

Eingaben

An das
Bürgermeister- und Schöffenkollegium
Kirchstr. 31

4720 Kelmis
- persönliche Übergabe –

Hergenrath, den 24.08.2015

Ihre Zeichen: (Gemeinde, Kelmis): 3115.H
(Urbanismus, Eupen): 15053

Betreff: Bauvorhaben Residenz Waldburg 1-3, Hergenrath

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrtes Schöffenkollegium,

das Ihnen vorliegende Schreiben umfasst ergänzende Punkte zu der Ihnen bereits vorliegenden Eingabe vom 19.07.2015, welche bei Überprüfung des geplanten Bauvorhabens Residenz Waldburg 1-3, Hergenrath durch die damals in Urlaub befindlichen beschwerdeführenden Bürger von Hergenrath jetzt angemerkt werden.

Nachstehende Punkte bedürfen der Überprüfung:

1. Brandschutz

1.1 Brandbekämpfung im Bereich elektrischer Anlagen

In dem Schreiben vom 19.07.2015 wurde bereits die Gefährdungssituation für einen Löscheinsatz am geplanten Gebäude Residenz Waldburg 3 für einen Einsatz der Feuerwehr auf der Bahnseite dargelegt. In Ergänzung zu dieser Darlegung wird aus brandschutzgutachterlicher Seite ergänzend beigefügt, dass bei Zugrundelegung einer Gebäudehöhe von über 13 Metern eine Entfernung der elektrischen Anlagen (Fahrdraht der SNCB) von 25 m zum Gebäudefirst und einer Höhe des Fahrdrahts der SNCB über dem Fußbodenniveau des Erdgeschoßes von 5 m eine Gefährdungssituation gemäß DIN VDE 0132 vorliegt. Der Drehleitereinsatz wird von der von der Bahn abgewandten Seite positioniert. Es wird von einem Dachgeschoßbrand bahnseitigen Dachgeschoßteils ausgegangen. Der Drehleiterkorb muss mindestens 2 m über First für den Strahlrohreinsatz positioniert werden.

Im Falle dieser Konstellation kommt ein Strahlrohr des Typs B oder C zum Einsatz (DIN 14 365 – CM), welches bei einem Wasserdruck von 5 bar im Vollstrahl eine Wurfweite ohne Mundstück zwischen ca. 30 m bei einem horizontalen Löscheinsatz hätte. Die elektrische Anlage befindet sich 20m tiefer, wodurch eine Wurfweitenerweiterung aufgrund des

Parabelverlaufs des Strahls von mindestens 5 m anzusetzen ist. In dieser Konstellation besteht eine Gefährdung für das den Löscheinsatz durchführende Personal aufgrund von Stromeinwirkung.

1.2 Bahnseitige Rettungswege

Aus der Erfahrung im Löscheinsatz wird zugrunde gelegt, dass hilfsbedürftige Personen im Regelfall bei Bränden auf Balkone flüchten, soweit diese für die Wohnungen vorhanden sind. Der Zugang für die Rettungskräfte zu diesen Balkonen für das geplante Objekt Residenz Waldburg 3 wird als nicht ausreichend eingeordnet.

2. Niederschlagswasser

Im Nachgang zu der Öffentlichen Anhörung auf der Gemeinde wurde durch Anrainer an das geplante Bauvorhaben verlauten lassen, dass eine Anbindung des Niederschlagswasserkanals an den in der Bahnunterführung liegenden Kanal angedacht ist. Der in der Bahnunterführung befindliche Kanal ist an einen durch den Bahndamm führenden Kanal angebunden. Das anfallende Wasser, zusammen mit dem temporär existierenden Fließgewässer oberhalb der Gärtnerei Dodemont fließt im Bereich der Recyclinganlage der Gärtnerei Dodemont durch den Bahndamm der SNCB. Auf der austretenden Seite fließt dieses Wasser oberirdisch entlang der Abraumhügel des stillgelegten Kalkwerks „Nouvelle Chaufourneries d' Hergenrath“ in Richtung Hammerbrückweg in der Höhe der unteren Sitzbank. Aus dieser Konstellation ergeben sich folgende Fragestellungen:

- a) Im Bereich des Eintreffens dieses Fließgewässers auf den Hammerbrückweg wird dieser regelmäßig mit mindestens 20 cm Tiefe über eine Strecke von über 50 m ausgespült und muss durch die Gemeinde Lontzen vollständig durch die Einbringung von zwei bis drei LKW-Zügen mit Schotter rekonstruiert werden. Hierzu kann der Distriktförster Rudi Schlembach Auskunft erteilen. Bei Eintritt dieser Situation fließt ein nicht unerheblicher Teil des Wassers unmittelbar in die Grundwasserblänke des unmittelbar angrenzenden, ehemaligen Steinbruchs Hergenrath, welcher sich zu 12 % im Ansaugbereich der Trinkwasserpumpstation Putzenwinkel befindet. Das Niederschlagswasser resultiert zum einen aus Dachflächenwasser und zum anderen aus dem Niederschlagswasser von bodenversiegelten Flächen. Diese bodenversiegelten Flächen sind durch den Projektautor zu einem wesentlichen Teil als Stellplatzflächen für PKW ausgewiesen worden. Es handelt sich hierbei um einen Umfang von 28 PKW-Stellplätzen.
- b) Das angedachte Projekt befindet sich zum einen in der in der Klassifizierung befindlichen Trinkwasserschutzzone 2 der Trinkwasseraufbereitungsanlage Putzenwinkel und zum anderen erreicht das Oberflächenwasser durch die Durchleitung durch den Bahndamm das FFH-Gebiet „Vallée de la Gueule en Amont de Kelmis“ (Gebietscode BE 33007 AO). Die Anforderungen aus der Schutzzonenausweisung für die Trinkwasseraufbereitungsanlage, als auch die Anforderungen aus der FFH-Richtlinie, 92/43 EWG im Artikel 6 Punkt 3 und/oder 6 Punkt 4 verbieten eine durch PKW-Abstellung verursachte Ölemission in einem solchen Ausmaß. Diese Direktkontaminierung von Grundwasser im Bereich der Grundwasserblänke des Grundwassersees des ehemaligen Steinbruchs Hergenrath steht in Kollision mit der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Kommission mit der Richtlinie 2000/60/EG Artikel 4 Punkt 7. Unbenommen des Richtlinienverstößes ist dies für unser Trinkwasser eine untragbare Perspektive. Es ist sicherzustellen, dass

der Projektautor alle als geeignet anzusehenden Maßnahmen ergreift, um diese nicht unwesentliche Emission dauerhaft und nachhaltig zu verhindern.

- c) Die durch den Projektautor in den vorliegenden Plänen vorgesehene Oberflächenversiegelung ist in einer Dichtigkeit auszuführen, dass eine Versickerung von ölkontaminiertem Niederschlagswasser der vorgesehenen 28 abgestellten PKW's ausgeschlossen ist.

3. Bauvolumen

Es wurde die um das geplante Projekt befindliche Bebauung in folgenden Punkten überprüft:

1. Entfernung zum Bauvorhaben
2. Firsthöhen der vorhandenen Bebauung
3. Traufhöhen der vorhandenen Bebauung
4. Niveauunterschied zum geplanten Projekt

Als Basis wurde der Höhenpunkt im Bereich der Ausfahrt aus dem Wendehammer auf der Seite des Baulagers zur Hauseter Strasse zugrunde gelegt. Für die Höhenermittlung wurde die Oberkante Fertigfußboden (OKFF) im Erdgeschoß der Bestandsbebauung zugrunde gelegt. In die Untersuchung wurden folgende Gebäude einbezogen:

Bahnhofstraße 102 a
Hauseter Straße 1 (Schreinerei Thomas Figge)
Hauseter Straße 3 (Waldburg)
Hauseter Straße 4
Promenadenstraße 5/Ecke Hochheid

Die durch den Projektautor vorgesehene Firsthöhe ist mit 13,40 m angegeben und einer Traufhöhe von 8,65 m. Die unmittelbare umgebende Bebauung im Radius von bis zu 50 m weist folgende First- bzw. Traufhöhen auf:

Bahnhofstraße 102 a: Firsthöhe 10,20 m; Traufhöhe 7,10 m
Hauseterstraße 1: Firsthöhe 12,04 m; Traufhöhe 8,19 m
Hauseterstraße 4: Firsthöhe 10,60 m; Traufhöhe 7,25 m
Hauseterstraße 3: Firsthöhe 11,77 m; Traufhöhe 8,28 m
Promenadenstraße 5: Firsthöhe 12,25; Traufhöhe 6,23 m

Die durchschnittliche Firsthöhe liegt somit bei 11,37 m und die durchschnittliche Traufhöhe bei 7,62 m. Dies stellt in Abweichung zum vorgesehenen Projekt eine Anhebung der Firsthöhe von über zwei Metern und eine Anhebung der Traufe von über 1 Meter dar. Die topographischen Gegebenheiten des Geländes stellt sich in der Form dar, dass das Gebäude Bahnhofstraße 102 a mehr als 1 m tiefer liegt und das Gebäude Hauseter Straße 3 bzw. Promenadenstraße 5 über einen Meter bzw. über 2 Meter höher liegt. Es ist jedoch nicht zugrundelegbar, dass das natürlich Relief zugunsten der Höhe des Baukörpers (Firsthöhe) aufgerechnet werden kann bzw. der Höhenunterschied des natürlichen Geländes nicht berücksichtigt wird. Als Referenz für die ortsübliche Bebauung sind das Haupthaus der Hauseter Straße 4, als auch das Haupthaus der Hauseter Straße 1 maßgeblich, sowie das Gebäude der Bahnhofstraße 102 a. Hier ist ein Höhenunterschied im First von 2,80 m zu Hauseterstraße 4, bzw. 1,36 m zu Hauseterstraße 1 und 3,20 m zu Bahnhofstraße 102 a in Relation zum angedachten Projekt festzustellen. Die beschwerdeführenden Bürger sind der Auffassung, dass das geplante Bauvorhaben unbenommen der anderen angeführten Punkte in allen drei Bauabschnitten um ein ganzes Geschoß zu hoch ist und entsprechend zu den

Firsthöhen der umliegenden Bebauung zu senken ist. Es ist ebenso anzumerken, dass die Umgebungsbebauung durchweg nur zwei Vollgeschosse und ein ausgebautes Dachgeschoß aufweisen und nicht vier geschossig ausgeführt sind.

5. Einordnung des Bauvorhabens in die örtlichen Gegebenheiten

Den Beschwerdeführern ist es wichtig, unbenommen der aufgeführten baulichen Betrachtungen anzumerken, dass in Frage gestellt wird, inwieweit eine Bebauung in der hier angedachten Form sinnvoll erscheint. Der Projektautor legte in seinen Darlegungen unter anderem dar, dass als Zielgruppe für das angedachte Projekt zu einem nicht unwesentlichen Teil Studenten der RWTH Aachen vorgesehen sind. Anmerkend wird hier festgestellt, dass das Bildungsministerium des Landes Nordrheinwestfalen, Deutschland eine Projektierung der Erweiterung der RWTH Aachen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Aachen West der Deutschen Bahn AG mit einem Bauvolumen von 4 Mrd. Euro für das Projekt „RWTH Aachen Campus“ bewilligt hat, wovon ein wesentlicher Teil in die Schaffung von Wohnraum für Studenten und wissenschaftliche Mitarbeiter investiert werden sollen. Weiterhin wird angemerkt, dass eine Integration der Nutzung der Bahnstrecke Aachen Hbf - Hergenrath Bf in das Studententicket der Studenten der RWTH Aachen seitens der SNCB abgelehnt wurde. Eine Integration dieser Bahnstrecke in das Euregio-Ticket wurde ebenso von der SNCB abgelehnt. Die für die potentiellen Nutzer anfallenden Fahrkosten von ca. 9 Euro pro Tag, je nach Fahrtarifsgestaltung, stellen eine erhebliche finanzielle Überforderung eines Studentenbudgets in Höhe von ca. 180,00 €/Monat dar. Ebenso ist die Fahrplangestaltung der SNCB seit der Wiederinbetriebnahme des Hergenrather Bahnhofes für studentische Bedürfnisse ungeeignet, da gegen 22 Uhr der letzte Zug fährt. Es stellt sich die Frage, ob sich trotz der vermeintlich guten Verkehrsanbindung unter Berücksichtigung der gerade benannten Punkte eine Projektierung in der hier vorliegenden Form wirtschaftlich sinnvoll darstellen läßt oder ein verlustträchtiges Unterfangen nicht auszuschließen ist. Die unmittelbare Nähe zur Bahnstrecke und der damit verbundenen Handicaps, wie im Schreiben vom 19.07.2015 ausführlich dargelegt ist, zieht nicht finanzkräftige Käufer oder Mieter an, da diese einen höheren Anspruch an die Wohnqualität der Wohnlage stellen. Es obliegt dem Projektautor selber, darüber zu entscheiden, in wieweit er diese Anmerkungen würdigt.

Zusammenfassung

Zusammenfassend wird festgestellt, dass das geplante Projekt weitgreifende Auswirkungen auf die ökologischen und zivilisatorischen Gegebenheiten in Hergenrath hat. Das Projekt erscheint in der vorliegenden Form nicht wirtschaftlich und in Bezug auf die Integration der bestehenden dörflichen Struktur als nicht ausgereift. Es bedarf der substantiellen Anpassung des Projektes auf die sachlichen Notwendigkeiten, sowie einer Reduktion des Bauvolumens auf die ortsüblichen Begebenheiten, um ein für die anrainende Bevölkerung vertretbares Maß zu erreichen. Es wird durch die beschwerdeführenden Bürger gebeten, den Fortschritt des Antrages schriftlich zur Kenntnis gebracht zu bekommen.

Dieses Schreiben stellt die an die Unterzeichnerin herangetragenen Einwände der beschwerdeführenden Bürger, welche sie hiermit vertritt, zusammenfassend dar.

Hergenrath, den 24.08.2015

(Andrea Sting)