

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

INHALT

C	PRÜFUNG DER EINGEGANGENEN STELLUNGNAHMEN PRIVATER	2
C.1	Umweltgutachten	2
C.2	Hochwasser und Bauen im Überschwemmungsbereich	4
C.3	Entwässerungskonzept.....	9
C.4	Verkehrsgutachten.....	11
C.5	Schallgutachten.....	24
C.6	Bodengutachten	31
C.7	Maßstab der Bebauung	32
C.8	Vorhabenbezug.....	34
C.9	Formale Durchführung der Offenlagen	35
C.10	Planungsrechtlicher Sachstand und Entwicklung bestehender Baugebiete	36
C.11	Zufahrt zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken	40

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

C PRÜFUNG DER EINGEGANGENEN STELLUNGNAHMEN PRIVATER

Nr.	Stellungnahmen nach Themenbereichen	Beschlussvorschlag
C.1	Umweltgutachten	
C.1.1	<p>Für die Bauflächen werden Gräben umgelegt es wird ein Naturraum „genommen“. Das Umweltgutachten legt dar, dass eine erhebliche Punktzahl an Ausgleichsmaßnahmen zu erbringen ist. Hierfür muss die Gemeinde erhebliche Waldflächen zur Verfügung stellen und auch den Graben umlegen.</p>	<p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplan „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ sollen die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit dem Flächenbedarf der ortsansässigen Unternehmen am Standort Reute nachgekommen werden kann und insbesondere der Standort der SICK AG am bestehenden Produktionsgelände erweitert werden. Dies ist ohne Eingriff in den angrenzenden Naturraum nicht möglich.</p> <p>Diese Eingriffe wurden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben durch ein Fachbüro erfasst und bilanziert. Die Ausgleichskonzeption wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Verlegung der beiden Gräben wurde ebenfalls abgestimmt und wurde durch die zuständigen Behörden ausdrücklich aufgrund der positiven Auswirkungen auf den Artenschutz begrüßt.</p>
C.1.2	<p>Ich verweise hier auf die Stellungnahme des Landratsamtes Emmendingen: „...Diesem enorm hohen Flächenverbrauch für eine Gemeinde in der Größe von Reute muss berücksichtigt werden.....Die Gemeinde nimmt sozusagen einen Kredit auf die künftige Flächenzuteilung auf“ (Durch die Erweiterung des FNP’s um 5,9 ha).</p> <p>Entwicklungsmöglichkeiten, auch für dringend benötigten Wohnraum, sind dadurch für lange Zeit genommen – dies in einer Zeit, in welcher gerade die Gemeinde Reute dringend Wohnraum sucht (siehe Homepage).</p>	<p>Die Inanspruchnahme der aktuell geplanten Gewerbeflächen wird im Zuge einer künftigen Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans berücksichtigt. Das bedeutet, dass sich der Gewerbeflächenbedarf, der dann im Rahmen des Fortschreibungsprozesses neu in den Flächennutzungsplan aufgenommen wird, um diese Änderung reduziert.</p> <p>Diese Reduzierung bezieht sich jedoch rein auf gewerbliche Bauflächen. Wohnbauflächenbedarfe werden hiervon unabhängig nachgewiesen. Sie werden nicht durch die Entwicklung von gewerblichen Bauflächen eingeschränkt.</p>
C.1.3	<p>Meine Einwände ergeben sich aus der unmittelbaren Betroffenheit über mein Eigentum in der Kronengasse und den dort nicht absehbaren Folgen einer Veränderung der Grundwasser- bzw. Oberflächensituation. Darüber hinaus ergeben sich meine Einwände über mein Eigentum in unmittelbarer Angrenzungen über das Ackerland im Kalkofen, dessen Nutzung</p>	<p>Die baulichen Anlagen dürfen nicht in den mittleren Grundwasserhöchststand (MHW) gründen. Ein baulicher Eingriff in das Grundwasser ist daher nicht vorgesehen. Anfallendes Niederschlagswasser wird bis zu einem statistisch nur alle 30 Jahre auftretenden Regenfall im Plangebiet versickert und dem Grundwasser zugeführt. Eine relevante Beeinträchtigung der Grundwasserbildung und des Grundwasserstroms ist daher nicht erkennbar.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>bzw. Mikroklima durch die Bebauung (Gebäudehöhe) vermutlich deutlich beeinträchtigt wird.</p>	<p>Im Zuge der Erstellung der Gutachten zur Ausnahmegenehmigung nach § 78 (2) WHG kann nachgewiesen werden, dass sich die Situation in Bezug auf Oberflächengewässer bzw. Hochwasser im Bereich der benachbarten Wohnbebauung im Vergleich zum jetzigen Zustand verbessert. Es kommt zu keiner Verschlechterung für die Ober- oder Unterlieger.</p> <p>Es sind lokalklimatische Veränderungen durch das Vorhaben zu erwarten. Durch die Versiegelung von Flächen ist insbesondere im Sommer von einer Erwärmung des Gebiets gegenüber dem bisherigen Zustand auszugehen. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass durch eine Bebauung die Funktion der Fläche als klimatischer Freiraumbereich mit thermischer und/oder lufthygienischer Ausgleichsfunktion weitgehend verloren geht. Die vorhandenen Freiraumflächen im Umfeld des Plangebiets (Grünland, Wald, ackerbauliche Flächen) können hier jedoch als ausreichender Puffer dienen. Insgesamt werden die Auswirkungen durch das Vorhaben im Verhältnis zur Flächengröße und den Zielsetzungen der Planung jedoch als vertretbar erachtet.</p>
<p>C.1.4 Die Fa. Sick sollte darauf achten, Energie so viel wie möglich zu sparen – vor allem in der Außenbeleuchtung. Wenn man abends in Unterreute das Fenster nach Südwest aufmacht um den Sternenhimmel zu betrachten, sieht man in ein Lichtermeer im Betriebsgelände, das angesichts der Energiekrise eine Zumutung ist.</p>	<p>Es werden in den Bebauungsvorschriften verschiedene Regelungen getroffen, die die Lichtimmissionen durch die Bebauung reduzieren sollen. So ist u.a. geregelt, dass die Beleuchtungsanlagen nur streulichtarm auszubilden sind und eine Lichteinwirkung nur auf die zu beleuchtende Fläche erfolgen soll.</p> <p>Gleichzeitig ist auch eine Beleuchtung durch Werbeanlagen, wie Firmenlogos, nur zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr zulässig und es sind auch keine Werbeanlagen mit wechselnden oder sich bewegendem Licht zulässig.</p>
<p>C.1.5 In der heutigen Zeit sollte die Nutzung einer Photovoltaik-Anlage und/oder andere regenerative Energien nicht nur gestattet, sondern verpflichtend sein. Ich empfehle hier eine verpflichtende Umsetzung, die in begründeten Ausnahmen ausgesetzt werden kann.</p>	<p>In Baden-Württemberg gilt gemäß des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg (KSG BW) die Pflicht zur Errichtung von Photovoltaikanlagen auf allen Neubauten. Eine eigenständige Festsetzung im Bebauungsplan ist daher grundsätzlich nicht notwendig.</p>
<p>C.1.6 Feinstaubbelastung: Bereits heute ist der Dreck, der von den Fahrzeugen verursacht wird, eine erhebliche Belastung für alle Anwohner an den Hauptverkehrsstraßen in Reute. Eine nahezu Verdreifachung dieser Werte durch das künftig zu erwartende</p>	<p>Es ist durch den zusätzlichen Verkehr auch mit einer zusätzlichen Belastung durch Luftschadstoffe zu rechnen. Vor dem Hintergrund, dass das Verkehrsaufkommen in absoluten Zahlen nicht als außergewöhnlich groß zu bezeichnen ist, ist auch weiterhin</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>Verkehrsaufkommen kann so weder für die aktuell hier lebenden Generationen, noch für unsere Nachkommen akzeptiert werden.</p>	<p>nicht von einer relevanten verkehrsbedingten Feinstaubbelastung auszugehen.</p>
<p>C.2 Hochwasser und Bauen im Überschwemmungsbereich</p>	
<p>C.2.1 Wie im Bericht erläutert, ist das Bauen in Überschwemmungsgebieten (HQ100) grundsätzlich nicht gestattet. Bei jeglichem Bauvorhaben (auch kleine private Maßnahmen wie Garagen und Anbauten) wird eine Genehmigung regelmäßig in diesen Flächen untersagt und eine Baugenehmigung nicht erteilt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Umsetzung des Baugebiets ist daher auch eine Ausnahme nach § 78 (2) WHG erforderlich. Der entsprechende Antrag wurde bei der zuständigen Unteren Wasserbehörde im Landratsamt Emmendingen eingereicht und wird dort geprüft. Auch bei kleineren Einzelbauvorhaben – wie hier angesprochen beispielsweise Garagen und Anbauten – lässt das WHG Ausnahmen von Bauverbot unter bestimmten Bedingungen zu. Somit werden auch diese Bauvorhaben mit entsprechenden Auflagen genehmigt.</p>
<p>C.2.2 Nun soll über die Ausnahmeregelung doch gebaut werden. Mitunter wird das Gelände neu vermessen und man kommt zu einer anderen Hochwassergefahrenkarte wie dies in den Karten der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) dargestellt ist. Ist somit das Fazit, dass die Karten des Landes falsch sind?</p>	<p>Die Hochwassergefahrenkarten (HWGK) des Landes wurden mit einem Geländemodell und einem Gebäudebestand berechnet, die mittlerweile nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechen. Dieser wurde im engeren Untersuchungsbereich durch eine Drohnenbefliegung sowie punktuelle Nachvermessungen überprüft und auf die tatsächlichen Gegebenheiten aktualisiert.</p>
<p>C.2.3 Ein wesentlicher Punkt für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist folgendes: Zitat aus dem Gutachten (Seite 5): „...die Ausweisung neuer Baugebiete zu lassen kann, wenn die Voraussetzungen dieses Absatzes kumulativ erfüllt werden. Eine Voraussetzung ist, dass keine anderen Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bestehen oder geschaffen werden können. Diese Tatbestandsvoraussetzungen können gemäß der Rechtsprechung nur in seltenen Ausnahmefällen in Betracht kommen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn nahezu das gesamte Gemeindegebiet innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets liegt oder aber etwas aus topographischen Gründen eine Gemeindeentwicklung nur im Rahmen eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes in Betracht kommt. Gleichwohl</p>	<p>Derzeit liegen die geplanten gewerblichen Bauflächen teilweise innerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete. Gemäß § 78 (1) Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen innerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete. Das Wasserhaushaltsgesetz eröffnet unter § 78 (2) WHG jedoch die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen, die Ausweisung neuer Baugebiete ausnahmsweise zuzulassen. Dabei sind die Anforderungen der § 78 (2) Nrn. 1 bis 9 WHG kumulativ zu erfüllen.</p> <p>Um die Erfüllung der Voraussetzungen nachzuweisen, wurde durch das Ingenieurbüro BIT ein hydraulisches Gutachten sowie eine Ausarbeitung erstellt, in dem die entsprechenden Ansätze und Lösungen zum Umgang mit den Überschwemmungsflächen im Plangebiet aufgezeigt wurden und die Voraussetzungen für die Ausnahme nach § 78 (2) WHG nachgewiesen werden. Die Unterlagen wurden mit der Un-</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>müsste von dem Vorhaben Abstand genommen werden, wenn es in anderer Form, d.h. in geringerer Größe oder räumlich getrennt unterteilt an andere Stelle der Gemeinde verwirklichtbar wäre.“</p> <p>In der Folge wird erläutert, dass die Voraussetzungen im vorliegenden Fall erfüllt seien. Dies gilt es zu hinterfragen.</p>	<p>teren Wasserbehörde abgestimmt und dort zur Genehmigung eingereicht. Notwendige Ergänzungen und Nachforderungen seitens der Genehmigungsbehörde wurden bereits durchgeführt.</p> <p>Nach den Regelungen des WHG ist nachzuweisen, dass keine anderen Möglichkeiten Siedlungsentwicklung in Reute bestehen oder geschaffen werden könne. Da es sich im vorliegenden Fall um eine Erweiterung eines bestehenden bereits großflächigen Gewerbebetriebs handelt, der aufgrund der Betriebsabläufe nicht an anderer Stelle in der Gemeinde erweitern kann und die Gemeinde Reute gleichzeitig in erheblichen Teilen insgesamt von Überschwemmungsgebieten betroffen ist, ist dies der Fall. Detailliert ist dieser Aspekt im Antrag zur Ausnahme nach WHG dargelegt. Auch alternative Standorte wurden in der Vorprüfung betrachtet.</p> <p>Die Untere Wasserbehörde als zuständige Fachbehörde im Landratsamt Emmendingen prüft den Antrag der Gemeinde Reute.</p> <p>Nach Umsetzung des sich in der Genehmigungsphase befindlichen Hochwassergesamtkonzeptes für die Gemeinde Reute liegt das Bebauungsplangebiet nicht mehr innerhalb der Überschwemmungsgebiete; eine ausnahmsweise Zulassung wäre dann folglich nicht mehr notwendig. Insofern handelt es sich nun um eine vorgezogene Realisierung eines Vorhabens, was künftig zulässig wäre.</p>
<p>C.2.4 Es wird begründet, dass die Erweiterung des Standorts aus wirtschaftlichen Gründen an der bestehenden Stelle zusammengeführt werden muss. Wirtschaftliche Gründe werden in den Voraussetzungen nach § 78 aber nirgends erwähnt. Um auszuschließen, dass es an anderer Stelle keine Entwicklungsmöglichkeiten gibt, hätte es eine Prüfung alternativer Standorte geben müssen. Dies wurde von vornherein ausgeschlossen. Es stimmt im Übrigen nicht, dass es in Reute keine Flächen außerhalb von Überschwemmungsgebieten gibt. (Insofern fehlt der Nachweis zu Punkt 1 der Anforderungen).</p> <p>Gleichzeitig würde die Begründung analog auch bei anderen Vorhaben im HQ 100 Anwendung finden können. Man schafft damit einen Präzedenzfall.</p>	<p>Vgl. C.2.3</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.2.5 Das Argument „Die geplante Erweiterung des Standorts ist nur in direktem Anschluss an das bestehende Werksgelände wirtschaftlich sinnvoll“ wird durch eine aktuelle Pressemeldung konterkariert, die über eine neue Halle für Sick-Systemproduktion in Hochdorf berichtet, da die Halle am Standort Reute zu klein wurde.</p> <p>D.h. es ist – was nicht verwunderlich ist – für ein global tätiges Wirtschaftsunternehmen finanzier- und durchführbar wirtschaftlich mehrere Standorte zu unterhalten. Umso mehr, wenn es sich um ein divisional aufgestelltes Unternehmen wie die Sick AG handelt.</p>	<p>Vgl. C.2.3</p>
<p>C.2.6 Als die Firma Sick die Produktion 2015 nach Reute verlegt hat, war eigentlich die Einschränkung HQ 100 klar. Die Halle steht im Übrigen auch im HQ 100 gemäß den Karten des LUBW. Die Genehmigungsgrundlagen dieser Maßnahme kenne ich nicht. Aus den damaligen Grundlagen sollte schon klar gewesen sein, dass eine große Erweiterung nicht mehr möglich sein würde.</p>	<p>Vgl. C.2.3</p>
<p>C.2.7 Ich halte es außerdem für eine schwierige Argumentation, eine Ausnahme zulassen zu müssen, da ansonsten die Entwicklung der Fa. Sick behindert würde.</p> <p>Die Sick AG ist ein weltweit agierendes Unternehmen mit mehreren Standorten in Deutschland und der Welt. Dies macht die Begründung es gäbe keine Alternativen noch schwächer.</p>	<p>Vgl. C.2.3</p>
<p>C.2.8 Das Gutachten betrachtet lokal die Situation des HQ 100 auf den betroffenen Flächen. Die Hochwasserkarte des Landes wird durch das Gutachten scheinbar obsolet. Auffällig ist hierbei, dass im Gutachten die Hochwasserstände (Höhen) simuliert werden. Ich habe jedoch zum einen Bedenken, ob die Situation durch die neue Bewertung wirklich so viel harmloser ist und wie die dynamischen Verhältnisse (Strömung, Abfluss, usw.) zu bewerten</p>	<p>Die Gemeinde Reute sowie auch die beauftragten Ingenieurbüros sind in fortwährender Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde, der Unteren Wasserbehörde im Landratsamt Emmendingen. Diese prüft die eingereichten Gutachten auf ihre Plausibilität und auf die Einhaltung der im Wasserhaushaltsgesetz genannten Kriterien zur Erteilung einer Ausnahme.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>sind. (gerade die dynamischen Effekte haben erhebliche Zerstörungen in jüngster Vergangenheit gezeigt. Hierzu gibt es keine Aussagen. Dass man bei einem so erheblichen Eingriff zum Ergebnis kommt (Punkt 3 des Gutachtens, auf Seite 13), dass die Eingriffe im Untersuchungsgebiet (also nur in einem kleinen Teilbereich) keine Gefährdung von Leben verursachen, halte ich für überprüfungswürdig. Dies sollte durch einen unabhängigen „Dritten“ und auch weiträumig und nicht nur im Untersuchungsgebiet überprüft werden.</p>
<p>C.2.9 Unter Punkt 5 wird etwas schwammig formuliert, dass das „Verlustvolumen“ durch die Bereitstellung von Ausgleichsvolumen durch Zukauf an andere Stelle erfolgen soll. Hier sollte konkret dargelegt werden, wie das genau passiert, da ansonsten dieser Punkt als ungelöst anzusehen ist.</p>	<p>Entsprechend der Vorgabe des WHG muss neben dem Nachweis des Verschlechterungsverbots auch ein entsprechender Volumenausgleich erfolgen. Dies erfolgt durch Zukauf von Retentionsvolumen aus dem Hochwasserschutzregister der Gemeinde Teningen, das im Zuge der Elzrenaturierung entwickelt wurde. Das entsprechende Vorgehen wurde durch die Untere Wasserbehörde des Landkreis Emmendingen angeregt und mit dieser abgestimmt. Ein nicht unerheblicher Teil des Ausgleichsvolumens kann nun jedoch auch im verlegten Furthgraben vorgehalten werden, weshalb nicht mehr in vollem Umfang auf das Ausgleichsvolumen in Teningen zurückgegriffen wird.</p>
<p>C.2.10 Unter Punkt 6 wird aufgeführt, dass das Verlustvolumen ausgeglichen wird –wann und wo?</p>	<p>Vgl. C.2.9</p>
<p>C.2.11 Unter Punkt 7 wird aufgeführt, dass keine negativen Auswirkungen auf Unter- und Oberlieger zu erwarten sind. Ich stelle allerdings fest, dass laut neuer Bewertungen die Abflüsse zwischen Möslestraße und Sick gegenüber der Karte des Landes keine zusammenhängenden Hochwasserflächen mehr vorhanden sind. Nimmt das Wasser hier einen Umweg mit entsprechend zerstörerischen Strömungen?</p>	<p>Auch diese Thematik wird umfangreich im Antrag auf ausnahmsweise Zulassung nach § 78 Abs. 2 WHG dargelegt und durch die Untere Wasserbehörde geprüft (siehe auch C.2.8). Der Hochwasserstrom wurde über aufwändige Simulationen durch das Fachbüro ermittelt und dargestellt.</p>
<p>C.2.12 Unter Punkt 9 wird geschrieben, dass an den baulichen Anlagen keine Schäden durch Hochwasser entstehen dürfen. Dies wird dadurch erreicht, dass das Gelände aufgeschüttet wird. Die Aufschütt</p>	<p>Durch die Aufschüttung soll und kann erreicht werden, dass es nach dem Bemessungshochwasser (HQ100) nicht zu Schäden an der Bebauung kommt. Gleichzeitig ist jedoch nachzuweisen, dass die Aufschüttungen zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation an anderer Stelle führen. Das Was-</p>

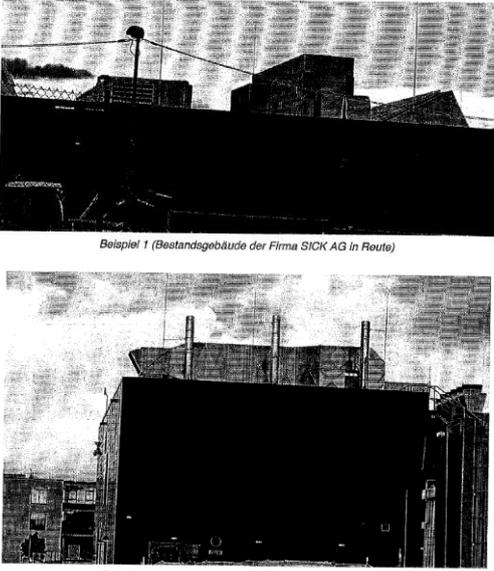
Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.2.13 ung wiederrum ist Voraussetzung zur Erfüllung des Punktes 9 - da beißt sich die Katze irgendwie in den Schwanz !</p>	<p>ser wird in geeigneter Weise am Gebietsrand aufgenommen und am Gebiet vorbeigeführt ohne dass dabei Nachbargrundstücke belastet werden. Dieser Nachweis wurde erbracht und der zuständigen Unteren Wasserbehörde vorgelegt.</p>
<p>C.2.14 Die Ausnahmegenehmigung erfüllt nicht die hohen Hürden, welcher §78(2) WHG stellt. Allein die Aussage im Gesetz „Gleichwohl müsste von dem Vorhaben Abstand genommen werden, wenn es in anderer Form, d.h. in geringerer Größe oder räumlich getrennt unterteilt an andere Stelle der Gemeinde verwirklicht wäre.“ Ist nicht erfüllt.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Prüfung und Beurteilung des Antrags auf Ausnahme nach § 78 (2) WHG obliegt der Unteren Wasserbehörde im Landratsamt Emmendingen.</p>
<p>C.2.15 Zum einen könnte die Erweiterung ohne Ausweitung nach Süden erfolgen, in den am wesentlichsten vom HQ100 betroffenen Bereich. Zum anderen gibt es tatsächlich genug Flächen in Reute, welche keine HQ100 Flächen sind.</p>	<p>Vgl. C.2.3</p>
<p>C.2.16 Auszug aus den fachlichen Stellungnahmen der Behörden zum Umweltschutz: „...Für die Hochwasserschutzplanung sind nach dem Ergebnis unserer Vollständigkeitsprüfung noch einige Punkte nachzuarbeiten und uns dann vorzulegen. Für die Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen in Reute ist vorab ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, bei dem jedoch der Ausgang und die Dauer ungewiss sind.“ ... Ich halte es in diesem Zusammenhang für eine logische Folgerung, dass erst der Hochwasserschutz geplant und umgesetzt werden muss, bevor hier sensible Bereiche bebaut werden.</p>	<p>Vgl. C.2.3 Das Planfeststellungsverfahren zum Hochwasserschutzkonzept für ganz Reute wurde inzwischen eingeleitet. Die Gemeinde Reute verpflichtet sich vertraglich zur Umsetzung des Konzeptes. Nach Umsetzung des Hochwassergesamtkonzeptes für Reute wird die komplette Innerortslage nicht mehr im HQ100 bzw. im Überschwemmungsbereich liegen.</p>
<p>C.2.17 Die Gemeinde Reute will eine Ausnahmegenehmigung nach § 78(2) WHG (Bauen im Überschwemmungsbereich) erwirken. Dies erscheint nach Stellungnahme des RP jedoch als aussichtslos, solange die erst in Planung befindlichen Hochwasserschutzmaßnahmen für die Gemarkung Reute nicht abgeschlossen und umgesetzt sind. Unverbindliche Absichtserklärungen können eine Umsetzung nicht ersetzen. Bevor diese Planung nicht umgesetzt ist, ist eine abschließende Beurteilung der Risiken und</p>	<p>Vgl. C.2.3 Die Beurteilung des Antrags auf Ausnahme nach § 78 Abs. 2 WHG obliegt dem Landratsamt Emmendingen. Nach Umsetzung des Hochwassergesamtkonzeptes für Reute werden weite Teile des Gemeindegebiets, insbesondere die Innerortslagen, nicht mehr im HQ100 bzw. im Überschwemmungsbereich liegen. Dies betrifft auch diesen Bereich, für den hier vorab eine Ausnahme nach §78 WHG beantragt wurde.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>Auswirkungen für Ober- und Unterlieger sowie Angrenzer sowohl bei HQ100 Situationen wie auch bei Starkregensituationen nicht möglich.</p>	
<p>C.3 Entwässerungskonzept</p>	
<p>C.3.1 Die Entwässerung der sehr großen und nahezu komplett versiegelten Neubauflächen der Sick AG kann nur über eine Versickerung funktionieren. Da eine Versickerung nur möglich ist, wenn der Grundwasserhochstand mindestens 1m Abstand zur Sickermulde besitzt, ist eine Versickerung eigentlich nicht möglich. Daher sieht die Planung vor, einfach die komplette Fläche aufzuschütten. Die Aufschüttung wird bis 1m oder auch mehr betragen, da im Gutachten mit den Worten „mindestens“ keine Festlegung nach oben getroffen wird.</p>	<p>Die vorgesehene Aufschüttung ergibt sich nicht aus einem notwendigen Grundwasserabstand. Sie ist das Ergebnis der Hochwasserschutzbetrachtungen. Aber es ist richtig, dass die Entwässerung von einer Aufschüttung profitiert, da eine verbesserte natürliche Reinigung des Niederschlagswassers durch die belebte Bodenschicht erfolgen kann.</p> <p>Es liegt noch keine Planung vor, sondern lediglich Konzepte. Die genaue Höhe der Aufschüttung ergibt sich vor allem aus der Straßenplanung und ist über die Fläche gesehen nicht konstant.</p>
<p>C.3.2 Die Versickerung funktioniert nur, wenn die Dächer komplett extensiv begrünt werden. Diese ist bei gewerblichen Anlagen jedoch Theorie, da viele Flächen durch technische Aufbauten belegt werden, welche dann gar nicht begrünt werden können. Insofern müssten die technischen Anlagen mindestens eingehaust werden, damit die Begrünung auch technisch überhaupt umgesetzt werden kann.</p>	<p>Dies ist nicht der Fall. Vor allem die Dimensionierung der Versickerungsanlagen ist vom Anteil der Dachbegrünung abhängig. D.h. mit weniger Gründächern ergeben sich größere Versickerungsanlagen und damit stehen wiederum weniger bebaubare Flächen zur Verfügung. Eine Versickerung selbst wäre grundsätzlich auch ohne Gründächer möglich.</p> <p>Es ist unbestritten, dass einige Teildachflächen aufgrund von Technikaufbauten nur eingeschränkt begrünt werden können. Wie oben beschrieben, wirkt sich das auf die Versickerungsfläche aus und ist entsprechend in der Detailplanung der Entwässerungsanlagen zu berücksichtigen.</p> <p>Es werden im Bebauungsplan daher auch entsprechende Vorgaben zur Dachbegrünung getroffen.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.3.3</p> 	<p>Die dargestellten Dachflächen der Bestandsgebäude der SICK AG in Unterreute werden sich voraussichtlich deutlich von denen der vorgesehenen Erweiterungsgebäude unterscheiden. Derzeit liegen jedoch keine entsprechenden detailliert ausgearbeiteten Planungen vor. Mit dem Bebauungsplan werden lediglich die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für spätere Baugenehmigungen formuliert.</p>
<p>C.3.4</p> <p>Durch die Aufschüttungen des gesamten Geländes wird im Hochwasserfall das komplette Wasser auf dem Gelände verdrängt. Hierzu wurde dann ein Gutachten erstellt, dessen Fazit ist, dass eigentlich keine Nachteile für die Ober- und Unterlieger entstehen. (Allerdings mit der kleinen Einschränkung, dass hierzu Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssen, welche in Planung sind. Deren Umsetzung wird aber längere Zeit in Anspruch nehmen.)</p>	<p>Dies ist richtig. Eine Verschlechterung für Ober- und Unterlieger ergibt sich nachweislich zu keinem Zeitpunkt, d.h. auch nicht bevor das Gesamthochwasserschutzkonzept umgesetzt ist.</p> <p>Vgl. hierzu auch C.2.8 bis C.2.13.</p>
<p>C.3.5</p> <p>Der größte Teil des Schmutzwassers muss durch eine Hebeanlage gepumpt werden.</p>	<p>Dies ist erst mit der Erschließungsplanung gesichert festzustellen. Es ist jedoch anzunehmen, dass dies wahrscheinlich der Fall sein wird.</p>
<p>C.3.6</p> <p>Ich halte einen solchen massiven Eingriff für unangemessen.</p>	<p>Mit dem Bebauungsplan soll nicht nur der Gewerbestandort Reute, sondern auch der Gewerbestandort der ganzen Region gesichert und gestärkt werden. Hiermit geht eine deutliche Vergrößerung der Produktionsflächen der bestehenden Gewerbebetriebe einher. Dabei wurden mit dem Bebauungsplan verschiedenen Regelungen getroffen, die die negativen Auswirkungen des Vorhabens begrenzen sollen. Dies sind unter anderem die Vorgaben zur Dachbegrünung, Konzentration der Stellplätze in einem Parkhaus oder der Höhe der baulichen Anlagen im Sinne des Flächensparens.</p> <p>Vor diesem Hintergrund werden Größe und Eingriffe, die mit dem Bebauungsplan verbunden sind, für angemessen erachtet.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.3.7 Ich fordere außerdem eine unabhängige Überprüfung des Gutachtens von fachlicher / unabhängiger Seite.</p>	<p>Das Gutachten wurde von einem anerkannten Büro entsprechend der aktuellen fachlichen Anforderungen erstellt. Hierbei wurden die Vorgaben der Wasserbehörden beachtet. Zudem werden die Ergebnisse und die Methodik durch übergeordnete Behörden geprüft.</p>
<p>C.4 Verkehrsgutachten</p>	
<p>C.4.1 Laut Verkehrsgutachten kann im Rahmen der Festsetzungen des B-Plans ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 10.800 PKW-Fahrzeugbewegungen und 226 LKW-Fahrten pro Tag entstehen, wenn die Flächen komplett fertig bebaut sind. Die großen LKWs können nur durch Reute fahren, da die Brücke nach Bottingen eine Tonnagebegrenzung hat. Der PKW-Verkehr fließt laut Prognose zu ca. 25% in Richtung Bottingen ab und 75% in Richtung Reute. Dieser Anteil bedeutet für Reute eine Erhöhung von 4224 KFZ auf 11.807 KFZ pro Tag! Es handelt sich um eine Erhöhung des Verkehrs um das 3-fache!!</p>	<p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ wurden aufbauend auf durchgeführten Verkehrserhebungen und Verkehrserzeugungsberechnungen die Auswirkungen der Gebietsentwicklungen ermittelt und fachtechnisch vom Fachbüro Fichtner Water & Transportation bewertet. Angesetzt wurde dabei die höchstmögliche Anzahl an Arbeitsplätzen, die im Plangebiet theoretisch entstehen könnte (sog. Maximalfall: arbeitsplatzintensive Bürogebäude). Dies entspricht jedoch weder einer realistischen Annahme noch den Planungen der Firma Sick AG.</p> <p>Nach der Offenlage im Jahr 2022 wurde das Gutachten weiter konkretisiert. Durch einen städtebaulichen Vertrag mit der Firma Sick AG wird nun geregelt, dass auf dem Sick-Grundstück nicht die als Maximalfall angesetzte Nutzung umgesetzt werden kann. Mit dem „Planfall realistisch“, der die tatsächliche Planung der Firma Sick aufgreift und so im städtebaulichen Vertrag dargelegt ist, werden nun mehr von den beiden Gebieten Nord und Süd in der Summe etwa 4.300 Kfz/24h erzeugt (Summe aus Quell- und Zielverkehr).</p> <p>Gegenüber den damals als theoretischer Maximalfall angesetzten rund 11.000 Kfz/24h zusätzlich ergibt sich somit durch den städtebaulichen Vertrag eine deutlich geringere Verkehrszunahme.</p> <p>Auf Grundlage der Planfälle „Realistisch“ und „Maximal“ wurde das übergeordnete Straßennetz um die Gemeinde Reute in der Verkehrsuntersuchung näher betrachtet. Hierbei liegt das Hauptaugenmerk auf den innerörtlichen Verkehr und den möglichen Konfliktpunkten für den Rad- und Fußverkehr. Die Verkehrsströme auch über das Gebiet des Bebauungsplans hinaus werden wie folgt dargestellt:</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

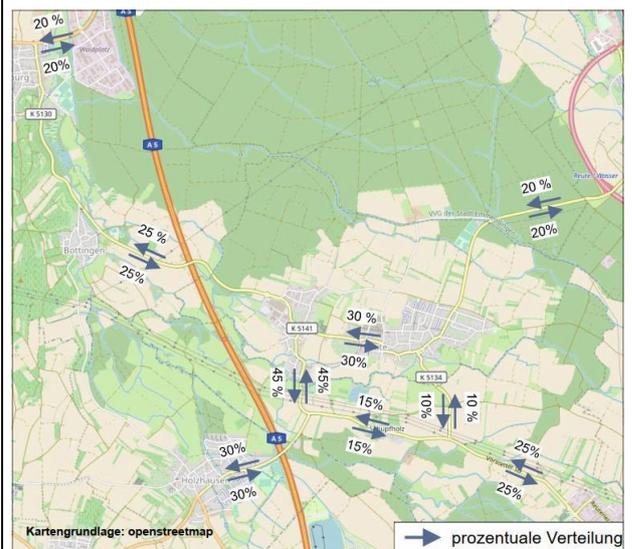


Abbildung: Prozentuale Verkehrsverteilung (mikroskopisch oben und makroskopisch unten) – Quelle: Verkehrsuntersuchung von Fichtner Water & Transportation

Makroskopisch betrachtet, wird angenommen, dass der Verkehr sich zu gleichen Teilen in das übergeordnete Straßennetz verteilt, da die Gemeinde Reute im näheren Umfeld sowohl über die Bundesautobahn A 5 als auch über die Bundesstraßen B 3 und B 294 erschlossen ist.

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>Tabelle 5: Querschnittsbelastung Planfall-Maximal und Realistisch</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Straße</th> <th rowspan="2">Geschwindigkeit</th> <th colspan="2">Querschnittsbelastung</th> </tr> <tr> <th>real</th> <th>max</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>K 5130 (westlicher Ortsausgang)</td> <td>50 km/h</td> <td>7.507 Kfz/24h</td> <td>11.724 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Freiburger Straße (süd-westlicher Ortsausgang)</td> <td>30 km/h</td> <td>7.370 Kfz/24h</td> <td>10.099 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Hinter den Eichen</td> <td>30 km/h</td> <td>5.329 Kfz/24h</td> <td>7.149 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Hauptstraße</td> <td>30 km/h</td> <td>5.820 Kfz/24h</td> <td>7.639 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>An der Glotter (süd-östlicher Ortsausgang)</td> <td>30 km/h</td> <td>5.448 Kfz/24h</td> <td>6.019 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Emmendinger Straße (östlicher Ortsausgang)</td> <td>50 km/h</td> <td>5.198 Kfz/24h</td> <td>6.447 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Kaiserstuhlstraße (Schupfholz)</td> <td>50 km/h</td> <td>6.853 Kfz/24h</td> <td>7.710 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Breisacher Straße (Vörstetten)</td> <td>30 km/h</td> <td>6.922 Kfz/24h</td> <td>8.118 Kfz/24h</td> </tr> </tbody> </table> <p>Abbildung: Querschnittsbelastung Planfall-Maximal und realistisch – Quelle: Verkehrsuntersuchung von Fichtner Water & Transportation</p> <p>Insgesamt ist die Verkehrszunahme zumutbar und durch die bezweckte Gewerbeansiedlung gerechtfertigt. Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.</p>	Straße	Geschwindigkeit	Querschnittsbelastung		real	max	K 5130 (westlicher Ortsausgang)	50 km/h	7.507 Kfz/24h	11.724 Kfz/24h	Freiburger Straße (süd-westlicher Ortsausgang)	30 km/h	7.370 Kfz/24h	10.099 Kfz/24h	Hinter den Eichen	30 km/h	5.329 Kfz/24h	7.149 Kfz/24h	Hauptstraße	30 km/h	5.820 Kfz/24h	7.639 Kfz/24h	An der Glotter (süd-östlicher Ortsausgang)	30 km/h	5.448 Kfz/24h	6.019 Kfz/24h	Emmendinger Straße (östlicher Ortsausgang)	50 km/h	5.198 Kfz/24h	6.447 Kfz/24h	Kaiserstuhlstraße (Schupfholz)	50 km/h	6.853 Kfz/24h	7.710 Kfz/24h	Breisacher Straße (Vörstetten)	30 km/h	6.922 Kfz/24h	8.118 Kfz/24h
Straße	Geschwindigkeit			Querschnittsbelastung																																			
		real	max																																				
K 5130 (westlicher Ortsausgang)	50 km/h	7.507 Kfz/24h	11.724 Kfz/24h																																				
Freiburger Straße (süd-westlicher Ortsausgang)	30 km/h	7.370 Kfz/24h	10.099 Kfz/24h																																				
Hinter den Eichen	30 km/h	5.329 Kfz/24h	7.149 Kfz/24h																																				
Hauptstraße	30 km/h	5.820 Kfz/24h	7.639 Kfz/24h																																				
An der Glotter (süd-östlicher Ortsausgang)	30 km/h	5.448 Kfz/24h	6.019 Kfz/24h																																				
Emmendinger Straße (östlicher Ortsausgang)	50 km/h	5.198 Kfz/24h	6.447 Kfz/24h																																				
Kaiserstuhlstraße (Schupfholz)	50 km/h	6.853 Kfz/24h	7.710 Kfz/24h																																				
Breisacher Straße (Vörstetten)	30 km/h	6.922 Kfz/24h	8.118 Kfz/24h																																				
<p>C.4.2 Zudem bedeutet die Verdreifachung des Verkehrs eine erhebliche Erhöhung der Unfallgefahr im Bereich der S-Kurve in der Freiburger Straße. Hier ist ein Spielplatz, welcher sehr gut frequentiert ist und ein Radweg, der hier in die Freiburger Straße mündet. Schon heute kommt es immer wieder zur gefährlichen Verkehrssituationen. Dies würde nun auch verdreifacht werden.</p>	<p>Mit dem über den städtebaulichen Vertrag festgeschriebenen „Planfall realistisch“ erhöhen sich z.B. die Verkehrsmengen in der Freiburger Straße von etwa 5.200 Kfz/24h im Bestand auf ca.7.400 Kfz/24h. Somit ist eine deutlich geringere Verkehrszunahme gegeben als zum Stand der Offenlage des Bebauungsplans.</p> <p>Bzgl. der Verkehrssicherheit gehen von dieser Zunahme keine weiteren zusätzlichen Gefahren aus. Dies wurde auch so von der Verkehrsbehörde als im Verfahren beteiligter Träger öffentlicher Belange gesehen.</p>																																						
<p>C.4.3 Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur dies gut bewältigen kann und dass es in Spitzenstunden zu mittleren Wartezeiten pro Fahrzeug von 11,1 Sekunden kommen kann (am Kreisel). Ich kann aus den 11,1 Sekunden keine Beurteilung der Situation abgeben, habe jedoch die Befürchtung, dass es zu erheblichen Rückstauungen in den Spitzen kommen kann.</p>	<p>Die Bewertung der Leistungsfähigkeit eines Knotenpunkts erfolgt auf Basis der Vorgaben aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Dabei handelt es sich um eine Veröffentlichung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2015. Auf Basis der Spitzenstundenverkehrsbelastung wird die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt berechnet. Der Kreisverkehr K 5130 / Gisela-Sick-Straße / Planstraße Nord erreicht in der Morgenspitzenstunde die zweitbeste Qualitätsstufe „B“ und in der Abendspitzenstunde die beste Qualitätsstufe „A“. Die erwähnten 11,1 Sekunden stellen für die Morgenspitzenstunde den Wert der mittleren Wartezeit aller Fahrzeuge innerhalb der Spitzenstunde dar. Das HBS stuft die Wartedauer wie folgt ein: „Die Abflussmöglichkeiten der wertepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.“</p>																																						

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

		Zusammenfassend werden am Knotenpunkt keine Leistungsfähigkeitsprobleme erwartet.
C.4.4	Wurde eine Umgehungsstraße, z.B. Abzweigung Autobahnbrücke Richtung Holzhausen parallel zur A5 / neuer Bahnstrecke in nordwestlicher Richtung betrachtet? Falls nein, bitte Stellungnahme und ggfs. Prüfung auch anderer Streckenverläufe (z.B. bei Neubau der Brücke Richtung Bottingen eine neue Autobahnzufahrt).	Grundsätzlich wäre eine Ortsumfahrung von Unterreute eine mögliche Variante zur Verkehrsentslastung der innerörtlichen Straßen. In der zugehörigen Verkehrsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass auch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig und umfeldverträglich (z.B. schalltechnische Untersuchung) abwickeln kann. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans ist eine Ortsumfahrung nicht regelbar. Es sind hierfür eigenständige Verfahren notwendig. Eine Umsetzung einer Ortsumfahrung ist bestenfalls mittel- bis langfristig möglich. Dies gilt auch hinsichtlich eines direkten Autobahnschlusses durch eine zusätzliche Ausfahrt an der BAB5. Das Vorhaben wäre zudem gleichzeitig im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Emmendingen bzw. des Bundes zu sehen. Die Gemeinde Reute würde ein solches Vorhaben jedoch grundsätzlich inhaltlich unterstützen.
C.4.5	Andere Verkehrsführungen wurden nicht geprüft. Die Anbindung des „Gewerbegebietes“ muss entweder über einen direkten Autobahnanschluss oder eine Umfahrung von Unterreute erfolgen. Der direkte Autobahnanschluss wäre im Rahmen der Verlegung der Autobahnbrücke zwischen Reute und Bottingen im Rahmen des Ausbaus des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn zu realisieren.	Vgl. C.4.4
C.4.6	Als Umfahrungsmöglichkeit böte sich die Nutzung der ebenfalls im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn sowieso zu erstellenden Baustraße entlang des „Bahngrabens“ südlich von Unterreute an. Diese könnte dann als Zufahrtsstraße zur Firma Sick um Unterreute herum erweitert werden.	Vgl. C.4.4
C.4.7	Da mir die derzeitige Klimasituation große Sorgen bereitet, kann ich einer Verkehrszunahme dieser Dimension nicht zustimmen.	Kenntnisnahme
C.4.8	Bezüglich der Offenlegung der Baupläne für die Erweiterung des Gewerbegebietes	Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurde auch das zukünftige Verkehrsaufkommen in

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>Reute haben wir ernsthafte Bedenken bezüglich der zu erwartenden höheren Belastungen durch Verkehr (Mitarbeiter, Zulieferer, Schwerlastverkehr...), d.h. erhöhtes Verkehrsaufkommen und Lärm für Schupfholz. Bitte teilen Sie uns mit, wie die Verkehrsführung geplant ist und wie die Kaiserstuhlstraße im Besonderen bewohnbar bleibt.</p>	<p>der Kaiserstuhlstraße in Schupfholz prognostiziert. Das tägliche Verkehrsaufkommen von heute rund 5.900 Kfz/24h wird durch die Gewerbegebietserweiterung auf etwa 6.850 Kfz/24h ansteigen. Eine Steigerung in diesem Ausmaß begründet im Allgemeinen noch keine verkehrslenkenden Maßnahmen.</p> <p>Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden auch für die Ortsdurchfahrt von Schupfholz sowie für die Ortsdurchfahrten weiterer Nachbarorte die Änderungen des Verkehrslärms aufgrund neu erzeugter Fahrten durch das Plangebiet untersucht. Diese Vorgehensweise geht über die üblichen räumlichen Betrachtungen des Verkehrslärms hinaus, denn je größer der Abstand zum Plangebiet ist, desto mehr teilt sich der erzeugte Verkehr auf die verschiedenen Verkehrswege auf und vermischt sich mit dem dort bereits vorliegenden Verkehr, sodass eine Betrachtung als nicht mehr relevant erachtet wird.</p> <p>Dennoch wurde in diesem Verfahren für mehrere Nachbarorte geprüft, ob durch die Änderungen sehr hohe Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht oder mehr erreicht werden oder ob solch hohe Pegel im Bestand durch die Planung weiter erhöht werden. In diesen Fällen wäre die Zusatzbelastung als nicht zumutbar einzustufen und es wären Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner zu empfehlen. Entlang keiner der Ortsdurchfahrten der benachbarten Orte konnten solche Fälle festgestellt werden. In Schupfholz liegt die Erhöhung des Verkehrslärms am Tag in einem nicht wahrnehmbaren Bereich und in der Nacht sind die Erhöhungen mit ca. 1 dB(A) gerade wahrnehmbar. Lärmbelastungen von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht werden noch deutlich unterschritten. Verbleibende Erhöhungen werden als zumutbar und aufgrund der beabsichtigten Gewerbeansiedlung für gerechtfertigt angesehen.</p>
<p>C.4.9 Schupfholz (Kaiserstuhlstraße Vörstetten) leidet jetzt schon an hohem Verkehrsaufkommen, seit einigen Jahren steigt der PKW-Verkehr kontinuierlich und steigen die Belastungen hinsichtlich Lärm und Behinderungen im dörflichen Leben. Zu Stoßzeiten am Morgen und Nachmittag ist es schwierig, die Straße zu queren oder auch entlang zu laufen.</p>	<p>Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurde das zukünftige Verkehrsaufkommen in der Kaiserstuhlstraße in Schupfholz prognostiziert. Das tägliche Verkehrsaufkommen von heute ca 5.900 Kfz/24h wird durch die Gewerbegebietserweiterung auf ca. 6.850 Kfz/24h ansteigen. Nach den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen besteht bei diesem Verkehrsauf-</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>kommen noch kein Bedarf für eine Fußgängerquerung. Nichtsdestotrotz würde eine gesicherte Querungsstelle in Schupfholz grundsätzlich eine Steigerung der Fußgängersicherheit bedeuten. Es muss allerdings festgestellt werden, dass in Schupfholz nur Querungsvorgänge in sehr geringem Umfang stattfinden. Zudem treten diese Querungen nicht punktuell verstärkt an einer bestimmten Stelle auf. Am meisten Sinn würde ein Fußgängerüberweg in der Nähe der Bushaltestellen machen. Die Relevanz müsste aber zunächst mit der Verkehrsbehörde erörtert werden. Da die durch den Bebauungsplan ermöglichte Nutzung nur vergleichsweise geringfügig auf den Verkehr auswirkt, ist die Frage der Querungshilfe aber unabhängig von diesem Bebauungsplan zu erörtern.</p> <p>Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden auch für die Ortsdurchfahrt von Schupfholz und für die Ortsdurchfahrten weiterer Nachbarorte die Änderungen des Verkehrslärms aufgrund neu erzeugter Fahrten durch das Plangebiet untersucht. Diese Vorgehensweise geht über die üblichen räumlichen Betrachtungen des Verkehrslärms hinaus, denn je größer der Abstand zum Plangebiet ist, desto mehr teilt sich der erzeugte Verkehr auf die verschiedenen Verkehrswege auf und vermischt sich mit dem dort bereits vorliegenden Verkehr, sodass eine Betrachtung als nicht mehr relevant erachtet wird.</p> <p>Dennoch wurde in diesem Verfahren für mehrere Nachbarorte geprüft, ob durch die Änderungen sehr hohe Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht oder mehr erreicht werden oder ob solch hohe Pegel im Bestand durch die Planung weiter erhöht werden. In diesen Fällen wäre die Zusatzbelastung als nicht zumutbar einzustufen und es wären Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner zu empfehlen. Entlang keiner der Ortsdurchfahrten der benachbarten Orte konnten solche Fälle festgestellt werden. In Schupfholz liegt die Erhöhung des Verkehrslärms am Tag in einem nicht wahrnehmbaren Bereich und in der Nacht sind die Erhöhungen mit ca. 1 dB(A) gerade wahrnehmbar. Lärmbelastungen von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht werden noch deutlich unterschritten. Verbleibende Erhöhungen werden als zumutbar und aufgrund der beabsichtigten Gewerbeansiedlung für gerechtfertigt angesehen.</p>
--	--

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.4.10 Seit in Reute fast durchgängig Tempo 30 ist, ist die Kaiserstuhlstraße gefühlt noch häufiger von Rasern betroffen, die ein zügiges Durchraschen zum Teil mittels Hupen einfordern.</p>	<p>Kenntnisnahme. Das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans.</p>
<p>C.4.11 Die Straße (Schupfholz) ist sehr eng, so dass Fahrzeuge häufig mit den Reifen direkt an der Bordsteinkante entlangfahren müssen. Begegnen sich zwei Fahrzeuge, geht es kaum ohne Ausnutzung der Straße bis zu den Bordsteinkanten. Die Spiegel ragen dabei in den Gehweg bzw. Radweg. Beide Gehwege sind ungeeignet! für sicheres Benutzen. Der Gehweg auf der Nordseite ist an den schmaleren Stellen nur 94 cm breit (an den breiteren Stellen sind es maximal 10 cm mehr), so dass Laufen zwischen Fahrbahn und Rändern der Grundstücke nur unter größter Vorsicht und Voraussicht möglich ist.</p>	<p>siehe C.4.9</p> <p>Die Radverkehrsanlagen sind sowohl im Bestand als auch im Prognose-Nullfall und im „Planfall realistisch“ in Reute sowie in Vörstetten und Schupfholz ausreichend dimensioniert. Die prognostizierten Verkehrsmengen, die durch die Gebietserweiterung der Firma Sick im „Planfall realistisch“ erzeugt werden, bewegen sich weiterhin in den Einsatzbereichen der Regelwerke, so dass keine baulichen Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrenden erforderlich werden. Für den Fußverkehr sind im Bestand entlang der Hauptverkehrsstraßen in Reute und Vörstetten bereits verschiedene Querungshilfen eingerichtet. Sowohl im Bestand als auch im Prognose-Nullfall, im Planfall- Realistisch und auch im „Planfall maximal“ sind bezogen auf die Regelwerke zusätzlichen Querungsstellen für Fußgänger nicht zwingend erforderlich. Eine Verbesserung für die Fußgänger in Schupfholz wäre auch hier eine gesicherte Querungsstelle. Allerdings bestehen hier nur Querungsvorgänge in sehr geringem Umfang, die zudem auch nicht punktuell auftreten. Daher ist die Verortung einer festen Querungsstelle schwierig. Am ehesten würde sich ein Fußgängerüberweg in der Nähe der Bushaltestellen anbieten. Die Relevanz ist aber hier mit der Verkehrsbehörde zu erörtern.</p>
<p>C.4.12 Der Rad-Gehweg auf der Südseite (Schupfholz) ist ebenfalls zu schmal für beides (Rad- und Gehweg). Selbst ohne einwachsende Sträucher kommen PKW- und LKW-Spiegel sowie die Fahrzeuge selbst (Überstand von Reifen zu Fahrzeugaufbau) zeitweise gefährlich nah an Fußgänger und Radfahrer, besonders, wenn sich zwei Fahrzeuge begegnen. LKW-Spiegel ragen regelmäßig 30 cm in den Geh- und Radweg hinein, so wurde ich selbst schon mehrmals „fast vom Rad geholt“, wenn ein Fahrzeugspiegel nur 10 bis 20 cm an meinem Arm vorbeistreifte.</p>	<p>siehe C.4.9, C.4.11</p> <p>Bei Betrachtung des Kernortes Vörstetten und dessen Teilort Schupfholz ist sowohl für den „Planfall-Maximal“ aus auch für den „Planfall-Realistisch“ ein ausreichendes Angebot für den Radverkehr vorhanden. Der prognostizierte Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit der vorherrschenden Höchstgeschwindigkeit erlaubt es, den Radverkehr zum einen über die bestehenden Radverkehrsanlagen, als auch über die Fahrbahn verträglich als Mischverkehr zu führen. Ein möglicher Konfliktpunkt kann entlang der Ortsdurchfahrt Schupfholz aufgrund der Querschnittsbreite des gemeinsamen Geh- und Radwegs entstehen. Dieser wird im Bestand, mit einer Breite von 2,50 m, im Zweirichtungsverkehr geführt. Nach aktuellen Empfehlungen sollte dieser Weg eine Breite</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>von mindestens 3,25 m aufweisen. Dieser setzt sich aus einem 0,25 m breiten Sicherheitsraum an Grundstücksgrenzen, einen Verkehrsraum von 2,50 m und einem 0,50 m breiten Sicherheitsraum vom Fahrbahnrand zusammen. Eine Anpassung bzw. Verbreiterung dieses gemeinsam genutzten Geh- und Radweges ist jedoch auf Grund des geringen Straßenquerschnittes nicht kurzfristig umsetzbar. Zusammengefasst wird ersichtlich, dass die Randbedingungen der Infrastruktur im Kernort Vörstetten und Schupfholz für ein ausreichendes Radwegenetz gegeben sind. Im Zuge der Bauleitplanverfahren „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ sind keine gravierenden Einschränkungen für den Radverkehr anzunehmen.</p>
<p>C.4.13 Nun werden ja noch 28 Wohneinheiten zusätzlich in Schupfholz gebaut – ein Spielplatz wurde eingerichtet. Wie sollen sich (Schul)kinder und Erwachsene sicher entlang der Straße bewegen? Wie komme ich sicher zum Spielplatz und zurück?</p>	<p>siehe C.4.9, C.4.11-12</p>
<p>C.4.14 Schupfholz: Der Wartebereich zwischen Bushaltestelle (Südseite) und Radweg war vor den Bauarbeiten der Telekom nur eingezeichnet und betrug maximal ca 50 cm in Breite auf einer kurzen Länge – Also 50 cm Wartebereich zwischen Radweg und Bushaldebucht. Zur Grundstückseite hohe Holzzäune und keine Ausweichmöglichkeit für Radfahrer. Derzeit sieht man gar keinen Stehbereich vor der Bushaltestelle. Im Winter – im Dunkeln – sind wartende Personen von Radfahrern nicht zu erkennen. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass in diesem Bereich häufig gefährliche Situationen entstehen. Aus diesem Grund habe ich zu Schulzeiten meiner Kinder, wenn sie die Südseite im Dunkeln benutzen mussten, immer dabei stehen müssen, um sie vor durchfahrenden Radfahrern zu schützen.</p>	<p>siehe C.4.9, C.4.11-12</p> <p>Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr in Schupfholz können durch den Bebauungsplan „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ nicht gelöst werden.</p>
<p>C.4.15 Die Anbindung der Firma Sick an Bus/Bahn/P&R? scheint nicht funktioniert zu haben. Ich behaupte mal, dass die meisten Arbeitenden dort mit dem privaten PKW anreisen... zu Lasten der Menschen in den umliegenden Gemeinden. Die Betriebsbusse sind in der Regel leer oder von</p>	<p>Grundsätzlich ist das Bebauungsplangebiet auch an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Inwiefern dieses benutzt wird, ist im Rahmen der Bauleitplanung nicht beeinflussbar. Die Gemeinde Reute setzt sich jedoch für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung des Ortes ein.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>weniger als 5 Menschen besetzt. (Gibt es da belastbare Zahlen?)</p>	<p>Weitergehende Maßnahmen privater Unternehmen wie der Sick AG zur Mobilität ihrer Mitarbeitenden liegen in deren Ermessen. Die Firma Sick ist bestrebt, die Anbindung an Bus/Bahn/P&R in Zukunft auch zugunsten der Menschen in den umliegenden Gemeinden zu verbessern. Die meisten Arbeitenden reisen bis dato noch mit dem privaten PKW an. Aktuell liegen keine belastbaren Zahlen zur Nutzung der Betriebsbusse vor. Die Firma Sick wird jedoch künftig die Frequentierung der Betriebsbusse im Fokus behalten und verstärkt darauf hinwirken, dass die Belegschaft dieses firmeneigene Mobilitätsangebot nutzt.</p>
<p>C.4.16 Sick plant ein Parkhaus für 1.000 PKW! Wie kommt dieser zusätzliche Verkehr dort-hin?</p>	<p>Die Verkehrsströme, die durch den Bebauungsplan entstehen können, wurden analysiert. Das bestehende Straßensystem ist ausreichend leistungsfähig. Das Straßenverkehrsamt hat zum Bebauungsplan mit dieser Begründung auch keine Bedenken geäußert.</p> <p>Hinweis: Auch die bisherigen ebenerdigen Stellplatzflächen werden künftig in dem Parkhaus nachgewiesen. Das Gebiet wird zentral über den Kreisverkehr angefahren.</p>
<p>C.4.17 In den Gruben und Hütten des Saarlands, die noch bis in die 90er Jahre in Betrieb waren, wurden alle Beschäftigten per Werksverkehr zur Arbeit gebracht. Mit dem Auto anfahren war verboten, Parkmöglichkeiten keine vorhanden. Das stände doch heute, im Zeichen der Zeitenwende in Bezug auf Umwelt, Klima und Nachhaltigkeit der Firma Sick sehr gut, würde sie mit ihrer Innovationstechnologie einen Weg in die Zukunft zeigen.</p>	<p>Auch die Firma Sick AG hat einen Shuttledienst und ist bemüht, den Beschäftigten eine Alternative zum eigenen PKW anzubieten. Die Anregung wird daher an die Sick AG weitergegeben.</p>
<p>C.4.18 Auch wenn die Kaiserstuhlstraße als Mischgebiet ausgewiesen ist, ist sie vom Charakter her ein reines Wohngebiet, in dem der Austausch der Bewohner beider Straßenseiten erheblich durch den schnell fließenden Verkehr behindert ist. Neben Straßensicherheit in Wohngebieten muss jetzt endlich auch die Belastung durch Verkehrslärm Berücksichtigung finden.</p>	<p>Maßgebend für die Bewertung von Lärmeinwirkungen sind die in Bebauungsplänen festgesetzten Gebietstypen, wenn vorhanden.</p> <p>Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden auch für die Ortsdurchfahrt von Schupfholz und für die Ortsdurchfahrten weiterer Nachbarorte die Änderungen des Verkehrslärms aufgrund neu erzeugter Fahrten durch das Plangebiet untersucht. Diese Vorgehensweise geht über die üblichen räumlichen Betrachtungen des Verkehrslärms hinaus, denn je größer der Abstand zum Plangebiet ist, desto</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>mehr teilt sich der erzeugte Verkehr auf die verschiedenen Verkehrswege auf und vermischt sich mit dem dort bereits vorliegenden Verkehr, sodass eine Betrachtung als nicht mehr relevant erachtet wird.</p> <p>Dennoch wurde in diesem Verfahren für mehrere Nachbarorte geprüft, ob durch die Änderungen sehr hohe Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht oder mehr erreicht werden oder ob solch hohe Pegel im Bestand durch die Planung weiter erhöht werden. In diesen Fällen wäre die Zusatzbelastung als nicht zumutbar einzustufen und es wären Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner zu empfehlen. Entlang keiner der Ortsdurchfahrten der benachbarten Orte konnten solche Fälle festgestellt werden. In Schupfholz liegt die Erhöhung des Verkehrslärms am Tag in einem nicht wahrnehmbaren Bereich und in der Nacht sind die Erhöhungen mit ca. 1 dB(A) gerade wahrnehmbar. Lärmbelastungen von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht werden noch deutlich unterschritten. Verbleibende Erhöhungen werden als zumutbar und aufgrund der beabsichtigten Gewerbeansiedlung für gerechtfertigt angesehen.</p>
<p>C.4.19 Aus diesem Grund sprechen wir uns gegen eine Erweiterung des Gewerbegebietes aus, ohne ausreichende bauliche Veränderungen der Durchfahrt Schupfholz, ohne Tempo 30 der Durchfahrt Schupfholz und ohne ATTRAKTIVE Anbindung ans öffentliche Netz.</p>	<p>Die Gemeinde Reute nimmt die Aussagen zur Kenntnis. Auch die Ortsdurchfahrt Schupfholz wurde im Rahmen der den Bebauungsplan flankierenden Gutachten betrachtet, was über das übliche Maß der Untersuchungen hinaus geht.</p>
<p>C.4.20 Weiträumige Untersuchungen unter Einbezug der aktuellen Bausituation (Kreisverkehr, Straßentrasse) sind nicht ausreichend durchgeführt worden. Eine Verabschiedung des Bebauungsplanes ohne eine Nachbesserung der Gutachten ist grob fahrlässig. Ohne diese Klärungen ist mit Klagen gegen das Bauvorhaben durch Anlieger zu rechnen. Selbst wenn Klagen hierzu ausbleiben, können anschließend durch die billigende Inkaufnahme ggf. Schadensersatzansprüche in einem Schadensfall direkt auf die Gemeinde zukommen.</p>	<p>Im Zuge der Konkretisierung der Planung der Firma Sick AG und den Nutzungseinschränkungen im städtebaulichen Vertrag mit der Firma Sick AG wurde auch die Verkehrsuntersuchung auf den neuen „Planfall realistisch“ konkretisiert. Auch die Betrachtungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit wurden großräumiger getätigt. Im Ergebnis konnte aber für alle betrachteten Infrastrukturabschnitte eine ausreichende Leistungsfähigkeit attestiert werden.</p>
<p>C.4.21 Die Straßen und Kreuzung Hinter den Eichen/Freiburger Straße sind heute bereits sehr stark frequentiert. Insbesondere bei</p>	<p>Es ist sicherlich korrekt, dass die beschriebene Kreuzung Hinter den Eichen bereits im Bestand gut ausgelastet ist. Die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>Verkehrsproblemen auf der Autobahn kommt es heute bereits zu großen Rückstaus an der Kreuzung in Unterreute. Daher ist nicht nachvollziehbar, wie das Gutachten zur Aussage kommt, dass das erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden kann.</p>
<p>C.4.22 Bereits heute fahren durch die Möslestraße (Nördliche Möslestraße = Wohn- und nicht Mischgebiet!!!) Fahrzeuge aus dem Gewerbegebiet. Vor allem LKW's fällt es schwer in der Kreuzmattenstraße zu wenden, da diese wegen der Enge der Straße direkt an der Einfahrt bei der Fa. Beck nicht anders machbar ist. Die Gewerbeabrundung sieht hier keine Lösung vor, diese Situation für die Firmen zu verbessern. Es sollte eine geschlossene Straßenführung von der Kreuzmattenstraße zum Kreisverkehr geben, die es erlaubt besser aus dem Gewerbegebiet auszufahren. Die bestehende und neue Straße sollte verbreitert und mehr Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Auch ist die Verkehrsentwicklung der gesamten Hauptstraßen in Reute kritisch. Schon heute kann man zu den Stoßzeiten kaum aus der Möslestraße ausfahren.</p>	<p>nach dem gültigen Regelwerk (HBS) haben hier eine befriedigende Note C ergeben. Mit der Umsetzung des „Planfalls realistisch“ (über städtebaulichen Vertrag abgesichert), kann weiterhin ein leistungsfähiger Verkehrsablauf in der Qualitätsstufe D (ausreichend) sichergestellt werden.</p> <p>Die Möslestraße ist eine öffentliche Straße, die grundsätzlich von allen Verkehrsteilnehmern unabhängig von der an sie angrenzenden Baugebietstypik nach Baunutzungsverordnung genutzt werden darf. Im Zuge der erweiterten Zählung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde an der Kreuzung Möslestraße/Hinter den Eichen eine Querschnittsbelastung von knapp 700 Kfz/24h festgestellt. Hiervon waren 20 Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5t. Diese Werte liegen deutlich unterhalb der Einsatzgrenzen für Wohnstraßen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die bei 4.000 Kfz/24h liegt. Daher sind Ausbauten an der Infrastruktur zum einen nicht unmittelbar erforderlich und zum anderen auch nicht in den Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung bzw. dem Bebauungsplan „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ zu sehen.</p> <p>Eine Verknüpfung der neuen nördlichen Erschließungsstraße des Gewerbegebietes vom Kreisel zur Kreuzmattenstraße ist vorgesehen.</p>
<p>C.4.23 Zu einem lebenden und jungen Dorf gehört, dass Kinder spielen und ab einem gewissen Alter die Straße selbständig überqueren können – es befinden sich ein Spielplatz mit anschließenden Wiesenflächen und Dorfbach sowie die Kommunale Kindertagesstätte Fantasia und auch der örtliche Netto im Einzugsgebiet.</p> <p>Die Planung muss zwei Überquerungsmöglichkeiten durch Zebrastreifen oder ggf. Ampelanlagen vorsehen: 1. Direkt vor der Kindertagesstätte Fantasia sowie 2. Freiburger Straße Kurve zu Spielplatz/Kirchweg. Die Maßnahme muss bei Bedarf durch eine weitere Ampelanlage an der Kreuzung Hinter den Eichen/Freiburger Straße ergänzt werden.</p>	<p>Im Rahmen der erweiterten Verkehrsuntersuchung wurde auch die Situation bezogen auf die Fußgängerquerungen geprüft. Bei den nach den geltenden Richtlinien anzustellenden Prüfungen wurden die Randbedingungen wie Verkehrsmengen, Seitenraumnutzung usw. betrachtet. Im Ergebnis sind auch bei den erhöhten Verkehrsmengen im „Planfall realistisch“ keine zusätzlichen Querungsanlagen zwingend erforderlich.</p> <p>Bezogen auf die Situation beim Kindergarten ist es dennoch fachlich richtig, über eine gesicherte Querung nachzudenken. Ein Zebrastreifen ist aufgrund der Sichtverhältnisse nicht einfach umzusetzen. Ziel der Gemeinde Reute ist eine Lichtsignalanlage.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>Diese Überlegungen sind aber vorwiegend nicht im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ zu sehen, sondern können und werden auch losgelöst davon angegangen.</p>
<p>C.4.24 Sind die Basisdaten der Verkehrszählung repräsentativ? Die Messung fand eine Woche vor den Sommerferien statt. Da es keine Betriebsferien am Standort Reute der Firma Sick gibt, ist dieser Messzeitpunkt nicht repräsentativ, da wohl die meisten Mitarbeiter im Sommer Urlaub nehmen, dabei aber nicht auf die Sommerferien angewiesen sind. Wurde mit der Firma Sick geklärt, wie viele Standortmitarbeiter der Gesamtstandortbelegschaft im Urlaub waren? Des Weiteren wird nicht berücksichtigt, dass im Sommer ein Teil der Mitarbeiter mit dem Fahrrad/e-Bike pendeln, im Winter werden dieselben Mitarbeiter aber wieder mit einem motorisierten Fahrzeug anreisen. Diese Fahrzeuge wurden anscheinend nicht gezählt. Warum wurde bei einem Projekt dieser Größe nicht wenigstens eine Messung je Quartal durchgeführt und als Basis für die Hochrechnung genommen?</p>	<p>Bei der Wahl des Zähltermins wurden die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) als Richtlinie berücksichtigt. Der gewählte Zähltag ist demnach geeignet für die Untersuchung. Auch ein Abgleich mit langjährig vorliegenden Zählzeiten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ) bestätigt dies.</p> <p>Bei der Berücksichtigung der Verkehrsmittelwahl der künftigen Mitarbeiter wurde zudem ein Wert von 80% angesetzt, die mit dem Pkw zufahren. Dieser Wert ist nach den Berechnungsverfahren bezogen auf die ländliche Situation in Reute schon an der oberen Einsatzgrenze, berücksichtigt ist also bereits eine Worst-Case-Betrachtung.</p>
<p>C.4.25 Sind die Basisdaten der Verkehrszählung repräsentativ? Es ist davon auszugehen, dass am 20.07.21 die Sick AG- wie andere Produktionsfirmen in der Region – weiterhin vielen ihrer Arbeitnehmer Homeoffice einräumte auch wenn die Corona-Arbeitschutzverordnung nicht mehr in Kraft war, um die Produktion nicht zu gefährden. Wurde dies mit der Firma Sick geklärt?</p>	<p>Bei der Wahl des Zähltermins wurden die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) als Richtlinie berücksichtigt. Der gewählte Zähltag sowohl 2021 als auch 2023 ist demnach geeignet für die Untersuchung. Auch ein Abgleich mit langjährig vorliegenden Zählzeiten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ) bestätigt dies.</p> <p>Das Arbeiten im Home-Office hat verbreitet mit den Corona-Maßnahmen begonnen, vielfach sind diese Regelungen aber auch weiterhin in den Unternehmen üblich. Bei der Berechnung der Verkehrserzeugung wurde allerdings als Worst-Case-Betrachtung angesetzt, dass 100% der Mitarbeiter vor Ort in Reute arbeiten und nicht teilweise im Home-Office.</p>
<p>C.4.26 Bei der Interpretation wird von einer Büronutzung beider Erweiterungsgebiete ausgegangen. Dies simuliere eine „maximale Verkehrserzeugung“. Damit wird unterschlagen, dass die Firma Sick auf dem</p>	<p>Durch den städtebaulichen Vertrag mit der Firma Sick AG wird sichergestellt, dass nicht das maximale Verkehrsszenario eintreten kann, sondern der realistische Erweiterungsfall von Sick. Das bedeutet, dass die Planungen der Firma Sick bezüglich der Erweiterung verkehrlich geprüft wurden. Dies bezieht sich</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>Gelände schwerpunktmäßig ihre Produktion erweitern will, was zu mehr Schwerlast-/Lieferverkehr zusätzlich zum vermehrten Arbeitnehmerpendelverkehr führen wird. Das heißt in der Verkehrsanalyse ist der erhöhte Schwerlast-/Lieferverkehr sicherlich unterrepräsentiert, denn es wird ja von einer Büronutzung ausgegangen. Und dies bei einer sehr schlechten Verkehrsanbindung von Reute, da kein Bahnanschluss besteht und sämtlicher Schwerlastverkehr durch den Ort anfahren muss.</p>	<p>z.B. auf die Mitarbeiterzahlen, aber auch auf die Lkw-Fahrbewegungen.</p> <p>Durch die Erweiterung Sick werden sich allerdings die Lkw-Fahrbewegungen gar nicht drastisch erhöhen, da zum einen eine bessere Ausnutzung der einzelnen Lkw erfolgen kann und zum anderen mit der Erweiterung neue Produktionsprozesse hinzukommen, die aber gar nicht eine höhere Anzahl an fertigen Produkten bedeuten, sondern einzelne Produkte mit mehreren Elementen bestückt werden können. Diese Randbedingungen wurden auch so in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.</p>																																						
<p>C.4.27 Es wird völlig vernachlässigt, dass alle Anwohner an Ein- und Ausfahrtstraßen von Reute von der Erweiterung betroffen sind. Neben der K 5130 ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen auf der K 5141 (Emmendinger Str. und Freiburger Str.), der K 5134 (An der Glotter) und „Hinter den Eichen“ zu rechnen.</p>	<p>Diese Punkte wurden in der erweiterten Verkehrsuntersuchung entsprechend berücksichtigt. Aufgrund des Vorhabens sind erhöhte Verkehrsmengen auch im Umfeld bzw. den genannten Straßen im Vergleich zu heute zu erwarten. Aber diese Erhöhungen sind zum einen nicht mehr so drastisch wie im theoretischen Maximalfall errechnet und zum anderen ist die Leistungsfähigkeit und der Einsatzzweck der Verkehrsinfrastruktur weiterhin gegeben.</p> <p><small>Tabelle 5: Querschnittsbelastung Planfall-Maximal und Realistisch</small></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Straße</th> <th rowspan="2">Geschwindigkeit</th> <th colspan="2">Querschnittsbelastung</th> </tr> <tr> <th>real</th> <th>max</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>K 5130 (westlicher Ortsausgang)</td> <td>50 km/h</td> <td>7.507 Kfz/24h</td> <td>11.724 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Freiburger Straße (süd-westlicher Ortsausgang)</td> <td>30 km/h</td> <td>7.370 Kfz/24h</td> <td>10.099 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Hinter den Eichen</td> <td>30 km/h</td> <td>5.329 Kfz/24h</td> <td>7.149 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Hauptstraße</td> <td>30 km/h</td> <td>5.820 Kfz/24h</td> <td>7.639 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>An der Glotter (süd-östlicher Ortsausgang)</td> <td>30 km/h</td> <td>5.448 Kfz/24h</td> <td>6.019 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Emmendinger Straße (östlicher Ortsausgang)</td> <td>50 km/h</td> <td>5.198 Kfz/24h</td> <td>6.447 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Kaiserstuhlstraße (Schupfholz)</td> <td>50 km/h</td> <td>6.853 Kfz/24h</td> <td>7.710 Kfz/24h</td> </tr> <tr> <td>Breischer Straße (Vörstetten)</td> <td>30 km/h</td> <td>6.922 Kfz/24h</td> <td>8.118 Kfz/24h</td> </tr> </tbody> </table>	Straße	Geschwindigkeit	Querschnittsbelastung		real	max	K 5130 (westlicher Ortsausgang)	50 km/h	7.507 Kfz/24h	11.724 Kfz/24h	Freiburger Straße (süd-westlicher Ortsausgang)	30 km/h	7.370 Kfz/24h	10.099 Kfz/24h	Hinter den Eichen	30 km/h	5.329 Kfz/24h	7.149 Kfz/24h	Hauptstraße	30 km/h	5.820 Kfz/24h	7.639 Kfz/24h	An der Glotter (süd-östlicher Ortsausgang)	30 km/h	5.448 Kfz/24h	6.019 Kfz/24h	Emmendinger Straße (östlicher Ortsausgang)	50 km/h	5.198 Kfz/24h	6.447 Kfz/24h	Kaiserstuhlstraße (Schupfholz)	50 km/h	6.853 Kfz/24h	7.710 Kfz/24h	Breischer Straße (Vörstetten)	30 km/h	6.922 Kfz/24h	8.118 Kfz/24h
Straße	Geschwindigkeit			Querschnittsbelastung																																			
		real	max																																				
K 5130 (westlicher Ortsausgang)	50 km/h	7.507 Kfz/24h	11.724 Kfz/24h																																				
Freiburger Straße (süd-westlicher Ortsausgang)	30 km/h	7.370 Kfz/24h	10.099 Kfz/24h																																				
Hinter den Eichen	30 km/h	5.329 Kfz/24h	7.149 Kfz/24h																																				
Hauptstraße	30 km/h	5.820 Kfz/24h	7.639 Kfz/24h																																				
An der Glotter (süd-östlicher Ortsausgang)	30 km/h	5.448 Kfz/24h	6.019 Kfz/24h																																				
Emmendinger Straße (östlicher Ortsausgang)	50 km/h	5.198 Kfz/24h	6.447 Kfz/24h																																				
Kaiserstuhlstraße (Schupfholz)	50 km/h	6.853 Kfz/24h	7.710 Kfz/24h																																				
Breischer Straße (Vörstetten)	30 km/h	6.922 Kfz/24h	8.118 Kfz/24h																																				
<p>C.4.28 Da nur der Knotenpunkt am Kreisel untersucht wurde, erstaunt die Aussage „Aus verkehrlicher Sicht können auch diese Verkehrsmengen von der bestehenden Infrastruktur in Reute leistungsfähig abgewickelt werden.“ Es wurde nicht untersucht, wie sich das erhöhte Verkehrsaufkommen an den erwähnten T-Kreuzungen (Freiburger Str. und An der Glotter) auswirken würde. Auch im Bereich Ortseinfahrt Emmendinger Straße wird der Verkehr zu den Stoßzeiten nicht mehr fließen. Dies konnte bei der Sperrung der B3 hautnah beobachtet werden. Je nach Schichtmodell kann es dann auch nachts zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommen – was nach dem heutigen Stand (so gut wie kein Ver-</p>	<p>In der erweiterten Verkehrsuntersuchung wurden auch die umliegenden Knotenpunkte hinsichtlich der Leistungsfähigkeit untersucht.</p> <p>Mit dem durch den städtebaulichen Vertrag mit der Firma Sick AG zur Beschränkung der Grundstücksausnutzung sichergestellten „Planfall realistisch“ können an allen genannten Knotenpunkten leistungsfähige Verkehrszustände nachgewiesen werden.</p>																																						

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.4.29 Folgende Fragen in Bezug auf den Verkehr der Firma Sick sind noch offen: Wie viele Mitarbeiter plant Sick am Standort Reute zusätzlich zu beschäftigen? Wie viele Mitarbeiter reisen heute mit dem öffentlichen Nahverkehr an? Welches Schichtmodell ist geplant (zwei oder mehr Schichten/Tag)? Wie sind die Schichtzeiten? Wie viele Fahrzeuge werden pro Schicht ein- und auspendeln? Gibt es oder plant die Sick AG einen Werksbus um den Pendelverkehr zu minimieren? Wie gut wird der aktuelle Pendelbus angenommen? Schafft die Sick AG Anreize, dass Mitarbeiter nicht mit dem Privat-PKW pendeln? Ist aufgrund der Antworten auf obige Fragen eine Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs nötig? Wer finanziert dies? Wie wird der Lieferverkehr (Sick-intern und externe Lieferanten) abgewickelt? D.h. Anzahl und Tonnage der Fahrzeuge. In welchem Zeitraum (pro Tag 0 – 24 Uhr) wird angeliefert werden?</p>	<p>Grundsätzlich steht es Unternehmen frei, wie viele Mitarbeiter sie an ihren Standorten beschäftigen. Auch der Arbeitsweg steht den Mitarbeitenden frei. Firmen können jedoch Anreize schaffen, Arbeitswege umweltfreundlich zu gestalten, was die Firma SICK AG auch macht.</p> <p>Abgedeckt durch die Nutzungsbeschränkungen im städtebaulichen Vertrag mit der Firma Sick AG wurde in der Verkehrsuntersuchung eine Mitarbeiterzahl im Endausbauzustand von 2.500 angenommen. Die Bebauung erfolgt jedoch sukzessive. Derzeit sind es ca. 1.100 Mitarbeitende.</p> <p>Über den Bebauungsplan in Verbindung mit dem städtebaulichen Vertrag ist somit sichergestellt, dass der Betrieb mit der Bestandsbebauung verträglich ist und auch die Infrastruktur die neuen Strukturen aufnehmen kann.</p> <p>Die Organisation einzelner Betriebsabläufe kann jedoch nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen und obliegt somit der SICK AG.</p> <p>Die Gemeinde Reute wird das Thema ÖPNV im Zusammenhang mit dem geplanten Prozess zum Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz aufgreifen.</p>
<p>C.5 Schallgutachten</p>	
<p>C.5.1 Im Wesentlichen betrachtet das Schallgutachten hauptsächlich die unmittelbaren Auswirkungen der Neubebauung auf die unmittelbare Nachbarschaft und stellt fest, dass es im Bereich der Straße nahe dem Kreisverkehr zu Verkehrslärm kommt, welche passive Schallschutzmaßnahmen im Bereich des neuen Gewerbegebiets erfordern. Die Emissionen entstehen hauptsächlich durch den zusätzlich zu erwartenden Verkehr und den logistischen Bewegungen auf dem Gelände (Be- und Entladen) der Sick-Erweiterung. Allein dieser Umstand zeigt hier deutlich auf, dass die Dimension der kompletten Produktionsflächen und den</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich sind die Auswirkungen von geplanten Baugebieten zu betrachten und in die Abwägung einzustellen. Insbesondere bei Gewerbegebieten können sich dann je nach Lage steigende Lärm- oder Verkehrsbelastungen sowie erforderliche Schutzmaßnahmen ergeben.</p> <p>Industriegebiete nach § 9 BauNVO dienen vorwiegend der Unterbringung solcher Gewerbebetriebe, die in anderen Baugebietstypen nicht zulässig sind. Dies betrifft in Abgrenzung zu § 8 BauNVO „erheblich</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>damit verbundenen Emissionen ein Ausmaß annehmen, welche zur Gebietscharakteristik des festgesetzten Gewerbegebietes nicht passt. Vielmehr zeigt die Planung ein Produktionsstandort auf, welcher in einem Industriegebiet anzusiedeln wäre.</p>	<p>belästigende“ Gewerbebetriebe. Die Betriebsgröße ist dabei nachrangig. Bei den Belästigungen handelt es sich im Wesentlichen um Emissionen mit erheblichem Stör- und Gefährdungspotential. Dies ist bei der Werkserweiterung der Sick AG in Reute mit einem für einen Gewerbebetrieb üblichen Logistikverkehr nicht der Fall. Ebenso wären die vorgenannten erheblichen Auswirkungen gerade aufgrund der Festsetzung als Gewerbegebiet nicht zulässig und im Übrigen auch nicht mit der Situation vor Ort verträglich.</p>
<p>C.5.2 Neben den erheblichen, für das angrenzende neue „Gewerbegebiet Nord“ schon zu hohen Lärmemissionen (erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen), grenzt das Gebiet zudem an ein durch Wohnen geprägtes Mischgebiet.</p>	<p>Sowohl beim nördlichen Bereich des Plangebiets als auch im südlichen Teil des Plangebiets handelt es sich um ein Gewerbegebiet nach § 8 Baunutzungsverordnung. Im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens ist die Einhaltung der dazu geltenden Grenzwerte nachzuweisen.</p> <p>Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die gewerblichen Lärmeinwirkungen durch die zukünftige Situation an der bestehenden Wohnbebauung untersucht. Im Fall der konkreten Betriebserweiterung des Betriebs Sick wurden an zwei Immissionsorten leichte Überschreitungen des Richtwertes der TA Lärm festgestellt. Zur Einhaltung der Richtwerte muss der Betrieb Sick voraussichtlich Teilabschirmungen an den Fassaden des geplanten Parkhauses vornehmen. Die Einhaltung der Richtwerte durch die Maßnahme ist dann im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen und wird durch Auflagen in der Baugenehmigung sichergestellt.</p>	
<p>C.5.3 Um die Emissionen aus Gewerbelärm zu reduzieren, wurde an der östlichen Grenze ein eingeschränktes Gewerbegebiet ausgewiesen (nicht störendes Gewerbe ist hier nur erlaubt).</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
<p>C.5.4 Aus dem Verkehrslärm entstehen wesentliche Änderungen des Verkehrslärms im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) mit der Folge von Empfehlungen für Lärmschutzmaßnahmen für die schutzbedürftige Nachbarschaft.</p>	<p>siehe C.5.5</p>	
<p>C.5.5 Hier wird im Gutachten erklärt, dass sich der Beurteilungspegel um mindestens 2,1 dB(A) erhöht und die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die</p>	<p>Aufgabe der schalltechnischen Untersuchung ist nicht die Klärung der Übernahme bzw. Aufteilung der Kosten der empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Gemeinde Reute plant allerdings eine Satzung zur finanziellen Förderung der erforderlichen</p>	

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>Folge sind erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden entlang der Hauptverkehrsachsen. Aussagen wer diese Kosten trägt und wie genau diese Maßnahmen umgesetzt werden sind in keiner Weise dargelegt.</p>	<p>Maßnahmen. Diese wird parallel zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanverfahren beschlossen. Auf diese Weise wird abgesichert, dass die empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können.</p>
<p>C.5.6 Ich frage mich schon bei den aufgeführten Formulierungen, warum man von „mindestens zu erwartenden“ Mehrbelastungen spricht. Vielmehr interessiert doch was maximal und vor allem in den Stoßzeiten zu erwarten ist. Ich merke an, dass in Unterreute die bewohnten Bereiche als Mischgebiet ausgewiesen sind, in welchen ohnehin schon höhere Grenzwerte gelten. Im Charakter sind es aber eigentlich eher allgemeine Wohngebiete.</p>	<p>Nach den Grundlagen aus der Verkehrslärmschutzverordnung zur Ermittlung der Verkehrslärmänderungen in der Nachbarschaft sind gemittelte Beurteilungspegel über die Tages- und den Nachtzeiträume zu ermitteln und zu bewerten. Die rechtlichen Grundlagen sehen keine Ermittlung und Bewertung von Maximalpegeln beim Verkehrslärm vor.</p> <p>Die Formulierung „Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 2,1 dB(A)“ sagt aus, dass bereits eine Erhöhung um 2,1 dB(A) relevant ist, was bedeutet, dass jede Erhöhung größer 2,1 dB(A) ebenfalls relevant ist. Damit ein Konflikt im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung entsteht, muss neben der Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 2,1 dB(A) eine gleichzeitige Überschreitung des geltenden Immissionsgrenzwertes vorliegen.</p> <p>Für die Bewertung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms an den schutzbedürftigen Gebäuden in der Nachbarschaft des Plangebiet in Unterreute sind, wenn vorhanden, die in Bebauungsplänen festgesetzten Gebietstypen zugrunde zu legen. Aufgrund der Bestandssituationen an der Freiburger Straße wurden die Wohnnutzungen zugrunde gelegt. Die Ergebnisse der Untersuchung der Änderungen des Verkehrslärms in der Nachbarschaft führen zu Empfehlungen von Lärmschutzmaßnahmen an nahezu allen Gebäuden in der ersten Gebäudereihe der Freiburger Straße und für einige Gebäude im Umfeld des Knotenpunktes K 5130/Freiburger Straße/Möslestraße/Hinter den Eichen. Bei diesen Gebäuden soll passiver Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern umgesetzt werden, hierzu beschließt die Gemeinde im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan eine Satzung, siehe C.5.5.</p>	
<p>C.5.7 Die an der Hauptstraße liegenden Häuser, welche ausschließlich Wohnhäuser sind, werden als Mischgebiet ausgewiesen. Höhere Werte müssen von den Bewohnern geduldet werden.</p>	<p>Unabhängig vom Gebietstyp wurde untersucht, ob der Lärm als gesundheitsgefährdend anzusehen ist. Die Schwelle dazu liegt bei 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Der Lärm bleibt überall und somit auch an der Hauptstraße unter dieser Schwelle.</p>	

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.5.8 Fazit: Es wird für alle, die an den Hauptstraßen oder in der Nähe der wesentlichen Hauptverkehrsachsen in Reute wohnen, deutlich lauter.</p>	<p>Für Gebäude in der Nachbarschaft des Plangebiets, an denen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung eine wesentliche Änderung des Verkehrslärms im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung festgestellt wurde, wurden Lärmschutzmaßnahmen empfohlen. Bei diesen Gebäuden soll passiver Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern umgesetzt werden. Damit wird der Erhöhung des Verkehrslärms an den Gebäuden entgegengewirkt. Dies betrifft im Wesentlichen den Bereich Freiburger Straße.</p>
<p>C.5.9 Es ist schwer zu verstehen, wenn man aus Lärmschutzgründen 30 km/h festlegt, sich gegen den Bahnlärm stellt und dann gleichzeitig eine solche massive Belastung durch Verkehrslärm seinen Bewohnern zumutet.</p>	<p>Ein gesamthafter Lärmschutz berücksichtigt verschiedene Lärmquellen und besteht ebenso aus verschiedenen Maßnahmen. Tempo 30 führt generell dazu, dass der Verkehr weniger lärmintensiv ist. Durch den Bebauungsplan „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ kommt es im Wesentlichen mit Ausnahme der Gebäude an der Freiburger Straße zu keinen wesentlichen Änderungen nach Verkehrslärmverordnung. Notweniger Lärmschutz an den dortigen Gebäuden werden durch die Gemeinde Reute bezuschusst. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird durch den Bebauungsplan bzw. den dadurch induzierten Verkehr nicht überschritten.</p>
<p>C.5.10 Es gibt jetzt schon einen enormen Geräuschpegel von der Lüftungs-/Klimaanlage von der vorhandenen Werkhalle (Beschwerde beim Ordnungsamt im April 2021). Von daher sind die nicht konkretisierten Schallschutzmaßnahmen verwunderlich. Ein konkretes Konzept/konkrete Anweisungen müssen ausgearbeitet werden. Schon jetzt ist es unmöglich im Gewerbe-/Mischgebiet (Kreuzmattenstraße) bis 06.00 Uhr ungestört zu schlafen, die die Mitarbeiter der Firma Sick sich weder an die geltenden Geschwindigkeiten noch an die Ruhezeiten halten. Wenn der Verkehr sich auf ein 3faches erhöht, ohne dass eine Umgehungsstraße gebaut wird, wird es dort wohl kaum mehr möglich sein ab 04.30 Uhr einen ruhigen Schlaf zu bekommen.</p>	<p>Maßgebend zur Beurteilung des Gewerbelärms an den Immissionsorten sind die rechtlichen Vorgaben der TA Lärm, die z. B. Immissionsrichtwerte beinhalten. Alle relevanten Schallquellen bei der geplanten Erweiterung der Firma Sick wurden bei den Prognoseberechnungen berücksichtigt. Leichte Überschreitungen wurden dabei durch die Schallabstrahlungen aus dem geplanten Parkhaus festgestellt, sodass hierfür Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Weitere Lärmkonflikte im Sinne der TA Lärm konnten an der umliegenden schutzbedürftigen Bebauung nicht festgestellt werden. Die Gewerbeaufsicht ist für die Kontrolle der Einhaltung der rechtlichen Vorgaben durch den Betrieb zuständig.</p> <p>Eine Verdreifachung der Verkehrsmengen auf den umliegenden Straßen durch die Realisierung der Planungen ist ausgeschlossen. Dies kann der Verkehrsuntersuchung entnommen werden.</p>
<p>C.5.11 Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird sehr häufig ignoriert und die damit erhoffte Lärmreduzierung ist nicht</p>	<p>Die Gemeinde Reute wird eine engmaschigere Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkung bei der zuständigen Verkehrsbehörde forcieren.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>spürbar. Eine prognostizierte Erhöhung auf über 11.000 PkW- und LkW Fahrten pro Tag ist eine weitere massive Beeinträchtigung unserer Gesundheit. Emissionen aus Gewerbelärm verstärken diese Beeinträchtigungen. Selbst im Gutachten wird erklärt, dass Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, allerdings fehlen Aussagen, wie diese umgesetzt werden sollen und wer die Kosten dafür trägt.</p> <p>Die in der Stellungnahme genannten Zahlen der zusätzlichen Verkehrsmengen sind nicht mehr aktuell. Die genannte Zahl von rund 11.000 Kfz/24h orientiert sich an einer Nutzung im Plangebiet, die zu einer maximalen Erzeugung der Verkehrsmengen durch das Plangebiet führt. Da nun über einen städtebaulichen Vertrag geregelt wird, dass in einem Teil des Plangebiets die Erweiterung der Firma Sick stattfinden soll und dort keine andere Nutzung entstehen soll, kann von der konkreten Verkehrserzeugung der Firma Sick mit den weiteren Verkehrsmengen auf den verbleibenden Flächen ausgegangen werden. Dies führt zu deutlich geringeren Zahlen als die genannten rund 11.000 Kfz/24h.</p> <p>Aufgabe der schalltechnischen Untersuchung ist nicht die Klärung der Übernahme bzw. Aufteilung der Kosten der empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Gemeinde Reute stellt jedoch eine Satzung zur Förderung dieser Maßnahmen auf. Diese wird parallel zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanverfahren beschlossen.</p>
<p>C.5.12 Warum sind nicht auch auf den Zufahrtsstraßen passive oder auch aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich?</p>	<p>Die Schallschutzmaßnahmen bzgl. der Erhöhungen des Verkehrslärms betreffen die Gebäude entlang der Freiburger Straße und weitere entlang der Kreisstraße 5130 in Unterreute. Der durch das Plangebiet erzeugte Verkehr wird in Unterreute über diese Straßen abgewickelt, sodass hier relevante Erhöhungen des Verkehrslärms entstehen. Die weiteren Straßen wurden ebenfalls überprüft, jedoch sind dort keine Maßnahmen erforderlich. Eine relevante Erhöhung der Verkehrsmengen z. B. im Hirtenweg oder der Nimburger Straße wird durch verschiedene Regelungen (z.B. Zufahrtsbeschränkungen im Bebauungsplan oder Regelungen im städtebaulichen Vertrag mit der Firma Sick AG) vermieden.</p>
<p>C.5.13 Ich sehe bei der Einordnung der Sick-Flächen in ein Gewerbegebiet für riskant an, da die Maßstäbe bei einem späteren Bauantrag dann auch auf Grundlage des festgesetzten Gewerbegebiets anzulegen sind. Eine vollständige Umsetzung der baulichen Möglichkeiten kann jedoch bei rechtlicher Prüfung nur in einem Industriegebiet (siehe Baunutzungsverordnung §8 Gewerbegebiete, (1) Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich</p>	<p>Festgesetzt wird ein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO. Damit kann ein Vorhaben auf Baugenehmigungsebene nur zugelassen werden, wenn es den Anforderungen nach § 8 BauNVO entspricht.</p> <p>Industriegebiete nach § 9 BauNVO dienen hingegen vorwiegend der Unterbringung solcher Gewerbebetriebe, die in anderen Baugebietstypen nicht zulässig sind. Dies betrifft dann in Abgrenzung zu § 8 BauNVO „erheblich belästigende“ Gewerbebetriebe. Die Betriebsgröße ist dabei nachrangig. Bei „erheblichen Belästigungen“ handelt es sich im Wesentlichen um</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>belästigenden Gewerbebetrieben. / §9 Industriegebiete (1) Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind).</p>
<p>C.5.14 Allein die Dimension der Produktionsstätte mit möglichen 3.000-4.500 Mitarbeitern (inkl. der Bestehenden), der entstehenden Logistik, Verkehr, Lichtemissionen, 3-Schichtbetrieb kann nicht als nicht erheblich belästigender Gewerbebetrieb eingestuft werden.</p>	<p>Emissionen mit erheblichem Stör- und Gefährdungspotential. Dies ist bei der Werkserweiterung der Sick AG in Reute mit einem für einen Gewerbebetrieb üblichen Logistikverkehr nicht der Fall.</p> <p>Bei der Einstufung eines Gewerbebetriebs als „nicht erheblich belästigend“ oder „erheblich belästigend“ kommt es nicht auf die Größe des Betriebs an. Vielmehr sind die Emissionen relevant. Bei „erheblichen Belästigungen“ handelt es sich im Wesentlichen um Emissionen mit erheblichem Stör- und Gefährdungspotential. Diese sind hier nicht gegeben, werden jedoch im Rahmen des späteren Bauantragsverfahrens nochmal durch die Firma SICK AG nachzuweisen sein.</p>
<p>C.5.15 Allein der Verkehr und die Anlieferung wird in der Regel in einem Industriegebiet mit eigenen Zufahrten geregelt, welche gerade nicht durch bewohnte Ortschaften führen sollen.</p>	<p>Verkehrliche Auswirkungen sind nicht maßgeblich für die Festsetzung eines Industriegebiets. So sind z.B. auch Logistikbetriebe/Speditionen im Gewerbegebiet zulässig.</p>
<p>C.5.16 Im Bericht wird von einem Logistikbereich mit zentralem Lager und mehreren neuen Produktionsgebäuden gesprochen. Mit dem/den bereits bestehenden Produktionsgebäude(n) ist hier doch eher von einem Industrie- als von einem Gewerbegebiet zu sprechen. Am Stammsitz in Waldkirch (ca. 22.000 Einwohner) liegen die Firmengebäude am Rand der Gemeinde mit direkter Anbindung an die B 294, d.h. die Innenstadt wird nicht tangiert. Dies ist in Reute (ca. 2.800 Einwohner) nicht der Fall. Und wird Reute damit größentechnisch Waldkirch nicht sogar überholen?</p>	<p>siehe vorangegangene Punkte C5.13-15., zur Bedeutung der Betriebsgröße siehe C.5.14</p> <p>Auch der Hauptstandort der Sick AG liegt in einem Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO.</p>
<p>C.5.17 Aus meiner Sicht muss auf die Bebauung der ausgewiesenen GE 3 Bereiche verzichtet werden, um dort entsprechende Ausgleichsflächen zu erhalten. Dies ist aus meiner Sicht in den weiteren Planungen und Prüfungen zu berücksichtigen.</p>	<p>Das GE 3 dient dem Eigenbedarf der örtlichen Gewerbebetriebe, was durch eine Betriebsabfrage erhoben wurde. Ein Verzicht ist nicht vorgesehen.</p> <p>Ausreichend Ausgleichsflächen für den gesamten Bebauungsplan sind vorhanden, der gesamte Eingriff wird ausgeglichen.</p>
<p>C.5.18 Zudem ist der im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung unter Punkt 4.4.2 vorgeschlagene Einsatz einer lärmindernden Fahrbahndeckschicht</p>	<p>Im Bebauungsplan kann keine Maßnahme außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans festgesetzt werden. Außerdem ist die Empfehlung des Ein-</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>in der Freiburger Straße verbindlich in den B-Plan aufzunehmen.</p>	<p>satzes eines lärmindernden Asphalts als Alternative zu Schallschutzfenstern formuliert. Der Einsatz eines lärmindernden Asphalts würde zudem nur im Zuge einer ohnehin anstehenden Sanierung erfolgen, was voraussichtlich erst mittel- bis langfristig der Fall wäre. Außerdem wäre man bei dieser Maßnahme vom Kreis als Straßenbaulastträger abhängig. Zum Lärmschutz der Anwohner in der Freiburger Straße sollen deshalb Schallschutzfenster zum Einsatz kommen. Die Gemeinde Reute plant eine Bezuschussung. Die Satzung soll zeitlich mit dem Bebauungsplan beschlossen werden.</p>
<p>C.5.19 Seite 29 der Schalltechnischen Untersuchung verweist im Planfall bereits auf 79,9 dB am Tag und 67 dB nachts. Dies liegt deutlich über den Orientierungswerten (S. 11) von 60 dB tags und 50 dB nachts für Mischgebiete. Die Freiburger Straße ist nicht einzeln ausgewertet, es kann aber davon ausgegangen werden, dass ein Großteil des östlich abfließenden Verkehrs von der K5130 über die Freiburger Straße geht, insbesondere auch der LKW-Verkehr. Eine erhöhte Belastung der Freiburger Straße sowie Verbindung bis zur K5130 wird entsprechend im Folgenden angegeben und so empfiehlt das Gutachten auf S. 30 für die genannten Straßenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen. Seite 31 detailliert diese aus und gibt hierbei auch eine Reihenfolge vor: „Auf die gewerblichen Lärmkonflikte sollte zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse mit Lärmschutzmaßnahmen reagiert werden.....“ Im Bebauungsplan ist davon allerdings nicht mehr die Rede. Im Gegenteil, in der Begründung (Dokument Nr. 4) wird auf S. 19 die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen lediglich empfohlen und im Folgenden sogar explizit nur der vom Schallschutzgutachten als letzte(!) Möglichkeit genannten passiven Maßnahme – auch noch in abgeschwächter Form – erwähnt: „Als mögliche Lärmschutzmaßnahme wird die Umsetzung von passiven</p>	<p>Bei den genannten Werten handelt es sich um Schallleistungspegel an der Schallquelle. Für die Bewertung sind jedoch die Lärmpegel maßgebend, die auf die Immissionsorte einwirken. Die genannten Schallleistungspegel nehmen über die Entfernung deutlich ab, sodass diese an den schutzbedürftigen Gebäuden deutlich geringer ausfallen</p> <p>Der Gewerbe- und Verkehrslärm sind getrennt zu betrachten. Bei dem festgestellten Lärmkonflikt in der Freiburger Straße handelt es sich um einen Lärmkonflikt, der durch die Erhöhung des Verkehrslärms entsteht, und nicht um einen Konflikt durch den gewerblichen Lärm. Bei den verschiedenen Lärmarten gelten unterschiedliche Maßstäbe.</p> <p>Für Gebäude in der Nachbarschaft des Plangebiets, an denen eine wesentliche Änderung des Verkehrslärms im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung festgestellt wurde, wurden Lärmschutzmaßnahmen empfohlen. Bei diesen Gebäuden soll passiver Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern umgesetzt werden. Damit wird der Erhöhung des Verkehrslärms an den Gebäuden entgegengewirkt.</p>

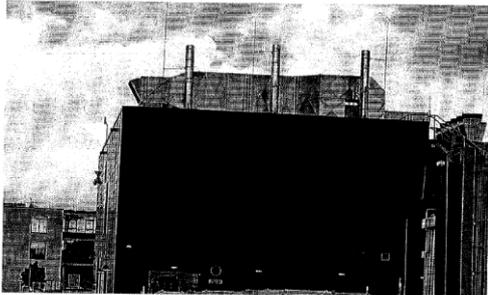
Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden in Form von Schallschutzfenstern empfohlen...“.	
C.5.20	Passiver Lärmschutz an betroffenen Gebäuden als letzte Möglichkeit. Dann allerdings auch unter Einbeziehung aller passiver Schallschutzmaßnahmen. Dazu gehören neben Fenstern auch Lüftungsanlagen und Schallschutz von Wänden und Dächern im Bestand.	In Ergänzung zu den Schallschutzfenstern sollten für Räume, die zum Schlafen genutzt werden, auch schallgedämmte Lüftungsanlagen umgesetzt werden. Damit ist eine ausreichende Belüftung der Räume auch bei geschlossenem Fenster in der Nacht sichergestellt. Die geplante Satzung der Gemeinde Reute zur Förderung der Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt dies.
C.6	Bodengutachten	
C.6.1	Hier wird der Baugrund erkundet, welcher sich in den Schichten ab ca. 80cm bis 1,2m als tragfähig erweist. Da die komplette Fläche bebaut werden wird, wird die obere nicht tragfähige komplette Schicht abgetragen werden müssen, da eine Gründung oder eine Zufahrt mit Schwerlastverkehr auf solchen Baugrund nicht realisierbar ist. Große Teile dieses Aushubs ist als Z2 Material eingestuft, was bedeutet, dass es teuer auf Deponien entsorgt werden muss, da es für andere Zwecke nicht verwendbar sein wird.	Eine komplette Bebauung der Fläche ist nach den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zulässig. Die Grundflächenzahl liegt bei 0,7 im GE3 und ansonsten bei 0,8. Das Plangebiet wurde beprobt. Es sind dabei keine relevanten Schadstoffgehalte gefunden worden, sodass der Erdaushub nach Z0, d.h. als uneingeschränkt verwendbar, eingestuft wurde. Es handelt sich nicht wie hier angenommen um Z2-Material.
C.6.2	Aushub und Abfuhr des Oberbodens und die Auffüllung des Geländes wegen der Entwässerung widersprechen den Grundzügen des Kreislaufwirtschaftsgesetz, welches einen nachhaltigen Umgang mit dem Schutzgut Boden vorsieht.	Ein Widerspruch zum Kreislaufwirtschaftsgesetz wird nicht gesehen. Anfallender Erdaushub ist vorrangig vor Ort wiederzuverwenden.
C.6.3	Aushub und Abfuhr des Oberbodens mit geschätzt 85.000qm * 1m = 85.000 cbm Aushub = 7.000 LKW Fahren. Auffüllung des Geländes wegen der Entwässerung (es muss die o.a. Abgrabung ausgeglichen werden und dann muss das Areal noch angefüllt werden, womit ca. 130.000 cbm mindestens angesetzt werden müssen. Dies entspricht ca. 11.000 LKW Fahren. Bis zu diesem Punkt sind schon 18.000 LKW's gefahren und mit dem Hochbau ist noch gar nicht begonnen worden.	Da keine durchgängige Aufschüttung von pauschal einem Meter Höhe vorgesehen ist, wird mit weniger Fahrten gerechnet. Details werden im weiteren Prozess durch die privaten Vorhabenträger ausgearbeitet. Bodenverwertungskonzepte sind ab einer Größe der jeweiligen Bauvorhaben von 0,5 ha nach Landesbodenschutzgesetz erforderlich. Durch die Nutzung von auf dem Grundstück anfallendem Erdaushub kann eine Reduzierung der erforderlichen LKW-Fahrten stattfinden.

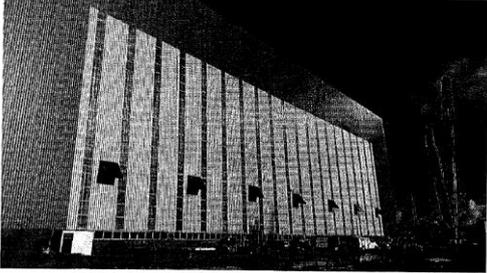
Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.6.4 Allein die Logistik dieses großen Eingriffs erfordern ein Konzept, bei welchem die erhebliche Emission bewertet werden muss und zum Ziel hat die Emissionen auf ein erträgliches Maß für die Anwohner zu reduzieren. Die komplette Baustellenabwicklung inkl. Hochbau muss komplett durch den kleinen Ort Reute abgewickelt werden, da keine anderen Zuwegungen vorhanden sind (Die Brücke nach Bottingen hat keine ausreichende Traglast).</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Firma Sick ist sich der Problematik bewusst und erstellt ein entsprechendes Konzept zur Bauphase. Das Erweiterungsvorhaben wird darüber hinaus in Abschnitten umgesetzt, sodass Lagerflächen auf dem Firmengelände vorhanden sind.</p>
<p>C.6.5 Die Gründung für ein neues Gebäude hat gezeigt mit welchem Aufwand der Baugrund tauglich gemacht wird. Die Baufläche wurde metertief mit großem Maschinenlärm 4 Wochen umgegraben und verdichtet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>C.7 Maßstab der Bebauung</p>	
<p>C.7.1 Ich halte die Bebauung in seiner Dimension (Bruttogeschossfläche 175.000 qm laut Grundlage Schallgutachten) wie auch in seiner Höhenentwicklung von bis zu 27m zzgl. zulässiger Technikaufbauten in einem dörflichen Umfeld wie Reute für völlig unangemessen. Die Zahl der Mitarbeiter bei der Firma Sick kann problemlos die Zahl der Bewohner übersteigen.</p>	<p>Der Gemeinde Reute ist bewusst, dass das zugelassene Maß der baulichen Nutzung Veränderungen mit sich bringt. Im Rahmen der planerischen Abwägung können jedoch auch Belange der Wirtschaft, hier insbesondere die Standortsicherung, ein Ziel der Bauleitplanung sein. Dies ist vorliegend der Fall. Der Bebauungsplan erlaubt eine Höhe von ca. 27 m bzw. exakt max. 225 m ü. NHN nur im westlichen/südwestlichen Bereich des Geländes. Zur bestehenden Wohn- und Mischbebauung hin wird eine niedrigere Höhe geplant, um eine optische Abstufung zu erreichen: Im GE2 sowie im GEE1 sind maximal ca. 20 m sowie im GEE2 max. ca. 14,5 m zulässig. Ebenfalls von Belang für die geplanten Maximalhöhen ist eine möglichst effiziente Flächennutzung durch mehrgeschossige Gebäude anstelle einer eingeschossigen Ausbreitung in die Fläche. Letzteres würde den gesamten Flächenversiegelungsgrad deutlich erhöhen.</p>
<p>C.7.2 Auf Deutschland betrachtet (Quelle: statistisches Landesamt BW – Erhebung von 2015) liegt das Verhältnis von Bewohner zu Erwerbstätigen im Mittel bei 52,7 %. Auf einen Erwerbstätigen kommen ca. 2 Bewohner. In Ballungszentren liegt die Zahl bei 65,5 %.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>C.7.3 In Reute könnten bei einem Vollausbau der neuen Gewerbeflächen allein gut 4.000 Arbeitsplätze hinzukommen. Mit den bestehenden Arbeitsplätzen gäbe es dann nahezu doppelt so viele Erwerbstätige wie Bewohner. In Deutschland wird ein vergleichbares Beispiel kaum zu finden sein.</p>	<p>siehe C.7.1 Per städtebaulichem Vertrag wurde die maximal mögliche Ausnutzung der Fläche beschränkt. Mit neuen 4.000 Arbeitsplätzen ist daher nicht zu rechnen.</p>
<p>C.7.4 Die Höhen und Längen der Gebäude sprengen jeglichen Maßstab. Selbst im geräumigeren Umfeld von Reute (Freiburg, Umlandgemeinden, Kaiserstuhl) lassen sich kaum gebaute Beispiele in dieser Dimension finden, welche im Bebauungsplan zugelassen werden sollen.</p>	<p>siehe C.7.1</p>
<p>C.7.5 Das Gewerbegebiet in Reute wird nahezu die Größe des Industriegebietes Waidplatz in Nimburg östlich der Autobahn, auf welchem sich die Firmen Otto-Graf, Neoperl, Spürgin, Monte Ziego, ... Dieses Industriegebiet verfügt über eine gute Verkehrsanbindung direkt an der A5. Der verursachte Verkehr muss nicht wie in Reute komplett durch eine bewohnte Ortschaft geleitet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>C.7.6</p>  <p>Das bestehende Gebäude dürfte eine Höhe von etwa 11 m über Geländeoberkante haben. Zur Veranschaulichung wäre im westlichen Plangebiet die 2,5-fache Höhe zulässig bei gleichzeitig sehr großer</p>	<p>Kenntnisnahme Kenntnisnahme</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>Flächenausdehnung.</p>  <p>Im Vergleich zu den bestehenden Produktionsgebäuden der SICK AG in Reute, wäre im westlichen Plangebiet die 2- bis 2,5-fache Höhe zulässig bei gleichzeitig sehr großer Flächenausdehnung (Gebäuelänge und -tiefe). Schon heute ist die bestehende Produktionshalle in seiner Ausdehnung eines der größten Gebäude in der Region.</p>	<p>siehe C. 7.1</p>
<p>C.7.7 Der verursachte Verkehr muss in Reute komplett durch den Ortskern bzw. ein bewohntes Gebiet geleitet werden.</p>	<p>Zum Thema Verkehr siehe C.4 und C.5</p>
<p>C.8 Vorhabenbezug</p>	
<p>C.8.1 Erstaunlich ist, dass über 80% der neu entstehenden Bauflächen der Fa. Sick dienen. Im Charakter handelt es sich auch durch die schon recht konkreten Planunterlagen zur Konzeption der Firma Sick um einen eher vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p>	<p>Es handelt sich um einen Angebotsbebauungsplan, nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Vorhabenbezogene Bebauungspläne erfordern im Wesentlichen fertig geplante Bauvorhaben, Angebotsbebauungspläne stellen hingegen Bauland bereit, welches im Rahmen der darin getroffenen Regelungen und Festsetzungen bebaut werden darf.</p>
<p>C.8.2 Unverständlich ist für mich deshalb, weshalb eine solche Planung für ein Unternehmen der freien Wirtschaft ohne einen städtebaulichen Vertrag realisiert wird.</p>	<p>Es wird ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen.</p>
<p>C.8.3 Hat die Gemeinde eine Einspruchsmöglichkeit für die anzusiedelnden Gewerbe? Sowohl im nördlichen Gebiet (GE3) als auch im „worst case“ falls Sick das vorgesehene Gelände doch nicht (mehr) nutzt muss die Möglichkeit bestehen hier unverträgliche Gewerbe im Einzelfall zu verhindern.</p>	<p>Der Gemeinderat der Gemeinde Reute beschließt im Rahmen der kommunalen Planungshoheit Bebauungspläne mit ihren Vorgaben bzw. Festsetzungen. Über das Bauplanungsrecht hinausgehende Mitsprachemöglichkeiten bestehen für private Grundstücke nicht, mit der Firma Sick wird jedoch ein städtebaulicher Vertrag zur Konkretisierung des Vorhabens abgeschlossen.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

C.9 Formale Durchführung der Offenlagen	
C.9.1	<p>1. Offenlage/Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit im Zeitraum 23.07.2021 – 20.08.2021 2. Offenlage 01.08.2022 – 16.09.2022 Beide Offenlagen wurden in den Sommerferien durchgeführt.</p> <p>Die erste Offenlage wurde noch nicht einmal verlängert, was eine übliche Vorgehensweise darstellt, um den Sinn der Offenlage zu erreichen – nämlich die Bürger zu erreichen/zu informieren.</p>
	<p>Kenntnisnahme. Die Form einer frühzeitigen Beteiligung ist freigestellt, in der Regel findet sie analog zu den verpflichtenden Vorgaben der Offenlage als Planauslage statt. Auch eine singuläre Informationsveranstaltung anstelle einer Planauslage wäre eine zulässige Form der frühzeitigen Beteiligung.</p> <p>Die Offenlage findet mit konkreteren Planunterlagen statt als die frühzeitige Beteiligung, weshalb dazu weitergehende Anforderungen seitens des Gesetzgebers formuliert wurden. So gilt beispielsweise eine Mindestfrist von 30 Tagen. Diese wurde durch die Gemeinde Reute auf freiwilliger Basis aufgrund der Ferienzeit verlängert.</p>
C.9.2	<p>Bei einem Vorhaben dieser Größenordnung (das Größte und Folgenreichste in der Dorfgeschichte), wäre es m.E. notwendig gewesen die Bevölkerung mehr mitzunehmen und zu informieren (u.a. mit einem Anschreiben an jeden Haushalt mit Erläuterungen zum Vorhaben). So entsteht der Eindruck man habe mit der Offenlegung innerhalb der Sommerferien seinen Teil erfüllt, die Sache soll im Sinne der Fa. Sick AG durchgewunken werden. Hier gelten m.E. andere Maßstäbe als die einfache Abarbeitung vorgegebener Richtlinien. Das voluminöse Ausmaß der Erweiterung wurde erst nach Einsicht in die Offenlage offenkundig. Eine frühzeitige Aufklärung über das für Reutemer Verhältnisse grandiose „Jahrhundertprojekt“ durch die Verwaltung war mangelhaft.</p>
	<p>Die Gemeinde Reute nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Die durch das Baugesetzbuch vorgegebenen formellen Verfahrensschritte wurden zu jeder Zeit eingehalten. Die Bebauungsplanunterlagen wurden zu den beiden Anlässen „Frühzeitige Beteiligung“ und „Offenlage“ jeweils physisch im Rathaus als auch digital auf der Gemeindehomepage ausgelegt bzw. veröffentlicht, zur Offenlage auch länger als gesetzlich vorgegeben. Darüber hinaus wurde auf freiwilliger Basis am 23.11.2023 eine Öffentlichkeitsveranstaltung in Form einer entsprechend strukturierten Gemeinderatssitzung abgehalten, um der Bevölkerung alle relevanten Informationen durch die Fachgutachter zu präsentieren und Gelegenheit für Fragen zu geben.</p>
C.9.3	<p>Ich gewinne den Eindruck, insbesondere als Eigentümer mit auswärtigem Wohnsitz, dass es hier um einen Verfahrensablauf geht, der möglichst die Beteiligung der Betroffenen nicht allzu sehr ermöglichen soll. Dies entspricht weder dem Zeitgeist noch den Erwartungen der Bürger:Innen.</p>
	<p>Das Bebauungsplanverfahren wurde nach den geltenden rechtlichen Standards des Baugesetzbuchs mit einer zweistufigen Bürgerbeteiligung durchgeführt.</p>
C.9.4	<p>Weiterhin würde mich interessieren mit welchen zusätzlichen Steuereinnahmen die Gemeinde Reute in den nächsten Jahren durch die Erweiterung der Fa. Sick AG</p>
	<p>Steuereinnahmen durch einzelne Unternehmen unterliegen grundsätzlich dem Steuergeheimnis. Die Verwendung des gemeindlichen Budgets insgesamt wird jährlich im Rahmen der Haushaltsberatungen</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	plant und wie diese verwendet werden sollen?	für das jeweilige Folgejahr öffentlich im demokratisch legitimierten Gemeinderat debattiert und beschlossen.
C.9.5	Ich erwarte folgende Kosten die gedeckt werden müssen: 1. Hochwasserschutz im Umfeld des Neubaus und ganz Unterreute und deren Instandhaltung. 2. Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Gemeindegebiet und deren Instandhaltung. 3. Sanierung und Instandhaltung der Infrastruktur im Gemeindegebiet in Folge des erheblich gestiegenen Verkehrsaufkommens. Ich gehe davon aus, dass Sie die Folgekosten dieses Vorhabens in Ihrer Entscheidung, der wirtschaftlichen und strategischen Planung berücksichtigt haben.	Die Gemeinde Reute nimmt die Aussagen zur Kenntnis. Es wurden Kostenbeteiligungen durch die Firma Sick AG per Vertrag vereinbart und durch den Gemeinderat am 23.11.2023 beschlossen.
C.9.6	Das Totschlagargument „Arbeitsplätze“ lasse ich hier nur zu einem geringen Teil gelten. Da hier keine neuen Arbeitsplätze geschaffen, sondern vorhandene Arbeitsplätze verlegt werden und diese sind bereits besetzt. Anstatt nach Waldkirch/Buchholz fährt der Mitarbeiter nun nach Reute.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Auf dem Gebiet der Gemeinde Reute entstehen neue Arbeitsplätze. Inwieweit diese von einem anderen Unternehmensstandort außerhalb Reutes verlagert oder zusätzlich geschaffen werden, ist eine Entscheidung der Sick AG. Die Gemeinde Reute schafft mit dem Bebauungsplan die planungsrechtliche Grundlage zur Erweiterung des vorhandenen Firmenstandorts.
C.9.7	Ist ein Zuzug von bereits bestehenden Mitarbeitern der Fa. Sick zu erwarten? Dann würde sich die Wohnraumlage in der Gemeinde weiter verschärfen, wenn die Nachfrage das (nicht vorhandene) Angebot immer weiter übersteigt.	Der Zuzug von Mitarbeitern der Firma Sick ist im Rahmen der Bauleitplanung nicht regelbar.
C.10	Planungsrechtlicher Sachstand und Entwicklung bestehender Baugebiete	
C.10.1	Das bestehende planungsrechtlich festgesetzte Gewerbegebiet grenzt unmittelbar an die planungsrechtlichen Baugebiete „Dorfgebiet“ und „Mischgebiet“. Mit dem Entwurf zum o.g. Bebauungsplan ist vorgesehen, auch das nördlich der Kreisstraße liegende Gewerbegebiet zu erweitern.	Kenntnisnahme. Im Bereich Hirtenweg setzt der Bebauungsplan „Wiesenstraße“ ein Mischgebiet fest. Ansonsten grenzt der Bebauungsplan „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“ an Gewerbegebiete an.
C.10.2	Das Dorfgebiet als auch das Mischgebiet haben sich im Laufe der Jahrzehnte faktisch völlig verändert. Beide Gebiete haben sich zu Wohngebieten entwickelt. Insofern ergibt sich real eine andere Bewertung bezüglich des Verkehrsaufkommens	Das angesprochene Dorfgebiet ist im Bebauungsplan „Nördliche Möslestraße“ aus dem Jahr 2010 festgesetzt. Dieser wurde aufgestellt, um die landwirtschaftliche Prägung des Gebiets auch planungsrechtlich zu sichern. Ein Mischgebiet ist im gleichnamigen Bebauungsplan direkt östlich der Kreuzmattenstraße sowie im Bebauungsplan „Kreuzmatten

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>als auch der Lärmentwicklung. Eine Fortschreibung dieser beiden Bebauungspläne ist angezeigt.</p> <p>Aber auch im bestehenden Gewerbegebiet sind Entwicklungen erfolgt, die zum Zeitpunkt der damaligen Gestaltung des Bebauungsplanes so nicht vorlagen und vorherzusehen waren. Insbesondere die Ansiedlung der Fa. Beck mit ihrem sehr großen LKW-bestand als auch die Fa. Joseph, die sehr expandiert ist. Diese Entwicklung und weitere Gewerbeansiedlungen haben zu einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen, insbesondere durch LKW und einer stetigen Zunahme von Fernlastwagen geführt. Befördert hat diese Entwicklung auch die zurückgehende Lagerhaltung.</p> <p>In Konsequenz sieht das dann so aus, dass insbesondere die Fernlastwagen, meistens noch mit Anhänger, nicht oder nur mit mehrfachen Rangiervorgängen um die Kurven kommen. Das führt immer mal dazu, dass LKW-Fahrer Anlieger aufsuchen und bitten, die ihre vorschriftsmäßig abgestellten PKW wegzufahren. Unverständlich ist, dass die LKW's vielfach über die Möslestraße in das Gewerbegebiet fahren und danach in der Umkehr den gleichen Weg zurücknehmen, anstatt die westlich gelegene Straße zur Kreisstraße zu nutzen. Weiter ist festzustellen, dass teilweise die Motoren bis zu 10 Minuten völlig sinnlos laufen gelassen werden, hochtourig und schnell gefahren wird. Die Vorschrift „rechts-vor-links“ ist wohl unbekannt. Vor kurzem hat ein großer LKW der Fa. Beck eine Notbremsung vornehmen müssen, da ein Kind aus einer Ausfahrt auf den Gehweg rannte. Die Notbremsung war erforderlich, da mit nicht angepasster Ge-</p>	<p>Nord“ für den östlichen Teil des Plangebiets festgesetzt. Ebenso ist im Bebauungsplan „Hundslache“ östlich des Hirtenwegs ein Mischgebiet festgesetzt. In beiden Baugebietstypen sind auch Wohnhäuser zulässig. Im Mischgebiet sind ebenso gewerbliche und im Dorfgebiet landwirtschaftliche und gewerbliche Nutzungen zulässig.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Bebauungspläne „Kreuzmatten“ und „Kreuzmatten Nord“ setzen ein Gewerbegebiet nach § 8 Baunutzungsverordnung für die Bereiche an der bzw. westlich der Kreuzmattenstraße fest. Während im Bebauungsplan „Kreuzmatten Nord“ Tankstellen, Anlagen für sportliche, kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sowie Vergnügungsstätten ausgeschlossen wurden, ist im Bebauungsplan „Kreuzmatten“ der komplette Katalog des § 8 BauNVO zulässig. Gewerbegebiete dienen nach § 8 Abs. 1 BauNVO „vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben“. Die genannten Betriebe sind daher in diesem Areal bauplanungsrechtlich zulässig und durch bestandskräftige Baugenehmigungen abgedeckt.</p> <p>Die Einhaltung geltender Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand eines Bebauungsplans. Dennoch nimmt die Gemeinde Reute die Hinweise dankend auf und wird die Situation bei den zuständigen übergeordneten Behörden thematisieren sowie ggf. erforderliche Maßnahmen wie engere Kontrollen oder ordnungsrechtliche Maßnahmen anregen.</p>
---	---

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>schwindigkeit gefahren wurde. Auch wurden beim Rangieren Straßenbeschilderungen angefahren oder abgefahren. Das zeigt auch, dass die Straßen nicht auf die großen LKW's ausgerichtet sind.</p>
<p>C.10.3 Der aktuelle Planungsentwurf sieht eine nicht geringe Erweiterung des Gewerbegebietes nördlich der Kreisstraße vor. Damit steht aufgrund der bisherigen Erfahrungen beim vorhandenen Gewerbegebiet zu befürchten, dass sich negative Auswirkungen verstärken. Im Entwurf wird darauf nicht eingegangen. Die neue Fläche könnte bei geschickter Planung zu einer deutlichen Problemlösung führen.</p> <p>Insgesamt bleibt festzustellen, dass der Entwurf zum Bebauungsplan kein Gesamtkonzept zur Verkehrslenkung und Lärmreduzierung enthält. Dies ist zwischenzeitlich Standard bei Bebauungsplänen dieses Ausmaßes.</p>	<p>Der nördliche Plangebietsteil wird über den vorhandenen Kreisverkehr an die K5130 angeschlossen. Es entsteht eine Verbindungsstraße vom Kreisverkehr zum nördlichen Teil der Kreuzmattenstraße.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans wurden untersucht und den Unterlagen zur Offenlage beigefügt. Gleiches gilt für das Thema Schall/Lärm.</p>
<p>C.10.4 Attraktivitätsminderung der Gemeinde durch Verkehrsüberlastung, Staus, Lärm, mangelnde Parkflächen (Bsp. Freiburger Straße, Ausgleichsflächen zum Parken?) kann zu zurückhaltenden Investitionen der Anwohner und damit zu einer „Durchfahrtsort-Charakteristik“ wie früher in Wasser führen. Diese kann nur durch eine Umgehung verhindert und gelöst werden.</p>	<p>Grundsätzlich wäre eine Ortsumfahrung von Unterreute eine mögliche Variante zur Verkehrsentlastung der innerörtlichen Straßen. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans ist eine Ortsumfahrung jedoch nicht regelbar. Es sind hierfür eigenständige Verfahren notwendig. Eine Umsetzung einer Ortsumfahrung ist bestenfalls mittel- bis langfristig möglich. Dies gilt auch hinsichtlich eines direkten Autobahnschlusses durch eine zusätzliche Ausfahrt an der BAB5. Das Vorhaben wäre zudem gleichzeitig im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Emmendingen bzw. des Bundes zu sehen. Die Gemeinde Reute würde ein solches Vorhaben jedoch grundsätzlich inhaltlich unterstützen.</p>
<p>C.10.5 Die sehr hohe Bindung an einen Groß-Arbeitgeber nimmt der Gemeinde Selbstbestimmungsfreiräume und Vielfalt. Kleinere Gewerbebetriebe haben wenig bis keine Perspektiven in Reute.</p>	<p>Für kleinere Gewerbebetriebe wird das GE 3 im Bebauungsplan anschließend an die bestehenden Gewerbeflächen im Bereich Kreuzmattenstraße geplant.</p>
<p>C.10.6 Je größer die Fa. Sick den Standort ausbaut, desto katastrophaler wären die Auswirkungen bei einem Weggang, der meistens auch zur Abwanderung anderer Betriebe und Infrastruktur führt („Lost City“)</p>	<p>Da ein Bebauungsplan solange gültig ist, bis er ggf. geändert oder aufgehoben wird, wären auch im Falle eines Wegzugs der Firma Sick die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedelung neuer Unternehmen gegeben. Es handelt sich hierbei nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, welcher nur das Vorhaben der Firma Sick ermöglichen würde,</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

	<p>sondern um einen Angebotsplan, der eine Bebauung im Rahmen der formulierten Festsetzungen und Regelungen ermöglicht. Zusätzlich hat sich die Gemeinde Reute ein vertragliches An- bzw. Vorkaufsrecht im Falle eine Nichtumsetzung der Planung gesichert.</p>
<p>C.10.7 Verkehrspolitisch muss die Gemeinde Reute es schaffen, innerhalb sehr kurzer Zeit (5 Jahre, mittlere Werksbauzeit Sick AG) politisch und planerisch die Herausforderung Umgehung zu stemmen und die Baumaßnahme zu starten. Ist Reute dazu in der Lage? Zu diesen Auswirkungen muss die Gemeinde Reute sowie der Gemeinderat klar und öffentlich Stellung beziehen. Sie ist hier Träger öffentlicher Belange, gewähltes Gremium der Bürger von Reute und somit zu einer Stellungnahme verpflichtet.</p>	<p>Eine mögliche Ortsumfahrung von Reute ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans „Gewerbeabrundung westlich Unterreute“. Dazu sind gesonderte Verfahren notwendig, die durch übergeordnete Behörden durchzuführen sind. Die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans wurden hingegen untersucht, sodass die erforderlichen Maßnahmen innerhalb Reutes in die Umsetzung gebracht werden können: Die Gemeinde beschließt eine Satzung zur Förderung von Lärmschutzfenstern und Lüftungsanlagen für Bereiche in der Freiburger Straße. Darüber hinaus ist die Gemeinde in Gesprächen mit übergeordneten Behörden über eventuelle Anpassungen bei der Verkehrsführung und hinsichtlich Querungshilfen.</p>
<p>C.10.8 Der Bebauungsplan sieht eine Umsetzung in den Jahren 2023 – 2032 vor, so die Auskunft der Fa. Sick. Dies überdeckt sich mit Baumaßnahmen der Rheintalbahn (Gleis 3+4), die einen weiteren massiven Eingriff in die Verkehrswege verursacht. Die wichtigsten Verbindungen (Holzhausen und Bottingen/Nimburg) werden in diesem Zuge nur bedingt zur Verfügung stehen. Baustellenverkehre der Rheintalbahn werden zusätzliche Belastungen der Straßen bedeuten, da Brückenbauwerke ersetzt werden und somit längerfristig Verkehrsbündelungen mit nochmals wesentlich höheren Belastungen entstehen. Es ist nicht geklärt, wie diese Situation überhaupt beherrscht werden kann. Grundlage einer Abrundung muss daher eine Abstimmung auf den Bauzeitplan der Rheintalbahn beinhalten.</p>	<p>Der Bebauungsplan schafft grundsätzlich nur die Rechtsgrundlage für spätere Baugenehmigungen. Über den zeitlichen Ablauf der Baumaßnahmen kann ein Bebauungsplan keine Vorgaben machen.</p> <p>Der Zeitpunkt privater Baumaßnahmen steht daher auch nicht im Einfluss der Gemeinde. Dennoch sind der Gemeinde die Herausforderungen mehrerer zeitgleich stattfindender Großbaustellen bewusst, sodass zu gegebener Zeit Gespräche mit den für Verkehr zuständigen Fachbehörden geführt werden können.</p>
<p>C.10.9 Durch die Maßnahme werden weitere Entwicklungsmöglichkeiten für neuen Wohnraum auf lange Zeit nicht mehr möglich. Dies wird insbesondere die jüngeren Generationen betreffen, die dann möglicherweise in andere Städte/Orte ausweichen und Reute mit allen damit verbundenen</p>	<p>Dieser Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Die Ausweisung eines Gewerbegebiets hat keinen negativen Einfluss auf künftige Wohngebiete in Reute.</p>

Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage

<p>negativen Punkten (z.B. Überalterung) verlassen.</p>	
<p>C.10.10 Wurde eine Analyse zu möglichen Folgekosten und Risiken für die Gemeinde und Anwohner erstellt? Bezogen auf Wasserschutz, Umweltschutz, Schallschutz, Hochwasserschutz sowie rechtliche Herausforderungen / Blockaden? Ist insbesondere Sick hier bereits mit am Tisch und gibt es ggf. Möglichkeiten die Risiken bereits jetzt zu adressieren oder ggf. zu verteilen?</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden verschiedene Fachgutachten erstellt. Betrachtet wurden die Themen Hochwasser, Umwelt, Entwässerung/Abwasser, Verkehr und Schallschutz. Auch eine rechtliche Beratung findet statt. Die Gemeinde ist im Austausch mit der Firma Sick AG.</p>
<p>C.11 Zufahrt zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken</p>	
<p>C.11.1 Die Zufahrt zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen ist durch die Wiesenstrasse zwar gegeben, aber da die Strasse einseitig stark beparkt wird, kommen wir dann nicht mehr mit unseren 3 Meter breiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen durch. Da die bisherige Ausweichstrecke (Sick Parkplatz / Hirtenweg) durch die Bebauung wegfällt, ist keine Zufahrt mehr möglich. Diese muss aber jederzeit gegeben sein.</p>	<p>Der Hirtenweg wird künftig nicht mehr zur Erschließung des Sick-Areals genutzt werden. Der Bebauungsplan setzt dort ein Verbot der Ein- und Ausfahrt, d.h. ein Zufahrtsverbot auf das Grundstück zum Schutz der Anwohner fest.</p> <p>Bei einer nicht ausreichenden Rest-Durchfahrtsbreite in der Wiesenstraße bei parkenden Fahrzeugen sind ggf. zusätzliche Markierungen der betroffenen Bereiche oder andere straßenrechtliche Maßnahmen zu prüfen.</p>
<p>C.11.2 Durch die Aufstockung der Mitarbeiter bei Firma Sick ist mit sehr hohen Parkennutzung entlang aller Stassen zu rechnen.</p>	<p>Die Firma Sick erstellt ein ausreichend großes Mitarbeiterparkhaus am Kreisverkehr, sodass nicht mit erhöhtem Parkdruck in den angrenzenden Straßen zu rechnen ist.</p>