von Anfang an in den zeichnerischen und textlichen Unterlagen enthalten und sind auch so in den Bürgerbeteiligungsverfahren zum B-Plan „Rosenstraße-West“ vorgestellt worden. Auch die Begründung zu dem Bebauungsplan „Rosenstraße-West“ geht in mehreren Punkten darauf ein, dass es sich um den ersten Abschnitt eines insgesamt größeren Wohngebietes handeln soll:

Ziffer 1.1 Aufstellungsbeschluss

„Der vorliegende Bebauungsplan ist der erste Teilbereich der künftigen Wohnbauflächenentwicklung im Westen von Nordkirchen“.

Ziffer 4.1 Anbindung an das übergeordnete Erschließungsnetz

...„Erst die nördliche langfristige Erweiterung der Wohnbauflächen wird – im ausreichenden Abstand von der Einmündung



Abbildung : Bebauungsplan „Rosenstraße West“ der Gemeinde Nordkirchen, Rechtskraft 2009, Auszug

der Bergstraße – wieder an die Umgehungsstraße angebunden. Das vorliegende Plangebiet ist somit über die Bergstraße (K 2 – ehemals) an das regionale Straßennetz angebunden. Langfristig ist eine Überfahrt in die nördliche mögliche Baugebietserweiterung vorgesehen und damit auch eine direkte Anbindung an die Umgehungsstraße“.

Die Gemeinde geht davon aus, dass damit für beide Bereiche eine verträgliche Verteilung der Verkehrsbelastung hergestellt werden kann. Die Wohnqualität bleibt auch in diesem Gebiet erhalten, eine Wertminderung der Grundstücke steht nicht zu befürchten.

Das vorliegende verkehrstechnische Gutachten (Bebauungsplan NK 67 „Rosenstraße Nord“ in Nordkirchen – Prognose des Verkehrsaufkommens – Brilon Bondzio Weiser, Bochum, Januar 2021) kommt zu dem Schluss, dass der durch die vorliegende Planung prognostizierte Mehrverkehr entsprechend der Straßenfunktion, der Umfeldnutzung und des Ausbauzustands des „Kleimanns Weg“ und „Boländers Wiese“ abgewickelt werden kann.

Sowohl die Bergstraße als auch die Kreisstraße 2 sind auch geeignet, den Mehrverkehr aus dem Baugebiet aufzunehmen.

Für die Zeit der öffentlichen Erschließung des Neubaugebietes und für die wesentliche Bauzeit der Wohnhäuser kann dagegen zugesichert werden, dass der Baustellenverkehr ausschließlich über die K 2 in das Neubaugebiet geleitet werden wird. Sollten dennoch, z.B. durch fehlgeleitete Baustellenfahrzeuge Schäden an den fertigen Wohnstraßen entstehen, geht die Schadenbeseitigung nicht zu Lasten der Anlieger.

Die Anbindung des Gebietes an den Fliederweg im Osten ist dagegen nicht als Fahrverbindung für Pkw sondern nur als Verbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Dieser ältere Wohnbereich musste nicht davon ausgehen, dass einmal ein Anschluss eines Wohngebietes im Westen erfolgen würde.

Der Straßenausbau „Boländers Wiese“ und „Kleimanns Weg“ ist in Abstimmung mit den Eigentümern und auch im Wissen um das später hinzukommende Wohngebiet „Rosenstraße-Nord“ in höhengleichem Ausbau von Geh- und Fahrbereichen erfolgt. Die Straßen sind mit „Tempo 30“ beschildert, nicht als „Verkehrsberuhigter Bereich“ mit Zeichen 325 StVO. Besondere Schwierigkeiten in den Verkehrsabläufen hat es hier in den letzten Jahren nicht gegeben.

Lfd. Nr.	Eingeber	Wörtlicher Inhalt der Anregung	Stellungnahme und Beschlussvorschlag
1	Herr [REDACTED] (Schreiben vom 03.11.2020)	Ich habe ich die Unterlagen zum neuen Baugebiet gesichtet. Folgendes fällt mir dabei auf und ich nehme wie folgt Stellung: Bei Erwerb des Grundstücks in der Rosenstraße West wurde nach meinem Kenntnisstand immer von einer Sackgassensituation für die Siedlungsstraßen Boländers Wiese und Kieimanns Weg ausgegangen. Wo vor 10 Jahren geschrieben stand, dass diese Straßen einmal an ein größeres Siedlungsgebiet Anschluss finden, vermochte ich nicht zu erkennen. Ein Wohngebiet sollte ein Ruhezone sein. Mit den Anschlussplanungen des neuen Baugebietes werden beide Straßen nun zu Durchgangsstraßen geändert.	Der Bebauungsplan „Rosenstraße-West“ 2. Bauabschnitt zeigt die Festsetzung der Öffentlichen Verkehrsflächen (Boländers Wiese und Kleimanns Weg) bis an den nördlichen Plangebietsrand

	Es wäre m. E. wünschenswert, dass Siedlungen mit möglichst wenig Verkehr belastet werden. Den Ortsanschluß des neuen Baugebietes sehe ich daher für die Anwohner kritisch, da ein Großteil der Bewohner der neuen Siedlung dann diesen Durchgang nutzen werden. Ferner wird die Parksituation zusehends schwieriger, da in den nächsten Jahren bei vielen Haushalten weitere PKW's hinzukommen werden. Dies wird zu bedenkenswerten -sicherheitsrelevanten Situationen im Straßenverkehr führen, die in Ihren Planungsunterlagen keine Berücksichtigung finden. Man kann sich hier leicht ausmalen, wie es bei Zunahme von nur wenigen PKW's in den nächsten Jahren entlang dieser Straßen aussehen wird. Auch aktuell ist die Situation an der Bergstraße entlang der beiden Baugebiete Rosenstraße bereits bedenklich, weil auch dort keine ausreichenden Parkflächen im Sinne eines vernünftigen Verkehrsflusses zur Verfügung stehen. Damit wird der bereits jetzt als Nadelöhr empfundene Ortszugang dramatisch verschärft. Eine Umleitung über die Bergstraße wird dann vermutlich ebenfalls für viele neue Anwohner auch keine wirkliche Alternative sein. Es wäre dann ggf. noch möglich, den Durchgang zur Rosenstraße (derzeit Fußweg) in Betracht zu ziehen oder auch das neue Baugebiet in einer Ringstraßensituation auszulegen. Wobei mir nicht entgangen ist, dass dann weniger Grundstücke zur Verfügung stehen. In der Folge wird man es zu Ende denken müssen und ggf. ein Verkehrsgutachten in Auftrag geben müssen. Vielleicht sollte man die Bergstraße grundsätzlich aus dieser Richtung in Form einer Einbahnstraße sperren und die PKW nur noch über die Umgehungsstraßen zu den Einkaufsmöglichkeiten lenken. Dies wird für einige Gewerbebetriebe allerdings auch eine bedenkliche Lösung sein.	einschließlich Aussage in der Begründung zum Bebauungsplan (Punkt 4.1). Hinsichtlich der zumutbaren Belastung durch zusätzlichen Verkehr erfolgt eine gutachterliche Stellungnahme. Grundsätzlich ist es erforderlich, das neue Baugebiet Rosenstraße-Nord nicht nur ausschließlich von der Entlastungsstraße anzubinden. Eine abgetrennte ghettohafte Entwicklung des neuen Baugebiets ist zu verhindern. Eine städtebauliche Orientierung für Besucher wäre nicht gegeben. Hinsichtlich der vermuteten Verschlechterung der Parksituation ist darauf hinzuweisen, dass der private Stellplatzbedarf ausreichend auf eigenen Grundstücken zu decken ist. Der Anteil an öffentlichen Besucherstellplätzen ist ausreichend. Die zusätzliche Belastung der Bergstraße wird in der gutachterlichen Stellungnahme beachtet. Eine „Ringstraßenplanung“ im neuen Baugebiet würde die abgehängte Stichstraßensituation nicht verändern.
--	---	---

		Daneben gibt es einen sehr hohen Verkehrslärm durch Freizeit-Motorradfahrer auf der Umgehungsstraße und auch auf der Bergstraße als Ortsdurchgangsrouten. Vielleicht kann man die Ortsumgehung dann auf Tempo 50 reduzieren. Ich schlage daher vor, dass anlässlich des Bebauungsplans der Verkehrslärm, die Verkehrsbelastung in den Straßen in einem Verkehrsgutachten für die betroffenen angrenzenden Anwohner analysiert wird. Ggf. zusätzlich die Erarbeitung eines neuen Konzeptes für Gesamtnordkirchen sowie die Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen bei Änderungen im Verkehrskonzept für die Gewerbetreibenden angegangen wird, bevor wir auf eine Situation zusteuern, die unmöglich gewollt sein kann. Es ist natürlich grundsätzlich schwierig, jedoch muss das Verkehrsproblem doch alsbald grundsätzlich gelöst werden, zumal noch weitere Baugebiete erschlossen werden. Es gibt ja auch genügend Beispiele im Münsterland, wo ähnliche Entwicklungen stattfanden und das Verkehrskonzept geändert wurde. Wobei ich natürlich nicht in Kenntnis bin, was in diesem Zusammenhang bereits vorliegt und geprüft wurde. Es mag ja sein, dass diese Belange bereits umfangreich beachtet wurden.	Die Immissionssituation der Umgehungsstraße wird durch die gutachterlich erarbeitete Lärmschutzanlage beachtet.
2	Familien [REDACTED] (Schreiben vom 10.11.2020)	Mit dem Amtsblatt Nr. 19 vom 30.10.2020 haben Sie in den Punkten Nr. 49 und SO die Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße Nord" öffentlich gemacht. In den Ziffern 2 und 4 des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan die Straßenanbindung des neuen Baugebietes an die Straßen "Kleimanns Weg" sowie "Boländers Wiese" für PKW und LKW vor. Wir, die Familien Bösing, Albrod, Lindemann, Böcker, Heitkamp, Gotthard, Suttrop, Schimmelmann sowie Lütke Uphues, erheben gegen die geplante Zuwegung für PKWs sowie LKWs über das Bestandsgebiet "Rosenstraße West" formal Einspruch ein.	

		Der Einspruch begründet sich wie folgt: – Die baulichen Gegebenheiten (fehlende Bürgersteige in Form von Hochbords) erwecken den Eindruck einer Verkehrsberuhigung und werden in der Folge stark von unseren Kindern (12 Kinder) zum Spielen (Fahrrad /Inliner /etc.) genutzt. Bereits heute kommt es aufgrund der 30 km/h Regelung in Kombination mit den baulichen Gegebenheiten zu Risikosituation. Es ist zu erwarten, dass diese durch das erhöhte Verkehrsaufkommen bei Anbindung "Rosenstraße Nord" zunehmen werden. In diesem Zusammenhang bitten wir um Nachweis der Annahmen zum Verkehrsaufkommen und des damit erhöhten Verkehrslärms. – Die Übergänge Kleimanns Weg sowie Boländers Wiese stellen für unsere Kinder und Kinder des zweiten Bauabschnittes "Rosenstraße-West" den Hauptweg zum Kindergarten, zur Schule sowie zum Spielplatz dar. Die Anbindung würde auch hier das Risiko für die Kinder durch den erhöhten Verkehr anheben bzw. ihre Eigenständigkeit / Freiheiten den Weg alleine zu gehen deutlich einschränken. Aufgrund der genannten Gründe lehnen wir die Anbindung an die "Boländers Wiese" und " Kleimanns Weg" für PKWsund LKWs ausdrücklich und ohne Ausnahmen ab. Eine Anbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer ist davon nicht betroffen. Insbesondere vor dem Hintergrund die Attraktivität der Baugebiete für Familien zu erhalten und um die C02-freien Fortbewegungen innerhalb und insbesondere in Richtung der Innenstadt als Zugang für Fußgänger und Fahrradfahrer zu unterstützen. Desweiteren wird in den FAQs vom 30.10.2020 die Verkehrsführung in der Erschließungs- und anschließenden Bauphase ausgeführt. Grundsätzlich ist die	Siehe Seite 10 – Allgemeine Vorbemerkung Eine gutachterliche Stellungnahme ist erfolgt (siehe allgemeine Vorbemerkungen – Seite 10) Es wird sichergestellt, dass der Baustellenverkehr im Zusammenhang mit der Erschließung des neuen
--	--	--	---

		Erschließung über die Ferdinand-Kortmann- Straße vorgesehen. Hiermit fordern wir ein, dass sichergestellt wird, dass der Bauverkehr ausschließlich über die Ferdinand-Kortmann-Straße erfolgt, ohne Ausnahmen. Bereits mit Erschließung des zweiten Bauabschnittes "Rosenstraße West" konnten wir miterleben, was Bau- fahrzeuge im Altbestand bedeuten (Straßenschäden/ Grabenabrutsch I Fußwegzerstörung).	Baugebiets ausschließlich von der Umgehungs- straße aus erfolgt.
3	Herr [REDACTED] (Schreiben vom 12.11.2020)	Mit Amtsblatt Nr. 19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstel- lung des Bebauungsplans "Rosenstraße-Nord" Ortsteil Nordkirchen gemäß §3 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 „Städtebauliche Konzeption“ und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungs- plan eine Straßenanbindung des Baugebietes "Rosen- straße Nord" für PKW-und LKW-Verkehr über die Stra- ßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese des Baugebietes "Rosenstraße West 1. BA" vor. Zu dieser Planung reichen die Unterzeichner hiermit for- mal Widerspruch ein. Begründung: Obwohl entgegen der Wünsche der Anwohner der Stra- ßenbereich nicht als Spielstraße ausgewiesen wurde, hat das Gebiet auf Grund des relativ geringen Verkehrs- aufkommens noch den Charakter eines verkehrsberu- higten Bereichs. Durch die Anbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese überproportional durch die geplanten 73 Einzel- /Dop- pelhäuser und 10 Mehrfamilienhäuser erhöhen. Vor- sorglich bitten die Unterzeichner um Zusendung der er- stellten Verkehrs- und Immissionsprognosen für das Baugebiet "Rosenstraße-West" um die Auswirkungen des neuen Baugebietes auf die vorhandene Bebauung einschätzen zu können. Das Baugebiet "Rosenstraße- West" ist als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.	

	Die TA Lärm sieht für Allgemeine Wohngebiete einen Grenzwert von 55 db(A) in der Tagzeit (6 Uhr bis 22 Uhr) und von 40 db(A) in der Nachtzeit (22 Uhr bis 6 Uhr) vor. Die Unterzeichner bezweifeln, dass diese Werte bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen eingehalten werden. Des Weiteren sehen die Unterzeichner durch das zu erwartende steigenden Verkehrsaufkommen in den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko für Fußgänger und insbesondere Kinder. Alleine in der Straße Boländers Wiese wohnen Familien mit insgesamt mindestens 20 Kindern im Alter bis 10 Jahren, die auf der Straße Fahrrad, Inliner oder Roller fahren. Außerdem wird die Straße auch als Schulweg von Kindern aus anderen Wohngebieten genutzt. Durch die Geschwindigkeitsfreigabe bis 30 km/h und der fehlenden Hochborde besteht jetzt schon ein erhöhtes Risiko für spielende Kinder. Zumal verschiedene Lieferdienste schon heute die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung nicht einhalten. Durch ein höheres Verkehrsaufkommen wird sich die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitung deutlich erhöhen und die Sicherheit unserer Kinder gefährden. Daher lehnen wir die Anbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW Verkehr über den Kleimanns Weg und der Boländers Wiese vehement ab und fordern den Einbau von Absperrpfosten. Aus unserer Sicht ist eine Anbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" über die o.g. Straßen für Fußgänger und Radfahrer vollkommen ausreichend und wünschenswert. In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erlaubt ist. Dies wird von den Unterzeichnern abgelehnt.	Siehe Allgemeine Vorbemerkung – Seite 10
--	--	--

		Begründung: Die Erlaubnis bei Ausnahmefällen ist nicht spezifisch und bietet einen großen Interpretationsspielraum. Die Erfahrung im Zusammenhang mit dem Baugebiet "Rosenstraße West 2. BA" zeigt, dass Anbindungen während der Bauphase dauerhaft benutzt werden. Die Anwohner der Straßen Kleinmanns Weg und Boländers Wiese haben mit ihren Erschließungsgebühren die Straßen finanziert. Die Straßen mit Ihrer Pflasterdecke, Tragschicht und Grundleitungen sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher zu erwarten, dass sich nach Beendigung der Tiefbauarbeiten und der Fertigstellung des gesamten Baugebietes "Rosenstraße Nord" erhebliche Straßenschäden offenbaren, deren Reparaturkosten von der Gemeinde anschließend auf die Anlieger abgewälzt werden. Es muss daher dauerhaft mit Absperrpfosten sichergestellt werden, dass der Baustellenverkehr ausschließlich über die Ferdinand-Kortmann-Straße erfolgt. Wir erwarten die schriftliche Eingangsbestätigung dieses Widerspruchs und die Zusendung der Verkehrs- und Immissionsprognose bis spätestens zum 27.11.2020.	
4	Familie [REDACTED] (Schreiben vom 12.11.2020)	Mit Amtsblatt Nr. 19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße-Nord" Ortsteil Nordkirchen gemäß 53 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleinmanns Weg und Boländers Wiese des Baugebietes "Rosenstraße West 1. BA" vor. Zu dieser Planung reichen die Unterzeichner hiermit formal Widerspruch ein.	

		Begründung: Obwohl entgegen der Wünsche der Anwohner der Straßenbereich nicht als Spielstraße ausgewiesen wurde, hat das Gebiet auf Grund des relativ geringen Verkehrsaufkommens noch den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs. Durch die Anbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese überproportional durch die geplanten 73 Einzel- /Doppelhäuser und 10 Mehrfamilienhäuser erhöhen. Vorsorglich bitten die Unterzeichner um Zusendung der erstellten Verkehrs- und Immissionsprognosen für das Baugebiet "Rosenstraße-West" um die Auswirkungen des neuen Baugebietes auf die vorhandene Bebauung einschätzen zu können. Das Baugebiet "Rosenstraße-West" ist zwar als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, jedoch aufgrund der zulässigen Bauweise (Einzel-/Doppelhäuser und Mehrfamilienhäuser) einem reinen Wohngebiet zuzuordnen. Hier besteht ein Widerspruch im Bebauungsplan. Die TA Lärm sieht für reine Wohngebiete einen Grenzwert von 50 db(A) in der Tagzeit (6 Uhr bis 22 Uhr) und von 35 db(A) in der Nachtzeit (22 Uhr bis 6 Uhr) vor. Die Unterzeichner bezweifeln, dass diese Werte bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen eingehalten werden. Des Weiteren sehen die Unterzeichner durch das zu erwartende steigenden Verkehrsaufkommen in den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko. Alleine in der Straße Boländers Wiese wohnen Familien mit insgesamt mindestens 20 Kindern im Alter bis 10 Jahren, die auf der Straße Fahrrad, Inliner oder Roller fahren. Außerdem wird die Straße auch als Schulweg von Kindern aus anderen Wohngebieten genutzt. Durch die Geschwindigkeitsfreigabe bis 30 km/h und der fehlenden Hochborde besteht jetzt schon ein erhöhtes Risiko für spielende Kinder. Zumal verschiedene Lieferdienste schon heute die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung nicht einhalten. Durch ein höheres Verkehrsaufkommen wird	
--	--	---	--

	sich die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitung deutlich erhöhen und die Sicherheit unserer Kinder gefährden. Daher lehnen wir die Anbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKWVerkehr über den Kleimanns Weg und der Boländers Wiese vehement ab und fordern den Einbau von Absperrpfosten. Aus unserer Sicht ist eine Anbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" über die o.g. Straßen für Fußgänger und Radfahrer vollkommen ausreichend. In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erlaubt ist. Dies wird von den Unterzeichnern abgelehnt. Begründung: Die Erlaubnis bei Ausnahmefällen ist nicht spezifisch und bietet einen großen Interpretationsspielraum. Die Erfahrung im Zusammenhang mit dem Baugebiet "Rosenstraße West 2. BA" zeigt, dass die Anbindung während der Bauphase dauerhaft benutzt wird. Die Anwohner der Straßen Kleinmanns Weg und Boländers Wiese haben mit ihren Erschließungsgebühren die Straßen finanziert. Die Straßen mit Ihrer Pflasterdecke, Tragschicht und Grundleitungen sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher zu erwarten, dass sich nach Beendigung der Tiefbauarbeiten und der Fertigstellung des gesamten Baugebietes "Rosenstraße Nord" erhebliche Straßenschäden offenbaren, deren Reparaturkosten von der Gemeinde nachschließend auf die Anlieger abgewälzt werden. Es muss daher dauerhaft mit Absperrpfosten sichergestellt werden, dass der Baustellenverkehr ausschließlich über die Ferdinand-Kortmann-Straße erfolgt.	Siehe Allgemeine Vorbemerkung Seite 10 Siehe Allgemeine Vorbemerkung – Seite 10
--	---	---

		Wir erwarten die schriftliche Eingangsbestätigung dieses Widerspruchs und die Zusendung der Verkehrs- und Immissionsprognose bis spätestens zum 27.11.2020.	
5	Familie [REDACTED] (Schreiben vom 16.11.2020)	Hiermit möchten wir eine Stellungnahme zum Bebauungsplan für das neue Baugebiet der Gemeinde Nordkirchen Ortsteil Nordkirchen (Anschluss Baugebiet Rosenstr-West I) abgeben. Mit unserer Stellungnahme wenden wir uns gegen die verkehrstechnische Anbindung des Neubaugebietes über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese. In dem Wohngebiet Rosenstraße-West I haben viele Familien mit Kindern ein neues Zuhause gefunden. Die Familienfreundlichkeit der Gemeinde Nordkirchen war sicherlich auch ein Grund ein Grundstück gerade in diesem Neubaugebiet zu erwerben. Durch die derzeitige Sackgassensituation besteht kein Durchfahrtsverkehr und die Kinder können gefahrlos auf den beiden Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese spielen. Auch die großen freien Bereiche bzw. der Kreisverkehr am Ende der beiden Straßen stellen beliebte Bewegungs- bzw. Spielflächen für die Kinder des Wohngebiets dar. Sollte eine verkehrstechnische Anbindung des Neubaugebietes über das Wohngebiet Rosenstr.-West I erfolgen entfällt die Sackgassensituation und es wird auf Grund der Größe des geplanten Baugebietes ein nicht unerheblicher Durchfahrtsverkehr entstehen. Dadurch werden die Kinder nicht mehr gefahrlos auf der Straße spielen können. Hier geht ein großes Stück dörflicher Lebensqualität verloren. Anzumerken ist auch, dass durch die durchgehende Pflasterung kein erkennbar gesicherter Bereich im Verkehr/ Autoverkehr für die Kinder besteht. Ein weiterer Gefahrenpunkt wird der Spielplatz zu Beginn der Straße Kleimanns Weg bei erhöhtem	

		Verkehrsaufkommen werden. Der Ausgang aus dem Spielplatz ist durch den bestehende Zaun und die Hecke sehr unübersichtlich. Bei erhöhten Verkehrsaufkommen werden Unfälle hier unvermeidlich sein. Abschließend bleibt anzumerken, dass die beiden Wohngebiete Rosenstr. West I und II auch jeweils nur durch eine Zufahrt erschlossen wurden. Bewusst wurde sich hier gegen eine direkte verkehrstechnische Anbindung, die problemlos möglich gewesen wäre, entschieden. Eine Zufahrt über die Ferdinand-Kortmann-Straße sollte auch für das geplante Baugebiet ausreichend und zurnutbar sein, zumal sich der Fahrtweg nur geringfügig verlängern würde und dabei zeitlich sogar noch schneller wäre. Die verkehrstechnische Erschließung über die Ferdinand-Kortmann-Straße stellt auch sicher, dass der Autoverkehr in Richtung Dorf über die entsprechend ausgelegten Hauptstraßen und nicht direkt durch Wohngebiete erfolgt.	Siehe Allgemeine Vorbemerkung Seite 10
7	Herr [REDACTED] (Schreiben vom 16.11.2020)	Da das Baugebiet "Rosenstraße Nord" wohl nicht mehr zu verhindern ist, bitten wir aber folgenden Punkt noch gründlich zu überdenken: Zitat aus FAQ Rosenstr.-Nord: "Werden die Straßen "Boländers Wiese" und "Kieimanns Weg" zukünftig nach Fertigstellung der privaten Wohnhäuser für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr geöffnet? Das Baugebiet "Rosenstraße-West" wurde damals in seiner allgemeinen Planung von Straßen und Grundstückszuschnitten so geplant, dass eine verkehrsliehe Anbindung an das angrenzende geplante Baugebiet "Rosenstraße-Nord" gewährleistet ist. Dies wird Stand heute- nach Fertigstellung aller privaten Wohnhäuser in "Rosenstraße-Nord" auch so umgesetzt." Dieses ist aus Sicherheits- Umwelt- und Lärmgründen für uns Anlieger nicht zu akzeptieren. Die verkehrsliehe	Siehe Allgemeine Vorbemerkung Seite 10

		Anbindung muss auch wie in der Erschließungs- bzw. Bauzeit versprochen, ausschließlich über die Ferdinand-Kortmann-Str., erfolgen. Wir möchten Sie bitten diesen Punkt zu beachten.	
8	Herr und Frau [REDACTED] (Schreiben vom 17.11.2020)	Mit Amtsblatt Nr 19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße Nord" im Ortsteil Nordkirchen gemäß §3 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" vor. Zu dieser Planung haben wir die folgenden Einwände Mit der Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen, durch die mindestens 160- 180 neuen Wohneinheiten (14 Mehrfamilienhäuser a 8 Wohneinheiten sowie 60 Einzelgrundstücke), auf den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese verdreifachen, aktuell nutzen nur ca. 54 Wohneinheiten die Straßen. Anders als in dem FAQ beschrieben, wird die Hauptverkehrslast der mindestens 200 zusätzlichen Autos über die Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg erfolgen. Die Erfahrung zeigt, dass man am Tag nur einmal hin und zurück zur Arbeit fährt, die Zahl der privaten Kurzstreckenfahrten aber um ein vielfaches höher sind. Die neuen Anwohner werden den kürzesten Weg ins Dorf für ihre Autofahrten (wie z.B. die Kinder zur Schule, Kindergarten oder Sport zu bringen, sowie die täglichen Versorgungsfahrten) wählen. Durch das Fahren der Kinder mit dem Auto werden alleine vier Fahrten (je zwei fürs hinbringen und abholen) durchgeführt. Somit wird ein Großteil der Autofahrten	

		der neuen Anwohner dann über die Straßen Boländers Wiese I Kleimanns Weg und nicht über die Umgehungsstraße erfolgen. Dadurch wird sich ein stark erhöhtes Unfallrisiko aller Nutzer der Gehwege und insbesondere für die Kinder ergeben. Das Problem ist, dass die Vielzahl der Autofahrten sich nicht mit der geringen Fahrbahnbreite von 6,5 Meter (inklusive 2 x 1 Meter Bürgersteig) vereinen lassen. Durch die geringe Fahrbahnbreite für Autos von 4,5 Meter, sind sich entgegenkommende Fahrzeuge jetzt schon gezwungen auf den Gehweg auszuweichen. Hinzu kommt noch, dass durch die fehlende erhöhte Bordsteinkante der Bürgersteige, viele Autos generell auf dem Gehweg parken (siehe Bild 1). Fußgänger und Radfahrer müssen daher auf die Straße ausweichen, um an den geparkten Autos vorbei zu kommen. Die sich daraus ergebenden Risiken sind offensichtlich. In dem Bebauungsplan für Rosenstraße Nord haben Sie darauf entsprechend reagiert, indem Sie die Zufahrtsstraße zum Baugebiet mit einer Straßenbreite von 8,5 Meter auslegt und die Straße für die untergeordnete Erschließung auf 6,5 Meter begrenzt haben, um diesen oben beschriebenen Gefahrenstellen entgegen zu wirken. Somit sind die Straßen Boländers Wiese I Kleimanns Weg mit 6,5 Meter zu klein dimensioniert worden, um eine Verdreifachung des Verkehrsvolumens sicher bewältigen zu können und als Zufahrtstraße für das Wohngebiet Rosenstraße Nord zu dienen. Entgegen den Wünschen der Anwohner, wurde der Straßenbereich des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" nicht als Spielstraße und auch nicht, wie in den Sitzungen im Bürgerhaus besprochen, als 20 Zone ausgewiesen. Heute hat das Gebiet aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der überschaubaren Anzahl an Wohneinheiten noch den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs. Alleine in den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese wohnen Familien mit insgesamt mindestens 45 Kindern im Alter bis	
--	--	---	--

	zehn Jahre, die auf den Straßen Fahrrad, Inliner und Roller fahren und sich auch ansonsten mit anderen Aktivitäten auf den Straßen aufhalten. Hinzu kommen noch die Kinder aus dem Wohngebiet "Rosenstraße West 2. BA", die den vorhandenen Spielplatz und die Straßen auch zum Spielen nutzen. Des Weiteren werden die Straßen auch als Schulweg zur Gesamtschule oder zur Bushaltestelle auf der Bergstraße von Kindern aus unserem und anderen Wohngebieten genutzt. Daher lehnen wir die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese vehement ab. Aus unserer Sicht ist eine Anbindung (Notüberfahrt) des Baugebiets "Rosenstraße Nord" über die o.g. Straßen für Fußgänger und Radfahrer vollkommen ausreichend und auch sinnvoll. Vielmehr sollte eine Anbindung über Fliederweg Ecke Rosenstraße geprüft werden (siehe Bild 2), falls eine weitere Anbindung des Wohngebiets unumgänglich ist. Bei der Rosenstraße handelt es sich um eine 10 Meter breite Straße mit einer geteerten Fahrbahn von 6 m für Autos und mit zwei seitlichen erhöhten Bürgersteigen mit jeweils einer Breite von 2 m (siehe Bild 3). Nach objektiven Kriterien ist die Straße somit deutlich größer und geeigneter für die Bewältigung des Verkehrsvolumens von mindestens 200 zusätzlichen Autos aus dem Baugebiet Rosenstraße Nord, da zusätzlich zu der Straßenbreite sich hier der Verkehr- im Gegensatz zur Straße Boländers Wiese - auch in zwei Richtungen verteilen kann (Richtung Lüdinghauser Straße und Bergstraße - siehe Bild 4). Ist bei der Vorbereitung des Bebauungsplan Rosenstraße Nord ausschließlich der Anschluss über das Wohngebiet Rosenstraße West geprüft worden oder sind alternative Möglichkeiten auch betrachtet worden?	Siehe allgemeine Vorbemerkungen - Seite 10
--	--	--

		Falls dies passiert ist, sind die Möglichkeiten der Anschlüsse auch objektiv gegenübergestellt und bewertet worden? Am 24. Juni 2013 erhielt die Gemeinde Nordkirchen das Zertifikat "Familiengerechte Kommune". Am 6. November 2018 wurde die Gemeinde Nordkirchen offiziell re-zertifiziert zur "Familiengerechte Kommune Nordkirchen-Zertifikat bis 09/2021". Vom Verein "Audit Familiengerechte Kommune" mit Sitz in Bochum wurden sechs Handlungsfelder vorgegeben, unter anderem auch "Wohnumfeld und Lebensqualität". Daher erachten wir es auch als absolut unumgänglich die Sicherheit der Kinder auf den Straßen zu erhalten und im Sinne der Familien zu entscheiden. In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau nur in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erlaubt ist. Dies wird ebenfalls von uns abgelehnt. Die Anwohner der Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese haben mit ihren Erschließungsgebühren die Straßen finanziert. Die Straßen mit ihrer Pflasterung, Tragschicht und Grundleitungen sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher zu erwarten, dass sich nach Beendigung der Tiefbauarbeiten und der Fertigstellung des gesamten Baugebiets "Rosentraße Nord" erhebliche Straßenschäden offenbaren, deren Reparaturkosten die Anlieger tragen müssen. Des Weiteren bietet die Formulierung "in Ausnahmefällen" großen Interpretationsspielraum, der erfahrungsgemäß eher zu Gunsten des Baustellenverkehrs ausgelegt wird. Zusätzlich erhöht sich auch hier die Gefährdung der Kinder signifikant (Schulweg, Spielen) wie im ersten Teil des Widerspruchs bereits ausführlich beschrieben. Wir bitten um Prüfung und Eingangsbestätigung unserer Einwände.	
--	--	---	--

		Ein Schreiben gleichen Inhalts ergeht auch an den Vorsitzenden des Nordkirchener SPD Ortsverbands Carsten Sprung und dem Ratsmitglied der CDU Christoph Rath.	
9	Frau und Herr [REDACTED] (Schreiben vom zwei Mal am 18.11.2020 und ein Mal am 04.12.2020)	Mit Amtsblatt Nr. 19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße-Nord" Ortsteil Nordkirchen gemäß §3 Abs. 1 BauGB informiert. Gestatten Sie uns den Hinweis, dass der derzeitige Zeitpunkt unmittelbar nach der Wahl und mitten im Lock-Down schon ein gewisses Geschmäckle mit sich führt. Hierdurch hat man das Gefühl, die Bürger bewusst möglichst außen vor lassen zu wollen, um somit die Anzahl der Widersprüche sehr gering zu halten. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese des Baugebietes "Rosenstraße West 1. BA" vor. Zu dieser Planung reichen wir hiermit formal Widerspruch ein. Begründung: Trotz der seinerzeitigen Wünsche und Forderungen zahlreicher Anwohner, unser Wohngebiet als Spielstraße auszuweisen, ist man diesen leider nicht nachgekommen. Im Gegenteil, man musste gleich auf Tempo 30 gehen. Es grenzt an ein Wunder, dass es bislang noch zu keinem Unfall gekommen ist. Wir haben zahlreiche Kinder im Wohngebiet, die auf verschiedenste Weise aktiv (Spielen) und unterwegs (Roller, Skateboard ...) sind. Wir selbst haben bereits einige brenzliche Situationen erlebt, weil insbesondere Lieferdienste sich keineswegs an Tempo 30 halten. Geschweige denn ist Tempo 30 bereits entschieden zu	

		hoch. Die Straße fällt von oben steil ab und da lassen einige sehr gerne ihr Auto rollen. (LKW's haben sich in der Vergangenheit sogar schon oft fest gefahren). Bereits im Kreisverkehr zum Abzweig Kleimanns Weg besteht das erste richtig gefährliche Nadelöhr, vor allem wenn auch noch LKW's ins Geschehen eingreifen. Dazu kommen noch die parkenden Autos und die fehlenden Bordsteine. An dieser Stelle möchten wir auch nicht unerwähnt lassen, dass der Kreisverkehr ursprünglich anders geplant und ohne die angekündigte Einbindung der Anwohner in der Verkehrsführung verändert wurde. Trotz Tempo 30 hat unser Wohngebiet aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens den Charakter einer Spielstraße. Die fehlenden Bürgersteige und die Enge der Fahrbahn sind ein wesentliches Indiz dafür. Auch ist die Straßenführung an zahlreichen Stellen sehr unübersichtlich. Zwei Autos können heute schon nicht nebeneinander fahren. Nicht nur die Kinder, auch viele Fußgänger sind bereits jetzt stark gefährdet und müssen oft Acht geben. Gerade im oberen Häuserbereich wohnen zahlreiche zum Teil stark behinderte Kinder, die unterhalb der Woche mit Sondertransporten abgeholt und zurückgebracht werden. Wenn unsere Straßen zukünftig für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr zum neuen Baugebiet geöffnet werden sollen, wird es zu zahlreichen kritischen Situationen kommen. Bereits heute wird der Weg als Schul- und Durchgangsweg nicht nur durch Kinder unseres Wohngebietes genutzt. Wir fragen uns, wie dies alles zusammenpasst, als die Gemeinde doch seinerzeit mit einem kostenlosen Kita-Platz sowie Preisnachlässen je kindergeldberechtigtem Kind insbesondere junge Familien in unser Wohngebiet gelockt hat. Wie will man diesen Familien derartige Planungen nun verkaufen? Das ist wie ein Schlag ins Gesicht.	
--	--	--	--

	In den FAQ's wird darauf hingewiesen, dass das Baugebiet Rosenstraße-West damals in seiner allgemeinen Planung so geplant wurde, dass eine verkehrliche Anbindung an das angrenzende geplante Baugebiet Rosenstraße-Nord gewährleistet ist. Diese Aussage ist eine sehr enttäuschende Offenbarung, die man uns damals bewusst verschwiegen hat. Es zeigt die Intransparenz des Verfahrens auf sowie die fehlende Einbindung der Anwohner bei der Planerstellung. Jetzt wird uns u.a. auch klar, warum nie der geplante und ausgewiesene Baum im Wendehammer gepflanzt wurde. Seinerzeit befanden sich weder in dem Vertrag über die Erschließungskosten noch im Bebauungsplan Rosenstraße-West erläuternde Hinweise auf Durchfahrten. Die angedeuteten Pfeile Richtung Feld sind in der Legende an keiner Stelle erläutert. Auch bei der Versammlung seinerzeit im Bürgerhaus, ob der Straßenausbau mit Pflaster oder Asphalt erfolgen soll, hatte Herr Klaas mit keiner Silbe darauf hingewiesen. Pflaster ist eindeutig lauter und sicherlich für einen Durchgangsverkehr (auch durchaus werden dann LKW's diesen nutzen) geeignet. Der Bebauungsplan war damals ein wertbildender Faktor für den seinerzeit festgelegten Grundstückspreis. Ein Grundstück in einer Durchgangsstraße, statt in einer Sackgasse zu haben, hat erheblichen Einfluss auf den Immobilienwert. Durch Missachtung der Rechtsverbindlichkeit (inhaltliche und formale Mängel) des Bebauungsplans entsteht sicherlich ein Schadensersatzanspruch durch Wertverluste. Im Erschließungskonzept wird weiter ausgeführt, dass die Anbindung an die Ferdinand-Kortmann-Straße der externen Anbindung an das neue Baugebiet dient, die Durchfahrt über unser Wohngebiet als interne Anbindung an den Ortskern. Das reale Verkehrsaufkommen wird sich so niemals steuern lassen. Jeder Anwohner, der über eine mögliche Durchgangsstraße schneller an sein Ziel kommt, wird diese, egal wohin immer er will, nutzen. Hierdurch wird sich das Verkehrsaufkommen	Siehe Allgemeine Vorbemerkung – Seite 10 Siehe Allgemeine Vorbemerkungen - Seite 10
--	--	---

		und das Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer drastisch erhöhen. Es erschließt sich uns auch nicht die Notwendigkeit von weiteren Zufahrten. Die Boländers Wiese, der Kleimanns Weg sowie auch das neue Wohngebiet Wiemanns Holt haben jeweils nur eine Zufahrt. Es stellt sich zudem die Frage, warum eine zweite Zufahrt über einen kurzen Ausbau des Fuß- und Radweges als Verbindung zum Fliederweg/Rosenstraße scheinbar völlig außer Acht gelassen wurde. Diese Straßen sind asphaltiert, haben Bürgersteige und sind auch breiter in der Straßenführung. Auch wäre man sogar noch schneller im Ort oder könnte alternativ schneller außerorts weggeführt werden. Begrüßen würden wir auf jeden Fall eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer. Dies wäre auch ein Beitrag zum Klimaschutz. Kleine Besorgungen im Ort kann man auch gut per Rad oder zu Fuß erledigen, zudem wäre es eine gute Verbindung des Schulweges für die Kinder. Der Übergang zum neuen Baugebiet ist dann zwingend mit Pollern zu sichern, da einzig Verbotsschilder Verkehrsteilnehmer nicht an der Durchfahrt hindern werden. In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erlaubt ist. Dies wird von uns auch entschieden abgelehnt. Begründung: Die Erlaubnis bei Ausnahmefällen ist nicht weiter spezifiziert und bietet einen großen Interpretationsspielraum. Die Erfahrung im Zusammenhang mit dem Baugebiet "Rosenstraße West 2. BA" zeigt, dass Anbindungen während der Bauphase dauerhaft benutzt werden. Das Verbotsschild für den LKW-Verkehr wurde bewusst missachtet und die Durchfahrt sogar noch von der	
--	--	---	--

		Gemeinde toleriert. Der Weg wurde kaputtgefahren, trotz wiederholter Einbringung von Schotter-schichten. Sogar ein als Hindernis mal abgelegter schwerer Betonring wurde nach kurzer Zeit durch wen auch immer entfernt. Wir haben mit unseren Erschließungsgebühren die Straße finanziert. Die Straße mit Ihrer Pflasterdecke, Tragschicht und Grundleitungen ist nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher davon auszugehen, dass sich erhebliche Straßenschäden offenbaren werden, deren Reparaturkosten von der Gemeinde anschließend auf die Eigentümer abgewälzt werden. Bereits nach Durchführung der Glasfaserarbeiten durch Unitymedia hat die Wiederherstellung des Pflasters nicht mehr zu dem vorherigen Qualitätszustand geführt. Es interessierte da schon niemanden mehr, dass die Pflasterwiederherstellung durch nicht dafür qualifiziertes Personal ausgeführt wurde. Es muss daher bereits zu Beginn der Erschließungsarbeiten mit Absperrpollern sichergestellt werden, dass der Baustellenverkehr ausschließlich über die Ferdinand-Kortmann-Straße erfolgt. Einzig ein Durchfahrverbot über Straßenschilder zu regeln wird erfahrungsgemäß ständig missachtet und zudem niemals kontrolliert. Wir erwarten die schriftliche Eingangsbestätigung dieses Widerspruchs. Zudem schlagen wir vor, dass Sie sich, sehr geehrter Herr Bürgermeister, mit uns Anwohnern einmal gemeinsam vor Ort die Situation anschauen. Spätestens dann müsste deutlich werden, dass unsere Straßen niemals als Durchgangsstraßen geöffnet werden dürfen. Sie selbst haben kürzlich Ihre Ziele für die nächsten fünf Jahre u.a. wie folgt definiert: " ... Ausbau der Lebens- und Freizeitqualität, Förderung der Nachhaltigkeit, Klimaschutz ... ".	
--	--	---	--

		Diese Zielstellungen passen leider keineswegs zu der veröffentlichten Bebauungsplanung. Wir hoffen, dass unsere Argumente entsprechende Berücksichtigung finden und die Planung als Durchgangsstraße verworfen wird.	
10	Frau und Herr [REDACTED] (Schreiben vom 19.11.2020)	mit Amtsblatt Nr 19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße Nord" im Ortsteil Nordkirchen gemäß §3 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" vor. Mit dieser Planung sind wir nicht einverstanden und reichen hiermit formal Widerspruch ein. Begründung: Obwohl entgegen der Wünsche der Anwohner der Straßenbereich des Baugebiets "Rosenstraße West" nicht als Spielstraße ausgewiesen wurde, hat das Gebiet aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens, der schmalen Straßen und der fehlenden Bordsteinkanten der Gehwege den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs. Durch die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese signifikant erhöhen. Dadurch wird sich ein stark erhöhtes Unfallrisiko, insbesondere für die Kinder, ergeben. Die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese werden von den Kindern für Fahrrad, Inliner und Roller fahren benutzt. Diese Straßen werden als Spielstraßen wahrgenommen.	

Des Weiteren werden die Straßen auch als Schulweg von Kindern aus unserem und anderen Wohngebieten genutzt. Durch die Geschwindigkeitsfreigabe von 30 km/h und der fehlenden Hochborde besteht heute schon ein erhöhtes Risiko für spielende Kinder. Durch ein höheres Verkehrsaufkommen wird sich die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen deutlich erhöhen und die Sicherheit der Fußgänger gefährdet.

Eine weitere Gefährdung ergibt sich aus der geringen Fahrbahnbreite, die dazu führt, dass entgegenkommende Fahrzeuge auf den Gehweg ausweichen müssen.

In unserem Baugebiet sind bereits an drei Stellen Absperrrpfosten aufgestellt. Solche Absperrrpfosten sollen auch an den Übergängen zum neuen Baugebiet "Rosenstraße Nord" aufgestellt werden.



An diesen drei Stellen sind Absperrpfosten bereits aufgestellt.

Die Zufahrt zu den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erfolgt über eine Straße.
Dass die Zufahrt zum neuen Baugebiet "Rosenstraße Nord" über drei Straßen erfolgen soll ist daher unlogisch und nicht nachvollziehbar.

		Daher lehnen wir die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese vehement ab. Die Anbindung (Notüberfahrt) des Baugebiets "Rosenstraße Nord" über die o.g. Straßen ist nur für Fußgänger und Radfahrer sinnvoll und vollkommen ausreichend. In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau nur in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erlaubt ist. Dies wird von uns strikt abgelehnt. Begründung: Die Anwohner der Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese haben mit ihren Erschließungsgebühren die Straßen finanziert. Die Straßen mit ihrer Pflasterung, Tragschicht und Grundleitungen sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher zu erwarten, dass sich nach Beendigung der Tiefbauarbeiten und der Fertigstellung des gesamten Baugebiets "Rosenstraße Nord" erhebliche Straßenschäden offenbaren, deren Reparaturkosten die Anlieger tragen müssen. Des Weiteren bietet die Formulierung "in Ausnahmefällen" großen Interpretationsspielraum, der erfahrungsgemäß auch zu Gunsten des Baustellenverkehrs ausgelegt wird. Zusätzlich erhöht sich auch hier die Gefährdung der Kinder signifikant (Schulweg, Spielen) wie im ersten Teil des Widerspruchs bereits beschrieben.	
11	Frau [REDACTED] und Herr [REDACTED] [REDACTED] (Schreiben vom 19.11.2020)	Mit Amtsblatt Nr. 19/2020 vom 30.10.202 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplanes "Rosenstraße Nord" 11 Ortsteil Nordkirchen gemäß § 3 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebietes	

		"Rosenstraße Nord" 11 für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese des Baugebietes "Rosenstraße West 1. BA" vor. Zu dieser Planung reichen wir hiermit formal Widerspruch ein. Zur Begründung: Obwohl der Straßenbereich nicht als Spielstraße ausgewiesen wurde, hat das Gebiet aufgrund seines geringen Verkehrsaufkommens und der aktuellen sackgasenartigen Endung der Straße (vorrangig Boländers Wiese) den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereiches, der sehr gerne von den zahlreich anwohnenden Kindern der beiden Straßen angenommen wird um sich auf der Straße zu treffen, Inliner oder Fahrrad zu fahren und das unbeschwert, ohne große Gefahren und über kurze Wege. Das all dies für die Kinder möglich ist, spiegelt doch auch die hohe Wohn- und Lebensqualität des Wohngebietes wider. Durch die Anbindung des Baugebietes "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen im Kleimanns Weg und in der Boländers Wiese überproportional erhöhen. Dadurch befürchten wir ein stark erhöhtes Unfallrisiko, vor allen Dingen für die Kinder. Eine weitere Gefährdung für Kinder und Fußgänger ergibt sich aus dem Umstand, dass ein erhöhtes Verkehrsaufkommen dazu führen wird, dass der Gegenverkehr sich dementsprechend häufiger ausweichen muss. Das kann nur passieren in dem entgegenkommende PKWs den Fußweg nutzen, der jedoch nicht mit einem Bordstein abgesichert ist. Gerade im Berufsverkehr der sich mit dem Schulweg der Kinder nahezu zeitgleich abspielen wird, sehen wir hier ein erhebliches Gefährdungspotenzial. Daher lehnen wir die PKW- und LKW Anbindung des Wohngebietes "Rosenstraße Nord" vehement	
--	--	---	--

		ab. Was wir jedoch durchaus begrüßen würden, wäre eine Notüberfahrt zwischen den Wohngebieten, sodass Fußgänger und Fahrradfahrer diese Anbindung nutzen könnten. Zudem wurde in den FAQs darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau in „Ausnahmefällen“ über den Kleinemanns Weg und der Boländers Wiese erlaubt ist. Diese Möglichkeit wird von uns abgelehnt. Die Anwohner der Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese haben über die Erschließungsgebühren die Straße finanziert. Es ist davon auszugehen, dass der derzeitige Straßenaufbau den Belastungen des Schwerlastverkehrs nicht gerecht wird, sodass mit erheblichen Straßenschäden zu rechnen sind. Die Kosten der Reparaturen müssen dann wieder von den Anliegern getragen werden. Die Formulierung „in Ausnahmefällen“ beinhaltet einen großen Interpretationsspielraum. Wir befürchten, dass diese dann zu Gunstender Baustellenfahrzeuge ausgelegt wird.	
12	Herr und Frau ■■■ (Schreiben vom 20.11.2020)	Mit dem Amtsblatt Nr.19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße Nord" im Ortsteil Nordkirchen gemäß §3 Abs. 1 BauBG informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg des Baugebiets "Rosenstraße West I.BA" vor. Zu dieser Planung reichen wir hiermit formal Widerspruch ein. Begründung:	

		Obwohl entgegen der Wünsche der Anwohner der Straßenbereich des Baugebiets "Rosenstraße West I.BA" nicht als Spielstraße ausgewiesen wurde, hat das Gebiet aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens noch den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs. Durch die geplante Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg signifikant erhöhen. Dadurch wird sich ein stark erhöhtes Unfallrisiko, insbesondere für die Kinder, ergeben. Alleine in den Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg wohnen Familien mit über 45 Kindern im Alter bis 10 Jahren, die auf den Straßen spielen und diese auch täglich als Schulweg nutzen. Hinzu kommen noch die Kinder aus dem Wohngebiet "Rosenstraße West 2.BA", die die Straßen auch für ihren täglichen Schulweg nutzen. Durch die Geschwindigkeitsfreigabe von 30km/h und der fehlenden Hochborde besteht heute schon ein erhöhtes Risiko für spielende Kinder wie auch für Fußgänger. Zumal die vorgeschriebene Geschwindigkeit, von nicht ansässigen, häufig überschritten wird. Durch ein höheres Verkehrsaufkommen in Bezug auf das geplante Baugebiet "Rosenstraße Nord", wird sich die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen mehr als deutlich erhöhen und die Sicherheit der Kinder und Fußgänger gefährden. Eine weitere Gefährdung für Kinder und Fußgänger ergibt sich aus der geringen Fahrbahnbreite, die dazu führt, das entgegenkommende Fahrzeuge auf den Gehweg ausweichen müssen. Daher lehnen wir die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für den PKW-und LKW-Verkehr über die Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg vehement ab. Aus unserer Sicht ist eine Anbindung (Notüberfahrt) des Baugebiets "Rosenstraße Nord" über die o.g. Straßen, für Fußgänger und Radfahrer, vollkommen ausreichend und auch sinnvoll.	
--	--	--	--

		In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau nur in Ausnahmefällen über die Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg erlaubt ist. Dies wird von uns abgelehnt. Begründung: Die Anwohner der Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg haben mit ihren Erschließungskosten die Straßen finanziert. Die Straßen mit ihrer Pflasterung, Tragschicht und Grundleitungen sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher zu erwarten, dass sich nach Beendigung der Tiefbauarbeiten und der Fertigstellung des gesamten Baugebiets "Rosenstraße Nord" erhebliche Straßenschäden offenbaren, deren Reparaturkosten die Anlieger tragen müssen. Desweiteren bietet die Formulierung "in Ausnahmefällen" großen Interpretationsspielraum, der erfahrungsgemäß NUR zu Gunsten des Baustellenverkehrs ausgelegt wird. Zusätzlich erhöht sich auch hier die Gefährdung der Kinder und Fußgänger signifikant wie im ersten Teil des Widerspruchs bereits ausführlich beschrieben.	
13	Herr und Frau [REDACTED] (Schreiben vom 21.11.2020)	mit Amtsblatt Nr 19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße Nord" im Ortsteil Nordkirchen gemäß §3 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" vor. Zu dieser Planung reichen wir hiermit formal Widerspruch ein.	

		Begründung: Obwohl entgegen der Wünsche der Anwohner der Straßenbereich des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" weder als Spielstraße noch als 20- Zone ausgewiesen wurde, hat das Gebiet aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens noch den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs. Durch die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese signifikant erhöhen. Durch die geplanten 14 Mehrfamilienhäuser und 60 Einzelgrundstücke ergeben sich ca. 180 Wohneinheiten im BG "Rosenstraße Nord", woraus sich, rechnet man 1,5 PKW pro Wohneinheit, 270 zusätzliche PKW ergeben. Anders als in den FAQs beschrieben, werden diese Autos größtenteils die Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg nutzen, da die meisten privaten Kurzstrecken erfahrungsgemäß mehrmals täglich mit dem PKW in den Ort führen (zum Einkaufen, zum Sport; die Kinder zur Schule, zum Kindergarten, zum Sport oder zu Verabredungen bringen und abholen). Für diese Fahrten wird in der Regel der kürzeste Weg gewählt, der dann durch das Baugebiet "Rosenstraße West 1.BA" führt. Die Vielzahl der Autofahrten führt zu einem stark erhöhten Unfallrisiko, insbesondere für die Kinder. Alleine in den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese wohnen Familien mit insgesamt mindestens 45 Kindern im Alter bis zehn Jahre, die auf den Straßen Fahrrad, Inliner und Roller fahren und sich auch ansonsten mit anderen Aktivitäten auf den Straßen aufhalten. Hinzu kommen noch die Kinder aus dem Wohngebiet "Rosenstraße West 2. BA", die den vorhandenen Spielplatz und die Straßen genauso nutzen. Des Weiteren werden die Straßen auch als Schulweg von Kindern aus unserem und anderen Wohngebieten genutzt. Durch die Geschwindigkeitsfreigabe von 30 km/h und der fehlenden Hochborde besteht heute schon ein erhöhtes Risiko für spielende Kinder. Zumal schon heute die vorgeschriebene Geschwindigkeit häufig überschritten wird. Durch das deutlich erhöhte	
--	--	---	--

		Verkehrsaufkommen wird sich auch die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen erhöhen und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet sein. Eine weitere Gefährdung für Kinder und für Fußgänger im allgemeinen ergibt sich aus der geringen Fahrbahnbreite von 6,50m (inkl. Gehwegen) die dazu führt, dass entgegenkommende Fahrzeuge auf den Gehweg ausweichen müssen. Laut Bebauungsplan "Rosenstraße Nord" soll die Zufahrtsstraße zum Baugebiet mit einer Straßenbreite von 8,50m ausgelegt werden und lediglich die untergeordnete Erschließung bei 6,50m liegen. Das steht im Widerspruch dazu, den hohen zu erwartenden Verkehrsfluss in den Ortskern und zurück durch die ebenfalls nur 6,50m breiten Straßen Boländers Wiese und Kleimanns Weg zu leiten. Daher lehnen wir die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKWVerkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese vehement ab. Aus unserer Sicht ist eine Anbindung (Notüberfahrt) des Baugebiets "Rosenstraße Nord" über die o.g. Straßen für Fußgänger und Radfahrer vollkommen ausreichend und auch sinnvoll. Alternativer Vorschlag: Eine alternative Anbindung an den Ortskern des Baugebiets "Rosenstraße Nord" wäre über den Bereich Flie derweg/ Ecke Rosenstraße möglich. Die Rosenstraße ist baulich besser geeignet als die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese. Dort befinden sich Gehwege mit Hochborde und die Straßenbreite ist mit 8,50 m ausreichend breit ausgebaut. Die Rosenstraße ist somit unseres Erachtens nach baulich besser für eine Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" geeignet. Zusätzlich würde die Bergstraße als Hauptachse durch den Ort entlastet werden. Am 24. Juni 2013 erhielt die Gemeinde Nordkirchen das Zertifikat "Familiengerechte Kommune". Am 6.	- Rü Gemeinde
--	--	---	-----------------------------

		November 2018 wurde die Gemeinde Nordkirchen offiziell rezertifiziert zur "Familiengerechte Kommune Nordkirchen-Zertifikat bis 09/2021". Vom Verein "Audit Familiengerechte Kommune" mit Sitz in Bochum wurden sechs Handlungsfelder vorgegeben, unter anderem auch "Wohnumfeld und Lebensqualität". Daher erachten wir es auch als absolut unumgänglich diesem Widerspruch zu folgen und im Sinne der Familien zu entscheiden. In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau nur in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erlaubt ist. Dies wird von uns ebenfalls abgelehnt. Begründung: Die Anwohner der Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese haben mit ihren Erschließungsgebühren die Straßen finanziert. Die Straßen mit ihrer Pflasterung, Tragschicht und Grundleitungen sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher zu erwarten, dass sich nach Beendigung der Tiefbauarbeiten und der Fertigstellung des gesamten Baugebiets "Rosentraße Nord" erhebliche Straßenschäden offenbaren, deren Reperaturkosten die Anlieger tragen müssen. Des Weiteren bietet die Formulierung "in Ausnahmefällen" großen Interpretationsspielraum, der erfahrungsgemäß auch zu Gunstendes Baustellenverkehrs ausgelegt wird. Zusätzlich erhöht sich auch hier die Gefährdung der Kinder signifikant (Schulweg, Spielen) wie im ersten Teil des Widerspruchs bereits ausführlich beschrieben. Wir bitten darum, uns den Eingang des Schreibens schriftlich zu bestätigen.	
14	Herr und Frau [REDACTED] (Schreiben vom 21.11.2020)	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung gemäß §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan-Vorentwurf NK 67,	

		Rosenstraße-Nord, bringen wir die nachstehend näher beschriebenen Anregungen bzw. Bedenken vor: Ausgangssituation Bebauungsplan Rosenstraße-West: Ausgehend von der genehmigten Fassung des Bebauungsplan "Rosenstraße-West" unter Berücksichtigung der Planzeichenverordnung (PlanZV), sowie seinen textlichen Festsetzungen, ist das im Vorentwurf NK 67 geplante Verkehrskonzept, hier insbesondere die Führung des Pkw-Verkehrs über die Straßen Boländers Wiese I Kleimanns Weg zwischen der geplanten Neubebauung und der Bergstraße, nicht dargestellt und entspricht nicht den Festsetzungen des geltenden Bebauungsplans. Der im Vorfeld zur Bearbeitung des Vorentwurfs seitens der Verwaltung abgegebene Hinweis, dass die v.g. Verkehrsführung schon bei der Erstellung des Bebauungsplan "Rosenstraße-West" beabsichtigt und in den genehmigten Bebauungsplan eingeflossen ist, entspricht nicht den Festsetzungen des geltenden Bebauungsplans. Städtebauliche Konzeption: Sieht vor ... Vernetzung mit dem südlich vorhandenen Wohngebiet zur internen Straßenverbindung Richtung Ortskern ... Diese Straßenvernetzung erschließt das neue Baugebiet durch eine zentrale Achse, die sich im Zentrum zu einer Grünfläche als "Quartiersplatz" aufweitet... Zur Situation im bestehenden Wohngebiet Rosenstraße West (1. BA) liegen nachfolgende Verkehrsregelungen vor: Straßengliederung als Mischfläche, Tempo 30 zulässig, keine markierten Stellflächen. Besonders wird hier auf den Bereich der Verkehrsführung im Zusammenfluss Kleimanns Weg/Boländers Wiese verwiesen. Durch parkende Pkw, die unübersichtliche rechtwinklige Abbiegung in den	Der Bebauungsplan „Rosenstraße“ zeigt eindeutig als Festsetzung „öffentliche Verkehrsfläche“ zwei Anbindungen für das geplante nördliche Baugebiet . Zwei weiße Pfeile betonen nachrichtlich nochmal die Funktion der Weiterführung wie sie auch in der dazu gehörenden Begründung (Pkt. 4.1) ausgeführt wird.
--	--	--	--

		Kleimanns Weg und der zentral angeordneten Bauminzel wird zwar der Verkehrsfluss verlangsamt, für Fußgänger und insbesondere für Kinder liegt hier häufig eine sehr unklare und bei erhöhtem Verkehrsaufkommen sehr gefährliche Verkehrslage vor. Gleiches gilt für die betreffenden Straßen, da hier zu dem gewohnten Anliegerverkehrsaufkommen auf den als Mischfläche ausgebauten Straßen, das Verkehrsaufkommen aus dem zu erwartenden Erschließungsverkehr des geplanten Baugebietes hinzukommt. Die geplante interne Anbindung an den Ortskern bedeutet für die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese, dass das wesentliche Verkehrsaufkommen für das geplante Baugebiet über diese Straßen geführt wird. Die bisher ruhigen Anliegerstraßen werden zu Haupteerschließungsstraßen für eine Bebauung, die außerhalb des eigenen Wohn/Bebauungsplangebietes liegt. Weder im Bebauungsplan Rosenstraße West, noch in den dazugehörigen textlichen Festsetzungen wurde diese geplante Verkehrsführung festgesetzt. 3. Erschließungskonzept: Sieht vor ... eine externe Anbindung als auch eine interne Anbindung an den Ortskern ... Ausgehend von dem zeitgemäßen Ansatz, dass der Pkw Verkehr innerorts auf ein kleinstmögliches Maß begrenzt und durch geeignete Verkehrskonzepte dies gefördert werden sollte, ist eine Fuß- und Radverbindung der geplanten Baufläche an die Ortsmitte durch die angrenzenden Wohngebiete zu begrüßen. Das Durchführen des Pkw-Verkehrs mit dem Ziel, diesen auf kürzestem Weg in die Ortsmitte bzw. zu Kindergärten und Schulen zu leiten, entspricht wohl eher einer tradierten Verkehrsplanung. Durch die scheinbare Erleichterung für die Pkw Nutzer wird nicht nur das Ziel, einer Qualitätssteigerung der Wohnlage durch geringen Pkw-	Die Anbindung dient nicht nur dazu, „den kürzesten Weg zur Ortsmitte“ zu nehmen, sondern Wohngebiete in das gesamte Siedlungsgefüge zu integrieren und eine abgehangte Situation des neuen Baugebiets zu verhindern.
--	--	---	--

		Verkehr, konterkariert, sondern es erhöht das Verkehrsaufkommen innerorts, mit der Folge, dass die Parkplatzsituation um das Nachversorgungszentrum in der Ortsmitte sich weiter verschärft. 4. Zusammengefasst: Das Konzept der angestrebten Verkehrsführung für das geplante Baugebiet ist zu überdenken. Ein zeitgemäßer Ansatz bei der Verkehrsplanung sähe eine stärkere Betonung des Fuß- und Radverkehrs vor, hierzu zählt auch das Anlegen von Radstreifen entlang der Hauptverkehrsachsen (Bergstr., Lüdinghauser Str., Schloßstr. und Mühlenstr.). Hierdurch wird der Fuß- und Radverkehr innerorts attraktiver und sicherer. Das Wohnumfeld in unserer Gemeinde ist mehr den je unter Verkehrsplanerischen Gesichtspunkten zu gestalten. Wann wird auch in dieser Gemeinde, wie schon in Nachbargemeinden, ein umsichtiges zeitgemäßes Verkehrskonzept umgesetzt? In Erwartung einer Stellungnahme zu unseren Anregungen bzw. Bedenken sowie Berücksichtigung bei den Planungsaktualisierungen verbleiben wir,	Siehe Allgemeine Vorbemerkung – Seite 10
15	Frau [REDACTED] (Schreiben vom 27.11.2020)	Zum Bebauungsplan "Rosenstraße-Nord" möchte ich entsprechend § 3 Abs. 1 BauGB wie folgt Stellung nehmen: Eine Anbindung des Autoverkehrs von dem neuen Baugebiet an den Ortskern über die Straßen "Kleimanns Weg" und "Boländers Wiese" würde vor allem für die Kinder eine erhebliche Gefahr darstellen. In unserem Wohngebiet mit vielen Familien und (kleinen) Kindern würde das beträchtlich erhöhte Verkehrsaufkommen die Kinder, die draußen spielen oder z. B. auf dem Weg zur Schule oder zum Spielplatz sind, stark gefährden. Auch vor dem Hintergrund, dass zukünftig vermehrt Anwohner aus dem neuen Baugebiet in den Straßen "Kleimanns Weg" und "Boländers Wiese" unterwegs sein	

		werden, denke ich, dass der Autoverkehr so weit wie möglich beschränkt werden sollte, um die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer- besonders der Kinder- weitestmöglich zu gewährleisten. Zudem wären wir Anwohner durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen einer stark erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt. Aus diesen Gründen sollte der Autoverkehr meines Erachtens nur über die Umgehungsstraße (Ferdinand-Kortmann-Str.) geleitet werden. Ich denke, dass eine gute Lösung mit Blick auf die Sicherheit und auf eine möglichst geringe Verkehrsbelastung hier im Interesse aller ist. Daher bitte ich Sie, diese Punkte zu beachten und das Konzept zu überdenken. Über eine Rückmeldung würde ich mich freuen.	
16	Frau und Herr [REDACTED] (Schreiben vom 27.11.2020)	Mit Amtsblatt Nr 19/2020 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße Nord" im Ortsteil Nordkirchen gemäß §3 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs sieht der Bebauungsplan eine Straßenanbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" vor. Zu dieser Planung reichen wir hiermit formal Widerspruch ein. Begründung: Obwohl entgegen der Wünsche der Anwohner der Straßenbereich des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" nicht als Spielstraße ausgewiesen wurde, hat das Gebiet aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens noch den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs.	

		Durch die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" wird sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese signifikant erhöhen. Dadurch wird sich ein stark erhöhtes Unfallrisiko, insbesondere für die Kinder, ergeben. Alleine in den Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese wohnen Familien mit insgesamt mindestens 45 Kindern im Alter bis zehn Jahre, die auf den Straßen Fahrrad, Inliner und Roller fahren und sich auch ansonsten mit anderen Aktivitäten auf den Straßen aufhalten. Hinzu kommen noch die Kinder aus dem Wohngebiet "Rosenstraße West 2. BA", die den vorhandenen Spielplatz und die Straßen genauso nutzen. Des Weiteren werden die Straßen auch als Schulweg von Kindern aus unserem und anderen Wohngebieten genutzt. Durch die Geschwindigkeitsfreigabe von 30 km/h . und der fehlenden Hochborde besteht heute schon ein erhöhtes Risiko für spielende Kinder. Zumal schon heute die vorgeschriebene Geschwindigkeit häufig überschritten wird. Durch ein höheres Verkehrsaufkommen wird sich die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen deutlich erhöhen und die Sicherheit unserer Kinder gefährden. Eine weitere Gefährdung für Kinder und für Fußgänger im allgemeinen ergibt sich aus der geringen Fahrbahnbreite, die dazu führt, dass entgegenkommende Fahrzeuge auf den Gehweg ausweichen müssen. Daher lehnen wir die Anbindung des Baugebiets "Rosenstraße Nord" für PKW- und LKWVerkehr über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese vehement ab. Aus unserer Sicht ist eine Anbindung (Notüberfahrt) des Baugebiets "Rosenstraße Nord" über die o.g. Straßen für Fußgänger und Radfahrer vollkommen ausreichend und auch sinnvoll. Am 24. Juni 2013 erhielt die Gemeinde Nordkirchen das Zertifikat "Familiengerechte Kommune". Am .6. November 2018 wurde die Gemeinde Nordkirchen offiziell re-zertifiziert zur "Familiengerechte Kommune Nordkirchen-Zertifikat bis 09/2021".	
--	--	---	--

	Vom Verein "Audit Familiengerechte Kommune" mit Sitz in Bochum wurden sechs Handlungsfelder vorgegeben, unter anderem auch. "Wohnumfeld und Lebensqualität". Daher erachten wir es auch als absolut unumgänglich diesem Widerspruch zu folgen und im Sinne der Familien zu entscheiden. Des Weiteren stellt sich uns die Frage, ob eine Durchgangsstraße nicht auch den Wert der Grundstücke mindert. Dies gilt es im Falle der Umsetzung zu prüfen. Die meisten Eigentümer, so auch wir, haben uns bewusst für ein ruhiges Baugebiet entschieden und dementsprechend auch den Kaufpreis beurteilt. In den FAQs vom 30.10.2020 wird darüber informiert, dass der Baustellenverkehr für den Tiefbau nur in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese erlaubt ist. Dies wird von uns abgelehnt. Begründung: Die Anwohner der Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese haben mit ihren Erschließungsgebühren die Straßen finanziert. Die Straßen mit ihrer Pflasterung, Tragschicht und Grundleitungen sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt. Es ist daher zu erwarten, dass sich nach Beendigung der Tiefbauarbeiten und der Fertigstellung des gesamten Baugebiets "Rosenstraße Nord" erhebliche Straßenschäden offenbaren, deren Reparaturkosten die Anlieger tragen müssen. Des Weiteren bietet die Formulierung "in Ausnahmefällen" großen Interpretationsspielraum, der erfahrungsgemäß auch zu Gunsten des Baustellenverkehrs ausgelegt wird. Zusätzlich erhöht sich auch hier die Gefährdung der Kinder signifikant (Schulweg, Spielen) wie im ersten Teil des Widerspruchs bereits ausführlich beschrieben.	Die Annahme einer Grundstückswertminderung ist nicht belegt. Siehe Allgemeine Vorbemerkung – Seite 10 -
--	---	--

17	Herr [REDACTED] und Herr [REDACTED] (Schreiben vom 27.11.2020)	Im Amtsblatt 19/2020 vom 30.10.2020 LJ_nte Nr. 50/2020 informieren Sie über die Möglichkeit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit bezüglich der Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße-Nord" (nachfolgend auch kurz: "RS Nord") im Ortsteil Nordkirchen gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. Diese Möglichkeit nutzen wir, da folgende geplanten Aspekte unser Wohngebiet betreffen: Unter Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" der Begründung des Vorentwurfs des Bebauungsplans NK 67 "Rosenstraße Nord" wird ausgeführt: "Im Bebauungsplan "Rosenstraße West" werden die Anbindungen zum Kleimanns Weg und zur Straße "Boländers Wiese" genutzt." In Ziffer 4 "Erschließung" der Vorentwurfs-Begründung heißt es zudem: "Wie in Pkt. 2 der Begründung geschildert, entsteht das Erschließungskonzept aus der Vernetzung der westlichen Anbindung an die K 2 Ferdinand-Kortmann-Straße und den südlich bestehenden Überfahrten in das Baugebiet „Rosenstraße West". Damit wird für das neue Baugebiet sowohl eine externe Anbindung als auch eine interne Anbindung an den Ortskern sichergestellt." Gegen den Vorentwurf des Bebauungsplans NK 67 "Rosenstraße Nord" legen wir hiermit aus nachfolgenden Gründen Widerspruch ein: Begründung: 1. Gefährdung insbesondere der Kinder durch enge und unübersichtliche Straßenführung Wir schließen uns hinsichtlich dieser Gefährdungslage den Argumenten des Widerspruchs der Eheleute [REDACTED] an, die eine erhebliche Gefährdung für die im Baugebiet Rosenstraße West (nachfolgend auch kurz "RS West") lebenden Kinder belegen. Wie von den Eheleuten [REDACTED] angeführt, sind die Straßen im Wohngebiet (Boländers Wiese,	
----	--	---	--

		Kleimanns Weg) viel zu schmal ausgelegt für einen Durchgangsverkehr. Eine Durchfahrt zum Baugebiet RS Nord von der Straße Boländers Wiese aus würde im Bereich des heutigen Wendehammers zu einer sehr geschwungenen und durch eine private Hecke unübersichtlichen Straßenführung führen, wodurch der von Baugebiet RS Nord kommende Gegenverkehr nicht frühzeitig genug erkennbar wäre. Wenn Kinder die stark abschüssige Boländers Wiese schnell mit Fahrrad, Skateboard oder teils elektrifizierten Go-Karts herunterfahren, stellt dies eine extreme Gefahrensituation für die Kinder dar. Eine "familiengerechte Kommune" sollte insbesondere Kinder nicht derartigen Risiken aussetzen! 2. Unfallgefahren durch Verkehrszunahme: 1 zusätzliches Anwohner-Kfz ca. alle 3 Minuten! Die beigefügte - auf subjektiven, aber unseres Erachtens plausiblen Prämissen beruhende – Beispielrechnung über die Verkehrszunahme im Wohngebiet RS West im Falle einer Straßenanbindung an das Baugebiet RS Nord belegt, dass ein solcher Verkehrsanschluss an der Einmündung Bergstraße / Boländers Wiese tagsüber zu einer Durchfahrt eines zusätzlichen Fahrzeugs alle 3 Minuten führt! Würde jeweils die Hälfte dieser Fahrzeuge über Kleimanns Weg bzw. den unteren Abschnitt der Boländers Wiese fahren, ergibt sich folglich dort die Durchfahrt eines zusätzlichen Fahrzeugs alle 6 Minuten! Die Fahrten der Lieferdienste und sonstigen Besucher der RS Nord sind diesen noch	
--	--	--	--

		hinzuzurechnen, worauf wir in der Berechnung vereinfachungshalber verzichteten. Jedes dieser Fahrzeuge stellt eine zusätzliche potentielle Gefahr für die Anwohner, insbesondere für spielende Kinder, dar! Die Anwohner im Wohngebiet RS West fahren zudem naturgemäß sehr langsam, da sie in die Einfahrt ihres Grundstücks einbiegen wollen und sich der vielen spielenden Kinder bewusst sind. Die Durchfahrten der Anwohner und Besucher der RS Nord durch RS West werden dagegen aller Voraussicht nach mit einer durchschnittlich höheren Geschwindigkeit erfolgen, da sie erst an der Abzweigung zur Bergstraße oder beim jeweiligen Grundstück im Bereich RS Nord abbremsen müssen. Eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit führt zu schlimmeren Verletzungen im Falle eines Unfalls! 3. Ortsunübliche Anzahl von Zufahrten zum Baugebiet RS Nord Gegen den Vorentwurf des Bebauungsplans RS Nord spricht auch die geplante Anzahl von Zufahrten. Drei Zufahrten stellen auch unter Berücksichtigung der geplanten Wohneinheiten eine im Vergleich zu anderen Neubaugebieten der Gemeinde Nordkirchen ortsunübliche Anzahl von Zufahrten dar. Diese Anzahl steht somit im Widerspruch zu bisherigen Politikentscheidungen, so dass sich eine stringente Begründbarkeit der Notwendigkeit derart vieler Zufahrten nicht erschließt. 4. Gefahrlosere Straßenführung ist umsetzbar und daher vorzuziehen	Siehe Allgemeine Vorbemerkungen – Seite 10
--	--	--	--

		Vom Ende des Fliederwegs bis zur Rosenstraße kurz vor der Einmündung in die Lüdinghauser Straße verläuft ein breiter Fußweg an einer Wiese und einem- durch Zäune sicherbaren- Spielplatz entlang. Wenn dieser Weg zu einer Spielstraße ausgebaut würde, könnte eine Zufahrt zum Baugebiet Rosenstraße Nord geschaffen werden, die nicht über andere Wohngebiete führt und die zudem kurz vor dem Ende der Rosenstraße auf diese treffen und somit kurz vor der Einmündung zur Lüdinghauser Straße enden könnte. Schafft man Ausweichbuchten statt einer durchgängig breiten Fahrbahn, können die meisten Bäume vermutlich erhalten bleiben! Vorteile dieser Gestaltung wären , dass – keine auf der Straße spielenden Kinder gefährdet würden, – die Zufahrt sehr verkehrsberuhigt wäre, – die Anwohner der RS Nord an der Lüdinghauser Straße und damit schon in Ortskernnähe ankommen würden, – nur wenig Häuser direkt an dieser Zufahrt liegen würden – die Rosenstraße nur in einem kurzen Bereich verkehrsmäßig stärker belastet würde und – diese Zufahrt zusammen mit derjenigen von der Umgehungsstraße K 2 (Ferdinand-Kortmann-Straße) für das Baugebiet RS Nord hinreichend wären. Also eine Lösung mit vielen Vorteilen, für die vermutlich nur geringfügige Grundstücksflächen zusätzlich von der Gemeinde erworben werden müssten. Alternativ wäre eine Zufahrt von der Ecke Rosenstraße/Fliederweg in das Baugebiet RS Nord möglich.	
--	--	--	--

		5. Missachtung der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans RS West Gemäß § 8 Abs. 1 Baugesetzbuch enthält ein Bebauungsplan die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Umso mehr verwundert uns, dass nach unserem subjektiven Verständnis die Gemeinde als öffentliche Körperschaft diese Rechtsverbindlichkeit zu verletzen scheint. Denn der Bebauungsplanvorentwurf RS Nord steht im Widerspruch zum Bebauungsplan RS West: In Ziffer 2 der Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs RS Nord - und sinngemäß auch in Ziffer 4 derselben - wird ausgeführt: "Im Bebauungsplan "Rosenstraße West" werden die Anbindungen zum Kleimanns Weg und zur Straße "Boländers Wiese" genutzt. Genau solche Anbindungen sind aber dem Bebauungsplan RS West nicht zu entnehmen! So befindet sich z. B. – statt der lt. Bebauungsplanvorentwurf RS Nord vorgesehenen Durchfahrt in die Boländers Wiese – im Bebauungsplan RS West an derselben Stelle ein hinter dem Haus Boländers Wiese 20 gelegener Wendehammer mit mittig anzupflanzendem Einzelbaum und ohne Zufahrt zur Flur 16. Dieser Wendehammer ist real von einem grauen Fußgängerbereich umgeben auch an der Stelle, wo - nach dem hier beanstandeten Bebauungsplanvorentwurf RS Nord - eine Durchfahrt geplant ist. Dort macht der Fußweg aber nur Sinn, wenn dort gerade keine Durchfahrt erfolgt! Andernfalls würde er quer	- Die Aussage trifft nicht zu Diese Anbindungen sind planungsrechtlich gesichert. Die öffentliche Verkehrsfläche / damit die Zufahrtmöglichkeit endet am geplanten Neuen Wohngebiet mit dem Hinweis auf Weiterführung. Eine entsprechende Aussage enthält die Begründung unter Punkt 4.1 zum entsprechenden Bebauungsplan. Die Gestaltung der Übergänge in das neue Baugebiet erfolgt nach entsprechenden verkehrlichen Vorschriften.
--	--	---	---

		über die nun geplante Durchfahrt verlaufen und Fußgänger erheblich gefährden! Dies belegt die offensichtliche Widersprüchlichkeit der Dokumente sowie die Verletzung der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans RS West! 6. Inhaltliche Mängel des Bebauungsplanes RS West Durchfahrten sind- wie bereits ausgeführt- im Bebauungsplan RS West nicht zu finden. Im Gegenteil: Das Baugebiet RS West wird als abgeschlossener Raum mit schwarzer Kästchenumrandung, die als "Grenze des räumlichen Geltungsbereichs ... " definiert ist, dargestellt. Zwar sind in der Nähe- der nun laut Bebauungsplanvorentwurf für Durchfahrten vorgesehenen – Stellen weiße Pfeile in Richtung Gemarkung Nordkirchen Flur 16 im Bebauungsplan RS West aufgedruckt. Diese befinden sich allerdings vollständig außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans RS West, so dass ihnen allein schon aus diesem Grund von den Grundstücksbesitzern des Baugebiets RS West keinerlei Bedeutung beigemessen werden musste und muss! Falls die weißen Pfeile allerdings ein Hinweis auf künftige Durchfahrten sein sollten, sind deren Nicht-einbeziehung in den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans RS West sowie deren Nichterläuterung in der Planlegende schwerwiegende inhaltliche Mängel desselben! Auffallend ist zudem, dass ausschließlich diese Pfeile nicht in der Legende erläutert werden. Warum wurden etwaige beabsichtigte Durchfahrten im Bebauungsplan RS West nicht thematisiert? Am Wissen kann es doch vermutlich nicht gelegen haben? So sprechen zumindest aus unserer Sicht mit	
--	--	--	--

		dem heutigen Kenntnisstand folgende Indizien dafür, dass ein späteres Baugebiet nördlich vom Baugebiet RS West und evtl. auch Gebietsübergänge schon ab ca. 2008 in Erwägung gezogen wurden: 7. Nahe bei den Stellen, wo die weißen Pfeile im Bebauungsplan RS West vermerkt sind, weist das Pflaster der Straßen jeweils die Breite einer Durchfahrt auf. Dies kann man im Bereich Kleimanns Weg noch als einigermaßen plausibel ansehen, da der sich dort anschließende Schotterweg in etwa dieselbe Breite aufweist. Im Wendehammer der Boländers Wiese macht diese Abschlussbreite aber überhaupt keinen Sinn, wenn man nicht bereits eine spätere Durchfahrt erwogen hat. Denn dort schließt sich nur ein etwa 1 Meter breiter Fußweg als Übergang zur Rosenstraße an. Warum also wurde damals dennoch eine derartige Breite für den abschließenden Teil des Pflasters gewählt, wenn nicht bereits eine Durchfahrt für Straßenverkehr geplant war? Wenn sie aber geplant gewesen sein sollte, warum wurde sie dann nicht offen im notwendigen und hinreichenden Maße kommuniziert? 8. Die weißen Pfeile auf dem Bebauungsplan RS West finden sich -wie gesagt- ausschließlich in der Nähe der Stellen, an denen nun Durchfahrten umgesetzt werden sollen. So ergeben sie aus heutiger Sicht Sinn. Wenn bei der Erstellung des Bebauungsplans RS West noch nicht an etwaige Durchfahrten zu einem anderen Baugebiet gedacht wurde, hätten diese weißen Pfeile an genau diesen Stellen damals unseres Erachtens überhaupt keinen Sinn ergeben. Warum aber wurden sie trotzdem eingezeichnet?	Die konkrete Situation im Wendehammer ebenso wie die planungsrechtliche Festsetzung im Bebauungsplan Rosenstraße West II spricht nicht gegen eine verkehrsgerechte Weiterführung der Straßenanbindung.
--	--	---	--

		9. Die im Wendehammer der Boländers Wiese laut Bebauungsplan RS West vorgesehene Insel mit Baumbepflanzung ist - irr, Gegensatz zur ebensolchen Insel an der Abzweigung Kleimanns Weg / Boländers Wiese- bis heute planwidrig nicht realisiert worden. Die Insel wäre vermutlich nicht gerade förderlich für eine relativ flüssige Durchfahrt zum Baugebiet RS Nord. Ist das der Grund für die immer noch fehlende Insel und die dort im Widerspruch zum Bebauungsplan RS West aufgebrachte ebenerdige Straßenpflasterung? Durch diese nicht geschaffene Bauminself sowie die im Eingangsbereich des Baugebiets Rosenstraße-West vorgesehene Grünfläche, die bisher nur aus einer ungepflegten Unkrautsammlung ohne jegliche gemeindeseitige Bepflanzung besteht, hat die Wohnen in Nordkirchen GmbH & Co. KG (nachfolgend kurz: "WiN"), die von uns Anliegern die Erschließungsbeiträge erhoben hat, unseres Erachtens ihre vertraglichen Pflichten nicht erfüllt. Denn ob diese Beiträge angemessen sind, hat jeder Grundstückskäufer unter anderem auf Basis des Bebauungsplans RS West entschieden, der genau diese beiden vorgenannten Investitionen mit einschloss. 10. Wir fordern Sie und den gesetzlichen Vertreter der WiN hiermit auf, diese Vertragspflichten nunmehr zu erfüllen. 11. "Bereits beim Bau der westlichen Umgehungsstraße der Kreisstraße 2 in 2008 wurde eine Anbindung dieses späteren Wohnbaugebietes mit vorgesehen und jetzt auch realisiert." heißt es in den FAQ zum Bebauungsplanvorentwurf RS Nord. Stand 30.10.2020. Wenn die Gemeinde damals eine Abbiegespur zum neuen	
--	--	--	--

		Baugebiet RS Nord von der Umgehungsstraße (Ferdinand-Kortmann-Straße) geplant hat und realisieren ließ, liegt es da nicht nahe, dass auch die übrigen Zufahrten zu diesem Baugebiet mindestens überschlüssig damals schon geplant wurden? Die in diesem und dem vorherigen Abschnitt beschriebenen "Ungereimtheiten" verwundern uns umso mehr, als die an entscheidender Stelle bzgl. beider Bebauungspläne handelnden Personen doch teils dieselben Personen sind! Dass zudem der Veröffentlichungszeit des Bebauungsplanvorentwurfs RS Nord kurz nach einer Kommunalwahl einen schalen Beigeschmack hat, müssen wir wohl nicht betonen. 7. Verletzung von Auskunftspflichten im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen? Auskunftspflichten sind bekanntlich Nebenpflichten im Rahmen einer Vertragsanbahnung. Sollten zum jeweiligen Zeitpunkt des Vertragsabschlusses über die Erhebung der Erschließungsbeiträge für ein Grundstück des Baugebiets RS West durch die WiN - bereits Planungen von Durchfahrten zu einem nördlichen Baugebiet bestanden haben und - dem gesetzlichen Vertreter der WiN bekannt gewesen sein, würde sich die Frage stellen, - ob die Grundstückskäufer bei Vertragsabschluss über diese Durchfahrten als wertbeeinflussendem Faktor - für die Frage, ob die Höhe der Erschließungsbeiträge noch akzeptabel ist, - überhaupt und, wenn ja, in hinreichendem Maße informiert wurden.	Siehe Allgemeine Vorbemerkungen – Seite 10 Die Annahme einer Grundstückswertminderung ist nicht belegt.
--	--	--	---

		Diese Frage ließe sich analog auch auf die Preisdetails der Grundstücksaufverträge bzgl. des Baugebiets RS West und die dabei seitens des Verkäufers zeichnenden gesetzlichen Vertreter übertragen. 8. Schadenersatzansprüche durch Wertverluste der Immobilien im Wohngebiet RS West Der Bebauungsplan RS West war für die dortigen Grundstückseigentümer ein rechtsverbindlicher und dadurch wertbildender Faktor bei der Beurteilung, ob der von der Gemeinde festgelegte Quadratmeterpreis und die Erschließungskosten der Höhe nach angemessen sind, und damit auch bei der Entscheidung, das jeweils präferierte Grundstück zu kaufen. Wir als Käufer eines Grundstücks im Baugebiet RS West waren aufgrund der in diesem Schreiben aufgeführten Gründe in dem guten Glauben, dass keine Durchgangsstraße geplant ist und das Baugebiet eine Sackgasse mit eben nur einer Zufahrt zur Bergstraße bleibt. Hätten wir zum Kaufzeitpunkt von einer Auslegung der Boländers Wiese als Durchgangsstraße gewusst, hätten wir unser Grundstück zum damaligen Preis nicht erworben! Denn dieser Preis war nur für ein Sackgassengrundstück angemessen! Derzeit sind alle Grundstücke im Wohngebiet RS West Sackgassengrundstücke wegen der alleinigen Zufahrt über die Bergstraße und im Einklang mit dem Bebauungsplan, der gemäß den obigen Darlegungen nichts Anderes vermittelte. Sollte die Gemeinde Durchfahrten zum Baugebiet RS Nord umsetzen, werden die Grundstücke des Wohngebiets RS West künftig in einem Durchfahrtsgebiet liegen.	
--	--	--	--

		Ein nicht unerheblicher Wertverlust dieser Immobilien dürfte die Folge sein. Würden die Anwohner diese von ihnen nicht verursachten und vor allem vermeidbaren finanziellen Einbußen so einfach hinnehmen? Vermutlich nicht! Wer haftet angesichts der in diesem Schreiben genannten Punkte dann für den finanziellen Schaden? 9. Vermeidbare Straßenschäden bei Nutzung des Wohngebietes RS West als Baustraße Die Gemeinde erlaubt gemäß FAQs zum Bebauungsplanvorentwurf RS Nord, Stand 30.10.2020, Baustellenverkehr in Ausnahmefällen über die Straßen Kleimanns Weg und Boländers Wiese. "In Ausnahmefällen" ist eine Ermessensentscheidung. Bitte erläutern Sie daher, bei Erfüllung welcher konkreten Kriterien ein solcher Ausnahmefall vorliegt. Sollten die Straßen des Wohngebiets RS West als Baustraßen genutzt werden, obwohl zeitgleich eine Zufahrt über die Umgehungsstraße K 2 oder eine alternative Zufahrt außerhalb des Wohngebiets RS West möglich ist, wäre eine Durchquerung des Wohngebiets RS West nicht erforderlich und damit wohl auch kein Ausnahmefall begründbar oder gegeben. Der Mensch wählt im Regelfall den kürzesten Weg. Das werden wohl auch viele Handwerker und sonstige Lieferanten beherzigen - auch wenn dieser Weg durch das Wohngebiet RS West führt.	Siehe Allgemeine Vorbemerkungen – Seite 10
--	--	--	--

		Durch welche konkreten Maßnahmen beabsichtigen Sie, permanent sicherstellen, dass vermeidbare Durchquerungen des Wohngebiets RS West im Zusammenhang mit Arbeiten im Baugebiet RS Nord unterbleiben? Wie von den Eheleuten Grimm in deren Widerspruch dargelegt, sind die Straßen dieses Wohngebiets nicht für die Lasten von Schwerlastverkehr ausgelegt. Warum sollte ein Anwohner aus RS West bereit sein, für solche Schäden wirtschaftlich aufzukommen, wenn diese durch Nutzung der Zufahrt von der Umgehungsstraße vermeidbar gewesen wären? 10. Fazit Die in diesem Schreiben benannten Risiken sind durch Streichung der zum Wohngebiet RS West vorgesehenen Durchfahrten im Bebauungsplanvorentwurf RS Nord vollständig vermeidbar. Alternative Strassengestaltungen für RS Nord sind möglich, so dass auch die Belange der künftigen dortigen Anwohner hinreichend Berücksichtigung finden können. Wir halten es daher für geboten dass Sie als Bürgermeister, der Fachbereichsleiter Bauen sowie der Gemeinderat die oben dargelegten insbesondere für Kinder erheblichen Unfallgefahren, vermeidbaren Schäden an den Straßen im Wohngebiet RS West sowie die Wertverlustrisiken der Immobilien im Vorhinein ausschließen! Entsprechende Maßnahmenvorschläge enthalten dieses Schreiben sowie diejenigen unserer Nachbarn. Es wäre schön, Herr Bürgermeister, wenn im Hinblick auf die oben dargelegten Punkte und im	
--	--	---	--

		Einklang mit den schönen medialen Wortsalben vom "Ausbau der Lebens- und Freizeitqualität" für die Bewohner des Wohngebiets RS West nachhaltig nutzbringende Maßnahmen insbesondere durch den Verzicht auf Durchfahrten umgesetzt würden.	
18	Herr und Frau [REDACTED] (Schreiben vom 01.12.2020)	Mit dem Amtsblatt Nr. 19 vom 30.10.2020 wurde über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans "Rosenstraße Nord" im Orts- teil Nordkirchen gemäß § 3 Abs. 1 BauGB informiert. Gemäß Ziffer 2 "Städtebauliche Konzeption" und Ziffer 4 "Erschließung" des Vorentwurfs, sieht der Bebau- ungsplan eine Straßenanbindung des Baugebiets "Ro- senstraße Nord" für PKW- und LKW-Verkehr über die Straßen "Kieimanns Weg" und "Boländers Wiese" des Baugebiets "Rosenstraße West 1. BA" vor. Des Weiteren sieht der bisherige Bebauungsplan in dem angrenzenden Bereich an unser Grundstück eine andere Bebauungsmöglichkeit als in unserem Gebiet vor. Zu dieser Planung reichen wir hiermit formal Einspruch ein. Dieser Einspruch wird wie folgt begründet: - Aufgrund der baulichen Gegebenheiten er- scheint der Eindruck der Verkehrsberuhigung im Baugebiet, welche von den hier wohnenden Kindern zum Spielen und Fahrzeugfahren ge- nutzt wird. Schon durch die bisher bestehende 30 km/h-Regelung, welche damals nicht von den Anwohnern gewünscht war, kommt es zu Risikosituationen besonders an den Punkten Aufgabelung "Kieimanns Weg" / "Boländers Wiese", abknickende Straßenführung in Höhe "Boländers Wiese 21" und abknickende Stra- ßenführung in Höhe Kleimanns Weg 16a. Durch eine Anbindung an das Baugebiet	

		"Rosenstraße-Nord" ist eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens anzunehmen, welche zu einer weiteren Gefährdung der Kinder führen wird. Aufgrund dieser Annahme bitten wir um einen Nachweis über die zu erwartende Verkehrsbelastung inkl. Lärmbelastung. - Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund der Anbindung würde auch zu Einschränkungen der Eigenständigkeit und Freiheit sowie Gefährdung auf dem Weg zur Schule, zum Kindergarten und zum Spielplatz kommen. Dies trifft auch die Kinder aus dem zweiten Bauabschnitt "Rosenstraße-West". - Die geringe Fahrbahnbreite in unserem Baugebiet führt dazu, dass entgegenkommende Fahrzeuge auf den Gehweg ausweichen müssen. Auch dies führt zu einer weiteren Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern, insbesondere Kindern. Aufgrund der oben genannten Punkte lehnen wir die Anbindung an die Straßen "Boländers Wiese" und "Kieimanns Weg" für PKWs und LKW ausdrücklich und ohne Ausnahme ab. Die Anbindung für Radfahrer und Fußgänger im Rahmen einer Notdurchfahrt ist davon nicht betroffen, da diese die Attraktivität der Baugebiete als auch die Unterstützung der CO2-freien Fortbewegung in Richtung Ortskern begünstigen würde. Die FAQs vom 30.10.2020 sehen die Verkehrsführung in der Erschließungs- und anschließenden Bauphase grundsätzlich über die Ferdinand-Kortmann-Straße vor. Hiermit fordern wir, dass sichergestellt wird, dass der Bauverkehr ausschließlich und ohne Ausnahme über die Ferdinand-Kortmann- Straße erfolgt. Da wir als Anwohner durch die Erschließungsgebühren die Straßen mitfinanziert haben, gehen wir davon aus, dass deren Erhalt oberste Priorität hat. Der Straßenaufbau ist nicht für Schwerlast-/ Baustellenverkehr	
--	--	---	--

		ausgelegt. Daher ist anzunehmen, dass eine Nutzung für die Erschließungsarbeiten und die Bauphase den vorliegenden Straßenaufbau in Mitleidenschaft ziehen wird. Außerdem würde die Sicherheit der Kinder signifikant gefährdet. Im Rahmen der Zertifizierung "Familiengerechte Kommune" sollte insbesondere der sichere Schulweg als auch die Punkte Wohnumfeld und Lebensqualität, welche bestimmt nicht durch die Verkehrsanbindung positiv beeinflusst werden, in dem Bebauungsplan berücksichtigt werden. Des Weiteren bitten wir um Anpassung des Bebauungsplans in direkter Angrenzungen an die bisherige Bebauung um ein einheitliches Bild zu gewährleisten. Hierbei ist auf die Möglichkeit der Flachdachbebauung zu verweisen, die in unserem Baugebiet nicht möglich war und jetzt auf den angrenzenden Grundstücken ermöglicht wird.	
19	Familie [REDACTED] (Schreiben vom 03.12.2020)	Nachfolgend erhalten Sie unsere Stellungnahme zum Bebauungsplan-Vorentwurf NK 67 Rosenstraße-Nord im Rahmen der Bürgerbeteiligung mit der Bitte, von einer Öffnung der Straßen "Boländers Wiese" und "Kleimanns Weg" für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr abzusehen. Die Gründe: 1. Die bisherigen Anliegerstraßen "Kleimanns Weg" und "Boländers Wiese" werden für das Baugebiet Rosenstraße-Nord zur Hauptverkehrsanbindung Richtung Dorf. Diese sind sowohl aus baulichen Gründen als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit gar nicht dafür ausgelegt und entsprechen auch nicht dem aktuellen Bebauungsplan. • Aus Lärmgründen ist die Verwendung von Pflaster nur bei Geschwindigkeiten von 20km/h oder darunter völlig unkritisch. In unserem Baugebiet gilt 30 km/h. Momentan ist das aufgrund des geringeren PKW-	Die Oberflächengestaltung der Fahrbahn wird jeweils für die einzelnen Baugebiete besprochen und festgelegt. Für Rosenstraße-West ist, auch in

		Zudem verteilt sich der Verkehr in Richtung Dorfkern aus dem neuen Baugebiet automatisch über die Umgehungsstraße auf drei Zufahrtstraßen (Berg-, Lüdinghauser- und Mühlenstr.). Die Bergstraße wird dadurch entlastet. Zur Klarstellung: Wir unterstützen die Schaffung neuen Wohnraumes und befürworten das Baugebiet Rosenstraße Nord. Aber bei der Verkehrsanbindung sehen wir deutliche Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit und der Qualität jedes einzelnen Wohnraumes. Bitte überdenken Sie diesen Schritt.	
20	Herr [REDACTED] (vorgetragen am 04.12.2020, Schreiben vom 04.12.2020)	- Der F+R-Weg am Fließweg soll als solcher erhalten bleiben bei KFZ-Verkehr - Vorhandenes Gehölz und Hecken bestehen lassen östlich des Plangebietes - Östlichster Grundstücksstreifen → Forderung nach Firsthöhe max. 7,00 m → Harmonischer Übergang von alt zu neu Schreiben vom 04.12.2020 Fragen und Anregungen zum Bebauungsplan Rosenstraße West; 04.12.20; Maßstab 1: 1. Wie breit wird der öffentl. Grünstreifen? 2. Ursprünglich verlief eine Grenzhecke von Quante bis Schlosserei Limberg; sie hat sich teilweise stark verbreitert. Unsere Hecke folgt dem ursprünglichen Verlauf. Wo wird die Grenze zwischen uns und dem westl. Nachbarn sein? 3. Wie kann dieser öffentl. Grünstreifen in der Breite und bei welcher Höhe erreicht und gepflegt werden, wenn der jetzige Fuß- und Radweg entfällt?	Siehe Allgemeine Vorbemerkungen - Seite 10 Im Sinne der sparsamen Baulandverbrauchs und des wirtschaftlichen Bauens wird eine Firsthöhe von 9,5 m im neuen Baugebiet für vertretbar gehalten. Ein breiter Grünstreifen überbrückt den Übergang. Der Grünstreifen erfasst das bestehende zu erhaltende Gehölz. Die Pflege des Grünstreifens erfolgt künftig vom Fuß- und Radweg aus.

		4. In 8 Teilflächen sind die max. Firsthöhen nicht eingetragen. 5. Bei den zukünftigen westl. Nachbarhäusern ist die max. Firsthöhe mit 9.50 m bzw. 10 m ca. 3 Meter höher als in unserem Wohngebiet und fast allen Neubaugebieten in Nordkirchen; hier wird die charakteristische Harmonie des Ortsbildes leider gestört! 6. Zur Erhaltung unserer Wohnqualität möchten wir im Westen keine Wohnblöcke von mehr als 6,70 m Firsthöhe vor Augen haben! 7. Wichtig ist für die Sicherung der Wohnqualität die Fortsetzung des Lärmschutzwalls entlang der Ferd.-Kortmann-Str. bis zum Gewerbegebiet. Der allgemeine Verkehrslärm und die rasenden Motorräder besonders an Wochenenden stören erheblich. 8. Fragen: - 0,4 Grundflächenzahl: - offene Bauweise: - Wann beginnt die Erschließung? - Wann beginnt die Bautätigkeit?	Die max. Firsthöhe ist im Bebauungsplanentwurf lückenlos festgesetzt. - Die Aussage trifft nicht zu. Die Ausformung des Lärmschutzwalls beruht auf gutachterlicher Berechnung Zum jetzigen Zeitpunkt können keine verbindlichen Aussagen zum Beginn der Bautätigkeit getroffen werden.
21	Herr [REDACTED] Schreiben vom 10.12.2020)	Stellvertretend für die Anwohner des Fliederwegs 1, 3, 5, 7, 9 sind wir mit dem vorliegenden Bebauungsplan in folgenden Punkten nicht einverstanden: die Firsthöhe der Neubauten hinter unseren Häusern ist mit 9,5 m angegeben – hier wollen wir eine Höhe entsprechend unserer Häuser von 6,5 m. die verkehrsmäßige Anbindung des neuen Baugebietes soll nicht über Rosenstraße und Fliederweg (jetziger Fuß- / Radweg) erfolgen. Dieser Weg wird sowohl von Radfahrern und Schulkindern benutzt und würde bei anderweitiger Benutzung eine Gefahr für Kinder, Jugendliche und Fuß- / Radfahrer darstellen. Wir schlagen vor,	Im Sinne der sparsamen Baulandverbrauchs des wirtschaftlichen Bauens wird eine Firsthöhe von 9,5 m im neuen Baugebiet für vertretbar gehalten. Ein weiterer Grünstreifen überbrückt den Übergang.

		die verkehrsmäßige (Autoverkehr) Anbindung über die Ferdinand-Kortmann-Straße vorzusehen.	
--	--	---	--

Von folgenden Trägern öffentlicher Belange wurden in ihren Schreiben keine Anregungen und Bedenken vorgebracht:

- Stadt Werne, Schreiben vom 10.11.2020
- Gelsenwasser Energienetze GmbH, Schreiben vom 12.11.2020
- Landwirtschaftskammer NRW, Schreiben vom 23.11.2020
- Vodafone NRW GmbH, Schreiben vom 25.11.2020
- Stadt Lüdinghausen, Schreiben vom 27.11.2020
- Straßen NRW, Schreiben vom 01.12.2020

Bearbeitet im Auftrag der Gemeinde Nordkirchen
Coesfeld, im Dezember 2020

WOLTERS PARTNER
Stadtplaner GmbH
Daruper Straße 15 · 48653 Coesfeld