



15.09.2021

Einwendungen zum Bebauungsplan Burland („Auf dem Buhrlande“):

**Vorentwurf der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 119
„Auf dem Buhrlande“**

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung und damit der Beteiligung und Einbeziehung bei der Ausgestaltung des neuen Baugebietes erhebt der Ortsverband Bündnis 90/Die Grünen Fröndenberg nachstehende Einwendungen:

Grundsätzliches:

Ein Gutachten über die Beseitigung des Schmutzwassers („Kanalgutachten“) fehlt völlig und war auch am 07.09.21 auf der Homepage der Stadt noch nicht verfügbar! Eine Auseinandersetzung der Bürger mit den zusätzlichen Belastungen für ihre Kanalisation ist daher im Rahmen diese Auslegung nicht möglich! Während der Investor in der GSF öffentlich einen „einfachen“ Anschluss an das Kanalsystem des Bilsteins/Burland erläuterte, sprach er in Dellwig davon, das Schmutzwasser zu sammeln und in die Kanäle der Bredde zu pumpen. Angesichts der Starkregenniederschläge kam es da offenbar zu einem Umdenken bei der Kanalplanung. Die Entscheidungsgrundlagen müssen der (betroffenen) Bevölkerung zur Kenntnis gegeben werden!

Es ist schon sehr erstaunlich, dass die gesamten Ausführungen zum Bebauungsplan vom Ingenieurbüro Scheller und nicht vom Bauamt der Stadt gemacht werden. Bei der Begründung zur FNP-Änderung tritt hingegen die städtische VAe Korte als Verfasserin auf.

Es sollte klargestellt werden, wer Auftraggeber des Ingenieurbüros Scheller ist und wer somit die Begründung verantwortet!

Es geht um Begründungen, Abwägungen öffentlicher Belange etc., somit alles Dinge, die in den originären Zuständigkeitsbereich einer Kommune fallen. Es wird dem Leser nicht klar, wer Auftraggeber des Herrn Scheller ist, die Stadt oder der Investor. Im weiteren Verlauf der Begründung wird jedoch eine große Nähe des Verfassers zu den Interessen des Investors deutlich. Die Abfassung der Begründung für die Schaffung eines Baugebiets durch externe Personen ist ohne offene Darlegung der Auftragssituation in jedem Fall sehr fragwürdig!

Außerdem scheinen große Teile der Begründung ohne vernünftige Anpassung und Überarbeitung aus überholten Bebauungsplänen übernommen worden zu sein, anders

Seite 1 von 38



lassen sich die zum Teil schwammig-allgemeinen, zum Teil aber auch schlicht falschen und unzeitgemäßen Aussagen der Begründung nicht erklären!

Einwendung:

Die Auftragssituation des Ingenieurbüros Scheller ist zu erläutern und die Rechtmäßigkeit des Vorgehens im Vergleich zur FNP-Änderung darzulegen!

Name

„Das Baugebiet befindet sich auf dem gleichen Flurstück wie die bereits vorhandene Bebauung.“

Die Bezeichnung dort heißt „Burland“, nämlich Bauernland (platt), einmal mit „h“ und einmal ohne „h“ geschrieben und so unterschiedlich seit 55 Jahren auf den Schildern der Garagenanlagen des Baugebiets vermerkt. Die Bezeichnung „Auf dem Buhrlande“ lässt sich vermutlich besser vermarkten, jedoch gibt es keinen realen Grund, die „alte Siedlung“ schlicht und einfach „Burland“, die neue jedoch „Auf dem Buhrlande“ zu benennen!“

Einwendung:

Das geplante Baugebiet sollte als „**Burland**“ bezeichnet werden!

Zu 1.1 Erster Absatz Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

„Ziel der Bebauungsaufstellung ist die Entwicklung eines neuen Wohngebietes als städtebauliche Abrundung des nördlichen Siedlungsbereiches des Ortsteiles Ardey.“

Bei der Planung und insbesondere bei der Überschreitung der überbaubaren Fläche in Richtung Norden in das unter Landschaftsschutz stehende Gebiet hinein, handelt es sich ausdrücklich NICHT um eine „städtebauliche Abrundung“, da die nördliche Baugrenze des Ortsteils Ardey dadurch deutlich nach Norden verschoben wird. Die nördlich ergänzte Fläche weitet die Bebauung erheblich nach Norden in den Außenbereich aus. Die nach Osten verlängerte Baugrenze deutet auf den Willen von Investor und Verwaltung hin, in Zukunft auch die Nordseite der Straße „Zur Bredde“ zu bebauen. Es widerspricht den Verwaltungserfordernissen von Wahrheit und Klarheit im Verwaltungshandeln, wenn statt von einer Ausweitung der Baufläche nach Norden und geplant zukünftig nach Osten, verschleiern und unzutreffend von einer

Seite 2 von 38



„**städtebaulichen Abrundung des nördlichen Siedlungsbereiches**“ gesprochen wird!

Einwendung:

Das Ziel der Bebauungsplanaufstellung sollte wahrheitsgemäß und klarstellend in „**Ziel der Bebauungsplanaufstellung ist die Entwicklung eines neuen Wohngebietes im Ortsteil Ardey als Ausweitung der Bebauung nach Norden und Ermöglichung der zukünftigen Ausweitung nach Osten.**“ umformuliert werden!

Zu 1.1, Zweiter Absatz Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

„Die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit angemessenem Wohnraum zählt zu den wichtigen kommunalen Aufgaben. Die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen an kostensparendes Bauen sowie die Bevölkerungsentwicklung sind laut § 1 Baugesetzbuch (BauGB) insbesondere zu berücksichtigen.“

Die getroffene Aussage gibt den Inhalt des § 1 BauGB völlig sinnentstellend und fragmentarisch wieder!

§ 1 Abs. 6 BauGB nennt insgesamt 14 Punkte mit zahllosen Unterpunkten, die gleichwertig und „insbesondere“ bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind.

Neben den beiden oben genannten Punkten sind also auch noch zwölf andere Argumente bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen, die GLEICHRANGIG nebeneinanderstehen.

Die Fokussierung auf die beiden ersten Punkte unterschlägt u.a.

- Punkt 7

„die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege“,

- Punkt 8

„die Belange der Land- und Forstwirtschaft“,

- Punkt 11

„die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung“,

- Punkt 12

„die Belange des ... Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden“,

- Punkt 14

„die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen“.

Seite 3 von 38



Die Begründung widerspricht somit eklatant der Vorschrift des § 1 Absatz 7 BauGB, der fordert, *„Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.“*

Diese zwingend vorgeschriebene gerechte Abwägung fehlt in der Begründung völlig!

Die Begründung müsste sich zudem zunächst am § 1 Absatz 5 BauGB ausrichten, der fordert:

„Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“

Dieser den oben genannten Abwägungsgründen vorangestellte grundsätzliche Absatz wird bei der Aufstellung des in Rede stehenden Bebauungsplans vollkommen ignoriert!

Klar ist, dass sich eine Stadt nur innerhalb der vom BauGB gesetzten Grenzen und analog zu den dort vorgegebenen Regeln bewegen darf! Die Fokussierung auf einige wenige „passende“ Fundstellen unter bewusster Ausblendung wesentlicher anderer gesetzlicher Vorgaben, erfüllt nicht das Erfordernis an eine abgewogene Begründung eines Bebauungsplans und ist unzureichend!

Einwendung:

Die unter Punkt 1.1 genannten Gründe für die Aufstellung des Bebauungsplans sind völlig unzureichend!

Es wird hier deutlich, dass die Interessen des Ingenieurbüros Scheller sich nicht mit der vom Baugesetzbuch beabsichtigten Intention einer ergebnisoffenen Abwägung decken, sondern allein auf das Ziel der Ermöglichung einer Bebauung ausgerichtet sind.

Auch die im BauGB zwingend geforderte Auseinandersetzung mit den in § 1 Absatz 5 BauGB genannten Gründen, mit den in § 1 Absatz 6 BauGB aufgezählten weiteren gleichrangigen Zielen und insbesondere die in § 1 Absatz 7 BauGB zwingend geforderte Abwägung aller dieser Argumente fehlen völlig!

Seite 4 von 38



Es darf sehr bezweifelt werden, ob die von Investor und Verwaltung wiederholt und öffentlich genannten „finanziellen Interessen“ für die Inanspruchnahme, insbesondere der unter Landschaftsschutz stehenden Flächen, ausreichen!

Die Begründung ist insofern deutlich zu erweitern und die gesetzlich geforderte Abwägung vorzunehmen und dabei die Forderungen aus dem politischen Raum einzubeziehen (Anträge von SPD und GRÜNEN)! VON DER STADT FRÖNDENBERG sind ALLE in § 1 des BauGB genannten Ziele und Anforderungen gegeneinander abzuwägen und letztlich einer Bewertung zuzuführen!

Inwieweit die Umwandlung einer sich unter Landschaftsschutz befindlichen landwirtschaftlichen Fläche in Bauland sich mit den in § 1 Absatz 5 BauGB niedergelegten Vorschriften in Übereinstimmung zu bringen ist, das wäre dann zunächst einmal zu begründen! Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass sowohl der Investor, als auch Vertreter der Fröndenberger Verwaltung öffentlich, unwidersprochen und klar als Begründung für die Inanspruchnahme der unter Landschaftsschutz stehenden Fläche wiederholt allein die „finanziellen Interessen des Investors“ genannt haben!

Zu 1.1, Dritter Absatz Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

„Fröndenberg/Ruhr liegt im Süden des Kreises Unna und in der Ballungsrandzone des Ruhrgebietes. Die Einwohnerentwicklung in Fröndenberg stagniert in den letzten Jahren. Zur Fortentwicklung wird jedoch ein Zuwachs der Bevölkerung angestrebt.“

Woher angesichts von Klimakrise und Ressourcenverknappung das Erfordernis eines Zuwachses der Bevölkerung abgeleitet wird, ist nicht ersichtlich. Die gesamte Infrastruktur in Ardey, wie in ganz Fröndenberg, ist an oder jenseits der Kapazitätsgrenze. Weder im Kindergarten- noch im Schulbereich oder bei den verkehrlichen und entwässerungstechnischen Einrichtungen stehen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung, um ein nennenswertes Bevölkerungswachstum bewältigen zu können.

Einwendung:

Das städtebauliche Ziel des Bevölkerungswachstums ist angesichts der in Ardey nicht vorhandenen Infrastruktur und vor dem Hintergrund von Klimakrise und Ressourcenverknappung zu hinterfragen und zu begründen!



Zu 1.1, Vierter Absatz Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

„Zur Weiterentwicklung des Siedlungsbereiches Fröndenberg-Ardey und um die bestehende Nachfrage hauptsächlich an Baugrundstücken an Ein- und Zweifamilienhäusern ausgleichen zu können, soll der Bebauungsplan „Auf dem Buhrlande“ aufgestellt werden.“

In Deutschland besteht ein Mangel an Wohnungen, nicht an Einfamilienhäusern! Geplant sind im neuen Baugebiet weitaus überwiegend freistehende Einfamilienhäuser. An einer starken Nachfrage in diesem Bereich gibt es keinen Zweifel, aber daraus einen gesamtgesellschaftlichen „Bedarf“ zu definieren ist unzulässig, da sie allein den Vermarktungsaspekt des Investors abbildet.

Mit der Beschreibung der Lage der Stadt Fröndenberg am Ballungsrand des Ruhrgebiets wird deutlich, dass die Stadt Fröndenberg niemals in der Lage sein wird, in Zeiten von Niedrigzinsen die Nachfrage von Einwohnern des Ruhrgebiets zu decken, selbst wenn das gesamte Stadtgebiet für die Bebauung mit Einfamilienhäusern freigegeben würde.

Einwendung:

Es ist eine Abgrenzung zwischen privater Nachfrage und gesellschaftlichem Bedarf vorzunehmen und die Frage der Verträglichkeit dieser Feststellung mit den in § 1 BauGB niedergelegten Zielen abzugleichen! Die Verwaltung sollte dazu eine Bedarfsanalyse für den Bedarf an Mietwohnungen erstellen bzw., falls diese schon vorhanden sein sollte, diese veröffentlichen!

Zu 1.1, Fünfter Absatz Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

„Die Aufstellung des Bebauungsplans dient dem nachhaltigen, städtebaulichen Fortschritt und der Ordnung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleistet.“

Dieser Passus ist vollständig unverständlich, zudem weder zeitgemäß noch entspricht er dem gesellschaftlichen Nachhaltigkeitserfordernis!

Was die Ausweisung eines Neubaugebiets, im vorliegenden Fall überwiegend zur Bebauung mit Einfamilienhäusern, mit einem „nachhaltigen, städtebaulichen Fortschritt“ zu tun hat und wie dies angesichts von Klimakrise und Ressourcenverknappung „der Ordnung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang

Seite 6 von 38



bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleistet?“ dient, ist nicht ersichtlich!

Es handelt sich um sinnlose Worthülsen, die zur Begründung einer Bebauung an jeder Stelle herangezogen werden können, aber den konkreten Bezug zur Realität völlig vermissen lassen!

Es kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass künftige Generationen vom heutigen Bau von freistehenden Einfamilienhäusern nicht profitieren werden, sondern vielmehr diese Art der Bebauung zu erheblichen weiteren Erschwernissen für nachfolgende Generationen führen wird. Benötigt werden zukünftig neue Wohnformen, die ein ökologisches Miteinander von Wohn- und Umweltbedürfnissen ermöglichen. Der Bau von freistehenden Einfamilienhäusern auf Ackerflächen im Landschaftsschutzgebiet ist sicher das genaue Gegenteil der niedergelegten Begründungen in Sachen Allgemeinwohl!

Einwendung:

Der oben aufgeführte Passus ist wegen völliger Bedeutungslosigkeit und der grotesken Verdrehung der tatsächlichen Erfordernisse einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu streichen und entsprechend der tatsächlichen Erfordernissen nachvollziehbar zu begründen!

Zu 2.3 Eigentumsverhältnisse im Planbereich

„...Der für den ausreichenden Straßenausbau fehlende schmale Streifen entlang der vorgenannten Wegeparzelle (Gemarkung Strickherdicke, Flur 6, Flurstück 26 tlw. und 202 tlw.) hat zwei verschiedene Eigentümer, von denen einer auch eines der erstgenannten Flurstücke besitzt. Der Abgabe von Flächen für den Straßenausbau steht nichts entgegen.“

Einwendung:

Hier sollte, wie bei den eigentlichen Bauflächen, eine Aussage zur Verkaufswilligkeit BEIDER Grundstückseigentümer getroffen werden!



Zu 3.1 Raumordnung und Landesplanung

„...Es wird davon ausgegangen, dass die Aufstellung des Bebauungsplans an das Ziel 2-3 (Siedlungsraum und Freiraum) des LEP NRW angepasst ist....“

Einwendung:

Hier sind Ausführungen erforderlich, wer wovon ausgeht und was damit genau gemeint ist!

Zu 3.2 Flächennutzungsplan

„...Ein weiterer Grund für die Änderung liegt in landesplanerischen Zielvorgaben im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die grundsätzlich flächensparend und bedarfsgerecht auszurichten ist. Folglich ist eine Anpassung dieser Planung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nur dann gegeben, wenn für die neue Wohnbaufläche im Ortsteil Ardey an anderer Stelle im Stadtgebiet eine Fläche in gleicher Größenordnung wieder dem Freiraum zugeführt, also ein Flächentausch vorgenommen wird....“

Einwendung:

Inwieweit erfüllt ein Grundstückstausch die landesplanerischen Zielvorgaben im Hinblick auf eine flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung? Alleine ein Grundstückstausch schafft keinen hinreichenden Ausgleich für ein verloren gegangenes Landschaftsschutzgebiet. Ein Grundstückstausch kann eine nicht flächensparende und nicht an den echten gesellschaftlichen Bedarfen ausgerichtete Siedlungsentwicklung sicher nicht ausgleichen! Hier sind zusätzliche Ausführungen zur Erfüllung der genannten landesplanerischen Zielvorgaben erforderlich!

Zu 3.3 Landschaftsschutz

„...Die Grenze des bisherigen Landschaftsschutzgebietes liegt an der im FNP dargestellten Wohnbaufläche an. Bei der aus dem Landschaftsschutz zu entlassenen Fläche handelt es sich um einen Randbereich einer intensiv genutzten Ackerfläche, also nicht um besonders zu schützenden Landschaftsteile, wie sie überwiegend Voraussetzung für die Unterschutzstellung waren....“

Einwendung:

Seite 8 von 38



Diese Aussage ist unzutreffend und irreführend, da es sich eben nicht um ein im ganzen ökologisch hochwertiges Naturschutzgebiet handelt!
Die Ausweisung des in Rede stehenden Landschaftsschutzgebietes „Strickherdicke-Ost“ dient dem Entwicklungsziel „Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“.

Welche schützenswerten Aspekte das Ingenieurbüro Scheller in intensiv genutzten Ackerflächen NICHT zu erkennen glaubt, ist unerheblich und in der Bewertung unzutreffend, da dies bei einer insgesamt zu erhaltenen Landschaft ohne Relevanz ist. Andernfalls könnte man gleich von der Unterschutzstellung aller intensiv bewirtschafteten Flächen absehen, was ja bekanntlich nicht der Fall ist!
Der Satz ist fachlich und rechtlich unzutreffend daher ersatzlos zu streichen!“

Zu 5.1, Erster Absatz Planinhalte und Festsetzungen

„Zur Entwicklung eines neuen Wohngebietes als städtebauliche Abrundung....“

Einwendung:

Der Begriff „städtebauliche Abrundung“ ist für eine Ausweitung der Siedlungsfläche über die im bisherigen FNP vorgesehene Baugrenze hinaus unzutreffend und irreführend und ist auch hier zu streichen (s. a. Einwendung zu 1.1)

Zu 5.1, Erster Absatz Planinhalte und Festsetzungen

„...sollen nachgefragte Baugrundstücke...“

Einwendung:

Das Vorhandensein von Nachfrage ist kein Zeichen von gesellschaftlichem Bedarf, sondern ein Interesse der Wohnungswirtschaft - in Person des Investors. Nicht alles was nachgefragt wird, ist gesellschaftlich geboten oder erwünscht. Andernfalls könnte Fröndenberg auch in den nachfragegesteuerten Drogenhandel einsteigen!
Der Begriff ist daher zu streichen!



5.1, Zweiter Absatz Planinhalte und Festsetzungen

„Durch die Bebauungsplanaufstellung soll in Anpassung an die nähere Umgebung eine aufgelockerte Bebauung auf marktgerecht großen Grundstücksflächen ermöglicht werden. Eine baulich unerwünschte Ausnutzung der Grundstücke durch unverhältnismäßig große Baukörper soll jedoch durch geeignete Vorschriften vermieden werden.“

Offenbar hat das Ingenieurbüro und/oder die Bauverwaltung in Fröndenberg ein Rollenproblem! Die Vokabel „marktgerecht“ findet sich im Baugesetzbuch nicht! Es ist natürlich nicht Aufgabe einer Stadt, einem Investor einen Verkauf „marktgerechter“ Grundstücke zu ermöglichen, davon ist im Baugesetzbuch keine Rede! Städte sollen im Rahmen ihrer Zuständigkeit gesellschaftliche und kommunale Erfordernisse definieren und entsprechend handeln. Die Bebauung in den benachbarten Baugebieten im Norden von Ardey ist durch Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser und mehrgeschossige Mietshäuser geprägt. Diese zeitgemäßen Bauformen in möglichst ökologischer Bauweise und Technik sind gesellschaftliches und nachhaltiges Erfordernis zugleich und außerdem für weite Teile der Bevölkerung erschwinglich. Wichtig wäre es sicherzustellen, dass mit möglichst wenig Versiegelung möglichst viel Wohnraum geschaffen wird (mehrgeschossig, Keller etc.)

Die hier überwiegend geplanten freistehenden Einfamilienhäuser ermöglichen dem Investor unbestritten die höchsten Profite. Passend zu der vorhandenen Bebauung und ressourcenschonend im Hinblick auf Bau und Betrieb sind sie jedoch ausdrücklich nicht, sie stellen vielmehr die umweltschädlichste Bauform dar. Außerdem werden die Einfamilienhäuser bei den zu erwarteten Errichtungskosten nur für einen kleinen Teil der Bevölkerung überhaupt finanziell erschwinglich sein.

All das mag für einen Investor keine Rolle spielen, solange die Nachfrage ausreicht, für eine Kommune sind aber die Ziele des Baugesetzbuches relevant und da diese häufig nicht deckungsgleich mit denen des Investors sind, hat eine Kommune nach Recht und Gesetz und nicht nach finanziellen Interessen eines Investors zu planen!

Einwendung:

Die Rolle der Verfasser der Begründung sollte bei der Ausweisung neuer Baugebiete hinterfragt und das Baugebiete der Umgebung und den gesellschaftlichen Erfordernissen angepasst werden. Insbesondere ist auch der Begriff „marktgerecht“ völlig unangebracht und daher zu streichen!



Zu 5.1.1 Art der Baulichen Nutzung

„Die nach der BauNVO allgemein zulässigen Anlagen für sportliche Zwecke sind gem. § 1 Abs.5 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig, um hier Auswüchse wie z.B. großflächige Sportstudios unterbinden zu können. Die allgemeine Zweckbestimmung des Wohngebietes bleibt jedoch gewahrt.“

Da es sich um ein reines Wohngebiet handeln soll und zusätzliche Verkehre möglichst verhindert werden sollten, sollte die Nutzung auf Wohnzwecke begrenzt werden und insbesondere auch keine „Sportstudios“ ermöglicht werden.

Einwendung:

Es ist durch Vorgaben sicher zu stellen, dass das Gebiet ausschließlich für Wohnzwecke genutzt werden darf!

Zu 5.1.2 Maß der baulichen Nutzung

„Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung ergeben sich grundsätzlich aus der maßstabbildenden, bereits vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung. Insgesamt dienen sie der Anpassung an das vorhandene Orts- und Straßenbild und dessen Weiterentwicklung.“

Damit wird gleichermaßen eine dem Bedarf der Grundstückseigentümer angepasste wie städtebaulich verträgliche, das heißt dem Charakter der näheren Umgebung entsprechende Ausnutzung der Grundstücke angeboten.“

Einwendung:

Wie bereits unter 5.1 ausgeführt, ist die Bebauung in den benachbarten Baugebieten im Norden von Ardey durch Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser und mehrgeschossige Mietshäuser geprägt.

Die vorgelegten Pläne für das Baugebiet fügen sich in keinster Weise in die vorhandene Bebauung in der näheren Umgebung ein und dienen insbesondere schon durch die nicht mögliche interne verkehrliche Anbindung, natürlich NICHT der Anpassung an das vorhandene Orts- und Straßenbild und dessen Weiterentwicklung. Insbesondere entspricht die Art der Bebauung auch NICHT dem Charakter der näheren Umgebung!

Vielmehr handelt es sich um eine nördlich angeflanschte Siedlung für wohlhabende künftige Mitbürger mit nur einer fußläufigen Verbindung über den bereits vorhandenen Spielplatz.

Seite 11 von 38



Da der Passus offensichtlich nicht zutrifft, sollte er der tatsächlich vorhandenen Bebauung angepasst werden!

Zu 5.1.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche

„...*“Bei der hier festgesetzten „offenen“ Bauweise lässt der § 22 Abs. 2 Satz 1 BauNVO drei verschiedene Hausformen (Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser) zu. Im vorliegenden Bebauungsplan wird jedoch die Hausform auf das „Einzel- oder Doppelhaus“ beschränkt; das heißt, es befindet sich auf einem Grundstück und hat an ihren seitlichen Enden einen dem Landesrecht entsprechenden Grenzabstand einzuhalten....“*

Einwendung:

Die Festlegung ist, wie bereits oben erwähnt, ausdrücklich NICHT durch die vorhandene Bebauung begründet, sondern befindet sich in klarem Widerspruch zu den bereits vorhandenen Bauformen in der Umgebung!

Die Festlegung sollte daher überprüft und angepasst werden!

Zu 5.1.4 Nutzungseinschränkungen

„Die maximale Anzahl der Wohnungen je Gebäude wird überwiegend auf zwei Wohneinheiten

(WE) beschränkt, damit der sich daraus ergebende Verkehr innerhalb des Plangebietes entsprechend gering bleibt. Mit der Festsetzung wird auch einer zu hohen Verdichtung und gegebenenfalls einer unerwünschten Umstrukturierung im Plangebiet entgegengewirkt. Zwei Baugrundstücke erhalten davon abweichend die Möglichkeit je ein Gebäude für bis zu sechs WE zu erstellen, um gleichwohl den entsprechenden Wohnbedarf an dieser Stelle zu decken. Sie passen sich in der Höhe den Ein- und Zweifamilienhäusern an; werden jedoch die überbaubare Fläche intensiver ausnutzen, ohne dabei die GRZ von 0,4 zu überschreiten.“

Einwendung:

Die Nutzungseinschränkungen sollten im Hinblick auf die tatsächlichen gesellschaftlichen Bedarfe überprüft werden! Außerdem ist die Platzierung der Mehrfamilienhäuser an Stellen vorzunehmen, wo die Beeinträchtigungen für die bereits vorhandene Bebauung gering sind.



Zu 5.2 Gestaltung von Gebäuden und sonstigen Vorhaben
„Bauliche Anlagen haben sich bei der äußeren Gestaltung dem Erscheinungsbild der ortstypischen und gewachsenen Bebauung anzugleichen bzw. anzunähern, um die Erhaltung des Ortsbildes zu gewährleisten. Große Bedeutung kommt dabei der äußeren Dachgestaltung zu, die das Ortsbild wesentlich mitprägt.“

Diese Sichtweise ist absolut nicht mehr zeitgemäß!

Es ist klar ersichtlich, dass die Häuser der Umgebung aus den 60er und 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts stammen und deren Ausrichtung und Dachgestaltung NATÜRLICH NICHT als Vorlage für Häuser in den 2020ern gelten sollten.

Die Klimakrise und die Ressourcenverknappung stellen künftig vollkommen andere Anforderungen an Wohnhäuser, als sie noch im vorigen Jahrhundert stilbildend und Stand der Technik waren.

Außerdem sollte zunächst sichergestellt werden, dass die Siedlung optisch möglichst einheitlich und ökologisch möglichst optimal ausgestaltet wird.

Dies lässt sich nur durch Festlegungen bis zum Rand des juristisch Möglichen erreichen und genau diesen Weg gilt es auch für Fröndenberg zu gehen!

Eine Wahlmöglichkeit der Bauherren führt zu dem genauen Gegenteil, wie sich in den zuletzt vom in Rede stehenden Investor umgesetzten Baugebieten modellhaft besichtigen lässt. Ein chaotisches Durcheinander von Haus- und Dachformen, ohne Dachbegrünung, ohne Wärmepumpen und häufig sogar ohne PV- und Solarthermieanlagen, dafür aber häufig mit Steingärten!

Natürlich ist eine ökologische und ressourcenschonende Bauweise nicht für jeden solventen Bauwilligen attraktiv, aber das ist mehr für den Investor als für die ausweisende Kommune oder gar für die Gesellschaft ein Problem.

Statt aus alten Bebauungsplänen abzuschreiben, sollten über innovative Bauprojekte anderer Kommunen Informationen eingeholt und Ideen für die verbindliche Festlegung von städtischen Bauvorgaben vorgelegt werden!

„Auch die Gestaltung der Gärten und der Grundstückseinfriedungen ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung.“

Was heißt denn von Bedeutung? Das ist doch keine Aussage, hier fehlen ganz klare Festsetzungen wie heimische Gehölze.

Einwendung:

Der gesamte Teil 5.2 sollte massiv in Richtung Klimafolgenanpassung und ökologische Ausrichtung überarbeitet werden! Offenbar ist das Ingenieurbüro Scheller mit der

Seite 13 von 38



Aufgabe überfordert, Ideen für die zeitgemäße und modellhafte Ausgestaltung eines Baugebiets zu liefern und schreibt lieber aus alten Bebauungsplänen ab!

5.2.3 Solar- und Photovoltaikanlagen

„Eine Nutzung von Solar- und Photovoltaikzellen soll aus Gründen des Klimaschutzes ermöglicht werden.“

Einwendung: Solar- und PV-Anlagen müssen verpflichtend vorgeschrieben werden. Dies kann auch über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgen.

Zu 5.2.6 Anzahl der Stellplätze

„Die Bauordnung für das Land NRW ermöglicht in § 48 Abs. 2 mittels örtlicher Bauvorschrift die Anzahl notwendiger Stellplätze auch abweichend von den Richtzahlen für den Stellplatzbedarf festzulegen. Im Bebauungsplangebiet wird festgesetzt, dass je Wohnung mindestens zwei Stellplätze anzulegen sind, wobei die Aufstellfläche vor einer Garage als Stellplatz zählt. Viele Familien haben mehr als 1 Pkw. Hierdurch kommt es oft zur widerrechtlichen Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen. Es werden nicht nur die Besucherstellplätze belegt, sondern auch Flächen, die nicht für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind. Bei Gebäuden mit mehr als 2 WE sind 1 Stellplatz/WE angemessen. In diesem Zusammenhang wird von normalen Mietwohnungen ausgegangen, deren Mieter nur eine begrenzte Anzahl von Pkw zur Verfügung steht.“

Einwendung:

Es sollte versucht werden, aus Gründen der Lebensqualität die Straßen schmal und frei von dauerhaft parkenden Autos zu halten.

Neben den o.g. Festlegungen sollte daher ein zentraler Parkraum für Besucher und überschüssige Fahrzeuge geschaffen werden!

Denkbar wäre z.B. eine Überbauung der Versickerungsmulde mit einer Konstruktion für Stellplätze samt Ladepunkten für Elektromobilität!

Zu 5.3.1 Äußere Erschließung

„Der „Heideweg“ mit den Anschlüssen an das örtliche Verkehrsnetz bildet den Übergang zur äußere Erschließung des Bebauungsplangebietes. Sie ist als Verbindungsstraße zwischen den

Seite 14 von 38



Ortsteilen Ardey und Strickherdicke in der Lage, die geringen Verkehrszuwächse aus dem Plangebiet aufzunehmen. Eine verkehrliche Untersuchung zeigt die Leistungsfähigkeit der Straßen und deren Anschlüsse.“

Die letzte Aussage ist vollkommen unzutreffend, da sich das vorliegende Verkehrsgutachten nicht mit der heutigen Verkehrssituation auf dem Heideweg auseinandersetzt, sondern nur virtuelle zusätzliche Nutzerzahlen zur derzeitigen Nutzung hinzuaddiert. Über die derzeitige Verkehrssituation und deren Unzulänglichkeiten werden hingegen keine Aussagen getroffen.

Bei dem Heideweg handelt es sich um die am höchsten frequentierte Straße von ganz Ardey, übertroffen nur noch von der „Ardeyer Straße (L673)“.

Der zuständige Mitarbeiter des Kreises Unna, Herr Arnold, erklärte in seiner Stellungnahme im Zusammenhang mit dem 2020 durchgeführten Scoping-Termin:

„Der Heideweg war in der Vergangenheit immer wieder als Abkürzungsstrecke zur B233 in der Diskussion. Es wurde immer wieder versucht, diese Durchfahrten zu minimieren. So wurde an der Einmündung der Ardeyer Straße ein Verbot für Fahrzeuge über 3,5 t angeordnet. Anwohner beschwerten sich auch über die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Missachtung der Rechts-vor-Links Regelungen an den Einmündungen. Eine V85-Messung 2012 ergab einen Wert von 44,9 km/h, für eine Tempo-30-Zone ein hoher Wert....“

Die Straße weist auf ihrer Südseite keinerlei Gehweg auf, obwohl hier die recht lange und beidseitig bebaute Schlesierstraße mit einem Gehweg einmündet; zudem befinden sich auf der Südseite zahlreiche Grundstückseinfahrten. Auf der Nordseite existiert ein kurzes Stück Gehweg von der Einmündung der Ardeyer Straße bis zur südlichen Einmündung Buchenacker und dann noch einmal ein sehr kurzes Stück zwischen der nördlichen Einmündung Buchenacker und dem ersten Garagenhof am „Schwarzen Kamp“. Ein weiteres Gehweg existiert nicht, dafür münden von der Nordseite her drei bevorrechtigte Straßen, eine wartepflichtige Straße und zwei große Garagenhöfe auf den Heideweg ein.

Wie vom Kreis Unna richtig ausgeführt, dient der Heideweg nicht nur der Erschließung des vorhandenen Siedlungsgebiets, sondern auch als Abkürzungsstrecke zur B233, wobei es insbesondere an den Einmündungen fortlaufend zu kritischen Situationen kommt, da es die „Abkürzungsfahrer“ naturgemäß eilig haben und die unübersichtlichen Verkehrsverhältnisse oft nicht durchschauen.

Die Straße dient zudem als Schulweg und Zuwegung zum nahe gelegenen Strickherdicker Wald für Spaziergänger und Hundehalter.



Auf dieser Straße ist seit 30 Jahren das Befahren mit schweren LKW untersagt und auch wegen der geringen Breite kein Begegnungsverkehr mit LKW möglich. Jeder Anwohner kann von kritischen Situationen beim Entgegenkommen eines Ackerschleppers berichten!

Verkehrsraum für Fußgänger oder Radfahrer ist überhaupt nicht vorhanden.

Es ist nicht ersichtlich, wie die Verkehrssicherheit auf dem Heideweg gerade in der Bauphase, aber auch danach, bei naturgemäß stark steigendem Gegenverkehr in Richtung Ardeyer Straße sichergestellt werden soll.

Zudem sieht sich der Investor erst ab dem ersten Nordknick nach der Bebauung zum Ausbau verpflichtet.

Ob der Straßenuntergrund dem Schwerlastverkehr gewachsen ist, sollte unbedingt vor dem Beschluss, diese Straße als Erschließungsstraße zu nutzen, geprüft werden.

Ohne einen massiven Ausbau des bisherigen Straßenbereichs durch die Stadt Fröndenberg, inklusive dem Anlegen von Gehwegen, kann die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer mit Sicherheit nicht gewährleistet werden.

Einwendung:

Die Frage, ob der Heideweg baulich und verkehrlich als Erschließungsstraße auch für die jahrelang anhaltende Bauphase mit Schwerlastverkehr geeignet ist, sollte erst nach eingehender Untersuchung der baulichen Beschaffenheit, der Beantwortung der Frage der notwendigen und möglichen baulichen Ertüchtigung und nach Rücksprache mit der Fachabteilung des Kreises getroffen werden!

Zu 5.3.2 Innere Erschließung

„Die Baugrundstücke sollen über eine Wohnsammelstraße (Planstraße) in 6,25 m Breite und mit Stichwegen in 3,50 m Breite für die hinterliegenden Grundstücke an den vorhandenen Heideweg angeschlossen werden. Die Planstraße endet in einer Wendeanlage, die entsprechend dimensioniert ist, um die Nutzung mit dreiachsigen Müllfahrzeugen zu gewährleisten. Die Anbindung - heutiger Feld- und Wirtschaftsweg - an den Heideweg ist auf die Breite von 5,50 m auszubauen. Die Verkehrsflächen sollen als verkehrsberuhigter Bereich (Verkehrszeichen 325) ausgewiesen und als Mischverkehrsfläche in Kombination aus bituminösen Asphalt und Betonpflaster gestaltet werden. Im weiteren Verlauf soll der Feldweg in seiner ursprünglichen Form erhalten bleiben.“

Der derzeit vorliegende Plan scheint aus den 1960er Jahren zu stammen und widerspricht in allen Punkten einem nach modernen Gesichtspunkten erschlossenen Baugebiet. Wie oben bereits aufgeführt, sollte die Binnenerschließung des Baugebiets

Seite 16 von 38



mit möglichst schmalen Straßen erfolgen, um einerseits der Verkehrsberuhigung zu dienen und insbesondere aber auch die Spiel- und Aufenthaltsqualität zu verbessern! Die im Plan vorgesehenen rechtwinkligen und geraden Straßen dienen dagegen allein dem Autoverkehr und sind städtebaulich schon lange nicht mehr erwünscht!

Einwendung:

Die Planung von geraden, breiten Straßen verfestigt den nicht mehr gewünschten Vorrang des Autoverkehrs auch in Wohngebieten und ist nicht mehr zeitgemäß! Der Ausbau der Straßen zum Baugebiet sollte unter Berücksichtigung des dort erheblichen Fußgängerverkehrs Richtung Strickherdicker Wald erfolgen. Wie sich Begegnungsverkehr von LKW und PKW auf dem Grünweg mit der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbinden lässt, muss bei einer geplanten Ausbaubreite von 5,50 m dargestellt und problematisiert werden!
Wir regen zudem an, beim Ausbau des Heideweges einen Rad- und Fußweg anzulegen.

Zu 5.3.3 Ruhender Verkehr

„Die Kfz.-Stellplätze sind gemäß landesrechtlichen Vorschriften auf den privaten Grundstücken

anzulegen. Im öffentlichen Straßenraum werden zusätzlich zehn Parkplätze für Besucher angelegt; vier in der Mischverkehrsfläche und sechs separat am Ende der Wendeanlage.“

Einwendung:

Wie oben bereits ausgeführt, sollten die inneren Verkehrsflächen schmaler gehalten und von Parkflächen freigehalten werden. Dafür ist eine zentrale Parkmöglichkeit mit Ladestationen für überzählige Autos und Autos von Besuchern zu errichten!

Zu 5.4.1

„Grundstücksbepflanzung“

Einwendung

Anders als von der Fröndenberger Verwaltung seit Jahren behauptet, haben andere Städte schon lange Stein- und Schottergärten verboten. Es sollte auch klargestellt werden, dass das Verbot sich auch auf nachträgliche Umgestaltungen bezieht.

Seite 17 von 38



Zudem sollte die Einhaltung der Festlegungen im Grünordnungsplan auch nachträglich kontrolliert werden.

Zu 5.4.2

„Bodenversiegelung“

Einwendung:

Bei der Bürgerversammlung in Dellwig hat der Investor die Anlage von Rigolen und insbesondere Zisternen zur Regenwassersammlung und -nutzung angekündigt. Dies sollte durch textliche Festlegungen zusätzlich verbindlich festgeschrieben werden!

Zu 5.4.3 Dachbegrünung

„Der Bebauungsplan enthält zusätzlich die textliche Festsetzung, dass zulässige Flachdächer ab einer Größe von 20 m² und einer Dachneigung unter 15° zu begrünen sind.“

Unter 5.2.1 findet sich im Entwurf die Festlegung: *„Innerhalb des Plangebietes sind Flachdächer oder geneigte Dächer als Sattel-, Walm-, Pult- oder Zeltdächer mit der Neigung in einer sinnvollen Spannweite von 15° bis 45° zulässig.“*

Begrünte Dächer sind angesichts des Klimanotstands sinnvoll und geboten. Wie unter 5.2.1 bereits ausgeführt, kann eine Begrünung naturgemäß nur auf Flachdächern mit geringer Dachneigung erfolgen. Da aber die Dachgestaltung nicht festgeschrieben werden soll, schließt sich diese Freizügigkeit mit dem öffentlichen Wunsch nach Dachbegrünung aus! Wer die Dachform freistellt, kann nicht anschließend begrünte Dächer fordern!

Einwendung:

Es ist eine Abwägung vorzunehmen und dabei die Gesichtspunkte Begrünung, Solarnutzung und Einheitlichkeit bzw. Anpassung an die vorhandene Bebauung zu berücksichtigen.

Zu 5.4.4

„Einfriedigungen und Hecken an öffentlichen Verkehrsflächen“

Seite 18 von 38



Einwendung:

Ob Hecken wirklich nur 1 m Höhe haben sollten, oder ob nicht auch 1,50 m sinnvoll sein könnten sollte noch erörtert werden, denn am Ende bieten diese natürlich auch 50 Prozent mehr Lebensraum für Vögel etc.

In jedem Fall sollte aber die Abschottung mit Bretterzäunen, Steinen etc. untersagt werden, die Begrifflichkeit „bevorzugt“ reicht sicher nicht aus!

Zu 5.4.5

„Straßenbäume“

Einwendung:

Warum Bäume nur an Parkflächen gepflanzt werden sollen, erschließt sich nicht. Der Stammumfang der Bäume sollte mindestens 18 bis 0 cm betragen. Die Baumscheiben müssen mindestens 2 m x 2 m groß sein damit sich ein angemessener Wurzelraum entwickeln kann. Ob bei einer intelligenten inneren Straßenerschließung dort nicht mehr Bäume möglich sein sollten, wäre noch herauszuarbeiten! Wie oben schon erwähnt, erfüllt die schnurgerade Anlage von inneren Erschließungsstraßen keinerlei Ansprüche an eine moderne und menschenfreundliche verkehrliche Erschließung!

Zu 5.6

„Flächen für die Abwasserbeseitigung“

Das geplante Versickerungsbecken sollte so konzipiert werden, dass es seine Aufgabe auch bei künftigen Starkregenereignissen vollumfänglich übernehmen kann.

Bei einer Bebauungsplanfläche von ca. 30.000 m² (davon 50 % versiegelt) und einer angenommenen Niederschlagsmenge von 100 Liter je m², ergeben sich allein 1.500 m³ Niederschlagswasser, die versickern müssen. Derartige Niederschlagsmengen waren in diesem Sommer fast überall anzutreffen und sollen nach allen Prognosen künftig eher die Regel als die Ausnahme werden. Bisher gibt es keine Versickerungsbecken in Fröndenberg, weshalb auch keine Erfahrungen damit vorliegen (können)!

Wie unter den Anmerkungen zum Hydrogeologischen Gutachten ausgeführt, geht das Gutachten von unzutreffenden Vorgaben aus und ist daher massiv überarbeitungsbedürftig!

Einwendung:

Seite 19 von 38



Inwiefern ein Versickerungsbecken von 2.000 m² (das Gutachten spricht von 800 m²!) diese zu erwartenden Niederschläge aufnehmen kann, wäre darzulegen. Außerdem befindet sich das Becken im direkten Einflussbereich des sensiblen Naturschutzgebiets „Strickherdicker Bachtal“, das im Falle eines überlaufenden Versickerungsbeckens unmittelbar betroffen wäre.

Es wird keine Aussage gemacht, auf welches Starkregenereignis/ Niederschlagsmenge sich die Größe des Beckens bezieht.

Zudem sind die Regelungen und technischen Vorkehrungen und ökologischen Folgen beim Überlauf des Versickerungsbeckens darzulegen!

Zu 5.8

„Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft – Ausgleichsfläche“

Einwendung:

Zu der Schaffung von Ausgleichsflächen gehört neben der dauerhaften Sicherung auch deren Erhalt und Pflege. Es ist in Fröndenberg die Regel, dass Ausgleichsflächen entweder als „Abenteuerspielplatz“ genutzt werden oder den Anwohnern als preiswerte Entsorgungsflächen für ihren Grünschnitt dienen. Dies ist nur möglich, weil nach der Einrichtung von Ausgleichsflächen keine nennenswerte Kontrolle mehr erfolgt. Kontrolle zur Schonung und Sicherung des Gebiets ist zu gewährleisten!

Zu 7.1.1

„Schmutzwasserbeseitigung

Die anfallenden Schmutzwässer aus den Vorhaben im Bebauungsplanbereich werden über den neu zu erstellenden Schmutzwasserkanal im freien Gefälle dem vorhandenen und ausreichend dimensionierten Entwässerungskanal im Heideweg zugeleitet. Eine detaillierte Kanalplanung erfolgt durch ein anerkanntes Fachbüro.“

Ein Kanalgutachten zur Bestätigung der zum Kanal im Heideweg getroffenen Aussage ist auf der Internetseite der Stadt Fröndenberg nicht verfügbar (07.09.21).

Im Übrigen entsprechen die Ausführungen nicht mehr den aktuellen Planungen!



Bei einer ersten Veranstaltung mit der Vorstellung des Entwurfs in der Aula der GSF, berief sich der Investor auf das hier genannte Gutachten und ging von einem problemlosen Anschluss an das bestehende Abwassersystem im Heideweg aus. Nach den Starkregenniederschlägen im vergangenen Monat, bei der in den Kellern der Häuser im vorhandenen Baugebiet bis zu fünf Mal das Wasser stand und die Feuerwehr über Stunden im Einsatz war, hat der Investor die Planungen offenbar stillschweigend überarbeitet.

Bei der Präsentation in der Bürgerversammlung in Dellwig erläuterte er ohne Hinweis auf die Umplanung, das Schmutzwasser werde nun in einem zentralen Speicher gesammelt, Feststoffe zerkleinert und anschließend über eine Druckleitung dem östlichen Kanal in der Straße „Zur Bredde“ zugeführt.

Der Investor sprach in der GSF von „nur 1,5 Liter“ pro Sekunde, die dem Schmutzwasserkanal zugeführt würden und bezeichnete das als „vernachlässigbar“. Bei 3.600 Sekunden je Stunde und teilweise über mehrere Stunden anhaltenden Extremwetterlagen, kommen trotzdem schnell 20 m³ Schmutzwasser zusammen, die das Kanalsystem (und die Keller der Anwohner) zusätzlich zum Regenwasser belasten. Entscheidend ist ja, dass die jetzige Abwassermenge in den vorhandenen Baugebieten offensichtlich bereits jetzt schon nicht abgeführt werden kann.

Einwendung:

Die neue Planung ist zu aktualisieren und die Zulässigkeit gutachterlich darzulegen; ein Gutachten fehlt jedoch!

Auch im nordöstlichen Siedlungsgebiet von Ardey hatten in diesem Sommer Anwohner mit gefluteten Kellern zu kämpfen.

Zu 7.1.2

„Niederschlagswasserbeseitigung“

Einwendung:

Wegen der zunehmenden Starkregenniederschläge sollte der Bau von Zisternen (oder wie bereits oben erwähnt, die Begrünung der Dächer) verbindlich vorgeschrieben werden, um einen möglichst großen Regenwasserpuffer auf den Grundstücken zu erhalten.

Außerdem sollte aus ökologischen Gründen die Regenwassernutzung verbindlich vorgegeben werden! Es sollte über den Begriff „Schwammstadt“ nachgedacht werden!

Seite 21 von 38



Zu 7.1.3 Energieversorgung

„Die notwendigen Leitungen für die Versorgung mit Wasser, Strom, Telekommunikation u.a. müssen ins Plangebiet verlegt werden und zwar entweder über den Anschluss an den „Heideweg“ oder von der Straße „Bredde“ aus. Inwieweit Gas zur Verfügung gestellt werden kann, ist noch von den Stadtwerken zu prüfen.“

Die Stadtwerke werden voraussichtlich keine Gasleitung verlegen, da man davon ausgehen kann, dass nur ein geringer Teil der Haushalte eine Gasheizung einbauen wird. Leider werden dann überwiegend Wärmepumpen vorgeschlagen, die die Wärme aus der Umgebungsluft ziehen, weil dies die günstigste, aber nicht die ökologischste Variante ist. Eine zentrale Wärmeversorgung über ein kaltes Nahwärmenetz wird zunehmend in innovativen Neubaugebieten eingesetzt. Das sollte mit den Stadtwerken erörtert werden.

Zu 7.2 Sonstige öffentliche Infrastruktur

„Eine Erweiterung der öffentlichen Infrastrukturen ist nicht erforderlich. Entsprechende Einrichtungen wie Kindergarten, eine Grundschule, kirchliche Einrichtungen sowie Spiel- und Sportstätten sind in der Nachbarschaft oder in gut erreichbarer Nähe vorhanden. Die Neuansiedlung von Familien trägt zur Auslastung der vorhandenen sozialen Infrastruktur bei. Auf künftige Änderungen der Rahmenbedingungen ist dennoch flexibel zu reagieren.“

Einwendung:

Der Passus ist offenbar aus anderen Bebauungsplänen ohne Anpassung beschrieben worden. Die vorhandene soziale Infrastruktur in Ardey ist bereits heute nicht geeignet, eine umfassende Versorgung sicher zu stellen. Der Kindergarten in Ardey ist seit Jahren vollkommen ausgebucht und zuziehende Bürger werden über Jahre an andere Kindergärten in Fröndenberg verwiesen!

Ein weiterer Ausbau wird zu einer weiter steigenden differenzierten Kreisumlage führen!

Inwieweit die OGS der Sonnenbergschule in Langschede in der Lage ist, noch eine größere Zahl von Kindern aufzunehmen, sollte geprüft werden!

Wo die „in der Nachbarschaft befindlichen Sportstätten“ liegen, sollte dargelegt werden.



Zu 7.7 Waldabstand

„Gebäude haben einen Waldabstand von über 50 m; das Versickerungsbecken ist ca. 30 m vom Waldrand entfernt. Somit kann es nicht zu Haftungsansprüchen gegenüber dem Waldbesitzer wegen umgestürzter Bäume kommen.“

Einwendung:

Die Reduzierung der Frage des Waldabstands auf Haftungsansprüche ist nicht nachvollziehbar! Es sollten die negativen Auswirkungen der Bebauung und des Versickerungsbeckens auf den schon geschädigten Wald geprüft werden!

Zu 8.0 Bodenordnung / 9.0 Kosten, Finanzierung und Durchführung

„Es ist beabsichtigt, durch Abschluss eines Erschließungsvertrages gemäß § 124 BauGB die Herstellung der öffentlichen Erschließungsanlage einem Erschließungsträger zu übertragen. Als Investor übernimmt er sämtliche Planungs- und Gutachterkosten, die für die gesamte Bauaufstellung anfallen. Bei der Stadt Fröndenberg/Ruhr verbleiben die Sach- und Personalkosten, die für die hoheitlichen Aufgaben aufzuwenden sind.“

Mit der Bindung an ein und denselben Investor, der alle neuen Baugebiete der letzten Jahre erschlossen und vermarktet hat, ist die Stadt Fröndenberg auf einem schwierigen Weg! Man hält weiter an dem Investor fest, obwohl dessen Wirken in unserer Stadt von großen Teilen der Bürgerschaft als ungenügend bewertet wird (Thema „Haferkamp“).

Alle Gutachten werden vom Investor bestellt und bezahlt, alle Entwürfe gezeichnet und alle Lösungen in Sachen Verkehr und Entwässerung vorab ausgearbeitet. In der Stadtverwaltung Fröndenberg ist auch nicht mehr die fachliche Kompetenz vorhanden, um selbst tätig zu werden. Man ist in großer Nähe zu einem einzigen Investor unterwegs und diesem ein Stück weit ausgeliefert!

Im Zusammenhang mit dem 2020 durchgeführten Scoping-Termin schrieb der Investor, „er habe 2019 einen Hinweis der Verwaltung auf die in Rede stehende Fläche erhalten“.

Als dies als einseitige Bevorzugung des Investors durch die Stadt Fröndenberg bemängelt wurde, zog der Investor zuletzt in Dellwig seine schriftliche Äußerung zurück und behauptete schlicht das Gegenteil.

Die Öffentlichkeit sieht das jahrelange, scheinbar reibungslose Zusammenwirken der Stadt mit einem einzigen Investor sehr kritisch. Während sonst bei Beschaffungen der Stadt lange öffentliche Ausschreibungsverfahren vorgesehen sind, kommt als Entwickler und Erschließungsträger ohne öffentliche Erörterung oder Ausschreibung

Seite 23 von 38



seit Jahren immer derselbe Investor zum Zuge, obwohl doch eigentlich die Stadt Herrin des Verfahrens ist und kein Rechtsanspruch auf Aufstellung eines Bebauungsplans besteht.

Einwendung:

Wünschenswert wäre es, die Grundstücke von den bisherigen Eigentümern zu erwerben, dann die Anforderungen an ein Baugebiet zu definieren, die Gutachten zu bestellen und letztlich im Rahmen einer Ausschreibung einen Vorhabenträger für diese Bebauung zu ermitteln. In jedem Fall sollten aber von der Verwaltung selbst Pläne ausgearbeitet werden, bevor man die Realisierung von Baugebieten ins Auge fasst. Dabei sind insbesondere Forderungen aus der Politik für nachhaltiges Bauen in Fröndenberg und der Klimaschutz zu beachten!

Fazit zum Bebauungsplan

Die ganze Welt redet über Klimaschutz, sogar Fröndenberg erklärt den Klimanotstand, aber all das verändert unser unbekümmertes Verhalten vor Ort nicht. Es liegen sogar entsprechende politische Fraktionsanträge vor, die viele Ideen für nachhaltiges Bauen aufzeigen. Diese werden aber nicht beraten und finden somit auch keinen Niederschlag in einem neuen B-Plan!

Der vorliegende Entwurf erfüllt die Anforderungen an eine zeitgemäße und damit nachhaltige Siedlungsentwicklung in keinsten Weise, sondern basiert ganz offenbar auf alten Bebauungsplänen, die unkritisch als Vorlage wiederverwendet werden.

Das dringend notwendige Nachdenken und Abwägen bei der Aufstellung eines neuen nachhaltigen Bebauungsplanes muss daher endlich stattfinden und darf nicht länger ausgeklammert, vergessen oder einem Investor überlassen werden.



Artenschutzrechtliche Prüfung

Das vorliegende Gutachten besteht zu einem ganz großen Teil aus allgemeinen Ausführungen mit Erläuterungscharakter.

Als Wirkräume werden neben den Siedlungs- und Ackerflächen insbesondere auch Teile einer benachbarten Streuobstwiese und Teile eines Buchenwaldes genannt. Die hier lebenden Tiere werden im Gutachten nicht betrachtet, obwohl sie auch Beeinträchtigungen ausgesetzt sind.

In der folgenden Wirkungsprognose werden dann nur Allgemeinplätze abgespult, die so für jedes Bauvorhaben gelten, etwas das „Gehölzfällungen zum Töten von Wildtieren führen können“.

Einwendung:

Wenn Streuobstwiese und Buchenwald zum Wirkungsraum gehören, sind die Naturvorkommen auch dort zunächst einmal zu untersuchen und auch die Auswirkungen des Bauvorhabens auf diese zu beschreiben!

Zudem sind Auswirkungen des Versickerungsbeckens (Überlauf, Versickerungsmengen etc.) auf die benachbarten Naturräume und da besonders auf den Wald und das unter Naturschutz stehende tiefer gelegene Strickherdicker Bachtal zu untersuchen und zu benennen.

Es wird nicht klar, welche Konsequenzen die erhebliche Versiegelung von Flächen, der Bau eines Versickerungsbeckens und der bei Starkregenereignissen drohende Überlauf dieses Beckens auf die benachbarten, zum Teil extrem sensiblen Naturräume haben kann.

Das Gutachten sollte, über Allgemeinplätze hinaus, hierzu fundierte Aussagen treffen!



Hydrogeologische Untersuchung

Grundsätzliches:

Die Untersuchungen und Berechnungen wurden im Januar 2020, also weit vor den aktuellen Starkregenereignissen vorgenommen. Es wäre zunächst einmal auszuführen, inwiefern die Klimakrise Änderungen auf die Berechnungsmethoden hat. Außerdem geht das Gutachten rechnerisch von einer versiegelten Fläche von nur 4.500 m² aus, was im Hinblick auf ein geplantes Baugebiet von 30.000 m² um ein Mehrfaches zu gering ist.

Das vorhandene Kanalsystem ist nicht geeignet, das Oberflächenwasser des neuen Baugebiets aufzunehmen. Es gibt somit keine Alternative zum Bau eines Versickerungsbeckens, während der Gutachter die Versickerungsmöglichkeiten als „grenzwertig ausreichend“ bezeichnet. Das Gutachten sollte daher aktualisiert, an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst und fachlich überprüft werden!

Die Stadt Fröndenberg wird – wie üblich- auch das Versickerungsbecken in den Abwasserbetrieb übernehmen. Es sollte sichergestellt werden, dass die vom Gutachter dringend empfohlenen jährlichen Reinigungen Teil der Betrachtung sind.

4.1

„Nach Bohrende wurde in den Bohrungen ab ca. 2,70 m unterhalb der Geländeoberkante Grundwasser angetroffen. Grundsätzlich existiert ebenfalls ein gewisses Staunäsepotenzial innerhalb der ermittelten bindigen und gemischtkörnigen Bodeneinheiten, verursacht durch die relativ geringe Durchlässigkeit und das Rückhaltevermögen der Boden.“

5.1

Ergebnisse der Versickerungsversuche im Gelände:

„0,30 – 2,68 m

Versickerungseignung nach ATV - A 138 **nicht ausreichend**“

„0,30 – 2,75 m

Versickerungseignung nach ATV - A 138 **nicht ausreichend**“

„0,51 m

Versickerungseignung nach ATV - A 138 **ausreichend (Grenzbereich)**“



„Als Ergebnis zeigt sich bei den Bohrlochversickerungsversuchen **eine nicht ausreichende Wasserdurchlässigkeit** für die tiefer liegenden Schluffschichten. Die oberflächennahe Versickerung im Schurf ergab eine **ausreichende, grenzwertige Wasserdurchlässigkeit** der relevanten Bodeneinheiten.“

5.2

„Als Ergebnis zeigt sich somit bei den Versickerungsversuchen im Schurf insgesamt eine **noch ausreichende** Wasserdurchlässigkeit der relevanten Bodeneinheiten.“

„Es kann davon ausgegangen werden, dass die vorhandene Versickerungsleistung zur Versickerung der angeschlossenen Flächen (ca. 4.500 m²) anfallenden Niederschlagswassermengen aller Wahrscheinlichkeit nach ausreichend sein wird.“

„Aus Sicherheitsgründen sollte, aufgrund der grenzwertigen Versickerungsleistung, ein Überlauf (Notüberlauf) für stärkeren Wasseranfall geschaffen werden. Dieser Überlauf kann nach unserer Einschätzung an einen Schluckbrunnen (Ø ca. 1 m), der bis in den oberen Abschnitt des Grundgebirges oder der Kiesschicht reicht, angeschlossen werden.“

Das vorliegende Hydrogeologische Gutachten spricht von einem nur grenzwertig ausreichenden Versickerungsvermögen und ist auf der Basis von lediglich 4.500 m² Versiegelung berechnet. Nur im oberen Bereich der Bodenschichtung ist überhaupt eine noch ausreichende Versickerung möglich, der Bau eines Notüberlaufs wird dringend angeraten.

Außerdem wird die jährliche Reinigung der Anlage, zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit gefordert. Auch geht die Untersuchung nur von einer Versickerungsmenge von 205 m³ und damit von einer Versickerungsfläche von 800 m² aus. Diese würde das geplante Becken zu 26 cm mit Wasser füllen, das dann rechnerisch 19,5 Stunden dauern würde um zu versickern!

Einwendung:

Das geplante Baugebiet mit seinen Straßen- und Versiegelungszonen entspricht in keiner Weise den bei der Erstellung des Gutachtens gemachten Vorgaben. Das Bebauungsplangebiet umfasst ca. 30.000 m²; die versiegelten Flächen werden die gutachterlichen Annahmen um ein Mehrfaches übersteigen, denn überbaubare Flächen und Verkehrsflächen werden deutlich über den angenommenen 4.500 m² versiegelte Flächen liegen.



Es sind folgende Fragen zu klären:

1. Besteht eine klare mathematische Korrelation zwischen versiegelter Fläche und Größe eines Versickerungsbeckens (doppelte versiegelte Fläche benötigt doppelt so großes Becken oder findet die Versickerung überwiegend in die Böschung statt und ist somit die Böschungslänge entscheidend?)
2. Wie muss bei zusätzlichen Versiegelungen und einem entsprechend größeren Becken der Notüberlauf beschaffen sein?
3. Welche Auswirkungen auf das Grundwasser, den benachbarten Wald und die Gewässer in der Nachbarschaft (Naturschutzgebiet Strickherdicker Bachtal!) sind durch die großen Versickerungsmengen von Oberflächenwasser aus dem Straßenraum und einem Wohngebiet zu erwarten?
4. Welche Kosten wird die jährliche Reinigung der Anlage nach Übergang in das Eigentum der Stadt jährlich auslösen?
5. Das Gutachten wurde im Januar 2020 erstellt, die klimabedingten Starkregenereignisse der folgenden Jahre konnten somit noch nicht eingearbeitet sein. Es sollten Aussagen zur Bewältigung von Niederschlag von mind. 100 l/m² geben, wie sie dieses Jahr in Fröndenberg mehrfach vorkamen. Wenn allein das Versickern von 26 cm Wasser in der Mulde 19,5 Stunden dauert, was sind dann die Konsequenzen von Starkregen? Das Gutachten sollte entsprechend aktualisiert werden!
6. Auch der Notüberlauf weist nur eine geringe Aufnahme von Wasser auf! Was wird bei einem Überlauf des Beckens mit der Umgebung passieren, wenn das erheblich größere Becken unkontrolliert überläuft?
7. Wie ist ein „noch ausreichendes Versickerungsvermögen“ vor dem Hintergrund zunehmender Starkregenereignisse und angesichts der Alternativlosigkeit der Niederschlagswasserbeseitigung zu bewerten? Wie wird sichergestellt, dass die die Wassermengen auch zukünftig noch beherrschbar bleiben?

Fazit:

Das Gutachten muss aktualisiert, mit den tatsächlichen Fakten überprüft und anschließend technisch neu bewertet werden!



Verkehrsuntersuchung

1

„Dadurch soll ein Teil der bestehenden Nachfrage an Wohnraum in der Stadt abgedeckt werden.

Insbesondere mit Ausweisung des Gewerbegebietes „Schürenfeld“ werden zukünftig in unmittelbarer Nähe Wohnungen für Mitarbeiter*innen der sich ansiedelnden Betriebe benötigt.

Der Bebauungsplanbereich umfasst rd. 29.650 m². In offener Bauweise sollen dort laut Angaben des Projektentwickler überwiegend Einfamilienhäuser mit rd. 45 Wohneinheiten entstehen.“

Eine völlige Fehleinschätzung! Der Investor will (natürlich) deutlich schneller in die Umsetzung kommen, als sich neue Unternehmen in Zukunft einmal im „Schürenfeld“ ansiedeln können!

2

„Das Plangebiet befindet sich im Fröndener Stadtteil Ardey in landschaftlich als auch verkehrlich attraktiver Lage. Über die Ardeyer Straße (L 673) ist eine direkte Verbindung zum Ortskern Fröndens bzw. zur B 233 in Langschede gegeben. Über diese sind die Nachbarstädte Menden und Dortmund sowie die Autobahn 44 / B 1 in kurzer Zeit erreichbar. Des Weiteren verläuft eine Zugstrecke über Frönden mit Halt in Ardey.“

Zu glauben, dass eine Anbindung nach Unna bzw. an die B 233 über die Ardeyer Straße erfolgen soll, ist völlig abwegig! Natürlich werden die entsprechenden Verkehre nach Westen über den Heideweg und durch das Strickherdicker Bachtal fahren!

„Die Querschnitte der Neuplanung in der Erschließungsstraße werden auf 6,25 m (Wohnstraßen) bzw. auf 3,50 m (Wohnwege) beschränkt.“

Die erforderliche Breite der inneren Erschließungsstraßen ist zu überprüfen!

„Über den Heideweg ist das Baugrundstück gut bis sehr gut an das lokale und übergeordnete Straßennetz angebunden.“

Seite 29 von 38



Das aber auch nur, wenn man ALLE Unzulänglichkeiten und den tatsächlichen Verlauf des Heidewegs außer Acht lässt!

„Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß

Das Plangebiet ist mit dem Fahrrad aufgrund der topografischen Lage nur mäßig zu erreichen.

Entlang des Heidewegs und über die Ardeyer Straße ist eine lokale Radroute ausgeschildert, allerdings gibt es dort keine eigene Radinfrastruktur – trotz enger Fahrbahn und hoher Kfz-Geschwindigkeiten. Auch dem Zufußgehen sind lediglich begrenzte Potenziale im lokalen Verkehr einzuräumen (z. B. Spazierwege im Umfeld).“

Dem ist nichts hinzuzufügen, die Verkehrsinfrastruktur ist, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, völlig unzureichend!

„Die nächste Nahversorgungsmöglichkeit (Rewe-Markt) befindet sich in etwa 1,5-2,0 km Entfernung südwestlich vom Plangebiet in Langschede.“

...und ist damit fußläufig gar nicht und mit dem Rad nur unter Lebensgefahr zu erreichen!

„3

Verkehrsbelastung im Bestand

Zur Analyse der Ausgangssituation und als Grundlage für die Folgenabschätzung wurden an einem mittleren Werktag (Dienstag, 27. Oktober 2020) eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Heideweg/ Ardeyer Straße sowie eine Querschnittszählung am Heideweg (westlich der geplanten Anbindungsstelle) durchgeführt.“

Eine Verkehrszählung in der Zeit des Corona-Lockdowns führte sicherlich nicht zu belastbaren Ergebnissen!

„4.1

Die geplanten Wohnungen erzeugen zunächst Verkehr in Form von Einwohnerwegen. Hierbei wird die Einwohnerzahl anhand der geplanten rd. 45 Wohneinheiten errechnet. Bei Annahme von durchschnittlich 3,0 Personen pro Wohneinheit (üblicher Wert für Neubaugebie-



te) finden insgesamt 135 Personen ein neues Zuhause.... Daraus ergeben sich insgesamt 270 Einwohner-Kfz-Fahrten pro Tag.“

Bei 135 Bewohnern würde also im Schnitt nur jeder Bewohner ein einziges Mal am Tag zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Arzt, zum Sport oder zu sozialen Kontakten fahren und zurückkehren, das wären dann schon 270 Kfz-Fahrten. Die Annahme ist vollkommen an den Realitäten des Dorflebens in Ardey vorbei! Von allen aufgeführten Fahrtgründen kann man nur den Einkauf bei einem Bäcker mit stark eingeschränkten Öffnungszeiten und den Besuch bei einem Allgemeinmediziner fußläufig erledigen. Alles Weitere wird stets mit dem Kfz erledigt – „Taxi Mama“!

„4.2

Daraus ergeben sich 23 Besucher-Kfz-Fahrten pro Tag.“

45 Haushalte bekommen also zusammen 11,5 motorisierte Besucher je Tag mit An- und Abfahrt!

„4.3

Wirtschafts- und Versorgungsverkehr

Insgesamt ist für das Wohnprojekt mit 7 Lkw-Fahrten pro Tag zu rechnen (z.B. Anlieferung von Paketen, Umzüge, Müllabfuhr, Straßenreinigung.)“

45 neue Haushalte erhalten also 3,5 LKW-Lieferungen je Tag mit An- und Abfahrt! Das errechnet sich aus 0,05 Lkw-Fahrten/135 EW. Am Ende käme also eine Hin- und Rückfahrt auf 40 Einwohner....

„4.4

Verkehrserzeugung insgesamt

In der Gesamtbetrachtung ergeben sich für das Wohnobjekt insgesamt 300 Kfz-Fahrten an einem

Werktag (Quell- und Zielverkehr).“

Seite 31 von 38



Die Zahlen mögen in der Vergangenheit und vielleicht auch bei einer überalterten Bevölkerung mit wenig automobiler Bewegung gestimmt haben. Zudem dann, wenn am Ort Sport- oder Einkaufsaktivitäten fußläufig oder per Rad erreicht werden können. In einem abgelegenen Ortsteil wie Ardey jedoch, mit einer vermutlich jüngeren Klientel im Neubaugebiet als dem Schnitt der Bevölkerung, erscheint die Zahl um ein Mehrfaches zu gering! Das wird jede Familie mit zwei Berufstätigen und zwei Kindern in Ardey jederzeit bestätigen!

„6

Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Einmündung Heideweg/Ardeyer Straße

Der Knotenpunkt weist somit eine sehr gute Verkehrsqualität auf. Eine Optimierung der Verkehrsabläufe ist weder aktuell noch nach Realisierung des Planvorhabens erforderlich.“

Eine Bewertung, die völlig konträr zur Einschätzung der betroffenen Bürger steht. Abbiegern vom Heideweg in die Ardeyer Straße ist die Sicht in Richtung Süden durch den benachbarten Garten fast völlig genommen. Um den aus Langschede kommenden Verkehr beurteilen zu können, muss man so weit in den Kreuzungsbereich vorfahren, dass man Gefahr läuft, mit dem aus Fröndenberg kommenden Verkehr zu kollidieren. Außerdem ist die Einmündung so beschaffen, dass Autos und insbesondere LKW mit Anhänger beide Spuren der Ardeyer Straße zum Abbiegen Richtung Langschede nutzen müssen. Darauf angesprochen erklärte der Mitarbeiter des Planungsbüros bei der Bürgerversammlung in Dellwig, „man habe sich die Radien noch nicht so genau angeschaut, werde das aber nachholen“!

Einwendung:

Es stellt sich hier nicht nur die Frage nach der Zusatzbelastung der Straße, sondern nach der heutigen baulichen Gestaltung der Kreuzung und die ist vollkommen unzureichend und unübersichtlich!

Die Sichtachsen und die Kurvenradien, insbesondere beim Abbiegen vom Heideweg in Richtung Langschede sind zu überprüfen!

„8

Hinweise zur baulichen Anbindung

Innerhalb des Neubaugebietes ist er als Mischverkehrsfläche mit einer Gesamtbreite von 6,25 m und Wendebereich am östlichen Ende geplant. Er sollte als „Verkehrsberuhigter Be-



reich“ (Zeichen 325) ausgewiesen werden; somit gilt dort Schrittgeschwindigkeit und Fußgänger dürfen den gesamten Straßenraum nutzen.“

Der jetzige Entwurf sieht eine schnurgerade innere Erschließungsstraße mit einer Breite von 6,25 m vor. Es findet sich keine Erklärung, warum die Straßenführung nicht verschwenkt und die Straße schmaler gestaltet werden kann. Dies wäre im Sinne einer höheren Aufenthaltsqualität mit gleichzeitiger Verkehrsverlangsamung unbedingt wünschenswert!

Einwendung:

Die innere Erschließungsstraße sollte schmaler und verschwenkt werden!

„Der südliche Teil des „Grünwegs“ (der heutige Wirtschaftsweg entlang der Gartenseite der Bestandsgebäude, vgl. Abbildung 18) sollte ebenfalls als Mischverkehrsfläche angelegt werden und – um zu hohe Fahrgeschwindigkeiten zu vermeiden – eine Gesamtbreite von max. 5,50 m aufweisen. Dies ermöglicht ein Ausweichen bei gelegentlichem Begegnungsverkehr sowie die Zufahrt von Lieferwagen und Lkws (z. B. Baufahrzeuge oder Möbellieferungen). Es ist dort zukünftig mit nur wenig Fußverkehr zu rechnen, da das bestehende Wohngebiet für Fußgänger aus dem Neubaubereich durchlässig ist und somit attraktivere Gehrouten bietet (z. B.

zur Bushaltestelle, zum Bahnhof Ardey oder in den Ort; vgl. dazu auch das folgende Unterkapitel mit Hinweisen zum Rad- und Fußverkehr). Auf dem Weg sollten trotzdem nur maximal 30 km/h ausgewiesen werden. Dies dient auch dem Lärmschutz.“

Es ist völlig unverständlich, warum die Verbindungsstraße OHNE direkte Anwohner nur 5,50 m breit angelegt werden soll, die innere Erschließungsstraße aber 0,75 m breiter sein soll, die eine bei Tempo 30, die andere bei Schrittgeschwindigkeit!

Warum auf dem Grünweg nur mit wenig Fußgängerverkehr gerechnet werden muss erschließt sich ebenfalls nicht, weil der Grünweg heute als Zugang für Spaziergänger, Hundebesitzer, Jogger und Reiter Richtung Wald dient. Es sollten nicht nur die Bedarfe der Neubürger, sondern auch die der vorhandenen Bevölkerung berücksichtigt werden und da ist der Weg, auch mangels Alternativen in Ardey, ein bevorzugter Spazierweg! Der Weg muss daher einen gesicherten Fuß- und Radweg erhalten und der Zugang aus dem östlichen Heideweg für Fußgänger abgesichert werden!



Einwendung:

Die Zufahrtsstraße Grünweg und der Heideweg müssen mit einem abgesicherten Fuß- und Radweg ausgestaltet werden!“

„Die Kurvenradien und Fahrbahnbreiten sind entsprechend der technischen Erfordernisse bei Begegnungsverkehr anzupassen. Dazu sollte die Fahrbahn von heute rd. 4,00 m auf dann ebenfalls mind. 5,50 m (zzgl. Bankette) erweitert werden. Genauere Entwürfe bzw. eventuelle Aufweitungen der Kurvenradien für Schleppkurven üblicher Bemessungsfahrzeuge sind im Rahmen der straßenbaulichen Detailplanung auszuarbeiten.“

Der Verkehr auf dem Heideweg ist bereits heute im Bereich der ersten 90-Grad-Kurve Richtung Norden brandgefährlich. Begegnungsverkehr von Kfz ist kaum möglich und bedarf großer Umsicht von beiden Fahrzeugführern. Radfahrer und Fußgänger sind dort vollkommen schutzlos und gefährdet!

Einwendung:

Es sind erhebliche Maßnahmen erforderlich, um den in der Bauphase über Jahre anstehenden LKW-Begegnungsverkehr verkehrssicher zu bewältigen.

„Theoretisch sind dort 100 km/h zulässig, u.a. zur Sicherung des Radverkehrs wird empfohlen, die Einführung von 50 km/h bis zum Heidehof zu prüfen.“

Diese Aussage von einem Verkehrsplaner ist völlig abwegig und hochnotpeinlich! Wie der Planer selbst ein paar Zeilen zuvor erläutert, geht man heute bei PKW von einer Breite von ca. 2,2 m aus.

Bei der „alten Breite des Heidewegs (ca. 3,90 plus Bankette)“ greift bekanntlich § 3 Abs. 1 StVO (Geschwindigkeit), der festlegt: „Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss jedoch so langsam gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.“

Wie man angesichts der kurvigen und schmalen Straße als Fachmann zu der Erkenntnis kommen kann, dass auf dem weiteren Verlauf des Heidewegs gesetzlich Tempo 100 erlaubt sei, lässt tatsächlich an der Kompetenz des Verfassers des Gutachtens zweifeln! Wenn es angesichts der Rechtslage überhaupt notwendig sein sollte, dann



muss NATÜRLICH auf dem GESAMTEN westlichen Heideweg Tempo 50 angeordnet werden!

„Hinweise zur Anbindung mit Rad & Fuß

Es sollte dort daher kurz- bis mittelfristig die Geh- und Radweeinfrastuktur seitens der Stadt

geprüft und optimiert werden. Wichtig sind dabei durchgängige, ausreichend breite Wege entlang

der Straßen (z. B. Ardeyer Straße, aber auch Heideweg von Ardeyer Straße bis Bilstein) bzw. sichere Mischverkehrsbereiche (in den Wohnstraßen Buchenacker, Bredde, Bilstein) sowie barrierefreie Oberflächen und Querungsstellen (z. B. Absenkungen, taktile Elemente).

Da laut Messungen seitens der Stadt Fröndenberg (2012: V85 bei 44,9 km/h) und eigenen Beobachtungen am Heideweg innerhalb des bebauten Bereichs die gebotenen 30 km/h häufig überschritten und auch die Rechts-vor-Links-Regelungen oft missachtet werden und sich auch viele Anwohner über den Durchgangsverkehr bereits beschwert haben, sind dort – unabhängig vom Neubauvorhaben – bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und

Sicherung des Fußverkehrs (z. B. Schwellen, Verengung der Zufahrten, Gehwegnasen) empfohlen.

Auch der Zufahrtsbereich Heideweg/Ardeystraße wirkt überdimensioniert. Dieser könnte zu Gunsten der Fußgängerfreundlichkeit zurückgebaut werden, ohne die Leistungsfähigkeit und Funktion für das Wohngebiet zu beschränken. Dies senkt auch die Attraktivität für den Durchgangsverkehr.

Beim zuständigen Baulastträger wäre zudem anzuregen, eine Geschwindigkeitsreduzierung im

Kurvenbereich der Ardeyer Straße zu prüfen, da der aus dem Heideweg ausfahrende Verkehr diese nur schlecht in Richtung Süden einsehen kann.

Es sollte nach Möglichkeit bereits kurzfristig – spätestens jedoch im Rahmen des nächsten Sanierungszyklus oder evtl. anstehender Leitungsarbeiten – seitens der Stadt geprüft werden, ob entsprechende Umbaumaßnahmen vorgenommen oder ggf. bereits kurzfristig realisable Übergangslösungen umgesetzt werden können.“

Dem Gutachten ist hier einmal vollumfänglich zuzustimmen! Besonders auffällig ist jedoch, dass hier die Probleme und Unzulänglichkeiten im Bereich der Einmündung des Heidewegs in die Ardeyer Straße angesprochen werden, die der Gutachter unter Punkt 6.3 noch in dem Fazit zusammenfasst:



„Der Knotenpunkt weist somit eine sehr gute Verkehrsqualität auf. Eine Optimierung der Verkehrsabläufe ist weder aktuell noch nach Realisierung des Planvorhabens erforderlich.“

Diese Aussage widerspricht vollkommen seinen Ausführungen:

„Auch der Zufahrtbereich Heideweg/Ardeystraße wirkt überdimensioniert. Dieser könnte zu Gunsten der Fußgängerfreundlichkeit zurückgebaut werden...

Beim zuständigen Baulastträger wäre zudem anzuregen, eine Geschwindigkeitsreduzierung im Kurvenbereich der Ardeyer Straße zu prüfen, da der aus dem Heideweg ausfahrende Verkehr diese nur schlecht in Richtung Süden einsehen kann....“

Einwendung:

Das neue Baugebiet macht die Defizite im Bereich Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer erneut und nun gutachterlich bestätigt deutlich.

Die Zufahrt über den bestehenden Spielplatz führt z.B. über die westlichste Straße Zur Bredde und endet vollkommen unübersichtlich hinter einer hohen Hecke in einer Kreuzung am Bereich Bredde/Im Siepen/Buchenacker/Burland, hier z.B. besteht im Umsetzungsfall hohes Gefahrenpotential!

Der Status-quo für die verkehrliche Berücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern in Ardey ist völlig unzureichend und dringend verbesserungsbedürftig.

Nichts anderes haben die Bürger im Vorfeld der Planungen von der Stadt gefordert, denn jeder zusätzliche Verkehr wird die Situation weiter verschlechtern!

Grundsatzkritik:

Es wäre auch Aufgabe des Gutachters gewesen, die mögliche Eignung des Heidewegs als Bau- und Erschließungsstraße zu überprüfen!

Bei dem Heideweg handelt es sich um die am höchsten frequentierte Straße von ganz Ardey, übertroffen nur noch von der „Ardeyer Straße (L673)“.

Der zuständige Mitarbeiter des Kreises Unna, Herr Arnold, erklärte in seiner Stellungnahme im Zusammenhang mit dem 2020 durchgeführten Scoping-Termin:

„Der Heideweg war in der Vergangenheit immer wieder als Abkürzungsstrecke zur B233 in der Diskussion. Es wurde immer wieder versucht, diese Durchfahrten zu minimieren.

So wurde an der Einmündung der Ardeyer Straße ein Verbot für Fahrzeuge über 3,5 t angeordnet. Anwohner beschwerten sich auch über die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Missachtung der Rechts-vor-Links Regelungen an den Einmündungen. Eine



V85-Messung 2012 ergab einen Wert von 44,9 km/h, für eine Tempo-30-Zone ein hoher Wert....“

Die Straße weist auf ihrer Südseite keinerlei Gehweg auf, obwohl hier die recht lange und beidseitig bebaute Schlesierstraße mit einem Gehweg einmündet; zudem befinden sich auf der Südseite zahlreiche Grundstückseinfahrten. Auf der Nordseite existiert ein kurzes Stück Gehweg von der Einmündung der Ardeyer Straße bis zur südlichen Einmündung Buchenacker und dann noch einmal ein sehr kurzes Stück zwischen der nördlichen Einmündung Buchenacker und dem ersten Garagenhof am „Schwarzen Kamp“.

Ein weiteres Gehweg existiert nicht, dafür münden von der Nordseite her drei bevorrechtigte Straßen, eine wartepflichtige Straße und zwei große Garagenhöfe auf den Heideweg ein.

Wie vom Kreis Unna richtig ausgeführt, dient der Heideweg nicht nur der Erschließung des vorhandenen Siedlungsgebiets, sondern auch als Abkürzungsstrecke zur B233, wobei es insbesondere an den Einmündungen fortlaufend zu kritischen Situationen kommt, da es die „Abkürzungsfahrer“ naturgemäß eilig haben und die unübersichtlichen Verkehrsverhältnisse oft nicht durchschauen.

Die Straße dient zudem als Schulweg und Zuwegung zum nahe gelegenen Strickherdicker Wald für Spaziergänger und Hundehalter.

Auf dieser Straße ist seit 30 Jahren das Befahren mit schweren LKW untersagt und auch wegen der geringen Breite kein Begegnungsverkehr mit LKW möglich. Jeder Anwohner kann von kritischen Situationen beim Entgegenkommen eines Ackerschleppers berichten!

Verkehrsraum für Fußgänger oder Radfahrer ist überhaupt nicht vorhanden.

Es ist nicht ersichtlich, wie die Verkehrssicherheit auf dem Heideweg gerade in der Bauphase, aber auch danach, bei naturgemäß stark steigendem Gegenverkehr in Richtung Ardeyer Straße sichergestellt werden soll.

Zudem sieht sich der Investor erst ab dem ersten Nordknick nach der Bebauung zum Ausbau verpflichtet.

Ob der Straßenuntergrund dem Schwerlastverkehr gewachsen ist, sollte unbedingt vor dem Beschluss, diese Straße als Erschließungsstraße zu nutzen, geprüft werden.

Ohne einen massiven Ausbau des bisherigen Straßenbereichs durch die Stadt Fröndenberg, inklusive dem Anlegen von Gehwegen, kann die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer mit Sicherheit nicht gewährleistet werden.

Einwendung:

Die Frage, ob der Heideweg baulich und verkehrlich als Erschließungsstraße auch für die jahrelang anhaltende Bauphase mit Schwerlastverkehr geeignet ist, sollte gutach-



terlich überprüft werden! Die im Gutachten breit ausgewählte Frage der Verträglichkeit zusätzlicher Kfz ist vor dem Hintergrund eines jahrelangen Baustellenverkehrs mit Begegnungen ohne Schutzraum für Fußgänger und Radfahrer nahezu bedeutungslos. Der Heideweg ist Schulweg für zahlreiche Kinder und daher sind dort an die Verkehrssicherheit besondere Anforderungen zu stellen! Seitens der Stadt wurde bisher öffentlich jede Verantwortung abgelehnt und auf die Zuständigkeit des Investors verwiesen, der sich jedoch seinerseits öffentlich für den östlichen Teil des Heidewegs als nicht zuständig erklärt hat.

Es ist Aufgabe des Verkehrsgutachters in Absprache mit der Verkehrsbehörde des Kreises Unna Bedingungen zu benennen, die erfüllt sein müssen, bevor sich jahrelang Baustellenverkehr und Schulwege ohne gesicherte Gehwege kreuzen!

Martin Schoppmann (OV-Vorsitzender)