



STADT MEERBUSCH
DER AUSSCHUSS-
VORSITZENDE

Niederschrift

über die Sitzung des **Ausschusses für Planung und Liegenschaften** am 20. September 2011

Tagesordnung	Seite
Anwesenheit	3
I. ÖFFENTLICHE SITZUNG	4
1.0 97. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp	4
1.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	4
1.2 Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 4a (3) BauGB	4
1.3 Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i. V. m. § 1 (8) BauGB	4
1.4 Beschluss über die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes gem. § 6 (6) BauGB	4
2.0 Bebauungsplan Nr. 280, Meerbusch-Strümp, Am Strümper Busch / Kreisstraße K 9n, 1. Bauabschnitt	11
2.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	11
2.2 Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB	11
3.0 Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt	30
3.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	30
3.2 Beschluss der erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB i.V.m. 4a (3) BauGB	30
4.0 Festlegung einer Fläche für landschaftspflegerische Maßnahmen	60
5.0 Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara und 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg;	61
5.1 Zustimmung zum geänderten Gestaltungsplan des Bebauungsplanes Nr. 266	61
5.2 Vorstellung der Rechtsplanentwürfe (mündlicher Vortrag)	61
5.3 Zustimmung zum Entwurf des städtebaulichen Vertrages (öffentlicher Teil)	61
7.0 Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara	62
7.1 Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB	62
7.2 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	62
8.0 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg	65
8.1 Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB	65
8.2 Ergebnis der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (1) BauGB und der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	65
8.3 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	65
9.0 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara	67
9.1 Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB	67
9.2 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	67
10.0 108. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Betriebshof Stadtwerke	69
10.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	69
10.2 Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB	69
10.3 Beschluss über die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes gem. § 6 (6) BauGB	69

11.0	Bebauungsplan Nr. 294, Meerbusch-Osterath, Netzbetriebsstelle der Stadtwerke Meerbusch-Willich	71
11.1	Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	71
11.2	Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 4a (3) Satz 4 BauGB	71
11.3	Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB	71
12.0	entfällt	74
13.0	Kreisstraße K 9, Radweg von Meerbusch-Nierst bis zur nördlichen Kreisgrenze	74
14.0	Heizkraftwerk Lausward im Düsseldorfer Hafen	75
15.0	Antrag des Zentrum vom 22.08.2011 zur Oststraße – Böhlergelände Oststraße in Meerbusch-Büderich	75
16.0	Antrag des Zentrum vom 22.08.2011 zum ÖPNV in Meerbusch-Büderich	75
17.0	Antrag des Zentrum vom 22.08.2011 zu Trimpfpfaden in Wäldern	75
18.0	Berichtigung der Niederschrift vom 21. Juni 2011	75
19.0	Termin der nächsten Sitzung	76
20.0	Bericht der Verwaltung	76
21.0	Verschiedenes	76

Anwesenheit

Sitzungsort: Bürgerhaus, Meerbusch-Lank-Latum, Wittenberger Str. 21, Raum 103 im 1. OG

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr

Ende der Sitzung: 21:30 Uhr

Anwesend

sind unter dem Vorsitz von Ratsherrn Jürgens

von der CDU-Fraktion:

Ratsfrau Kox,

Ratsherren Becker, Damblon, Jung, Stüttgen, Wehrspohn,

von der SPD-Fraktion:

Ratsfrau Niederdellmann-Siemes,

sachkundiger Bürger Losse,

von der FDP-Fraktion:

Ratsfrau Wellhausen,

Ratsherren Dr. Brennecke, Gabernig, Rettig,

von der Fraktion "BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN":

Ratsherr Peters,

sachkundiger Bürger Behlen,

von der UWG-Fraktion:

sachkundiger Bürger Schmoll,

fraktionslos:

Ratsherr Schoenauer,

beratendes Mitglied:

sachkundiger Bürger Hauke,

von der Verwaltung:

Technischer Beigeordneter Dr. Gérard, Dez. III,

Herren Hansen, Hüchtebrock, Wanders, FB 4,

Herr Trapp, FB 5,

Herren Gatzlik, Ohrner, FB 6,

Frau Hardenberg, SB 11,

Frau Reiß, WR

Gäste:

Herr Ludwig, Rhein-Kreis Neuss, Amt 66, zu TOP 1.0 bis 3.0

Herr Lopez, wbm, zu TOP 5.0 bis 8.0

Es fehlen:

./.

Schriftführer

Herr Hansen

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften und stellt fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde und die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Vertreter der Fraktionen von FDP, SPD und UWG beantragen die Vertagung der Tagesordnungspunkte 5.0 bis 8.0 auf die APL-Sitzung am 13. Oktober 2011. Sie begründen dies mit erhöhtem Beratungsbedarf auf Grund der umfangreichen und komplexen Unterlagen, die nicht rechtzeitig vorgelegt worden seien.

Ratsherren Damblon und Peters wünschen eine Diskussion in der heutigen Sitzung. Die Entscheidungen könnten auf die Ratssitzung am 29. September 2011 vertagt werden.

Nach intensiver Diskussion wird der Antrag von FDP, SPD und UWG abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
FDP	4		
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen		2	
UWG	1		
fraktionslos		1	
Gesamt:	7	10	

I. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1.0 97. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp

1.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

1.2 Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 4a (3) BauGB

1.3 Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i. V. m. § 1 (8) BauGB

1.4 Beschluss über die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes gem. § 6 (6) BauGB

Beschluss:

1.1 _ _ Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp hat einschließlich der Entwurfsbegründung gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011 öffentlich ausgelegen.

Über die eingegangenen Stellungnahmen entscheidet der Ausschuss für Planung und Liegenschaften nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt:

1. Einwender 1

Schreiben vom 23.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

zu 1.

Ein Verfahrensfehler kann nicht nachvollzogen werden. Die erforderliche Anstoßfunktion war offensichtlich gegeben, da es ansonsten kaum zu der abgegebenen Stellungnahme gekommen wäre. Darüber hinaus belegen rege Besuche von Bürgerinnen und Bürgern während der Offenlage aus allen berührten Stadtteilen bzw. Teilbereichen der Flächennutzungsplan-Änderung, dass die Anstoßfunktion erfüllt wurde. Dass trotz der erfolgten Informationen für die Bürgerschaft keine weiteren Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingingen, steht dem nicht entgegen, sondern belegt das Einverständnis mit der Planung.

zu 2.

Der seit April 1969 rechtskräftige, auf die Stadt Meerbusch übergeleitete Bebauungsplan Nr. 2 der ehemaligen Gemeinde Langst-Kierst beinhaltet die in Rede stehende Fläche nicht. Sie war Gegenstand des damaligen Bauleitplan-Entwurfs, wurde aber auf Grund vorgebrachter Bedenken seinerzeit – vor dem Satzungsbeschluss – vom Gemeinderat aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes herausgenommen und dementsprechend auch nicht genehmigt.

Der damalige Abwägungsvorschlag lautete:

V. Die Landwirtschaftskammer Krefeld erhebt gegen den Bebauungsplan Bedenken, weil durch die geplante Straße den landwirtschaftlichen Betrieben große Teile des Hinterlandes verloren gehen, die für die Aufrechterhaltung der Betriebe notwendig sind. Andererseits treten durch Viehhaltung Geruchsbelästigungen auf, die nicht ohne Widerspruch von den künftigen Bewohnern des neuen Wohngebietes hingenommen werden.

In Anbetracht dessen, dass seitens verschiedener Landwirte und der Landwirtschaftskammer Krefeld (II – V) Bedenken gegen die Ausweisung eines Baugebietes zwischen den Straßen „Am Langenbruchbach“ und „Am Oberbach“ vorgebracht wurden, die nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen sind, wird seitens der Verwaltung im Einvernehmen mit dem Planer Dr. Orth vorgeschlagen, das Gebiet süd-westlich vom Langenbruchbach zwischen der Straße „Am Oberbach“ und dem trockengelegten Graben aus dem Planverfahren auszuklammern und die Entscheidung über die Nutzung dieses Gebietes zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmen.

Diese Beschlussempfehlung wurde vom Gemeinderat einstimmig angenommen.

Die Absicht des Einwenders, mittel- oder langfristig die Landwirtschaft aufzugeben, wird zur Kenntnis genommen. Die in Rede stehende Fläche mag für eine Besiedelung zunächst geeignet erscheinen. Dem gegenüber steht ein über Jahrzehnte entstandenes Orts- und Landschaftsbild mit seiner in diesem Bereich wohnverträglichen landwirtschaftlichen Nutzung, das der insbesondere im südöstlichen Teil der Ortslage Langst noch vorhandenen dörflichen Struktur Rechnung trägt.

Eine städtebauliche Abrundung durch eine Wohnbebauung drängt sich keineswegs auf.

Zwar sollen auch die Ortslagen, die im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (Gebietsentwicklungsplan – GEP 99) kein Allgemeiner Siedlungsbereich -ASB- festgelegt ist, lebensfähig bleiben wie es auch die Eingabe wünscht; eine Ausweitung der Wohngebiete ist hierfür jedoch nicht erforderlich, auch nicht in Langst-Kierst. Sowohl die Regionalplanung als auch die Stadtentwicklungsplanung der Stadt Meerbusch und die daraus resultierende Bauleitplanung sehen den Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung – unter Beachtung der Erkenntnisse über die demografische Entwicklung – in den ASB. Diesem planerischen Leitgedanken folgend haben der Rat der Stadt und sein Ausschuss für Planung und Liegenschaften sorgfältigst abgewogen, welche der potenziellen Siedlungsflächen, um die der Flächennutzungsplan bei Neuausweisung z. B. einer Wohnbaufläche zu reduzieren sei, im Tausch zum Tragen kommen können.

Der mit der Eingabe geäußerte Gedanke, dass sich eine „familiengerechte Bebauung“ gerade an dieser Stelle anbiete, da die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen mit einem Rückgang der Kinderzahlen zu rechnen hätten, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr ist festzustellen, dass gerade junge Familien mit Kindern die Nähe zu Einrichtungen der „sozialen Infrastruktur“ suchen. Dass solche in den kleineren Stadtteilen nicht (mehr) vorhanden sind, mag bedauert werden, ist aber der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung geschuldet, die durch die vorliegende Bauleitplanung nicht rückgängig werden kann.

Sollte sich mittel- oder langfristig ein grundlegender Strukturwandel in der Landwirtschaft abzeichnen, wird die Stadt bezüglich dieser Fläche zu gegebener Zeit erneute planerische Überlegungen anstellen. Dabei wird es nicht ausschließlich um die Alternative Landwirtschaft-Wohnbebauung gehen können, sondern auch um Gedanken zur Weiterführung der Landwirtschaft unter geänderten Bedingungen, sei es unter ökologischen, wirtschaftlichen oder eigentumsrechtlichen Aspekten.

2. BUND

Schreiben vom 20.3.2011

Die Stellungnahme führt in ihrem Betreff alle drei Bauleitpläne zur K 9n auf.

Für die 97. Flächennutzungsplan-Änderung ist das Kapitel 1 der Eingabe maßgeblich.

Einem Teil-Aspekt der Stellungnahme wird insofern gefolgt, als deutlich gemacht wird, dass der Freiraum südlich, östlich und südöstlich der K 9n in keiner Weise zur Disposition steht. Zu diesem Zweck wird die Begründung auf Seite 5 in ihrem Kapitel 3 geändert. Der 2. Absatz erhält folgende neue Formulierung:

Die einstmals geplante langfristige Siedlungserweiterung für einen Bereich jenseits der K 9n in deren Süden, Osten und Südosten bis zur Meerbuscher Straße hin, der heute landwirtschaftlich genutzt wird, wird nicht weiter verfolgt. Es liegen keinerlei Aufstellungs-

beschlüsse für Bauleitpläne vor, weder für Änderungen des Flächennutzungsplanes noch für Bebauungspläne.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur weiteren Verdeutlichung der Planungsabsicht im parallel zur 97. Flächennutzungsplan-Änderung aufgestellten Bebauungsplan Nr. 281 am südlichen Kreisverkehr des Gewerbegebiets „Bundenrott“ der dortige – außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegende – als Möglichkeit dargestellte Straßenanschluss gestrichen werden soll.

Im Übrigen wird der Stellungnahme nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümpfer Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümpfer Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die

Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

3. Rhein-Kreis Neuss

Schreiben vom 29.03.2011

Gesundheitsfürsorge

Die Stellungnahme verweist auf die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 281.

Bodenschutz

Der Hinweis und die Informationen werden zur Kenntnis genommen. Der öffentliche Belang des Bodenschutzes wird gegenüber dem öffentlichen Belang des Erfordernisses der K 9n zurückgestellt.

Immissionsschutz

Der Hinweis auf die Bewältigung potenzieller Lärmkonflikte durch gewerbliche Betriebe im parallelen Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes Nr. 281 wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis auf eine Zuständigkeit der „Straßenaufsichtsbehörde“ geht fehl. Die Planung für die K 9n erfolgt als kommunale Bauleitplanung, in der der Immissionsschutz vor Straßenverkehrslärm nach den einschlägigen anzuwendenden Vorschriften ermittelt, bewertet und in den Bebauungsplänen festgesetzt wird.

4. Straßen NRW, Autobahnniederlassung Krefeld

Schreiben vom 14.4.2011

Die Darstellungen aus dem Flächennutzungsplan 1980 entlang der Bundesautobahn A 57 wurden irrtümlich beibehalten und werden so geändert, dass die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 281 den Darstellungen der 97. Flächennutzungsplan-Änderung entsprechen.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

1.2 _ _ Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 4a(3) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften fasst folgenden Beschluss:

Der Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp wird in seinem Teilbereich I auf Grund einer nach § 3 (2) BauGB vorgebrachten Stellungnahme geändert.

Die künftige Darstellung für die Fläche zwischen der geplanten Kreisstraße K 9n und der Bundesautobahn A 57 umfasst eine Grünfläche an Stelle einer Fläche für die Forstwirtschaft.

Der von dieser Änderung betroffene Träger öffentlicher Belange – der Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen – hat im Rahmen der öffentlichen Entwurfsauslegung eine Stellungnahme abgegeben und der Anpassung an den Bebauungsplan Nr. 281 zugestimmt.

Die Grundzüge der Planung werden durch diese Änderung nicht berührt. Eine erneute Offenlage ist nicht erforderlich.

Abstimmungsergebnis:

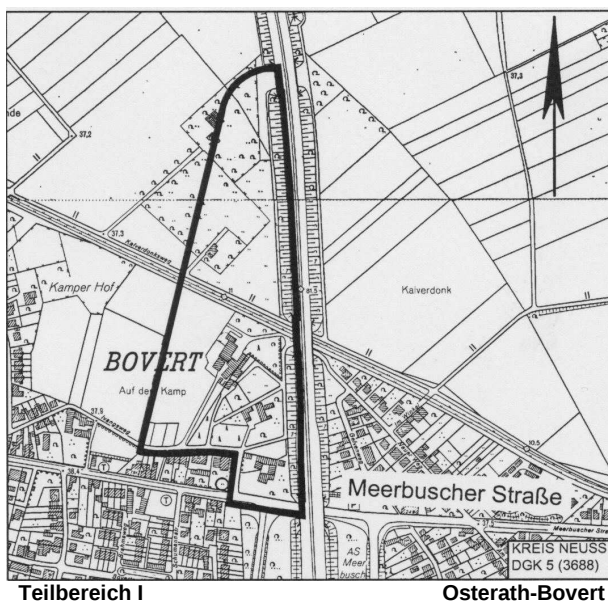
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

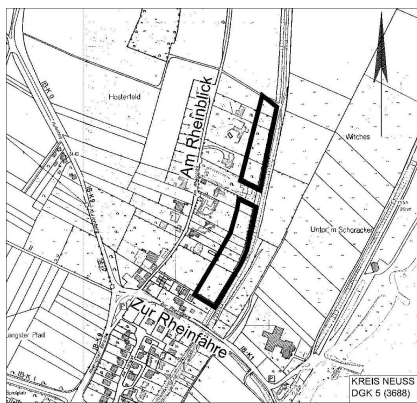
1.3 _ _ Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt die 97. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp einschließlich seiner Änderungen auf Grund vorgebrachter Stellungnahmen abschließend gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. April 2011 (BGBl. I S. 619) in Verbindung mit § 1 (8) BauGB.

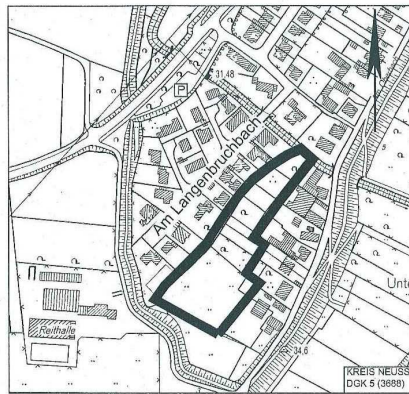
Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung umfasst 4 separate Teilbereiche und ist in den Übersichtsplänen gekennzeichnet.





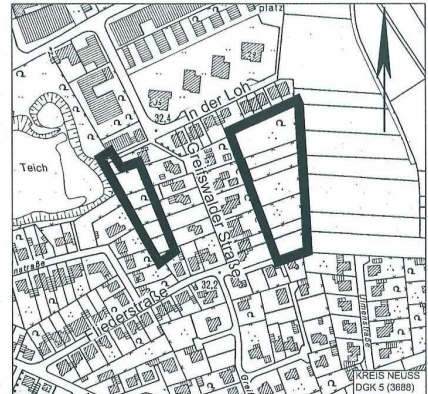
Teilbereich II

Langst-Kierst



Teilbereich III

Langst-Kierst



Teilbereich IV

Lank-Latum

Gleichzeitig wird die Begründung – einschließlich ihrer Änderung auf Grund vorgebrachter Stellungnahmen – als Entscheidungsbegründung gemäß § 5 (5) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 20. September 2011 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 10. Dezember 2010 und der Abwägung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 30. Januar 2007 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu eigen.

Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 20. September 2011 und 10. Dezember 2010 sowie der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 30. Januar 2007 vor.

Die zu den Abwägungsbeschlüssen der Ausschüsse gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Mit Wirksamkeit dieses Änderungsplanes werden die entgegenstehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes unwirksam.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

Sprecher im Rat:

Ratsherr Jürgens

1.4 _ Beschluss über die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes gem. § 6 (6) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt gemäß § 6 (6) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes einschließlich der 97. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

Vor Beschlussfassung der Tagesordnungspunkte 2.0 und 3.0 wird die Beratung und Beschlussfassung zu Tagesordnungspunkt 4.0 vorgezogen.

- 2.0 Bebauungsplan Nr. 280, Meerbusch-Strümp,
Am Strümpfer Busch / Kreisstraße K 9n, 1. Bauabschnitt**
2.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB
2.2 Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

Beschluss:2.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 280, Meerbusch-Strümp, Am Strümpfer Busch / Kreisstraße K 9n, 1. Bauabschnitt hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Schalltechnische Untersuchungen, Verkehrsgutachten, Umweltprüfung, landschaftspflegerische Begleitpläne, Abschätzung der Luftschadstoffe, artenschutzrechtliche Prüfung) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011 öffentlich ausgelegen.

Über die eingegangenen Stellungnahmen entscheidet der Ausschuss für Planung und Liegenschaften nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt:

- | | |
|----------------|--------------------------|
| 1. Einwender 1 | Schreiben vom 20-03-2011 |
| Einwender 2 | Schreiben vom 20-03-2011 |
| Einwender 3 | Schreiben vom 23.03.2011 |
| Einwender 4 | Schreiben vom 23.03.2011 |

Anbindung des Mönkesweges an die K 9n

Den Stellungnahmen wird nicht gefolgt.

Begründung:

Mit der Anbindung des Mönkesweges an die K 9n erhält das Wohngebiet, das sich zwischen Mönkesweg im Westen, Am Kapellengraben im Norden und Buschstraße im Osten aufspannt, eine zusätzliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Damit gestaltet sich eine Verkehrsroutenwahl dieser Quartiersverkehre flexibler und Ziele können auf direkterem Wege und somit umwegärmer angesteuert werden.

Die Wirkung der Anbindung des Mönkesweges an die K 9n zeigt sich belastungsmäßig darin, dass quasi flächendeckend – den Mönkesweg-Süd ausgenommen – in dem oben beschriebenen Wohnbereich Verkehrsentlastungen entstehen. Am stärksten profitiert von diesen Entlastungen die zum Mönkesweg parallel geführte Buschstraße mit Verkehrsreduktionen in Höhe von bis zu ca. -1000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt und die Dechant-Faßbender-Straße mit Verkehrsreduktionen von -700 bis -900 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt. Auf den anderen

Straßen sind Verkehrsabnahmen in der Größenordnung von -100 bis -200 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt festzustellen, was dort zu einer Optimierung der derzeit bereits als gut einzustufenden Wohnqualität führt.

Den weiträumig auftretenden Entlastungswirkungen steht eine Mehrbelastung des Mönkesweges-Süd von bis zu +800 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt gegenüber. Die hierdurch mit maximal 1200 Kfz pro Tag und Querschnitt entstehende Belastungssituation gewährleistet nach wie vor gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität. Vor diesem Hintergrund wird die Mehrbelastung der Anrainer des Mönkesweges-Süd als zumutbar und der Allgemeinheit dienend eingestuft.

Eine Wertminderung der Anlieger-Immobilien auf Grund der verkehrlichen, als verträglich zu bewertenden Mehrbelastung kann nicht nachvollzogen werden.

Die Schulwegsicherung betreffend werden sowohl ein separater Fußweg wie auch ein separater Radweg abseits (westlich) des Mönkesweges vorgehalten, die die Nutzung des Mönkesweges-Süd für alle aus Richtung Fouesnantplatz und Mönkesweg-Nord Kommenden als Schulweg überflüssig machen.

Um die Attraktion des Radweges zu fördern, ist neben der Verbesserung der Beleuchtung eine zügigere Linienführung des Radweges vorgesehen, die einen flüssigen Übergang zwischen dem Radweg des Mönkesweges und dem Beginn des Radweges im Bereich des Fouesnantplatzes ermöglicht.

Für die Radverkehre, die über die Straße „Auf dem Hahn“ den Mönkesweg ansteuern, ist eine Erleichterung der Querung des Mönkesweges durch bauliche, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Einengungen, Aufpflasterungen etc. geplant, wobei festzuhalten ist, dass dort auch bei den zukünftigen Verkehrsbelastungen (1200 Kfz/Tag und Querschnitt) im Bereich einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kein besonderer Gefahrenpunkt besteht.

Die Schülerverkehre der Straßen „Auf dem Hahn“ und Schloßendweg werden gemeinsam über den vorhandenen, in Höhe Schloßendweg gelegenen Fuß-/Radweg zur Schule geführt. Zur sicheren Erreichung des Fuß-/Radweges sind auch hier geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen auf dem Mönkesweg vorgesehen.

Darüber hinaus wird ein neuer Fahrradabstellplatz auf der Westseite des Gymnasiums angelegt, der sowohl von der Strümper Straße aus über eine Radwegeverbindung entlang des Spielplatzes als auch über den straßenbegleitenden Rad-/Gehweg der K 9n bequem und sicher zu erreichen ist.

Mit der Anlage eines 2 m breiten Fußweges auf der Westseite des Mönkesweges-Süd bis zur K 9n wird die Sicherheit des Fußgängerverkehrs im angebauten Bereich des Mönkesweges gegenüber heute deutlich erhöht und ein Lückenschluss zum kombinierten Rad-/Gehweg der K 9n geschaffen.

Eine weitere Steigerung der Sicherung von Fußgänger- und Radverkehr wird durch Einrichtung der Querungshilfe auf der K 9n im Haltestellenbereich bewirkt.

Die äußerst restriktiven Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Kapellengraben haben sich als überaus wirksam erwiesen und steuern einen nicht verzichtbaren Beitrag zur Wegsicherung für Schul- und Kindergartenkinder bei.

Wie ein eigens zum Thema „Rückbau der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Kapellenweg“ im Jahr 2005 durchgeführter Rechenfall zeigt, führt der Rückbau zu Verkehrszuwächsen auf dem Kapellengraben zwischen +200 und +500 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt und auf der Straße „Auf dem Hahn“ von +200 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt. Die im Gegenzug entstehenden Verkehrsreduktionen in Höhe von lediglich -100 bis -200 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt auf dem Mönkesweg rechtfertigen einen Rückbau der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht, zumal durch diese Rückbaumaßnahme Verkehre in einer Größenordnung von 100 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt in das Wohnquartier eingeschleust werden, die bislang über das anbaufreie Tangentensystem Osterather Straße (L 154), Schloßstraße (L 386) und Xantener Straße (L 137) abgewickelt wurden.

Zu dem Vorschlag, durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Abbindung der Dechant-Faßbender-Straße von der Straße „Auf dem Hahn“ alle Probleme lösen zu können, ist folgendes anzumerken:

Die Vollsperrung von Straßen oder die Einrichtung von Einbahnstraßen führen grundsätzlich zu Umwegfahrten und damit zu insgesamt mehr Verkehr. Dies kann in einem Wohnquartier, dessen Straßen allesamt auf Grund ihrer Randnutzung als empfindlich einzustufen sind, nicht Ziel einer Verkehrsplanung sein.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Um insbesondere die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im südlichen Teilabschnitt des Mönkesweges sicherzustellen, ist es erforderlich, diesen Teilabschnitt auszubauen. Hierfür werden Teile der westlich angrenzenden Grundstücke benötigt, wobei diese Eingriffe auf ein Minimum reduziert sind.

Der Bereich des Mönkesweges vom Schlossendweg bis zur K 9n ist noch nicht erstmalig hergestellt. Die Herstellungskosten können nach den Vorschriften des BauGB abgerechnet werden. Da jedoch auch das Schulgrundstück über den Mönkesweg erschlossen wird, ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Prozentsatz der Erschließungskosten auf die übrigen Anlieger verteilt wird. Eine genaue und individuelle Ermittlung der Anliegerbeiträge ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

2. Einwender 5

Schreiben vom 22.03.2011

Notwendigkeit der K 9n

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

zu I.

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümper Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümper Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den

Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

zu II.

Der Mönkesweg in seinem nördlichen Abschnitt hat seinen heute vorhandenen Ausbau in den 1970er-Jahren erfahren. Damals wie heute ist auf Grund ihrer Gestaltung deutlich erkennbar, dass die Straße nicht als so genannte Sackgasse, sondern vielmehr als durchgehende Straße zum Anschluss an eine mindestens „gleichrangige“ Straße geplant war.

Mit der Anbindung des Mönkesweges an die K 9n erhält das Wohngebiet, das sich zwischen Mönkesweg im Westen, Am Kapellengraben im Norden und Buschstraße im Osten aufspannt, eine zusätzliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Damit gestaltet sich eine Verkehrsroutenwahl dieser Quartiersverkehre flexibler und Ziele können auf direkterem Wege und somit umwegärmer angesteuert werden.

Die Wirkung der Anbindung des Mönkesweges an die K 9n zeigt sich belastungsmäßig darin, dass quasi flächendeckend – den Mönkesweg-Süd ausgenommen – in dem oben beschriebenen Wohnbereich Verkehrsentlastungen entstehen. Aus diesem Grund ist eine Gefährdung der Bäume und von Lebewesen nicht nachvollziehbar. Am stärksten profitiert von diesen

Entlastungen die zum Mönkesweg parallel geführte Buschstraße mit Verkehrsreduktionen in Höhe von bis zu ca. -1000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt und die Dechant-Faßbender-Straße mit Verkehrsreduktionen von -700 bis -900 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt. Auf den anderen Straßen sind Verkehrsabnahmen in der Größenordnung von -100 bis -200 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt festzustellen, was dort zu einer Optimierung der derzeit bereits als gut einzustufenden Wohnqualität führt.

Den weiträumig auftretenden Entlastungswirkungen steht eine Mehrbelastung des Mönkesweges-Süd von bis zu +800 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt gegenüber. Die hierdurch mit maximal 1200 Kfz pro Tag und Querschnitt entstehende Belastungssituation gewährleistet nach wie vor gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität. Vor diesem Hintergrund wird die Mehrbelastung der Anrainer des Mönkesweges-Süd als zumutbar und der Allgemeinheit dienend eingestuft.

Eine Wertminderung der Anlieger-Immobilien auf Grund der verkehrlichen, als verträglich zu bewertenden Mehrbelastung kann nicht nachvollzogen werden.

Die Schulwegsicherung betreffend werden sowohl ein separater Fußweg wie auch ein separater Radweg abseits (westlich) des Mönkesweges vorgehalten, die die Nutzung des Mönkesweges-Süd für alle aus Richtung Fouesnantplatz und Mönkesweg-Nord Kommenden als Schulweg überflüssig machen.

Um die Attraktion des Radweges zu fördern, ist neben der Verbesserung der Beleuchtung eine zügigere Linienführung des Radweges vorgesehen, die einen flüssigen Übergang zwischen dem Radweg des Mönkesweges und dem Beginn des Radweges im Bereich des Fouesnantplatzes ermöglicht.

Für die Radverkehre, die über die Straße „Auf dem Hahn“ den Mönkesweg ansteuern, ist eine Erleichterung der Querung des Mönkesweges durch bauliche, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Einengungen, Aufpflasterungen etc. geplant, wobei festzuhalten ist, dass dort auch bei den zukünftigen Verkehrsbelastungen (1200 Kfz/Tag und Querschnitt) im Bereich einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kein besonderer Gefahrenpunkt besteht.

Die Schülerverkehre der Straßen „Auf dem Hahn“ und Schloßendweg werden gemeinsam über den vorhandenen, in Höhe Schloßendweg gelegenen Fuß-/Radweg zur Schule geführt. Zur sicheren Erreichung des Fuß-/Radweges sind auch hier geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen auf dem Mönkesweg vorgesehen.

Darüber hinaus wird ein neuer Fahrradabstellplatz auf der Westseite des Gymnasiums angelegt, der sowohl von der Strümpfer Straße aus über eine Radwegeverbindung entlang des Spielplatzes als auch über den straßenbegleitenden Rad-/Gehweg der K 9n bequem und sicher zu erreichen ist.

Mit der Anlage eines 2 m breiten Fußweges auf der Westseite des Mönkesweges-Süd bis zur K 9n wird die Sicherheit des Fußgängerverkehrs im angebauten Bereich des Mönkesweges gegenüber heute deutlich erhöht und ein Lückenschluss zum kombinierten Rad-/Gehweg der K 9n geschaffen.

Eine weitere Steigerung der Sicherung von Fußgänger- und Radverkehr wird durch Einrichtung der Querungshilfe auf der K 9n im Haltestellenbereich bewirkt.

Die äußerst restriktiven Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Kapellengraben haben sich als überaus wirksam erwiesen und steuern einen nicht verzichtbaren Beitrag zur Wegsicherung für Schul- und Kindergartenkinder bei.

Wie ein eigens zum Thema „Rückbau der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Kapellenweg“ im Jahr 2005 durchgeführter Rechenfall zeigt, führt der Rückbau zu Verkehrszuwächsen auf dem Kapellengraben zwischen +200 und +500 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt und auf der Straße „Auf dem Hahn“ von +200 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt. Die im Gegenzug entstehenden Verkehrsreduktionen in Höhe von lediglich -100 bis -200 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt auf dem Mönkesweg rechtfertigen einen Rückbau der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht, zumal durch diese Rückbaumaßnahme Verkehre in einer Größenordnung von 100 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt in das Wohnquartier eingeschleust werden, die bislang über das anbaufreie Tangentensystem Osterather Straße (L 154), Schloßstraße (L 386) und Xantener Straße (L 137) abgewickelt wurden.

Zu dem Vorschlag, durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Abbindung der Dechant-Faßbender-Straße von der Straße „Auf dem Hahn“ alle Probleme lösen zu können, ist folgendes anzumerken:

Die Vollsperrung von Straßen oder die Einrichtung von Einbahnstraßen führen grundsätzlich zu Umwegfahrten und damit zu insgesamt mehr Verkehr. Dies kann in einem Wohnquartier, dessen Straßen allesamt auf Grund ihrer Randnutzung als empfindlich einzustufen sind, nicht Ziel einer Verkehrsplanung sein.

Um insbesondere die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im südlichen Teilabschnitt des Mönkesweges sicherzustellen, ist es erforderlich, diesen Teilabschnitt auszubauen. Hierfür werden Teile der westlich angrenzenden Grundstücke benötigt, wobei diese Eingriffe auf ein Minimum reduziert sind.

Der Bereich des Mönkesweges vom Schlossendweg bis zur K 9n ist noch nicht erstmalig hergestellt. Die Herstellungskosten können nach den Vorschriften des BauGB abgerechnet werden. Da jedoch auch das Schulgrundstück über den Mönkesweg erschlossen wird, ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Prozentsatz der Erschließungskosten auf die übrigen Anlieger verteilt wird. Eine genaue und individuelle Ermittlung der Anliegerbeiträge ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

3. Einwender 6

Schreiben vom 21.3.2011

Ausbau Mönkesweg

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Der Mönkesweg ist als Zweirichtungsfahrbahn ausgebaut und anfänglich mit einem Gehweg sowie auf einem kurzen Teilstück mit einem Parkstreifen außerhalb des Fahrbahnbereiches auf der Westseite ausgestattet. Dann verengt sich der Verkehrsraum zu einer schmalen Fahrbahn, die Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr gleichzeitig aufnehmen muss. Am Ende des bebauten Bereiches ist ein Durchfahrverbot (StVO Zeichen 250) angeordnet (landwirtschaftliche Verkehre und Radverkehre sowie Anlieger der Häuser 89, 56 bis 114 ausgeschlossen). Der Mönkesweg fungiert demzufolge quasi als Sackgasse.

Die zulässige Geschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt, und es wird durch das Verkehrszeichen 136 auf häufig die Fahrbahn betretende Kinder im Umfeld einer Schule aufmerksam gemacht, was jedoch nicht bedeutet, dass ein Kinderspielen auf der Fahrbahn rechtlich zulässig oder abgesichert ist.

Insbesondere der Engstelle Rechnung tragend ist ein separater und abseits des Mönkesweges geführter Radweg eingerichtet worden, der südlich des Fouesnantplatzes den Mönkesweg nach Westen verlässt, um dann parallel zum Mönkesweg direkt die Schul-/Sportbereiche (Gymnasium etc.) anzusteuern.

Da der gut ausgebaute, separat geführte Radweg derzeit nicht angenommen wird, muss der Mönkesweg neben der Abwicklung seiner Anliegerverkehre sowie Bring- und Abholfahrten von Schülerverkehren auch die Abwicklung des Radverkehrs übernehmen. Dieser zeigt sich oftmals – insbesondere zu Schulschlusszeiten – in der abenteuerlichen Form, dass die Radfahrer zu sechst nebeneinander fahrend und sich unterhaltend die gesamte Fahrbahnbreite (einschließlich Gegenfahrbahn) nutzen und nur zögernd dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr Platz einräumen. Dass dieses Verhalten des Radverkehrs nicht als verkehrsgerecht bezeichnet werden darf und ein hohes Unfallrisikopotenzial mit sich bringt, bedarf eigentlich keiner gesonderten Bemerkung.

Die Schulwegsicherung betreffend werden sowohl ein separater Fußweg wie auch ein separater Radweg abseits (westlich) des Mönkesweges vorgehalten, die die Nutzung des Mönkesweges-Süd für alle aus Richtung Fouesnantplatz und Mönkesweg-Nord Kommenden als Schulweg überflüssig machen.

Um die Attraktion des Radweges zu fördern, ist neben der Verbesserung der Beleuchtung eine zügigere Linienführung des Radweges vorgesehen, die einen flüssigen Übergang zwischen dem Radweg des Mönkesweges und dem Beginn des Radweges im Bereich des Fouesnantplatzes ermöglicht.

Für die Radverkehre, die über die Straße „Auf dem Hahn“ den Mönkesweg ansteuern, ist eine Erleichterung der Querung des Mönkesweges durch bauliche, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Einengungen, Aufpflasterungen etc. geplant, wobei festzuhalten ist, dass dort auch bei den zukünftigen Verkehrsbelastungen (1200 Kfz/Tag und Querschnitt) im Bereich einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kein besonderer Gefahrenpunkt besteht.

Die Schülerverkehre der Straßen „Auf dem Hahn“ und Schloßendweg werden gemeinsam über den vorhandenen, in Höhe Schloßendweg gelegenen Fuß-/Radweg zur Schule geführt. Zur sicheren Erreichung des Fuß-/Radweges sind auch hier geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen auf dem Mönkesweg vorgesehen.

Darüber hinaus wird ein neuer Fahrradabstellplatz auf der Westseite des Gymnasiums angelegt, der sowohl von der Strümpfer Straße aus über eine Radwegeverbindung entlang des Spielplatzes als auch über den straßenbegleitenden Rad-/Gehweg der K 9n bequem und sicher zu erreichen ist.

Mit der Anlage eines 2 m breiten Fußweges auf der Westseite des Mönkesweges-Süd bis zur K 9n wird die Sicherheit des Fußgängerverkehrs im angebauten Bereich des Mönkesweges gegenüber heute deutlich erhöht und ein Lückenschluss zum kombinierten Rad-/Gehweg der K 9n geschaffen.

Eine weitere Steigerung der Sicherung von Fußgänger- und Radverkehr wird durch Einrichtung der Querungshilfe auf der K 9n im Haltestellenbereich bewirkt.

4. Einwender 7

Schreiben vom 01.03.2011

Lärmschutzwand

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 276 setzt an der Stelle eine 3 m hohe Lärmschutzwand, gemessen über Fahrbahnoberkante der angrenzenden Verbindungsstraße entlang der Unterkannte Böschung der K 9n fest.

Der Abstand von der Achse der K 9n ist im Bebauungsplan Nr. 276 mit 12 m eingetragen. Das Gelände ist leicht abschüssig und hat am Wohngebäude des Einwenders eine Höhe von ca. 0,8 m unter geplanter Straßenhöhe. Nach den örtlichen Feststellungen befindet sich am Wohngebäude auf der Südseite ein Wintergarten.

Die Sonnenstandshöhe für Meerbusch beträgt

am 21.06. 62°13'

am 21.09 und 21.03. 39°32'

am 21.12. 15°20'.

Verschattungen in Abhängigkeit von den Sonnenständen wurden grafisch ermittelt. Da das Grundstück nach Süden ausgerichtet ist, ist die maximal zusätzliche Verschattungslänge je nach Jahreszeit mit 0,4 m bis 3 m verhältnismäßig gering. Im Hochsommer ist keine zusätzliche Verschattung auf dem Grundstück zu erwarten.

Dem geringen Nachteil durch zusätzliche Verschattung ist die bessere Abschirmwirkung einer 0,8 m höheren Lärmschutzwand entgegen zu halten. Für das Wohnhaus ergibt sich daraus ein Lärmschutzgewinn im Garten und Erdgeschoss von 2 bis 3 dB(A) und im 1. Obergeschoss von 5 dB(A). Das "Schattenproblem" wird durch eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand im oberen Drittel gelöst.

5. Einwender 8

Schreiben vom 10.03.2011

Schulwegsicherung, Kapellengraben

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Die äußerst restriktiven Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Kapellengraben haben sich als überaus wirksam erwiesen und steuern einen nicht verzichtbaren Beitrag zur Wegsicherung für Schul- und Kindergartenkinder bei.

Wie ein eigens zum Thema „Rückbau der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Kapellenweg“ im Jahr 2005 durchgeführter Rechenfall zeigt, führt der Rückbau zu Verkehrszuwächsen auf dem Kapellengraben zwischen +200 und +500 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt und auf der Straße „Auf dem Hahn“ von +200 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt. Die im Gegenzug entstehenden Verkehrsreduktionen in Höhe von lediglich -100 bis -200 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt auf dem Mönkesweg rechtfertigen einen Rückbau der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht, zumal durch diese Rückbaumaßnahme Verkehre in einer Größenordnung von 100 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt in das Wohnquartier eingeschleust werden, die bislang über das anbaufreie Tangentensystem Osterather Straße (L 154), Schloßstraße (L 386) und Xantener Straße (L 137) abgewickelt wurden.

Zu dem Vorschlag, durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Abbindung der Dechant-Faßbender-Straße von der Straße „Auf dem Hahn“ alle Probleme lösen zu können, ist folgendes anzumerken:

Die Vollsperrung von Straßen oder die Einrichtung von Einbahnstraßen führen grundsätzlich zu Umwegfahrten und damit zu insgesamt mehr Verkehr. Dies kann in einem Wohnquartier, dessen Straßen allesamt auf Grund ihrer Randnutzung als empfindlich einzustufen sind, nicht Ziel einer Verkehrsplanung sein.

Die Schulwegsicherung betreffend werden sowohl ein separater Fußweg wie auch ein separater Radweg abseits (westlich) des Mönkesweges vorgehalten, die die Nutzung des Mönkesweges-Süd für alle aus Richtung Fouesnantplatz und Mönkesweg-Nord Kommenden als Schulweg überflüssig machen.

Um die Attraktion des Radweges zu fördern, ist neben der Verbesserung der Beleuchtung eine zügigere Linienführung des Radweges vorgesehen, die einen flüssigen Übergang zwischen dem Radweg des Mönkesweges und dem Beginn des Radweges im Bereich des Fouesnantplatzes ermöglicht.

Für die Radverkehre, die über die Straße „Auf dem Hahn“ den Mönkesweg ansteuern, ist eine Erleichterung der Querung des Mönkesweges durch bauliche, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Einengungen, Aufpflasterungen etc. geplant, wobei festzuhalten ist, dass dort auch bei den zukünftigen Verkehrsbelastungen (1200 Kfz/Tag und Querschnitt) im Bereich einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kein besonderer Gefahrenpunkt besteht.

Die Schülerverkehre der Straßen „Auf dem Hahn“ und Schloßendweg werden gemeinsam über den vorhandenen, in Höhe Schloßendweg gelegenen Fuß-/Radweg zur Schule geführt. Zur sicheren Erreichung des Fuß-/Radweges sind auch hier geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen auf dem Mönkesweg vorgesehen.

Darüber hinaus wird ein neuer Fahrradabstellplatz auf der Westseite des Gymnasiums angelegt, der sowohl von der Strümper Straße aus über eine Radwegeverbindung entlang des Spielplatzes als auch über den straßenbegleitenden Rad-/Gehweg der K 9n bequem und sicher zu erreichen ist.

Mit der Anlage eines 2 m breiten Fußweges auf der Westseite des Mönkesweges-Süd bis zur K 9n wird die Sicherheit des Fußgängerverkehrs im angebauten Bereich des Mönkesweges gegenüber heute deutlich erhöht und ein Lückenschluss zum kombinierten Rad-/Gehweg der K 9n geschaffen.

Eine weitere Steigerung der Sicherung von Fußgänger- und Radverkehr wird durch Einrichtung der Querungshilfe auf der K 9n im Haltestellenbereich bewirkt.

6. Einwender 9

Schreiben vom 21.03.2011

Anbindung Mönkesweg

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Der Mönkesweg ist als Zweirichtungsfahrbahn ausgebaut und anfänglich mit einem Gehweg sowie auf einem kurzen Teilstück mit einem Parkstreifen außerhalb des Fahrbahnbereiches auf der Westseite ausgestattet. Dann verengt sich der Verkehrsraum zu einer schmalen Fahrbahn, die Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr gleichzeitig aufnehmen muss. Am Ende des bebauten Bereiches ist ein Durchfahrverbot (StVO Zeichen 250) angeordnet (landwirtschaftliche Verkehre und Radverkehre sowie Anlieger der Häuser 89, 56 bis 114 ausgeschlossen). Der Mönkesweg fungiert demzufolge quasi als Sackgasse.

Die zulässige Geschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt, und es wird durch das Verkehrszeichen 136 auf häufig die Fahrbahn betretende Kinder im Umfeld einer Schule aufmerksam gemacht, was jedoch nicht bedeutet, dass ein Kinderspielen auf der Fahrbahn rechtlich zulässig oder abgesichert ist.

Insbesondere der Engstelle Rechnung tragend ist ein separater und abseits des Mönkesweges geführter Radweg eingerichtet worden, der südlich des Fouesnantplatzes den Mönkesweg nach Westen verlässt, um dann parallel zum Mönkesweg direkt die Schul-/Sportbereiche (Gymnasium etc.) anzusteuern.

Da der gut ausgebaute, separat geführte Radweg derzeit nicht angenommen wird, muss der Mönkesweg neben der Abwicklung seiner Anliegerverkehre sowie Bring- und Abholfahrten von Schülerverkehren auch die Abwicklung des Radverkehrs übernehmen. Dieser zeigt sich oftmals – insbesondere zu Schulschlusszeiten – in der abenteuerlichen Form, dass die Radfahrer zu sechst nebeneinander fahrend und sich unterhaltend die gesamte Fahrbahnbreite (einschließlich Gegenfahrbahn) nutzen und nur zögernd dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr Platz einräumen. Dass dieses Verhalten des Radverkehrs nicht als verkehrsgerecht bezeichnet werden darf und ein hohes Unfallrisikopotenzial mit sich bringt, bedarf eigentlich keiner gesonderten Bemerkung.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümper Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet

bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Mit der Anbindung des Mönkesweges an die K 9n erhält das Wohngebiet, das sich zwischen Mönkesweg im Westen, Am Kapellengraben im Norden und Buschstraße im Osten aufspannt, eine zusätzliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Damit gestaltet sich eine Verkehrsroutenwahl dieser Quartiersverkehre flexibler und Ziele können auf direkterem Wege und somit umwegärmer angesteuert werden.

Die Wirkung der Anbindung des Mönkesweges an die K 9n zeigt sich belastungsmäßig darin, dass quasi flächendeckend – den Mönkesweg-Süd ausgenommen – in dem oben beschriebenen Wohnbereich Verkehrsentlastungen entstehen. Am stärksten profitiert von diesen Entlastungen die zum Mönkesweg parallel geführte Buschstraße mit Verkehrsreduktionen in Höhe von bis zu ca. -1000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt und die Dechant-Faßbender-Straße mit Verkehrsreduktionen von -700 bis -900 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt. Auf den anderen Straßen sind Verkehrsabnahmen in der Größenordnung von -100 bis -200 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt festzustellen, was dort zu einer Optimierung der derzeit bereits als gut einzustufenden Wohnqualität führt.

Den weiträumig auftretenden Entlastungswirkungen steht eine Mehrbelastung des Mönkesweges-Süd von bis zu +800 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt gegenüber. Die hierdurch mit maximal 1200 Kfz pro Tag und Querschnitt entstehende Belastungssituation gewährleistet nach wie vor gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität. Vor diesem Hintergrund wird die Mehrbelastung der Anrainer des Mönkesweges-Süd als zumutbar und der Allgemeinheit dienend eingestuft.

Die Schulwegsicherung betreffend werden sowohl ein separater Fußweg wie auch ein separater Radweg abseits (westlich) des Mönkesweges vorgehalten, die die Nutzung des Mönkesweges-Süd für alle aus Richtung Fouesnantplatz und Mönkesweg-Nord Kommenden als Schulweg überflüssig machen.

Um die Attraktion des Radweges zu fördern, ist neben der Verbesserung der Beleuchtung eine zügigere Linienführung des Radweges vorgesehen, die einen flüssigen Übergang zwischen dem Radweg des Mönkesweges und dem Beginn des Radweges im Bereich des Fouesnantplatzes ermöglicht.

Für die Radverkehre, die über die Straße „Auf dem Hahn“ den Mönkesweg ansteuern, ist eine Erleichterung der Querung des Mönkesweges durch bauliche, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Einengungen, Aufpflasterungen etc. geplant, wobei festzuhalten ist, dass dort auch bei den zukünftigen Verkehrsbelastungen (1200 Kfz/Tag und Querschnitt) im Bereich einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kein besonderer Gefahrenpunkt besteht.

Die Schülerverkehre der Straßen „Auf dem Hahn“ und Schloßendweg werden gemeinsam über den vorhandenen, in Höhe Schloßendweg gelegenen Fuß-/Radweg zur Schule geführt. Zur sicheren Erreichung des Fuß-/Radweges sind auch hier geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen auf dem Mönkesweg vorgesehen.

Darüber hinaus wird ein neuer Fahrradabstellplatz auf der Westseite des Gymnasiums angelegt, der sowohl von der Strümper Straße aus über eine Radwegeverbindung entlang des Spielplatzes als auch über den straßenbegleitenden Rad-/Gehweg der K 9n bequem und sicher zu erreichen ist.

Mit der Anlage eines 2 m breiten Fußweges auf der Westseite des Mönkesweges-Süd bis zur K 9n wird die Sicherheit des Fußgängerverkehrs im angebauten Bereich des Mönkesweges gegenüber heute deutlich erhöht und ein Lückenschluss zum kombinierten Rad-/Gehweg der K 9n geschaffen.

Eine weitere Steigerung der Sicherung von Fußgänger- und Radverkehr wird durch Einrichtung der Querungshilfe auf der K 9n im Haltestellenbereich bewirkt.

7. Einwender 10

Schreiben vom 21., 22., 23.03.2011 und 11.05.2011

Notwendigkeit der K 9n, Anbindung Krefelder Hafen, Schulwegsicherung, Fußgänger, Radfahrer, Schleiereule, Kompensationsbedarf, berücksichtigte Arten, Fledermauskästen, Feldlerche
Obwohl die Eingabe vom 11.05.2011 weit außerhalb der Offenlegungsfrist vorgebracht wurde und somit keine Pflicht zu ihrer Beachtung besteht, wird sie dennoch mit berücksichtigt.

Den Stellungnahmen wird nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümpfer Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Im Rahmen der Aufstellung der Bauleitpläne für die K 9n wurden Szenarien mit verschiedenen Strukturdaten untersucht.

Basisstrukturfall:

Dieser entspricht dem Prognose-Strukturfall, der der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ aus dem Jahre 2002/2003 zu Grunde liegt. Hier wurde für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ die Ansiedlung von ca. 2.150 Einwohnern und von ca. 2.350 Arbeitsplätzen unterstellt.

Zusätzlich flossen die Entwicklungsabsichten hinsichtlich eines Wohngebietes für ca. 325 Einwohner (ca. 150 Wohneinheiten) im Bereich des Ivangsweges sowie hinsichtlich 70 neuer Arbeitsplätze im Gewerbebereich „Fritz-Wendt-Straße“ in die Prognosebetrachtungen ein.

Strukturfallvariante 1 (Minimalentwicklung im Bereich „Am Strümpfer Busch“):

Diese unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ die Ansiedlung von ca. 650 Einwohnern (Reduktion um ca. -1.500 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall) und von ca. 900 Arbeitsplätzen (Reduktion um ca. -1.450 Arbeitsplätze gegenüber dem Basisstrukturfall).

Hinsichtlich der Entwicklungsabsichten im Bereich des Ivangsweges ist nunmehr die Ansiedlung von ca. 150 Einwohnern geplant (Reduktion um ca. -175 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall).

Neu einbezogen in die Prognosebetrachtungen werden gegenüber dem Basisstrukturfall die Entwicklungsabsichten des Plangebietes „Ostara“ in Osterath.

Strukturfallvariante 2:

Diese unterscheidet sich von Strukturfallvariante 1 nur hinsichtlich unterschiedlicher Strukturannahmen für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“.

Sie unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ mit ca. +2.150 Einwohnern dieselbe Entwicklungsgröße hinsichtlich der Wohnentwicklung wie der Basisstrukturfall und mit ca. +1.050 Arbeitsplätzen eine um ca. -1.100 reduzierte Anzahl an Arbeitsplätzen gegenüber dem Basisstrukturfall.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Das Vorkommen der Schleiereule wurde im Rahmen der Umweltgutachten berücksichtigt.

Im Rahmen der Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurden entsprechend der zu Grunde gelegten Methodik (Gutachtermodell / ARGE Eingriff-/Ausgleich) Ausgleichsmaßnahmen im erforderlichen Umfang festgelegt. Die nach Maßgabe der artenschutzrechtlichen Prüfung zum Vorhaben notwendigen Maßnahmen zur Berücksichtigung der Belange planungsrelevanter Tiere wurden berücksichtigt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind durch die geplante K 9n Beeinträchtigungen des räumlichen Zusammenhangs zwischen Brutplatz und Nahrungshabitat für das örtliche Schleiereulenvorkommen nicht auszuschließen. Mit der Inbetriebnahme der Straße können Kollisionen, insbesondere von unerfahrenen Jungvögeln verbunden sein. Eine Abpflanzung der Straße ist als geeignete Maßnahme anzusehen, um entsprechende Risiken weitestgehend zu minimieren. Auf Grund artspezifischer Aktionsräume in Größenordnungen zwischen 200 – 400 ha hat das Vorhaben auf den Umfang der zur Verfügung stehenden Jagdhabitate eine nur untergeordnete Bedeutung.

Da die Feldlerche in der Wahl des Brutplatzes auf die angebaute Feldfrucht bzw. die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung flexibel reagiert, sind die weiträumigen landwirtschaftlichen Flächen südlich des Untersuchungsgebietes als geeignete großflächige Ausweichhabitate zu beurteilen (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR).

Weiterhin werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Maßnahmen zur Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland im Umfang von mehr als 4,5 ha (Gemarkung Latum, Flur 4, Fläche 29: 2.581 m², Fläche 37: 10.450 m², Fläche 57: 34.240 m²) durchgeführt. Hierdurch werden Flächen mit einer Eignung als Bruthabitate für die Feldlerche sowie andere offenlandbewohnende Vogelarten geschaffen bzw. optimiert.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes ist schon auf Grund der gestalterisch erforderlichen Eingrünung des Trassenverlaufs ein Mindestabstand mit Maßnahmen für die Feldlerche zu wahren. Diese ist ein Bewohner übersichtlicher Offenlandbereiche und zeigt ein Meideverhalten gegenüber größeren Gehölzstrukturen. Artspezifische Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind diesbezüglich fachlich nicht sinnvoll.

Die räumliche Nähe von Ausgleichsmaßnahmen (...*benachbartes Umfeld*...) ist funktional zu verstehen und umfasst über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus einen weiteren Landschaftsausschnitt, der einer Population aus miteinander im Austausch stehenden Individuen als Lebensraum dient.

Grundsätzlich stehen der noch häufig vorkommenden Feldlerche innerhalb der Ackerfluren im Umfeld des Plangebietes großflächige Ausweichhabitate zur Verfügung (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR). Da die Art in Abhängigkeit von der angebauten Feldfrucht bzw. der Intensität den Brutplatz wechselt, sind durch die Inanspruchnahme vorangehend aufgesuchter Brutstandorte keine relevanten Beeinträchtigungen des örtlichen Feldlerchenbestands zu erwarten.

In Hinblick auf die landesweit markante Abnahme der Feldlerche sind Maßnahmen zur Konfliktminderung und Funktionserhaltung für die Eingriffsminimierung erforderlich.

Wie zuvor dargestellt ist im Rahmen von Ökokontoflächen im weiteren räumlichen Zusammenhang die Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland in größerem Umfang vorgesehen.

Die Maßnahmen sind in Art und Umfang geeignet. Bezugsgröße für die Feldlerchenbestände ist hierbei die lokale Population.

Die Kompensationsmaßnahmen wurden auf Grundlage fachlicher Regeln und Methodiken durchgeführt und sind geeignet und in ihrem Umfang ausreichend.

Die Bewertung der Biotopfunktion erfolgt verfahrensgemäß entsprechend der Methodik des so genannten „Gutachtermodells / ARGE Eingriff-/Ausgleich“. Ackerflächen wurden hierbei mit einer geringen bis mäßigen Bedeutung (2 Wertpunkte) eingestuft. Die Bedeutung von Wiesen und Weiden wurde verfahrensgemäß als mittel eingestuft (4 Wertpunkte). Aufgrund der eingeschränkten Strukturvielfalt bzw. der intensiven bis mäßig intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ist die getroffene Bewertung fachlich gerechtfertigt. Die aufgeführten Arten stehen dieser Einschätzung nicht entgegen.

Die Bedeutung der Äcker und des Grünlands im Untersuchungsgebiet als Lebensraum für planungsrelevante Tierarten wurde als insgesamt mittel beurteilt. Hiermit wurde der Funktion der landwirtschaftlichen Flächen als Lebensraum für verschiedene, teils gefährdete Tierarten Rechnung getragen. Eine zusätzliche Aufwertung der Flächen ist daher nicht geboten.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird für ein naturschutzfachlich fest umrissenes Artenspektrum („Planungsrelevante Arten“) überprüft, ob sich aus dem Vorhaben artenschutzrechtliche Verbote ergeben. Für die übrigen vorkommenden Arten kann im Regelfall davon ausgegangen werden, dass wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes (so genannte „Allerweltsarten“) bei vorhabensbedingten Beeinträchtigungen nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen wird. Aus diesem Grund wird auf vorkommende Arten wie Fasan, Igel, Rehe, Feldmaus usw. nicht näher eingegangen.

Die Arten Turmfalke und Mäusebussard wurden in der artenschutzrechtlichen Prüfung zum Vorhaben (IVÖR) für das Untersuchungsgebiet als Nahrungsgäste aufgeführt. Auf Vorkommen von Steinkauz, Waldohreule und Kornweihe liegen im Rahmen der örtlichen Bestandserhebungen sowie bei der Unteren Landschaftsbehörde und der Biologischen Station im Rhein-Kreis Neuss keine Angaben vor.

Winterliche Nahrungs- und Jagdhabitate der Kornweihe im Untersuchungsgebiet unterliegen nicht den besonderen artenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Die Maßnahmen A4: Anlage von Wildobstwiesen und A5: Wildwiese mit Einzelbäumen im Gesamtumfang von ca. 0,9 ha dienen darüber hinaus einer Anreicherung mit vielfältigen Habitatementen im Nahbereich des Schleiereulenbrutplatzes und stehen im Zusammenhang mit dem parkartigen Umfeld des Schulzentrums. Die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen sind in Art und Umfang als geeignet zu beurteilen.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

8. BUND

Schreiben vom 20.03.2011

Notwendigkeit der K 9n, Schutzgüter, Feldlerche, Schleiereule

Der Stellungnahme wird überwiegend nicht gefolgt.

Begründung:

Einem Teil-Aspekt der Stellungnahme wird insofern gefolgt, als deutlich gemacht wird, dass der Freiraum südlich, östlich und südöstlich der K 9n in keiner Weise zur Disposition steht. Zu diesem Zweck wird die Begründung in ihrem Kapitel 3 geändert. Die Sätze 1 - 3 auf Seite 4 erhalten folgende neue Formulierung:

Die einstmals geplante langfristige Siedlungserweiterung für einen Bereich jenseits der K 9n in deren Süden, Osten und Südosten bis zur Meerbuscher Straße hin, der heute landwirtschaftlich genutzt wird, wird nicht weiter verfolgt. Es liegen keinerlei Aufstellungs-

beschlüsse für Bauleitpläne vor, weder für Änderungen des Flächennutzungsplanes noch für Bebauungspläne.

Planungsziel ist – parallel zur weiteren Entwicklung der einzelnen Wohn- und Gewerbegebiete auf Grundlage der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 276 und Nr. 277 – der Bau der K 9n.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur weiteren Verdeutlichung der Planungsabsicht im Bebauungsplan Nr. 281 am südlichen Kreisverkehr des Gewerbegebietes „Bundenrott“ der dortige – außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegende – als Möglichkeit dargestellte Straßenanschluss gestrichen werden soll.

Im Übrigen wird der Stellungnahme nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für

Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümpfer Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken,

und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümpfer Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die

Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Aus landschaftspflegerischer Sicht stellt die Bündelung verschiedener Verkehrstrassen (A 57 / K 9n) bzw. die Anlehnung von Verkehrsinfrastruktur an Siedlungsflächen eine Maßnahme zur Vermeidung und Verminderung von Zerschneidungswirkungen dar.

Die Bewertung des Schutzgutes Landschaft erfolgt gemäß der Methodik Gutachtermodell / ARGE Eingriff-/Ausgleich verfahrensgemäß auf Grundlage der Kriterien Vielfalt, Naturnähe und Eigenart unter Berücksichtigung visueller und akustischer Vorbelastungen. Auf Grund der eingeschränkten Strukturvielfalt und Naturnähe ist die getroffene Bewertung fachlich gerechtfertigt.

Aus den Darstellungen des Regionalplans (GEP 99) sind keine Aussagen zu Gestalt und Vielfalt der Landschaft im Untersuchungsraum und deren Bewertung im Einzelnen abzuleiten.

Die aktuellen gesetzlichen Regelungen zum Umbruch von Grünland sind einem aus naturschutzfachlichen Gründen angestrebten Mindestgrünlandanteils in der Landschaft geschuldet. Dieser Sachverhalt steht in keinem Zusammenhang mit der Bewertung des Landschaftsbilds im Rahmen des Vorhabens.

In Hinblick auf das Schutzgut Boden wurden durch Maßnahmen zur Entsiegelung, soweit vor Ort möglich, fachlich sinnvolle Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Ergänzend werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Meerbusch Maßnahmen (Waldentwicklung, Sukzession, Extensivierung von Grünland) im Umfang von mehr als 9 ha durchgeführt, die den Eingriff in das Schutzgut Boden kompensieren.

In Hinblick auf die Reviergrößen / Aktionsräume der betroffenen Arten und die flexible Nutzung von Jagdhabitaten, in Abhängigkeit von Jahreszeit / Nahrungsverfügbarkeit usw. sind durch die Inanspruchnahme von Fledermausjagdgebieten durch das Planungsvorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu erwarten. Weitergehende Maßnahmen bzgl. der Jagdhabitats vorkommender Fledermausarten werden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht für erforderlich gehalten.

Da die Feldlerche in der Wahl des Brutplatzes auf die angebaute Feldfrucht bzw. die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung flexibel reagiert, sind die weiträumigen landwirtschaftlichen Flächen im Umfeld als geeignete großflächige Ausweichhabitate zu beurteilen (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR).

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist schon auf Grund der gestalterisch erforderlichen Eingrünung des Trassenverlaufs ein Mindestabstand mit Maßnahmen für die Feldlerche zu wahren. Diese ist ein Bewohner übersichtlicher Offenlandbereiche und zeigt ein Meideverhalten gegenüber größeren Gehölzstrukturen. Artsspezifische Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind diesbezüglich fachlich nicht sinnvoll.

Die räumliche Nähe von Ausgleichsmaßnahmen (...*benachbartes Umfeld*...) ist funktional zu verstehen und umfasst über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus einen weiteren Landschaftsausschnitt, der einer Population aus miteinander im Austausch stehenden Individuen als Lebensraum dient.

Weiterhin werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Meerbusch, Maßnahmen zur Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland im Umfang von mehr als 4,5 ha (Gemarkung Latum, Flur 4, Fläche 29: 2.581 m², Fläche 37: 10.450 m², Fläche 57: 34.240 m²) durchgeführt. Hierdurch werden Flächen mit einer Eignung als Bruthabitate für die Feldlerche sowie andere offenlandbewohnende Vogelarten geschaffen bzw. optimiert.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind durch die geplante K 9n Beeinträchtigungen des räumlichen Zusammenhangs zwischen Brutplatz und Nahrungshabitat für das örtliche Schleiereulenvorkommen nicht auszuschließen. Mit der Inbetriebnahme der Straße können Kollisionen, insbesondere von unerfahrenen Jungvögeln verbunden sein. Eine Abpflanzung der Straße durch Baumreihen mit Unterpflanzungen durch Strauchgehölze ist als geeignete Maßnahme anzusehen, um entsprechende Risiken weitestgehend zu minimieren (s. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR). Auf Grund artspezifischer Aktionsräume in Größenordnungen zwischen 200 – 400 ha hat das Vorhaben auf den Umfang der zur Verfügung stehenden Jagdhabitate der Art eine nur untergeordnete Bedeutung.

Die Maßnahmen A4: Anlage von Wildobstwiesen und A5: Wildwiese mit Einzelbäumen im Gesamtumfang von ca. 0,9 ha dienen darüber hinaus einer Anreicherung mit vielfältigen Habitatslementen im Nahbereich des Schleiereulenbrutplatzes und stehen im Zusammenhang mit dem parkartigen Umfeld des Schulzentrums. Die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen sind in Art und Umfang als geeignet zu beurteilen.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

9. Rhein-Kreis Neuss

Schreiben vom 22.03.2011

Landschaftspflege, Wasserwirtschaft, Bodenschutz, Immissionsschutz

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

Der Hinweis zur Landschaftspflege wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Der Anregung, Maßnahmen zum Schutz der Feldlerche und der Schleiereule textlich festzusetzen, wurde bezüglich der Schleiereule im Entwurf des Bebauungsplanes bereits gefolgt.

Da die Feldlerche in der Wahl des Brutplatzes auf die angebaute Feldfrucht bzw. die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung flexibel reagiert, sind die weiträumigen landwirtschaftlichen Flächen im Umfeld als geeignete großflächige Ausweichhabitate zu beurteilen (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR).

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist schon auf Grund der gestalterisch erforderlichen Eingrünung des Trassenverlaufs ein Mindestabstand mit Maßnahmen für die Feldlerche zu wahren. Diese ist ein Bewohner übersichtlicher Offenlandbereiche und zeigt ein Meideverhalten gegenüber größeren Gehölzstrukturen. Artspezifische Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind diesbezüglich fachlich nicht sinnvoll.

Die räumliche Nähe von Ausgleichsmaßnahmen (...*benachbartes Umfeld*...) ist funktional zu verstehen und umfasst über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus einen weiteren Landschaftsausschnitt, der einer Population aus miteinander im Austausch stehenden Individuen als Lebensraum dient.

Weiterhin werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Meerbusch, Maßnahmen zur Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland im Umfang von mehr als 4,5 ha (Gemarkung Latum, Flur 4, Fläche 29: 2.581 m², Fläche 37: 10.450 m², Fläche 57: 34.240 m²) durchgeführt. Hierdurch werden Flächen mit einer Eignung als Bruthabitate für die Feldlerche sowie andere offenlandbewohnende Vogelarten geschaffen bzw. optimiert.

Die Hinweise zur Wasserwirtschaft werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

Die Aussage zum Bodenschutz wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis auf eine Zuständigkeit der „Straßenaufsichtsbehörde“ geht fehl. Die Planung für die K 9n erfolgt als kommunale Bauleitplanung, in der der Immissionsschutz vor Straßenverkehrslärm nach den einschlägigen anzuwendenden Vorschriften ermittelt, bewertet und in den Bebauungsplänen festgesetzt wird.

Abstimmungsergebnis:

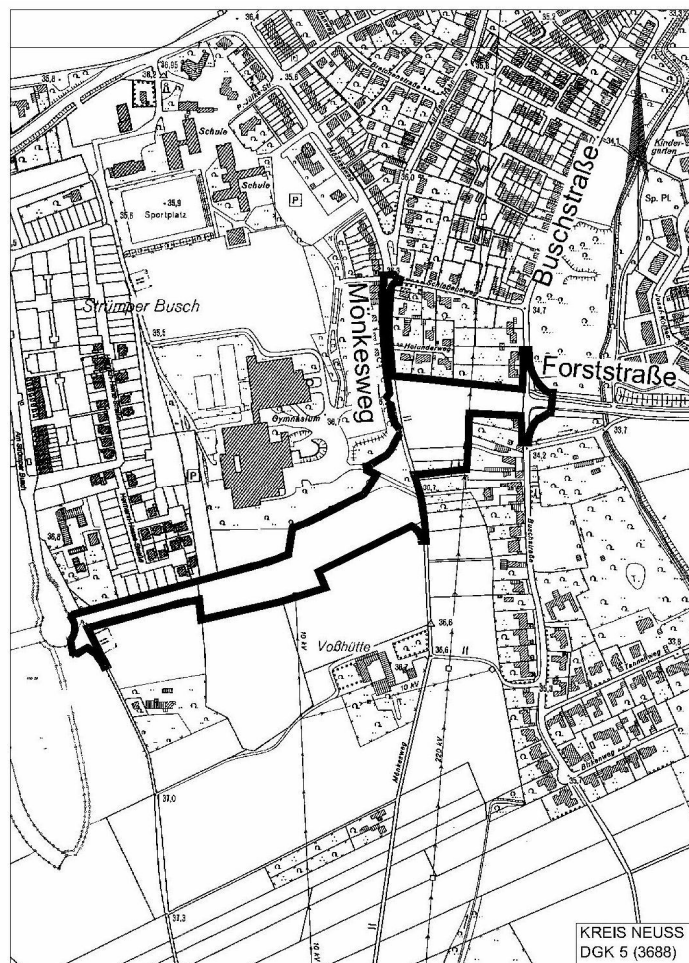
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

2.2. _Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt den Bebauungsplan Nr. 280, Meerbusch-Strümp, Am Strümpfer Busch / Kreisstraße K 9n, 1. Bauabschnitt, als Satzung gemäß § 10 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. April 2011 (BGBl. I S. 619) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2011 (GV.NRW. S. 271).

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung als Entscheidungsbegründung – einschließlich ihrer Änderung auf Grund vorgebrachter Stellungnahmen – gemäß § 9 (8) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 20. September 2011 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 30. Januar 2007 zur frühzeitigen Behördenbeteiligung zu eigen.

Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 20. September 2011 und des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 30. Januar 2007 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Mit dem Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 42 außer Kraft.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

3.0 Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath,

Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt

3.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

3.2 Beschluss der erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB i.V.m. 4a (3) BauGB

Beschluss:

Antrag von CDU & Bündnis 90/Die Grünen vom 3.9.2011, Punkt 4.a.-c.:

- a. die Belastungen für AnwohnerInnen durch Lärm sollen minimiert werden, da bereits jetzt von der A 57 sehr starke Lärmbelästigungen ausgehen.
Die Verwaltung wird gebeten darzustellen, welche weiteren lärm mindernden Maßnahmen möglich sind.
- b. Unabhängig hiervon wird beschlossen, dass die Stadt Meerbusch bei Straßen NRW vorstellig wird und dort „beantragt“ / fordert, dass der Lärmschutz – westlich angrenzend an die K 9 n Richtung Norden, ergänzt werden soll. Auch hier sind Aufforstungen zu prüfen.
- c. Es soll weiterhin „beantragt“ / gefordert werden, dass bis zur Umsetzung eine Tempobegrenzung von 100 km/h einzurichten ist. Dieses klappt nördlich und südlich dieses Teilbereiches schließlich auch.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Beschluss:

3.1 _ _ _ Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchungen, landschaftspflegerische Begleitpläne, Umweltprü-

fung, Abschätzung der Luftschadstoffe, artenschutzrechtliche Prüfung) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011 öffentlich ausgelegen.

Über die eingegangenen Stellungnahmen entscheidet der Ausschuss für Planung und Liegenschaften nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt:

1. Einwender 1

Schreiben vom 23.03.2011/22.01.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für

Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümpfer Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümpfer Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die

Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümpfer Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Der Ivangsweg wird im Osten direkt an die K 9n angebunden. Die Anbindung nach Süden an die L 476 entfällt durch Abpollerung.

Die Verkehrsbelastung des Ivangsweges beträgt im Einmündungsbereich der K 9n ca. 600 Kfz/Tag und Querschnitt bei ca. 2 % Lkw-Anteil. Dieser geringe Lkw-Anteil ergibt sich ausschließlich aus Ver- und Entsorgungsfahrzeugen.

Eingerechnet in die Belastungen sind die (ca.) 60 neuen Wohneinheiten, die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 281 vorgesehen sind.

Die vorhandene Wohnbebauung südlich des Ivangsweges befindet sich in einem zukünftigen Abstand von Straßenachse Ivangsweg von ca. 11 m. Die zu erwartenden Beurteilungspegel an den Hausfassaden werden höchstens bei Beurteilungspegeln von 53 dB(A)/44 dB(A) tags/nachts liegen. Bei der vorgesehenen Ausgestaltung des Bereichs als "Tempo 30-Zone" würden sich um 2 dB(A) geringere Belastungswerte ergeben. Insgesamt ist die zu erwartende Verkehrslärmbelastung gemessen an den schalltechnischen Orientierungswerten für Allgemeine Wohngebiete erträglich gering. Die vorhandene Gesamtbelastung aus den übrigen Hauptverkehrsstraßen beträgt nach der Prognose hier 58 dB(A)/53 dB(A) tags/nachts. Diese Grundbelastung wird durch den Anliegerverkehr nur wenig angehoben.

Zu den Luftschadstoffen wird an Hand des Gutachtens der Kocks Consult GmbH vom 08.06.2006 (Neubau der K 9n – Abschätzung der Luftschadstoffe nach MLuS 2002 (geänderte Fassung 2005)) festgestellt:

Die gebietstypische Vorbelastung wurde an Hand von Messstellenergebnissen des Jahres 2005 bestimmt. Der Prognosehorizont für die Luftschadstoffabschätzung ist das Jahr 2015.

Die Luftschadstoffsituation wird durch die gebietstypische Vorbelastung und durch die A 57 bestimmt. Der Anteil der K 9n an der Schadstoffbelastung ist relativ gering.

Östlich der A 57 sind die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 22. BImSchV bis auf einen kleinen Teilbereich eingehalten. Geringfügige Grenzwertüberschreitungen sind bei Annäherung an die Unterführung der K 9n unter die A 57 zu erwarten. Am Aufpunkt 3 in 70 m Abstand zur A 57 sind die Grenzwerte noch eingehalten. Eine Grenzwertüberschreitung ist bei verringertem Abstand zur Autobahn bei gleichzeitiger Nähe zur K 9n zu erwarten.

Auf der Westseite der A 57 ergeben sich Grenzwertüberschreitungen am Aufpunkt 4 hinsichtlich des Luftschadstoffes NO₂. Dort sind die 1h-Mittelwerte von 200 µg/m³ für NO₂ 20mal pro Jahr überschritten. Zulässig ist eine Überschreitungshäufigkeit von 18. Der Grenzwert des NO₂-Jahresmittelwerts von 40 µg/m³ wird am Aufpunkt 4 um ca. 2 % überschritten. Die übrigen Immissionsschutzgrenzwerte sind eingehalten.

Am Aufpunkt 5 sind die Grenzwerte eingehalten.

Südlich vom Aufpunkt 5 sind zwischen L 476 und Ivangsweg Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die L 476 weist einen DTV von 12800 Kfz/24 h auf. Diese Verkehrsmenge trägt im Nahbereich der L 476 zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung gegenüber Aufpunkt 5 bei. Die

Anbindung der K 9n an die L 476 erfolgt über einen lichtsignalgeregelten Knoten. Da die Berechnungsverfahren der MLuS nicht für die Anwendung an derartigen Knoten ausgelegt sind, kann hier keine Quantifizierung der Schadstoffbelastung vorgenommen werden.

Hinsichtlich der im Plangebiet zu erwartenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen ist festzustellen, dass nach § 45 (1) Satz 1 BImSchG die zuständige Immissionsschutzbehörde die erforderlichen Maßnahmen ergreift, um die Einhaltung der durch die 22. BImSchV festgelegten Immissionswerte oder Alarmschwellen sicherzustellen.

Werden diese Werte überschritten, so hat die für Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 (1) BImSchG einen Luftreinhalteplan oder nach § 47 (2) BImSchG einen Aktionsplan aufzustellen. Der Luftreinhalteplan beinhaltet die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen. Der Aktionsplan enthält die Maßnahmen, die zu ergreifen sind, um die Gefahr der Überschreitung der Grenzwerte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen.

Die jeweiligen Maßnahmen sind nach § 45 (4) Satz 1 BImSchG entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

2. Einwender 2

Schreiben vom 23.03.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

Für einige exponiert liegende Wohngebäude oder gemischt genutzte Gebäude entlang der Meerbuscher Straße wird die Gesamtverkehrsbelastung neu prognostiziert (Fachliche Stellungnahme des Büros Driesen vom 02.08.2011). Dabei wird die Verkehrssteigerung auf der A 57 nach den Angaben des Verkehrsgutachters wie folgt nach oben korrigiert:

DTV für einen absehbaren Planungszeitraum + 23.000 Kfz/24 h und davon + 1.500 Lkw/24 h

Damit erhöhen sich der DTV-Wert nördlich der AS Boverl auf rund 95.000 Kfz/24h und die Emissionspegel $L_{m,E}$ Tag/Nacht von 76,4 dB(A)/71,1 dB(A) um 1,1 dB(A), berechnet nach RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990. Dies macht sich entsprechend auch durch eine Pegelerhöhung im Plangebiet bemerkbar.

Im Bereich des Mischgebietes im Kreuzungsbereich Meerbuscher Straße/K 9n ergibt sich ebenfalls eine veränderte Situation. Die neu erarbeiteten Lärmkarten zeigen die Prognose für 4 m Höhe über Gelände und den Bereich mit den enteignungsgleichen Belastungen in Mischgebieten von 72 dB(A)/62 dB(A) Tag/Nacht. Diese Grenzwerte sind der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen -VLärmSchR 97- entnommen, welche unter Abschnitt D für Mischgebiete diese "Sanierungspegel" vorgibt.

Legt man die neuen Grenzwerte nach dem Lärmschutzpaket II der Bundesregierung (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II "Lärm vermeiden - vor Lärm schützen" vom 27.08.2009, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) mit 3 dB geringeren Werten zu Grunde, so ergeben sich geänderte Konfliktgrenzen.

Der Bebauungsplan-Entwurf wird daher so geändert, dass der Konfliktbereich durch entsprechende Festsetzungen von Wohnnutzungen frei gehalten wird. Für andere Nutzungen sieht der Bebauungsplan die Festsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen vor, die allerdings nicht für den Bestand, sondern nur für genehmigungspflichtige Vorhaben zum Zuge kommen.

Die fachliche Stellungnahme des Büros Driesen wird bei einer erneuten Offenlage auf Grund von Planänderungen mit öffentlich ausgelegt.

Zu den grundsätzlichen Zweifeln an der Prognose wird auf die nachfolgenden Ausführungen zum Verkehr verwiesen.

Den schalltechnischen Berechnungen liegt ein digitales Geländemodell zu Grunde. Dieses beinhaltet alle Höhenlagen nach zur Verfügung gestellten Plänen. Insofern handelt es sich bei dem Schallausbreitungsmodell um ein 3-dimensionales Modell. Das Rechenverfahren entspricht der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90, Teilstückverfahren. Die Berechnungen wurden mit einem durch Testaufgaben geprüften Schallausbreitungsprogramm der Firma Braunstein + Berndt "SoundPLAN 6.5" durchgeführt.

Die Verkehrsbelastung aus der Anschlussstelle Boverl wurde der Verkehrsuntersuchung 2010, IVV-Aachen, entnommen. Diese Untersuchung lag zwar nicht öffentlich aus; da es sich jedoch nicht um eine umweltbezogene Stellungnahme im Sinne von § 3 (2) BauGB handelt, bestand hierfür keine Notwendigkeit. Sie war jedoch auf Nachfrage während der Offenlage jederzeit zugänglich, wovon zahlreiche Bürgerinnen und Bürger Gebrauch gemacht haben.

Die Mittelung der Zahlen bezieht sich auf die geringfügig unterschiedlichen Belastungswerte für die beidseitigen Anschlussstellen der A 57 (Richtung Köln/Richtung Krefeld).

Die Richtungs-Fahrbahnen der Autobahn A 57 wurden im Schallausbreitungsmodell getrennt berechnet. Dies erfolgt vom Programm automatisch, da neben dem Achsenverlauf auch der Abstand der beiden äußeren Fahrstreifen angegeben wird. Für die Kreuzung K 9n/Anschlussstelle A 57/Meerbuscher Straße wurde nach RLS-90 ein Ampelzuschlag vergeben. Dieser beträgt je nach Abstand zur nächsten Ampel 1 bis 3 dB(A) im Entfernungsbereich bis 100 m.

Der Korrekturwert für die Straßenoberfläche der A 57 wurde bei Straßen NRW, NL Krefeld, abgefragt. Es wurde ein Straßenbelag "Lärmoptimierter Splittmastixasphalt" mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ eingebaut. Das entspricht dem Wert, der dem Entwurf zur Planfeststellung 2004 zum sechsstreifigen Ausbau der A 57 entnommen wurde.

Bezüglich der angezweifelte Lkw-Anteile wird auf die nachfolgenden Ausführungen zum Verkehr verwiesen.

Aus dem Ivangsweg ergibt sich nur eine geringe Zusatzbelastung für das Grundstück Meerbuscher Str. 225. Die heute betroffene Gebäudefassade im Norden weist keine empfindlichen Nutzungen auf. Für zukünftige Nutzungen ist unter Ausschöpfung der Baugrenzen passiver Schallschutz festgesetzt.

Die Zusatzbelastung aus dem Ivangsweg ist im Vergleich zur Grundbelastung aus den übrigen Straßen vernachlässigbar. Eingerechnet in die Belastungen sind die (ca.) 60 neuen Wohneinheiten, die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 281 vorgesehen sind.

Die auf dem Grundstück festgesetzten baulichen Schallschutzmaßnahmen kommen nur für genehmigungspflichtige Änderungen und Neubauten in Betracht. Eine nachträgliche Anordnung von baulichen Schallschutzmaßnahmen für bestehende Nutzungen ist aus dem Bebauungsplan und den Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz nicht abzuleiten.

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem

Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümper Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümper Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die verkehrlichen Strukturfälle stellen sich wie folgt dar:

Basisstrukturfall:

Dieser entspricht dem Prognose-Strukturfall, der der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ aus dem Jahre 2002/2003 zu Grunde liegt. Hier wurde für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ die Ansiedlung von ca. 2.150 Einwohnern und von ca. 2.350 Arbeitsplätzen unterstellt.

Zusätzlich flossen die Entwicklungsabsichten hinsichtlich eines Wohngebietes für ca. 325 Einwohner (ca. 150 Wohneinheiten) im Bereich des Ivangsweges sowie hinsichtlich 70 neuer Arbeitsplätze im Gewerbebereich „Fritz-Wendt-Straße“ in die Prognosebetrachtungen ein.

Strukturfallvariante 1 (Minimalentwicklung im Bereich „Am Strümpfer Busch“):

Diese unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ die Ansiedlung von ca. 650 Einwohnern (Reduktion um ca. -1.500 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall) und von ca. 900 Arbeitsplätzen (Reduktion um ca. -1.450 Arbeitsplätze gegenüber dem Basisstrukturfall).

Hinsichtlich der Entwicklungsabsichten im Bereich des Ivangsweges ist nunmehr die Ansiedlung von ca. 150 Einwohnern geplant (Reduktion um ca. -175 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall).

Neu einbezogen in die Prognosebetrachtungen werden gegenüber dem Basisstrukturfall die Entwicklungsabsichten des Plangebietes „Ostara“ in Osterath.

Strukturfallvariante 2:

Diese unterscheidet sich von Strukturfallvariante 1 nur hinsichtlich unterschiedlicher Strukturannahmen für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“.

Sie unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ mit ca. +2.150 Einwohnern dieselbe Entwicklungsgröße hinsichtlich der Wohnentwicklung wie der Basisstrukturfall und mit ca. +1.050 Arbeitsplätzen eine um ca. -1.100 reduzierte Anzahl an Arbeitsplätzen gegenüber dem Basisstrukturfall.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümpfer Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Der Ivangsweg wird im Osten direkt an die K 9n angebunden. Die Anbindung nach Süden an die L 476 entfällt durch Abpollerung.

Die Verkehrsbelastung des Ivangsweges beträgt im Einmündungsbereich der K 9n ca. 600 Kfz/Tag und Querschnitt bei ca. 2 % Lkw-Anteil.

Eingerechnet in die Belastungen sind die 60 neuen Wohneinheiten, die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 281 vorgesehen sind.

Zu den Luftschadstoffen wird an Hand des Gutachtens der Kocks Consult GmbH vom 08.06.2006 (Neubau der K 9n – Abschätzung der Luftschadstoffe nach MLuS 2002 (geänderte Fassung 2005)) festgestellt:

Die gebietstypische Vorbelastung wurde an Hand von Messstellenergebnissen des Jahres 2005 bestimmt. Der Prognosehorizont für die Luftschadstoffabschätzung ist das Jahr 2015.

Die Luftschadstoffsituation wird durch die gebietstypische Vorbelastung und durch die A 57 bestimmt. Der Anteil der K 9n an der Schadstoffbelastung ist relativ gering.

Östlich der A 57 sind die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 22. BImSchV bis auf einen kleinen Teilbereich eingehalten. Geringfügige Grenzwertüberschreitungen sind bei Annäherung an die Unterführung der K 9n unter die A 57 zu erwarten. Am Aufpunkt 3 in 70 m Abstand zur A 57 sind die Grenzwerte noch eingehalten. Eine Grenzwertüberschreitung ist bei verringertem Abstand zur Autobahn bei gleichzeitiger Nähe zur K 9n zu erwarten.

Auf der Westseite der A 57 ergeben sich Grenzwertüberschreitungen am Aufpunkt 4 hinsichtlich des Luftschadstoffes NO₂. Dort sind die 1h-Mittelwerte von 200 µg/m³ für NO₂ 20mal pro Jahr überschritten. Zulässig ist eine Überschreitungshäufigkeit von 18. Der Grenzwert des NO₂-Jahresmittelwerts von 40 µg/m³ wird am Aufpunkt 4 um ca. 2 % überschritten. Die übrigen Immissionsschutzgrenzwerte sind eingehalten.

Am Aufpunkt 5 sind die Grenzwerte eingehalten.

Südlich vom Aufpunkt 5 sind zwischen L 476 und Ivangsweg Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die L 476 weist einen DTV von 12800 Kfz/24 h auf. Diese Verkehrsmenge trägt im Nahbereich der L 476 zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung gegenüber Aufpunkt 5 bei. Die Anbindung der K 9n an die L 476 erfolgt über einen lichtsignalgeregelten Knoten. Da die Berechnungsverfahren der MLuS nicht für die Anwendung an derartigen Knoten ausgelegt sind, kann hier keine Quantifizierung der Schadstoffbelastung vorgenommen werden.

Hinsichtlich der im Plangebiet zu erwartenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen ist festzustellen, dass nach § 45 (1) Satz 1 BImSchG die zuständige Immissionsschutzbehörde die erforderlichen Maßnahmen ergreift, um die Einhaltung der durch die 22. BImSchV festgelegten Immissionswerte oder Alarmschwellen sicherzustellen.

Werden diese Werte überschritten, so hat die für Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 (1) BImSchG einen Luftreinhalteplan oder nach § 47 (2) BImSchG einen Aktionsplan aufzustellen. Der Luftreinhalteplan beinhaltet die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen. Der Aktionsplan enthält die Maßnahmen, die zu ergreifen sind, um die Gefahr der Überschreitung der Grenzwerte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen.

Die jeweiligen Maßnahmen sind nach § 45 (4) Satz 1 BImSchG entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt.

Sofern eine Wertminderung des Grundstücks gutachterlich festgestellt werden kann, wird der entsprechende Ausgleich im angeordneten Umlegungsverfahren ermittelt und festgelegt.

Einem willkürlichen Ausschluss bestimmter Nutzungen im Mischgebiet wird widersprochen. Der Ausschluss ist vielmehr städtebaulich begründbar und begründet.

Es ist allgemein bekannt, dass auch nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Sortiment kaum mit weniger als der durch die Rechtsprechung entwickelten Obergrenze von 800 m² Verkaufsfläche errichtet werden. Betriebe dieser Art und Größenordnung sind überwiegend oder zumindest zu einem großen Teil auf motorisierte Kunden ausgerichtet bzw. werden von diesen frequentiert. Sie üben eine Magnetfunktion aus, die erheblichen Kfz-Verkehr mit sich bringt, was an dieser Stelle nicht tragbar ist. Auch kann ein Einzelhandelsbetrieb mit zentrenrelevantem Sortiment an diesem Standort eine Gefährdung des nur wenige hundert Meter entfernten „Bovert-Centers“ bedeuten, das im städtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzept als Nahversorgungszentrum festgelegt ist. Dieser zentrale Versorgungsbereich

ist als Nahversorgungszentrum durchaus in der Lage, das neu geplante Wohngebiet mit seinen ca. 60 Wohneinheiten mit zu versorgen.

Es liegt auf der Hand, dass auch mit den weiteren ausgeschlossenen Einzelnutzungen erhebliche Verkehre verbunden wären, die hier nicht vertretbar sind.

Dies gälte im Übrigen auch für das Bestandsgrundstück, wenn die K 9n nicht geplant würde, da die vorhandene Erschließung derartige Verkehre nicht bewältigen könnte und ein Ausbau im Knotenpunkt der L 476 mit der Auf- und Abfahrt der A 57 nicht zu bewerkstelligen wäre.

Keine der allgemein oder ausnahmsweise zulässigen Nutzungen bedingt eine direkte Anfahrmöglichkeit von der L 476. Für Waren und Dienstleistungen, die zur Meerbuscher Straße hin präsentiert werden sollen, ist diese Möglichkeit gegeben.

Es wird festgestellt, dass mit den getroffenen Festsetzungen die Entwicklung des Grundstücks als Mischgebiet ermöglicht wird.

Die Baulast für Stellplätze zu Gunsten des benachbarten Hotels wurde mangels eindeutiger Bestimmtheit zwischenzeitlich rechtskräftig gelöscht.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

3. Einwender 3

Schreiben vom 22.03.2011/10. Juli 2005

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser

Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümpfer Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümpfer Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümpfer Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümpfer Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümpfer Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße.

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen -Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümpfer Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

4. Einwender 4Schreiben vom 23.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Die Lärmschutzanlage entlang der K 9n wurde im Rahmen der Planung gutachterlich ermittelt. Das Schallschutzgutachten hat öffentlich ausgelegen. Für den normalen Querschnitt in Mitte der Lärmschutzanlage ist die Lärmschutzwand entlang der K 9n nach der 16. BImSchV dimensioniert. Die Immissionsgrenzwerte werden an der vorhandenen und geplanten Wohnbebauung eingehalten. Dort, wo die Lärmschutzwand wegen der Einmündung des Ivangsweg enden muss, entstehen höhere Belastungen, die durch bauliche („passive“) Schallschutzmaßnahmen, die der Bebauungsplan festsetzt, kompensiert werden.

Zur Verbesserung der künftigen Immissionssituation wird der Bebauungsplanentwurf so geändert, dass die Lärmschutzanlage im Einmündungsbereich Ivangsweg um die Ecke nach Westen um das WA-Gebiet herum um 30 m verlängert wird.

Die Auslegung von weiteren Lärmschutzanlagen, z. B. entlang der A 57, entzieht sich den Regelungen, die im Bebauungsplan Nr. 281 behandelt werden können. Hierfür ist der Straßenbaulastträger der A 57, die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Straßen NRW, verantwortlich.

5. Einwender 5Schreiben vom 21.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümper Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümper Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

6. Einwender 6

Schreiben vom 17.03.2011/07.12.2010

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

Die Zielsetzungen des Bebauungsplanes werden den wirtschaftlichen Interessen des Eigentümers vorangestellt.

zu 1.

Dem Wunsch des Eigentümers auf individuelle Baufreiheit im Sinne eines hohen Bebauungsspielraums wurde im Laufe des Aufstellungsverfahrens mit verschiedenen Planvarianten bereits Rechnung getragen. Es wurde eine sehr großzügig bemessene überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, die eine höhere Ausnutzung gestattet als z. B. den Erschließungsstraßen zugewandte Baufenster.

Es wird festgestellt, dass der Bebauungsplanentwurf an keiner Stelle Hausgruppen festsetzt, woraus sich ggf. eine städtebauliche Sinnfälligkeit einer solchen Festsetzung für das Einwender-Grundstück ergeben könnte. Mit einer flächenmäßig geringen Ausnahme im nördlichen Allgemeinen Wohngebiet – hier wäre in der uneingeschränkt offenen Bauweise z. B. Geschosswohnungsbau in einem überschaubaren Rahmen möglich – sind vielmehr in der offenen Bauweise ausschließlich Einzelhäuser oder Einzel- oder Doppelhäuser im gesamten Wohngebiet festgesetzt.

Grundsätzlich soll einer unerwünschten Umstrukturierung der städtebaulich gewünschten Eigenart des Siedlungsbereichs von überwiegend Ein- und Zweifamilienhäusern in ein weiter verdichtetes Wohngebiet entgegengewirkt werden, wozu insbesondere die festgesetzte Beschränkung der Anzahl der Wohneinheiten pro Wohngebäude dient. Auf Grund der Problematik des fließenden Verkehrs, des ruhenden Verkehrs und des daraus resultierenden Verkehrslärms sollte die geplante Zahl von ca. 60 Wohneinheiten nicht überschritten werden.

zu 2./6.

Auf die festgesetzten Zu- und Abfahrtsverbote kann nicht verzichtet werden. Die K 9n kann ihre Funktion nur als anbaufreie Straße, d. h. ohne Zu- und Abfahrten, erfüllen. Im Übrigen befindet sich die K 9n im entsprechenden Bereich in Dammlage. Im Knotenpunktsbereich K 9n/Ivangsweg können aus Verkehrssicherheitsgründen keine Zu- und Abfahrten zugelassen werden.

zu 3./2.

Private Erschließungsanlagen sind, weil bauliche Anlagen, nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. In den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Zufahrten zu den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Es ist städtebaulich nicht tragbar, neben öffentlichen Straßen (hier den städtischen Erschließungsstraßen) plangleich parallel private Erschließungsstraßen anzulegen. Anders stellt es sich dar, wenn die öffentliche Straße (hier die K 9n) in Dammlage geführt wird.

Der Anregung wird insofern gefolgt und der Bebauungsplanentwurf in der entsprechenden textlichen Festsetzung so geändert, dass in der nicht überbaubaren Grundstücksfläche im Bereich des festgesetzten Zu- und Abfahrtsverbots entlang der K 9n eine private Erschließungsanlage zulässig wird.

Die Ausdehnung der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche lässt im Übrigen mehr als genug Spielraum zur Stellung der Baukörper und zur Führung privater innerer Erschließungswege.

zu 4.

Es wird festgestellt, dass der Bebauungsplanentwurf keine Geschossflächenzahlen -GFZ- festsetzt. Weiterhin wird festgestellt, dass die geltende Baunutzungsverordnung - BauNVO- keinen Spielraum für eine Nichtanrechenbarkeit von Stellplätzen und Garagen bietet. Allerdings unterscheidet die BauNVO von 1990 zwei Grundflächenzahlen -GRZ-. Die so genannte GRZ₁ ist die im Bebauungsplan festgesetzte und bezieht sich auf das Hauptgebäude. Die GRZ₂ darf die GRZ₁ um 50 % in Folge von Stellplätzen, Garagen oder anderen befestigten Flächen überschreiten, sofern der Bebauungsplan nicht anderes bestimmt, was er nicht tut. Auch dadurch, durch die Nichteinschränkung der 50 %-Regel, ist ein hohes Maß an Ausnutzbarkeit des Grundstücks gegeben.

Die Hinweise zur

Aufrechterhaltung der baulichen Nutzung

Kostenübernahme für schalldämmende Fenster

Beweissicherung

sind nicht Gegenstände des Bebauungsplanverfahrens. Sie werden jedoch zur Kenntnis genommen und an die zuständigen Straßenbauasträger weitergeleitet.

7. Einwender 7

Schreiben vom 23.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümper Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümp Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die verkehrlichen Strukturfälle stellen sich wie folgt dar:

Basisstrukturfall:

Dieser entspricht dem Prognose-Strukturfall, der der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümp Busch“ aus dem Jahre 2002/2003 zu Grunde liegt. Hier wurde für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümp Busch“ die Ansiedlung von ca. 2.150 Einwohnern und von ca. 2.350 Arbeitsplätzen unterstellt.

Zusätzlich flossen die Entwicklungsabsichten hinsichtlich eines Wohngebietes für ca. 325 Einwohner (ca. 150 Wohneinheiten) im Bereich des Ivangsweges sowie hinsichtlich 70 neuer Arbeitsplätze im Gewerbebereich „Fritz-Wendt-Straße“ in die Prognosebetrachtungen ein.

Strukturfallvariante 1 (Minimalentwicklung im Bereich „Am Strümp Busch“):

Diese unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümp Busch“ die Ansiedlung von ca. 650 Einwohnern (Reduktion um ca. -1.500 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall) und von ca. 900 Arbeitsplätzen (Reduktion um ca. -1.450 Arbeitsplätze gegenüber dem Basisstrukturfall).

Hinsichtlich der Entwicklungsabsichten im Bereich des Ivangsweges ist nunmehr die Ansiedlung von ca. 150 Einwohnern geplant (Reduktion um ca. -175 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall).

Neu einbezogen in die Prognosebetrachtungen werden gegenüber dem Basisstrukturfall die Entwicklungsabsichten des Plangebietes „Ostara“ in Osterath.

Strukturfallvariante 2:

Diese unterscheidet sich von Strukturfallvariante 1 nur hinsichtlich unterschiedlicher Strukturannahmen für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“.

Sie unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ mit ca. +2.150 Einwohnern dieselbe Entwicklungsgröße hinsichtlich der Wohnentwicklung wie der Basisstrukturfall und mit ca. +1.050 Arbeitsplätzen eine um ca. -1.100 reduzierte Anzahl an Arbeitsplätzen gegenüber dem Basisstrukturfall.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümpfer Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Im schalltechnischen Gutachten wurde auf die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung, Februar 2010 der Ing.-Gruppe IVV, Bezug genommen. Nach Rücksprache mit IVV beinhaltet diese Untersuchung auch die zusätzlichen Verkehre auf der K 9n aus dem Gewerbegebiet Bundenrott mit städtischem Baubetriebshof und Wertstoffhof. Nach den mittlerweile vorliegenden Geräuschimmissionsprognosen der bisher genehmigten Betriebe im Gewerbegebiet Bundenrott ergeben sich am Tag 58 Lkw-Bewegungen insgesamt.

Das Gewerbegebiet Bundenrott wurde nach DIN 45691 bezüglich der zulässigen Geräuschimmissionen kontingentiert. Dadurch wird bereits planerisch sichergestellt, dass die gesamten Geräuschimmissionen an maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft auf das zulässige Maß nach TA Lärm begrenzt werden. Die Geräuschkontingentierung wird deshalb automatisch dazu führen, dass lärmintensive Betriebe, die das Kontingent nicht einhalten können, sich in diesem Gewerbegebiet nicht ansiedeln werden. Dazu zählen auch Betriebe mit erheblichen Lkw-Verkehren, die nach Art und Umfang aufgrund der Geräuschkontingentierung im Gewerbegebiet Bundenrott nicht zulässig sind. In jedem Fall bedarf es immer einer Einzelfallprüfung.

Nach dem Planfall 2, Strukturvariante 2, IVV 2010, wird für die K 9n in Höhe des Plangebietes (dort wo die Lärmschutzwand vorgesehen ist) eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von DTV = 6.200 Kfz/24 h prognostiziert. Dabei sind Verkehre aus dem Gewerbegebiet Bundenrott und aus möglichen baulichen Entwicklungen südlich von Bundenrott entsprechend enthalten. Der

Lkw-Anteil wird im Tagesdurchschnitt mit 5,7% vorausberechnet. Im schalltechnischen Gutachten wurde vorsorglich mit einem Lkw-Anteil Tag/Nacht von 10/3 % gerechnet. Das heißt, in den schalltechnischen Untersuchungen sind im Tagesmittel ca. 610 Lkw-Bewegungen auf der K9n in Höhe des Plangebietes berücksichtigt. Mögliche Lkw-Verkehre aus dem Gewerbegebiet Bundenrott sind damit hinreichend abgedeckt.

Grundsätzlich ist die Abschirmwirkung von Wällen oder Wänden entlang von Straßen ausschließlich von geometrischen Verhältnissen abhängig.

Es gilt: Je näher die Abschirmkante (Wallkrone, Oberkante Wand) an die Schallquelle (Fahrbahnen) heranrückt und je mehr die Sichtverbindungsline zwischen Schallquelle und betroffenem Wohnraumfenster überschritten wird, je besser ist die Abschirmwirkung.

Im vorliegenden Fall ist entlang der K 9n aus Platzgründen ein Wall schwierig herzustellen. Deshalb wurde bei der Straßenplanung eine Lärmschutzwand vorgesehen. Diese vorgegebene Planung wurde im schalltechnischen Gutachten nicht mehr weiter untersucht. Die Notwendigkeit ergab sich aus Fremduntersuchungen zum Straßenlärm der K 9n in Verbindung mit den immissionschutzrechtlichen Regelungen der 16. BImSchV.

Selbstverständlich könnte die gleiche Abschirmwirkung auch mit einem Lärmschutzwall erreicht werden, wenn ein etwas höherer Wall entlang der K 9n angelegt würde. Die etwas größere Höhe würde erforderlich, weil die Abschirmkante naturgemäß auf Grund der Wallneigung weiter von den Schallquellen abrückt. Dies müsste durch eine etwas größere Höhe der Anlage kompensiert werden. Im vorliegenden Fall ist die näher liegende Lärmschutzwand effektiver, so dass eine Höhe von 2,5 m über Gradienten der K 9n ausreicht.

Die Notwendigkeit der Abschirmanlage entlang der K 9n wurde durch die schalltechnischen Berechnungen des Ing.-Büros Umweltplanung Heine + Jud vom 09.12.2005 festgestellt, wobei noch eine höhere Verkehrsprognose von DTV = 7.400 Kfz/24 h und ein Lkw-Anteil Tag/Nacht von 7,9/6,4% zugrunde lag. Die Notwendigkeit der Lärmschutzanlage ergab sich aus dem Gebäudebestand am Ivangsweg, welcher als Wohngebiet eingestuft wurde (z. B. 2-geschossiges Wohngebäude Ivangsweg 9).

Eine Nachrechnung zeigt, dass an den geplanten Wohngebäuden im Allgemeinen Wohngebiet im mittleren Bereich der Lärmschutzwand entlang der K 9n die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV für alle Geschosse eingehalten werden. Weiter nach Süden nimmt die Abschirmwirkung wegen der notwendigen Lücke im Bereich der Einmündung Ivangsweg ab. Insgesamt ist die Lärmschutzanlage zum Schutz des WA zwingend erforderlich.

Entlang der Stadtbahnstrecke kann selbstverständlich auch eine Abschirmwand errichtet werden. Auch hier gilt, je näher die Wand an den Gleisen errichtet wird, je besser ist die Abschirmwirkung bei gleicher Wandhöhe. Der Lärmschutzwall wurde aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen gewählt, weil hier genügend Platz vorhanden ist und der östliche Teil mit den Lärmschutzwänden entlang der A 57 und der K 9n durch Wände dominiert wird.

Eine Lärmschutzwand geringerer Höhe unmittelbar am Gleis kann im Rahmen des Bebauungsplanes nicht festgesetzt werden, weil sich eine solche Wand auf dem Betriebsgelände des Stadtbahnbetreibers befinden würde.

Nach dem Gestaltungsplan ist eine Ost- oder Westorientierung der neuen Wohnbaugrundstücke vorgesehen. Zumindest bei den westorientierten Grundstücken ergibt sich hierdurch ein vom Verkehrslärm abgewandter Garten, der durch die Häuserzeile selbst einigermaßen gut abgeschirmt wird.

Die zusätzlichen Verkehre aus dem Plangebiet "Ostara" sind in der Verkehrsprognose ebenso enthalten wie des geplanten Wohngebietes am Ivangsweg.

Der Ivangsweg wird im Osten direkt an die K 9n angebunden. Die Anbindung nach Süden an die L 476 entfällt durch Abpollerung.

Die Verkehrsbelastung des Ivangsweges beträgt im Einmündungsbereich der K 9n ca. 600 Kfz/Tag und Querschnitt bei ca. 2 % Lkw-Anteil. Dieser geringe Lkw-Anteil ergibt sich ausschließlich aus Ver- und Entsorgungsfahrzeugen.

Eingerechnet in die Belastungen sind die (ca.) 60 neuen Wohneinheiten, die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 281 vorgesehen sind.

Die vorhandene Wohnbebauung südlich des Ivangsweges befindet sich in einem zukünftigen Abstand von Straßenachse Ivangsweg von ca. 11 m. Die zu erwartenden Beurteilungspegel an den Hausfassaden werden höchstens bei Beurteilungspegeln von 53 dB(A)/44 dB(A) tags/nachts liegen. Bei der vorgesehenen Ausgestaltung des Bereichs als "Tempo 30-Zone" würden sich um 2 dB(A) geringere Belastungswerte ergeben. Insgesamt ist die zu erwartende Verkehrslärmbelastung gemessen an den schalltechnischen Orientierungswerten für Allgemeine Wohngebiete erträglich gering. Die vorhandene Gesamtbelastung aus den übrigen Hauptverkehrsstraßen beträgt nach der Prognose hier 58 dB(A)/53 dB(A) tags/nachts. Diese Grundbelastung wird durch den Anliegerverkehr nur wenig angehoben.

Entlang der Stadtbahnlinie U 76 kann auch eine transparente Lärmschutzanlage errichtet werden. Die Wirkung hängt nur von den geometrischen Verhältnissen und der Materialauswahl ab. Eine transparente Lärmschutzwand muss den Ansprüchen einer Lärmschutzwand gemäß den zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen ZTV-Lsw 06 genügen.

Die Lärmschutzanlage entlang der K 9n wurde im Rahmen der Planung gutachterlich ermittelt. Das Schallschutzgutachten hat öffentlich ausgelegen. Für den normalen Querschnitt in Mitte der Lärmschutzanlage ist die Lärmschutzwand entlang der K 9n nach der 16. BImSchV dimensioniert. Die Immissionsgrenzwerte werden an der vorhandenen und geplanten Wohnbebauung eingehalten. Dort, wo die Lärmschutzwand wegen der Einmündung des Ivangsweg enden muss, entstehen höhere Belastungen, die durch bauliche („passive“) Schallschutzmaßnahmen, die der Bebauungsplan festsetzt, kompensiert werden.

Zur Verbesserung der künftigen Immissionssituation wird der Bebauungsplanentwurf so geändert, dass die Lärmschutzanlage im Einmündungsbereich Ivangsweg um die Ecke nach Westen um das WA-Gebiet herum um 30 m verlängert wird.

Die Auslegung von weiteren Lärmschutzanlagen, z. B. entlang der A 57, entzieht sich den Regelungen, die im Bebauungsplan Nr. 281 behandelt werden können. Hierfür ist der Straßenbaulastträger der A 57, die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Straßen NRW, verantwortlich.

Für einige exponiert liegende Wohngebäude oder gemischt genutzte Gebäude entlang der Meerbuscher Straße wird die Gesamtverkehrsbelastung neu prognostiziert (Fachliche Stellungnahme des Büros Driesen vom 02.08.2011). Dabei wird die Verkehrssteigerung auf der A 57 nach den Angaben des Verkehrsgutachters wie folgt nach oben korrigiert:

DTV für einen absehbaren Planungszeitraum + 23.000 Kfz/24 h und davon + 1.500 Lkw/24 h

Damit erhöhen sich der DTV-Wert nördlich der AS Boverth auf rund 95.000 Kfz/24h und die Emissionspegel $L_{m,E}$ Tag/Nacht von 76,4 dB(A)/71,1 dB(A) um 1,1 dB(A), berechnet nach RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990. Dies macht sich entsprechend auch durch eine Pegelerhöhung im Plangebiet bemerkbar.

Im Bereich des Mischgebietes im Kreuzungsbereich Meerbuscher Straße/K 9n ergibt sich ebenfalls eine veränderte Situation. Die neu erarbeiteten Lärmkarten zeigen die Prognose für 4 m Höhe über Gelände und den Bereich mit den enteignungsgleichen Belastungen in Mischgebieten von 72 dB(A)/62 dB(A) Tag/Nacht. Diese Grenzwerte sind der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen -VLärmSchR 97- entnommen, welche unter Abschnitt D für Mischgebiete diese "Sanierungspegel" vorgibt.

Legt man die neuen Grenzwerte nach dem Lärmschutzpaket II der Bundesregierung (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II "Lärm vermeiden - vor Lärm schützen" vom 27.08.2009, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) mit 3 dB geringeren Werten zu Grunde, so ergeben sich geänderte Konfliktgrenzen.

Der Bebauungsplan-Entwurf wird daher so geändert, dass der Konfliktbereich durch entsprechende Festsetzungen von Wohnnutzungen frei gehalten wird. Für andere Nutzungen sieht der Bebauungsplan die Festsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen vor, die allerdings nicht für den Bestand, sondern nur für genehmigungspflichtige Vorhaben zum Zuge kommen.

Die fachliche Stellungnahme des Büros Driesen wird bei einer erneuten Offenlage auf Grund von Planänderungen mit öffentlich ausgelegt.

Zu den grundsätzlichen Zweifeln an der Prognose wird auf die nachfolgenden Ausführungen zum Verkehr verwiesen.

Den schalltechnischen Berechnungen liegt ein digitales Geländemodell zu Grunde. Dieses beinhaltet alle Höhenlagen nach zur Verfügung gestellten Plänen. Insofern handelt es sich bei dem Schallausbreitungsmodell um ein 3-dimensionales Modell. Das Rechenverfahren entspricht der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90, Teilstückverfahren. Die Berechnungen wurden mit einem durch Testaufgaben geprüften Schallausbreitungsprogramm der Firma Braunstein + Berndt "SoundPLAN 6.5" durchgeführt.

Die Verkehrsbelastung aus der Anschlussstelle Boverth wurde der Verkehrsuntersuchung 2010, IVV-Aachen, entnommen. Die Mittelung bezieht sich auf die geringfügig unterschiedlichen Belastungswerte für die beidseitigen Anschlussstellen der A 57 (Richtung Köln/Richtung Krefeld).

Die Richtungs-Fahrbahnen der Autobahn A 57 wurden im Schallausbreitungsmodell getrennt berechnet. Dies erfolgt vom Programm automatisch, da neben dem Achsenverlauf auch der Abstand der beiden äußeren Fahrstreifen angegeben wird. Für die Kreuzung K 9n/Anschlussstelle A 57/Meerbuscher Straße wurde nach RLS-90 ein Ampelzuschlag vergeben. Dieser beträgt je nach Abstand zur nächsten Ampel 1 bis 3 dB(A) im Entfernungsbereich bis 100 m.

Der Korrekturwert für die Straßenoberfläche der A 57 wurde bei Straßen NRW, NL Krefeld, abgefragt. Es wurde ein Straßenbelag "Lärmoptimierter Splittmastixasphalt" mit einem Korrekturwert

$D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ eingebaut. Das entspricht dem Wert, der dem Entwurf zur Planfeststellung 2004 zum sechsstreifigen Ausbau der A 57 entnommen wurde.

Bezüglich der angezweifelte Lkw-Anteile wird auf die nachfolgenden Ausführungen zum Verkehr verwiesen.

Aus dem Ivangsweg ergibt sich nur eine geringe Zusatzbelastung für das Grundstück Meerbuscher Str. 225. Die heute betroffene Gebäudefassade im Norden weist keine empfindlichen Nutzungen auf. Für zukünftige Nutzungen ist unter Ausschöpfung der Baugrenzen passiver Schallschutz festgesetzt.

Die Zusatzbelastung aus dem Ivangsweg ist im Vergleich zur Grundbelastung aus den übrigen Straßen vernachlässigbar. Eingerechnet in die Belastungen sind die (ca.) 60 neuen Wohneinheiten, die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 281 vorgesehen sind.

Die auf dem Grundstück festgesetzten baulichen Schallschutzmaßnahmen kommen nur für genehmigungspflichtige Änderungen und Neubauten in Betracht. Eine nachträgliche Anordnung von baulichen Schallschutzmaßnahmen für bestehende Nutzungen ist aus dem Bebauungsplan und den Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz nicht abzuleiten.

Für das Wohnhaus Meerbuscher Str. 191 ergibt sich eine Prognose-Gesamtbelastung von 71,9/61,8 dB(A) Tag/Nacht, wobei der Straßenverkehrslärm von der Meerbuscher Straße alleine bestimmend ist. Gegenüber dem Bestand 2009 mit DTV = 10.600 wird für den Planfall 2, Strukturvariante 2, DTV = 14.900 Kfz/24h prognostiziert. Das ist die ungünstigste Variante und bedeutet eine Pegelzunahme um 1,5 dB(A) gegenüber 2009.

Da die Geräuschbelastung im Plangebiet insbesondere während der Nacht von der A 57 bestimmt wird, könnte eine Verlängerung der Abschirmanlage nach Norden in Fortführung der bereits vorhandenen Lärmschutzanlage entlang der A 57 verbessert werden. Auch durch die Erhöhung der Lärmschutzanlagen entlang der K 9n und entlang der Stadtbahnlinie könnte der Lärmschutz verbessert werden. Insgesamt sind diese zusätzlichen Minderungen jedoch verhältnismäßig gering, da die A 57 bereits eine massive Lärmschutzanlage besitzt und die neuen Lärmschutzanlagen entlang der K 9n und entlang der Stadtbahn die Geräuscheinwirkungen von der A 57 auf das Plangebiet kaum beeinflussen.

Zu der Freifläche westlich des Bebauungsplangebietes Nr. 281 wird festgestellt:

Im Rahmen der Erarbeitung eines Vorentwurfs (Gestaltungsplanes) für den Bebauungsplan Nr. 281 wurde seinerzeit aus dem Ausschuss angeregt, planerische Überlegungen für das westlich angrenzende Gebiet anzustellen. Die Verwaltung hatte darauf hin einen so genannten Strukturplan für die Gebiete der Bebauungspläne Nr. 281 und Nr. 282 erarbeitet, der am 30. Mai 2006 die Zustimmung des Ausschusses fand und in einer Öffentlichkeitsbeteiligung vom 12. bis 26. September 2006 in der Bürgerschaft als informeller Plan – außerhalb der Aufstellungsverfahren für die Bebauungspläne Nr. 281 und Nr. 282 – zur Diskussion gestellt wurde. Eine Vielzahl von Einwänden richtete sich gegen die Planung.

In der gleichen Planauslegungszeit erfolgte die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für den Vorentwurf (Gestaltungsplan) des Bebauungsplanes Nr. 281, über deren Ergebnis der Ausschuss am 30. Januar 2007 entschieden hat.

Über die Einwände gegen den Strukturplan wurde nicht entschieden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 281 erfolgt parallel zur 97. Änderung des Flächennutzungsplanes -FNP-. Die hierzu erfolgte landesplanerische Anfrage wurde zunächst negativ von der Bezirksregierung Düsseldorf beurteilt und führte wegen der geplanten Darstellung von Wohnflächen zu der bekannten Forderung nach Reduzierung von anderen Wohnbauflächendarstellungen im FNP.

Für das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 282 hatte der Rat der Stadt am 17. Dezember 2003 einen Aufstellungsbeschluss gefasst und jeweils am 24. Mai 2006 und 28. Februar 2007 die Gebietsabgrenzungen geändert.

Das Aufstellungsverfahren wurde nicht fortgeführt. Weder wurde ein Aufstellungsverfahren für eine FNP-Änderung durch Ausschuss und Rat eingeleitet noch eine entsprechende landesplanerische Anfrage durch die Verwaltung gestellt. Nach den Erfahrungen aus den Verhandlungen mit der Bezirksregierung war es absolut sicher, dass hierfür „Tauschflächen“ im FNP in einem Umfang benannt werden müssten, wie sie nach den intensiven Beratungen im Ausschuss über anzubietende Tauschflächen in keiner Weise zur Verfügung standen.

Es war und ist schwierig einzuschätzen, ob und wann sich die Einstellung von Bezirksregierung und Landesregierung im Sinne einer Lockerung der Anforderungen an den Bedarfsnachweis für neue Wohnbauflächen ändert.

Da eine solche Änderung auf absehbare Zeit höchst unwahrscheinlich war und ist, hat der Rat der Stadt am 17. Februar 2009 seine Aufstellungsbeschlüsse aufgehoben und damit das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Nr. 282 eingestellt.

8. Einwender 8

Schreiben vom 21.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Das Vorkommen der Schleiereule wurde im Rahmen der Umweltgutachten berücksichtigt.

Im Rahmen der Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurden entsprechend der zu Grunde gelegten Methodik (Gutachtermodell / ARGE Eingriff-/Ausgleich) Ausgleichsmaßnahmen im erforderlichen Umfang festgelegt. Die nach Maßgabe der artenschutzrechtlichen Prüfung zum Vorhaben notwendigen Maßnahmen zur Berücksichtigung der Belange planungsrelevanter Tiere wurden berücksichtigt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans lehnt sich die geplante Trasse der K 9n an den Verlauf der Bundesautobahn A 57 an. Hierdurch werden Jagdhabitate des Schleiereulenbrutpaars im Bereich der Hoflage am Kalverdonksweg allenfalls randlich tangiert. Die zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flächen westlich der A 57 bleiben der Art erhalten. Ein räumlich-funktionaler Zusammenhang unterschiedlicher Lebensstätten wird hierdurch nur unwesentlich beeinträchtigt. Erhöhte Kollisionsgefahren können durch die randliche Bepflanzung der Trasse mit Gehölzen weitestgehend vermieden werden.

Da die Feldlerche in der Wahl des Brutplatzes auf die angebaute Feldfrucht bzw. die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung flexibel reagiert, sind die weiträumigen landwirtschaftlichen Flächen südlich des Untersuchungsgebietes als geeignete großflächige Ausweichhabitate zu beurteilen (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR).

Weiterhin werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Maßnahmen zur Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland im Umfang von mehr als 4,5 ha (Gemarkung Latum, Flur 4, Fläche 29: 2.581 m², Fläche 37: 10.450 m², Fläche 57: 34.240 m²) durchgeführt. Hierdurch werden Flächen mit einer Eignung als Bruthabitate für die Feldlerche sowie andere offenlandbewohnende Vogelarten geschaffen bzw. optimiert.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist schon auf Grund der gestalterisch erforderlichen Eingrünung des Trassenverlaufs ein Mindestabstand mit Maßnahmen für die Feldlerche zu wahren. Diese ist ein Bewohner übersichtlicher Offenlandbereiche und zeigt ein Meideverhalten gegenüber größeren Gehölzstrukturen. Artspezifische Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind diesbezüglich fachlich nicht sinnvoll.

Die räumliche Nähe von Ausgleichsmaßnahmen (...*benachbartes Umfeld*...) ist funktional zu verstehen und umfasst über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus einen weiteren Landschaftsausschnitt, der einer Population aus miteinander im Austausch stehenden Individuen als Lebensraum dient.

Grundsätzlich stehen der noch häufig vorkommenden Feldlerche innerhalb der Ackerfluren im Umfeld des Plangebietes großflächige Ausweichhabitate zur Verfügung (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR). Da die Art in Abhängigkeit von der angebauten Feldfrucht bzw. der Intensität den Brutplatz wechselt, sind durch die Inanspruchnahme vorangehend aufgesuchter Brutstandorte keine relevanten Beeinträchtigungen des örtlichen Feldlerchenbestands zu erwarten.

In Hinblick auf die landesweit markante Abnahme der Feldlerche sind Maßnahmen zur Konfliktminderung und Funktionserhaltung für die Eingriffsminimierung erforderlich. Im Rahmen von Ökokontoflächen ist im weiteren räumlichen Zusammenhang die Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland im Umfang von mehr als 4,5 ha (Gemarkung Latum, Flur 4, Fläche 29: 2581 m², Fläche 37: 10.450 m², Fläche 57: 34.240 m²) vorgesehen. Die Maßnahmen sind in Art und Umfang geeignet. Bezugsgröße für die Feldlerchenbestände ist hierbei die lokale Population.

Die Kompensationsmaßnahmen wurden auf Grundlage fachlicher Regeln und Methodiken durchgeführt und sind geeignet und in ihrem Umfang ausreichend.

Die Bewertung der Biotopfunktion erfolgt verfahrensgemäß entsprechend der Methodik des so genannten „Gutachtermodells / ARGE Eingriff-/Ausgleich“. Ackerflächen wurden hierbei mit einer geringen bis mäßigen Bedeutung (2 Wertpunkte) eingestuft. Die Bedeutung von Wiesen und Weiden wurde verfahrensgemäß als mittel eingestuft (4 Wertpunkte). Aufgrund der eingeschränkten Strukturvielfalt bzw. der intensiven bis mäßig intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ist die getroffene Bewertung fachlich gerechtfertigt. Die aufgeführten Arten stehen dieser Einschätzung nicht entgegen.

Die Bedeutung der Äcker und des Grünlands im Untersuchungsgebiet als Lebensraum für planungsrelevante Tierarten wurde als insgesamt mittel beurteilt. Hiermit wurde der Funktion der landwirtschaftlichen Flächen als Lebensraum für verschiedene, teils gefährdete Tierarten Rechnung getragen. Eine zusätzliche Aufwertung der Flächen ist daher nicht geboten.

Im Rahmen der Bauleitplanung wird für ein naturschutzfachlich fest umrissenes Artenspektrum („Planungsrelevante Arten“) überprüft, ob sich aus dem Vorhaben artenschutzrechtliche Verbote

ergeben. Für die übrigen vorkommenden Arten kann im Regelfall davon ausgegangen werden, dass wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes (so genannte „Allerweltsarten“) bei vorhabensbedingten Beeinträchtigungen nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen wird. Aus diesem Grund wird auf vorkommende Arten wie Fasan, Igel, Rehe, Feldmaus usw. nicht näher eingegangen.

Aus landschaftspflegerischer Sicht stellt die Bündelung verschiedener Verkehrsstrassen (A 57 / K 9n) bzw. die Anlehnung von Verkehrsinfrastruktur an Siedlungsflächen eine Maßnahme zur Vermeidung und Verminderung von Zerschneidungswirkungen dar.

Die Arten Turmfalke und Mäusebussard wurden in der Artenschutzrechtlichen Prüfung zum Vorhaben (IVÖR) für das Untersuchungsgebiet als Nahrungsgäste aufgeführt. Auf Vorkommen von Steinkauz, Waldohreule und Kornweihe liegen im Rahmen der örtlichen Bestandserhebungen sowie bei der Unteren Landschaftsbehörde und der Biologischen Station im Rhein-Kreis Neuss keine Angaben vor.

Winterliche Nahrungs- und Jagdhabitats der Kornweihe im Untersuchungsgebiet unterliegen nicht den besonderen artenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Da die Feldlerche in der Wahl des Brutplatzes auf die angebaute Feldfrucht bzw. die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung flexibel reagiert, sind die weiträumigen landwirtschaftlichen Flächen im Umfeld als geeignete großflächige Ausweichhabitats zu beurteilen (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR). Bei einer Dichte von 4 Brutpaaren für das zu Grunde gelegte Untersuchungsgebiet ist die Revierdichte als eher gering einzuschätzen.

Weiterhin werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Meerbusch Maßnahmen zur Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland im o. g. Umfang von mehr als 4,5 ha durchgeführt. Hierdurch werden Flächen mit einer Eignung als Bruthabitats für die Feldlerche sowie andere offenlandbewohnende Vogelarten geschaffen bzw. optimiert.

Die Maßnahmen A4: Anlage von Wildobstwiesen und A5: Wildwiese mit Einzelbäumen im Gesamtumfang von ca. 0,9 ha dienen darüber hinaus einer Anreicherung mit vielfältigen Habitats-elementen im Nahbereich des Schleiereulenbrutplatzes und stehen im Zusammenhang mit dem parkartigen Umfeld des Schulzentrums. Die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen sind in Art und Umfang als geeignet zu beurteilen.

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümpfer Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümpfer Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümpfer Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümpfer Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümpfer Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümpfer Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümpfer Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümpfer Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümpfer Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die verkehrlichen Strukturfälle stellen sich wie folgt dar:

Basisstrukturfall:

Dieser entspricht dem Prognose-Strukturfall, der der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ aus dem Jahre 2002/2003 zu Grunde liegt. Hier wurde für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ die Ansiedlung von ca. 2.150 Einwohnern und von ca. 2.350 Arbeitsplätzen unterstellt.

Zusätzlich flossen die Entwicklungsabsichten hinsichtlich eines Wohngebietes für ca. 325 Einwohner (ca. 150 Wohneinheiten) im Bereich des Ivangsweges sowie hinsichtlich 70 neuer Arbeitsplätze im Gewerbebereich „Fritz-Wendt-Straße“ in die Prognosebetrachtungen ein.

Strukturfallvariante 1 (Minimalentwicklung im Bereich „Am Strümpfer Busch“):

Diese unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ die Ansiedlung von ca. 650 Einwohnern (Reduktion um ca. -1.500 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall) und von ca. 900 Arbeitsplätzen (Reduktion um ca. -1.450 Arbeitsplätze gegenüber dem Basisstrukturfall).

Hinsichtlich der Entwicklungsabsichten im Bereich des Ivangsweges ist nunmehr die Ansiedlung von ca. 150 Einwohnern geplant (Reduktion um ca. -175 Einwohner gegenüber dem Basisstrukturfall).

Neu einbezogen in die Prognosebetrachtungen werden gegenüber dem Basisstrukturfall die Entwicklungsabsichten des Plangebietes „Ostara“ in Osterath.

Strukturfallvariante 2:

Diese unterscheidet sich von Strukturfallvariante 1 nur hinsichtlich unterschiedlicher Strukturannahmen für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“.

Sie unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ mit ca. +2.150 Einwohnern dieselbe Entwicklungsgröße hinsichtlich der Wohnentwicklung wie der Basisstrukturfall und mit ca. +1.050 Arbeitsplätzen eine um ca. -1.100 reduzierte Anzahl an Arbeitsplätzen gegenüber dem Basisstrukturfall.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümpfer Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümpfer Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

9. RWE-Netzservice, Regionalzentrum Neuss

Schreiben vom 09. März 2011

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die bestehenden Versorgungsleitungen im Planbereich werden zur Kenntnis genommen. Falls eine Sicherung oder Umlegung der Kabel notwendig ist, werden die Kosten der Maßnahme vom jeweiligen Veranlasser übernommen.

10. BUND

Schreiben vom 20.3.2011

Der Stellungnahme wird überwiegend nicht gefolgt.

Begründung:

Einem Teil-Aspekt der Stellungnahme wird insofern gefolgt, als deutlich gemacht wird, dass der Freiraum südlich, östlich und südöstlich der K 9n in keiner Weise zur Disposition steht. Zu diesem Zweck wird die Begründung auf Seite 4 in ihrem Kapitel 3 geändert. Die Sätze 2 bis 4 erhalten folgende neue Formulierung:

Die einstmals geplante langfristige Siedlungserweiterung für einen Bereich jenseits der K 9n in deren Süden, Osten und Südosten bis zur Meerbuscher Straße hin, der heute landwirtschaftlich genutzt wird, wird nicht weiter verfolgt. Es liegen keinerlei Aufstellungsbeschlüsse für Bauleitpläne vor, weder für Änderungen des Flächennutzungsplanes noch für Bebauungspläne.

Planungsziel ist – parallel zur weiteren Entwicklung der einzelnen Wohn- und Gewerbegebiete auf Grundlage der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 276 und Nr. 277 – der Bau der K 9n.

Zur weiteren Verdeutlichung dieser Planungsabsicht wird der am südlichen Kreisverkehr des Gewerbegebietes „Bundenrott“ – außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegende – als Möglichkeit dargestellte Straßenanschluss gestrichen. Der Kreisverkehr an dieser Stelle bleibt dabei als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme auf der K 9n erhalten.

Im Übrigen wird der Stellungnahme nicht gefolgt.

Begründung:

Das Straßenbauprojekt K 9n ist bereits seit 1980 in der vorgesehenen Linienführung (bis auf marginale Änderungen) Bestandteil des wirksamen Flächennutzungsplanes und somit rechtlich verankert. Daraus ist abzuleiten, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme in den vergangenen 30 Jahren jederzeit zu rechnen war.

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

Die Realisierungsabsichten der K 9n spiegeln sich in der Anfang der 1990er Jahre erfolgten Ausbauform der Forststraße zwischen Xantener Straße und Buschstraße wieder, die die Charakteristik einer Kreisstraße aufweist und für eine städtische Straße mit ausschließlicher Erschließungsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der Finanzierungsbeteiligung am Bau des im Zuge der Neubaumaßnahme gelegenen BAB-Brückenbauwerkes der A 57 wiederholt dokumentiert.

Gegenüber den ursprünglich mit dem Bau der Straße verbundenen Entwicklungsabsichten zum „Siedlungsschwerpunkt Meerbusch-Mitte“, die eine Einwohnerentwicklung von ca. 9.000 Einwohnern und die Ansiedlung von ca. 4.000 Arbeitsplätzen vorsahen, ist das nunmehr verfolgte Planungsvorhaben stufenweise stark reduziert worden. Die jetzige Verkehrsplanung ging zunächst mit der Strukturfallvariante 2 von einer Entwicklung von Wohnplätzen für ca. 2.150 Einwohner und von ca. 1.250 Arbeitsplätzen aus.

Damit reduzieren sich die hinsichtlich ihrer Erschließungsaufgabe zu erwartenden Verkehrsbelastungen der K 9n und die damit evtl. verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes gegenüber dem Basisstrukturfall von 2002/2003 deutlich.

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

Gleichwohl bleibt die Straße erforderlich, wie nachfolgend nochmals begründet wird.

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer Einwender vorgeschlagenen Führungsvarianten der K 9n weisen ein deutlich höheres Betroffenenpotential aus – der A 57 zugeführt werden.

Erschließungsaufgaben übernimmt die K 9n auch in Bezug auf das Gymnasium und die umliegenden Sportstätten. Sie entlastet damit den Mönkesweg, über den derzeit zwangsläufig die überwiegende Anzahl von Bring- und Abholverkehren bzw. Quell- und Zielverkehren dieser Einrichtungen abgewickelt wird. Mit der Verlagerung des Anschlusses des Schul-Parkplatzes an die K 9n wird ein Entlastungseffekt auf der Straße „Am Strümper Busch“ erzeugt.

Entlastung erfährt die Straße „Am Strümper Busch“ auch durch die zukünftige Erschließung des Baubetriebshofes und des Wertstoffhofes über die K 9n.

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungsbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

Für einen Teil der Strümper Bevölkerung verkürzt sich der Weg zu den in Osterath / Osterath-Bovert gelegenen Einkaufseinrichtungen. Bei Anbindung des Mönkesweges an die K 9n verstärkt sich dieser Effekt noch.

Für die Anrainer der bestehenden K 9 (Strümp-Ost und die „Rheindörfer“), die autobahnmäßig in Richtung Süden (Neuss, Köln etc.) orientiert sind, verbessert sich die Erreichbarkeit des BAB-Anschlusses „Bovert“; dies führt zur

- Umgehung des neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)
- Entlastung des Bereiches Bovert-Ost (L 476, östlich A 57)
- Entlastung der stark frequentierten A 44-Anschlussstelle „Strümp/Lank-Latum“ inklusive ihrer Zufahrtswege durch die Ortslage Strümp über z. B. die L 137 (Xantener Straße) sowie durch Lank-Latum über die Gonellastraße/Claudiusstraße

Weiträumige Verkehre wie die des Krefelder Hafens sind zwar als Nutzer der K 9n nicht gänzlich auszuschließen; die Wahrscheinlichkeit solcher Verkehre geht jedoch gegen Null, da auf Meerbuscher Stadtgebiet

- der Ausbauzustand der bestehenden K 9 (Stratumer Straße),
- die zulässigen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten,
- die vorhandene Anordnung eines Lkw-Verbotes für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t im Norden am Krefelder Hafen

die Attraktivität der K 9 als günstige oder zügige Fahrroute mehr als einschränken, und sich die Stadt Krefeld deutlich positioniert hat und für eine Optimierung der Nordanbindung des Hafens über die Floßstraße/B 288 ausgesprochen hat.

Anfang Juli 2011 äußerte sich zudem der Rhein-Kreis Neuss gegenüber der Stadt Meerbusch schriftlich dahingehend, dass er als zuständiger Straßenbaulastträger der K 9n keinerlei Absichten zur Verbreiterung der Straße zwischen Nierst und Krefelder Hafen habe. Die K 9n (Stratumer Straße) solle nach heutigem Stand auch langfristig in ihrem Querschnitt nicht verändert werden. Auch in den zurückliegenden Jahren seien diesbezüglich seitens des Rhein-Kreis Neuss keine planerischen Aktivitäten initiiert worden.

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am Strümper Busch“ gehört die K 9n gemäß den Aussagen von Forschungsberichten, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), einer Straßenkategorie an, bei der selbst im Falle einer unmittelbaren Anbausituation am Straßenrand das Wohnumfeld als leicht gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet

bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im stärkst belasteten Abschnitt im Einmündungsbereich in die L 137) und einem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h, dessen Einhaltung durch den Ausbau der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze unterstützt wird, stellt die K 9n keine nennenswerte Barriere zwischen Wohnbereich auf der einen und Freiraum auf der anderen Seite dar.

Auf ihrem parallel zur A 57 gelegenen Abschnitt führen die prognostizierten Verkehrsbelastungen von maximal ca. 6.500 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt hinsichtlich der Wirkung der K 9n auf ihr Umfeld zu einer Beurteilung, die von einem spürbar gestörten Wohnumfeld und einer leicht gestörten Aufenthaltsqualität spricht. Diese Aussage relativiert sich jedoch, wenn man einbezieht, dass auch bei einer Belastung von 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt die Beurteilung gleich ausfallen würde.

Die Verkehrsbelastungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ sind über ein auf Verkehrsverflechtungen aufbauendes Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

Zur Absicherung der Rechenergebnisse werden in der Regel Ergebnisse aus Verkehrszählungen herangezogen. Da es schon aus Kostengründen in den seltensten Fällen möglich ist, Ganztagszählungen durchzuführen, steht der Verkehrsplanung ein wissenschaftlich abgesichertes Instrumentarium zur Verfügung, mit dessen Hilfe aus Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen geschlossen werden kann. So gibt es neben Tagesganglinien auf Stundenbasis für unterschiedliche Kfz-Arten, Strecken- und Gebietstypen auch Festschreibungen, die den Einfluss des Wochentages der Zählung und des Zählmonats etc. berücksichtigen. Wesentliche Hilfestellung bei der Hochrechnung wird z. B. durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ermöglicht, das auch ein Hochrechnungsverfahren für Zählungen mit einer Zeitdauer <60 min. anspricht.

Die im Verkehrsgutachten zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ und zur K 9n aufgeführten Prognosefälle beinhalten alle Planungsabsichten, die in Zukunft Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum Strümp und Osterath nehmen können. Neben der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ wurden die Projekte „Ostara“ wie auch die geplanten Entwicklungen im Umfeld des Ivangsweges gemäß Bebauungsplan Nr. 281 einbezogen und deren Wirkungen auf dem gesamten Straßennetz des Untersuchungsraumes, inklusive der A 57, aufgezeigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der A 57 wurden nicht dem Planungshorizont 2025 angepasst, da

- eine kurzfristige Umsetzung der Projekte beabsichtigt ist
- die Durchgangsverkehre der A 57 verkehrstechnisch keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum nehmen
- eine spezielle Ermittlung der Durchgangsverkehre eine bundesweite Betrachtung erforderlich gemacht hätte, die jeglichen Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte.

Seit Mitte 2010 steht nunmehr eine Verkehrsuntersuchung zur Verfügung, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) durchgeführt wurde und aus der ableitbar ist, dass die Durchgangsverkehre (Verkehre des Bundesfernstraßennetzes) der A 57 im Bereich Bovert um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

Dieser Untersuchung liegen die Prämissen der BVWP und die Realisierung des Bundesfernstraßennetzes in der Ausbaustufe des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) zu Grunde.

Aus landschaftspflegerischer Sicht stellt die Bündelung verschiedener Verkehrstrassen (A 57 / K 9n) bzw. die Anlehnung von Verkehrsinfrastruktur an Siedlungsflächen eine Maßnahme zur Vermeidung und Verminderung von Zerschneidungswirkungen dar.

Die Bewertung des Schutzgutes Landschaft erfolgt gemäß der Methodik Gutachtermodell / ARGE Eingriff-/Ausgleich verfahrensgemäß auf Grundlage der Kriterien Vielfalt, Naturnähe und Eigenart unter Berücksichtigung visueller und akustischer Vorbelastungen. Auf Grund der eingeschränkten Strukturvielfalt und Naturnähe ist die getroffene Bewertung fachlich gerechtfertigt.

Aus den Darstellungen des Regionalplans (GEP 99) sind keine Aussagen zu Gestalt und Vielfalt der Landschaft im Untersuchungsraum und deren Bewertung im Einzelnen abzuleiten.

Die aktuellen gesetzlichen Regelungen zum Umbruch von Grünland sind einem aus naturschutzfachlichen Gründen angestrebten Mindestgrünlandanteils in der Landschaft geschuldet. Dieser

Sachverhalt steht in keinem Zusammenhang mit der Bewertung des Landschaftsbilds im Rahmen des Vorhabens.

In Hinblick auf das Schutzgut Boden wurden durch Maßnahmen zur Entsiegelung, soweit vor Ort möglich, fachlich sinnvolle Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Ergänzend werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Meerbusch Maßnahmen (Waldentwicklung, Sukzession, Extensivierung von Grünland) im Umfang von mehr als 9 ha durchgeführt, die den Eingriff in das Schutzgut Boden kompensieren.

In Hinblick auf die Reviergrößen / Aktionsräume der betroffenen Arten und die flexible Nutzung von Jagdhabitaten, in Abhängigkeit von Jahreszeit / Nahrungsverfügbarkeit usw. sind durch die Inanspruchnahme von Fledermausjagdgebieten durch das Planungsvorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu erwarten. Weitergehende Maßnahmen bzgl. der Jagdhabitats vorkommender Fledermausarten werden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht für erforderlich gehalten.

Da die Feldlerche in der Wahl des Brutplatzes auf die angebaute Feldfrucht bzw. die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung flexibel reagiert, sind die weiträumigen landwirtschaftlichen Flächen im Umfeld als geeignete großflächige Ausweichhabitate zu beurteilen (vgl. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR).

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist schon auf Grund der gestalterisch erforderlichen Eingrünung des Trassenverlaufs ein Mindestabstand mit Maßnahmen für die Feldlerche zu wahren. Diese ist ein Bewohner übersichtlicher Offenlandbereiche und zeigt ein Meideverhalten gegenüber größeren Gehölzstrukturen. Artspezifische Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind diesbezüglich fachlich nicht sinnvoll.

Die räumliche Nähe von Ausgleichsmaßnahmen (...*benachbartes Umfeld*...) ist funktional zu verstehen und umfasst über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus einen weiteren Landschaftsausschnitt, der einer Population aus miteinander im Austausch stehenden Individuen als Lebensraum dient.

Weiterhin werden im Rahmen des Ökokontos der Stadt Meerbusch, Maßnahmen zur Extensivierung von Acker in Grünland bzw. Extensivierung von Grünland im Umfang von mehr als 4,5 ha (Gemarkung Latum, Flur 4, Fläche 29: 2.581 m², Fläche 37: 10.450 m², Fläche 57: 34.240 m²) durchgeführt. Hierdurch werden Flächen mit einer Eignung als Bruthabitate für die Feldlerche sowie andere offenlandbewohnende Vogelarten geschaffen bzw. optimiert.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind durch die geplante K 9n Beeinträchtigungen des räumlichen Zusammenhangs zwischen Brutplatz und Nahrungshabitat für das örtliche Schleiereulenvorkommen nicht auszuschließen. Mit der Inbetriebnahme der Straße können Kollisionen, insbesondere von unerfahrenen Jungvögeln verbunden sein. Eine Abpflanzung der Straße durch Baumreihen mit Unterpflanzungen durch Strauchgehölze ist als geeignete Maßnahme anzusehen, um entsprechende Risiken weitestgehend zu minimieren (s. artenschutzrechtliche Prüfung IVÖR). Auf Grund artspezifischer Aktionsräume in Größenordnungen zwischen 200 – 400 ha hat das Vorhaben auf den Umfang der zur Verfügung stehenden Jagdhabitats der Art eine nur untergeordnete Bedeutung.

Die Maßnahmen A4: Anlage von Wildobstwiesen und A5: Wildwiese mit Einzelbäumen im Gesamtumfang von ca. 0,9 ha dienen darüber hinaus einer Anreicherung mit vielfältigen Habitats elementen im Nahbereich des Schleiereulenbrutplatzes und stehen im Zusammenhang mit dem parkartigen Umfeld des Schulzentrums. Die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen sind in Art und Umfang als geeignet zu beurteilen.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

11. Rhein-Kreis Neuss

Schreiben vom 29.03.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

Das Plangebiet ist insgesamt von der Autobahn A 57, der Stadtbahn und der Meerbuscher Straße belastet. Hinzu kommt in Zukunft die Belastung der K 9n. Wie die schalltechnischen Untersuchungen zeigen, ist das gesamte Plangebiet mit Beurteilungspegeln oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 in der Weise belastet, dass zwar tagsüber in den zukünftigen Außenwohnbereichen der Orientierungswert von 55 dB(A) im Wesentlichen um nicht mehr als 5 dB(A) überschritten wird, nachts jedoch im gesamten Plangebiet Überschreitungen über 10 dB(A) vorliegen werden. Der Anregung kann insoweit nicht Rechnung getragen werden, weil ansonsten das gesamte Planvorhaben in Frage zu stellen wäre. Zur Konfliktbewältigung wurde im Bebauungsplan aktiver Schallschutz an der Stadtbahnlinie und der K 9n in einer städtebaulich verträglichen Höhe und nach den Erfordernissen der 16. BImSchV für den Straßenneubau der K 9n ausgelegt und festgesetzt.

Darüber hinaus wurden passive Schallschutzmaßnahmen (bauliche Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau") festgesetzt, die gesunde Wohnverhältnisse in geschlossenen Räumen sicher stellen.

In Kenntnis der Lärmbelastung wurde städtebaulich aktiver Schallschutz an der Stadtbahnlinie und der K 9n festgesetzt. Die verbleibende Lärmbelastung wird mit baulichen Lärminderungsmaßnahmen, die im gesamten Planbereich höhenabhängig festgesetzt sind, geregelt.

An der neuen Kreuzung Meerbuscher Straße / K 9n wird der Anregung gefolgt und der Bebauungsplanentwurf geändert: Der neu berechnete Konfliktbereich wird gemäß Anlage 1 und 2 mit Beurteilungspegeln am Tag >70 dB(A) und in der Nacht >60 dB(A) durch entsprechende Festsetzung von Wohnnutzungen frei gehalten.

Im Pangebiet finden derzeit folgende betriebliche Aktivitäten statt:

Bei den Betrieben an der Meerbuscher Straße Ecke Ivangsweg handelt es sich im Wesentlichen um Ausstellungsflächen für Automobile und Kunstschmiede-Erzeugnisse (Tore, Pforten, Zaunfelder). Von diesen Flächen sind keine maßgeblichen Geräuschmissionen auf die vorhandenen und geplanten Baugebiete zu erwarten. Sie liegen im festgesetzten Mischgebiet.

Im hinteren Bereich des Mischgebiets befindet sich ein Landschaftsbaubetrieb mit Lagerflächen für Pflastersteine, Schutt und Gartenabfälle. Es ist davon auszugehen, dass auf dieser Fläche auch lautstarke Arbeiten mit dem Radlader und möglicherweise mit einem Shredder zur Verkleinerung der Gartenabfälle vorkommen können. Diese Tätigkeiten sind mit dem angrenzenden Allgemeinen Wohngebiet auf der anderen Straßenseite nicht verträglich. Auf solche Tätigkeiten muss in Zukunft verzichtet werden. Entsprechende Regelungen werden im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplanes getroffen.

Der im vorderen Teil des Anwesens in Richtung Meerbuscher Straße ansässige Sanitär- und Heizungsbetrieb ist bezüglich seiner Geräuschmissionen unkritisch. Durch den Neubau der K 9n wird sich ohnehin eine Einschränkung oder Veränderung bezüglich der Erschließung ergeben.

Im nördlichen Bereich befindet sich ein Betrieb mit einem Abstellplatz für Kleincontainer. Nach Recherchen im Internet handelt sich bei der Firma um einen Containerdienst, Innenausbau, Miet-service und Hausservice. Die heute gewerblich genutzten Flächen sind durch den Bebauungsplan überplant und als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die festgestellte Nutzung ist in Zukunft an dieser Stelle konfliktfrei nicht mehr auszuüben. Auch hier werden im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplanes entsprechende Regelungen getroffen.

Weitere betriebliche Nutzungen in der bestehenden Gemengelage am Ivangsweg wurden nicht festgestellt.

12. Straßen NRW, NL Krefeld

Schreiben vom 14.4.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 281 sind auch Eigentumsflächen der Bundesautobahn A 57 erfasst und als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die Einbeziehung ist erforderlich, um die künftige Kreisstraße K 9n realisieren zu können. Die Linienführung der K 9n und ihre flächige Ausdehnung ist in den vergangenen Jahren in enger Abstimmung zwischen dem Rhein-Kreis Neuss und den Niederlassungen Krefeld und Mönchengladbach von Straßen NRW, ausgearbeitet worden. Die zwischen den Beteiligten abgestimmte Linienführung wurde der Stadt vom Rhein-Kreis Neuss zur Verfügung gestellt und ist entsprechend in den Bebauungsplan übertragen worden. In so fern kann der Forderung, dass auf der gesamten bisherigen A 57-Fläche keine sonstigen Festsetzungen zum Tragen kommen sollen, nicht gefolgt werden.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird auch Bezug zum Flächennutzungsplan -FNP- der Stadt genommen. Es wird festgestellt, dass die Bebauungsplanbegründung den zum Zeitpunkt des Offenlagebeschlusses zutreffenden Sachverhalt wiedergibt und der offengelegte Entwurf der 97. FNP-Änderung die nunmehr geplante Linienführung als Überführung beinhaltet.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Straßenbauverwaltung mit dem Ausbau der A 57 im Bereich des Abschnittes Meerbusch ihrer Verpflichtung nach dem gesetzlich erforderlichen Lärmschutz für die Anlieger der A 57 nachgekommen ist und eine erforderliche Erweiterung der Lärmschutzanlagen durch geplante Baugebiete der Zu- und Abstimmung mit Straßen NRW bedarf.

Die bisher festgesetzte Baugrenze innerhalb des Mischgebietes an der Meerbuscher Straße liegt teilweise innerhalb der 40 m Anbauverbotszone der A 57 und wird entsprechend der Stellungnahme geändert. Die Grundzüge der Planung werden dadurch nicht berührt. Die Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung für Einzelfallzustimmungen zu Vorhaben innerhalb dieses Bereiches wird zur Kenntnis genommen.

Um Planungskollisionen mit Ausgleichsflächen zu vermeiden, wird der Straßenbauverwaltung ein Übersichtsplan mit Darstellung des Flurstücks 28 der Flur 11 der Gemarkung Strümp zugesandt.

Dieser Plan zeigt, dass weder die A 57 noch die A 44, in deren Randbereich das Flurstück resp. seine neu gebildeten Teilflächen liegen, betroffen sind.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

Beschluss:

Antrag von CDU & Bündnis 90/Die Grünen vom 3.9.2011, Punkt 1.a.

Der Fuß- und Radwegeverkehr soll von der unmittelbaren Linienführung der K 9 n entkoppelt und aus dem Bereich zwischen den Lärmschutzwänden – westliche Streckenführung zwischen Boverth und Unterführung A 57 – heraus genommen werden.

Ziel ist, die Belastungen der Radfahrer- und FußgängerInnen für diesen Abschnitt auszuschließen.

Die derzeitige Planung führt den Rad- und Fußweg westlich der A 57 in einem „Kessel“ zwischen den Lärmschutzwänden. Dies bedeutet für die Nutzer verstärkte Lärm- und Abgasbelastungen.

Wir gehen davon aus, dass hiermit keine wesentliche Planänderung verbunden sein dürfte, wenn die Gesamtbreite der Straße inkl. Rad- und Fußweg erhalten bleibt, die Lärmschutzwand aber zwischen Straße und Radweg geführt wird.

Alternativ könnte geprüft werden, ob der Rad- und Fußweg an der K 9 n, westlich der A 57 zwischen Boverth und der Unterführung entfallen und östlich der A 57 auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg (bei entsprechender Anpassung) ab Haltepunkt U 76 verlaufen kann. Eine nennenswerte Planungsänderung dürfte sich daraus ebenfalls nicht ergeben, da der Wirtschaftsweg bereits vorhanden ist.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
FDP			4
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG			1
fraktionslos		1	
Gesamt:	2	10	5

Somit ist der Antrag zu diesem Punkt abgelehnt.

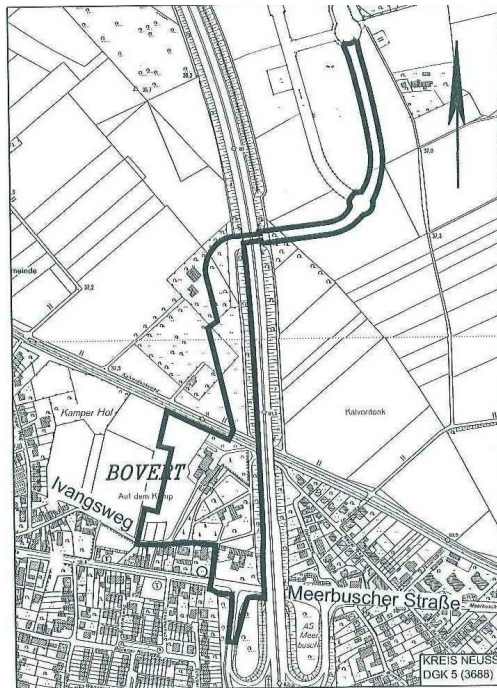
3.2 Beschluss der erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB i. V. m. § 4a (3) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchungen, landschaftspflegerische Begleitpläne, Umweltprüfung, Abschätzung der Luftschadstoffe, artenschutzrechtliche Prüfung) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- in Verbindung mit § 4a (3) BauGB vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zur Zeit geltenden Fassung erneut öffentlich auszulegen.

Die Auslegungsfrist beträgt zwei Wochen.

Es wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können.

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	16	1	

4.0 Festlegung einer Fläche für landschaftspflegerische Maßnahmen

(vorgezogen vor die Tagesordnungspunkte 2.0 und 3.0)

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt, die stadt eigenen Flurstücke 1407, groß 1.868 m² und eine Teilfläche aus 1410, groß ca. 2.996 m² der Flur 3 der Gemarkung Osterath aus der ackerbaulichen Nutzung herauszunehmen. Hier sowie auf einer Fläche östlich der A 57 südlich der K 9n in einer Größe von ca. 0,5 ha sollen unmittelbar nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 281 umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, die dem Artenschutz und dem Landschaftsschutz dienen.

Dabei ist zu prüfen, in wie weit eine ökologische Aufwertung der Feuchtniederung entlang des Grenzbaches zwischen Mönkesweg und dem Meererbusch in diesem Zusammenhang zum Tragen kommen kann.

Die Ausgleichsmaßnahmen grenzen soweit wie möglich unmittelbar an den derzeitigen Nutzungsraum der geplanten K 9n und die Jagdreviere von Lerche, Schleiereule, Kuckuck, Mäusebussard und Turmfalke sowie der Fledermäuse an und sollen in den freien Landschaftsraum führen.

Auf diesen Äckern werden punktuelle Strauch- und Baumanpflanzungen, zu Baubeginn der K 9n Ansitzstangen, eventuell Kopfweiden zur schnellen Naturhöhlenbildung frühzeitig vor Baubeginn der K 9n vorgenommen. Diese sind mit den Naturschutzverbänden und mit der Unteren Landschaftsbehörde beim Rhein-Kreis Neuss abzustimmen. Störungen in diesen Ausgleichsräumen sind auszuschließen.

Der im Bereich östlich der A 57-Unterführung bestehende „Kleinwald“ ist weitestgehend zu schonen. Im südwestlichen Teil dieses Waldstücks sind unmittelbar nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 281 entsprechende Anpflanzungen/Aufforstungen vorzusehen.

Des Weiteren ist am südlichen Rand des Geländes des Meerbusch-Gymnasiums zur K 9n hin eine Sichtschutzpflanzung anzulegen. Die Maßnahme ist vor Baubeginn des 1. Bauabschnitts der Kreisstraße K 9n (Bebauungsplan Nr. 280) durchzuführen.

Haushaltsmittel werden für das entsprechende Haushaltsjahr eingestellt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

5.0 Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara und
1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath,
Winklerweg/Wienenweg;

5.1 Zustimmung zum geänderten Gestaltungsplan des Bebauungsplanes Nr. 266

5.2 Vorstellung der Rechtsplanentwürfe (mündlicher Vortrag)

5.3 Zustimmung zum Entwurf des städtebaulichen Vertrages (öffentlicher Teil)

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften überträgt die Beschlussfassung dem Rat der Stadt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		1	1
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	5	1

5.1 Zustimmung zum geänderten Gestaltungsplan des Bebauungsplanes Nr. 266

Der Rat der Stadt stimmt dem geänderten Gestaltungsplan zum Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara in der Fassung vom 22. August 2011 zu.

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

5.2 Vorstellung der Rechtsplanentwürfe (mündlicher Vortrag)

Der **Antrag der FDP-Fraktion**, in dem städtebaulichen Vertrag für die Wohn- und Gewerbebebauung auf dem „Ostara-Gelände“ ausschließlich den Passivhausstandard vorzuschreiben, wird abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
FDP	4		
SPD			2
Bündnis 90/Die Grünen		2	
UWG		1	
fraktionslos		1	
Gesamt:	4	11	2

keine weitere Beschlussfassung

5.3 Zustimmung zum Entwurf des städtebaulichen Vertrages

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften überträgt die Beschlussfassung dem Rat der Stadt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		1	1
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	5	1

Der Rat der Stadt stimmt den öffentlichen Teilen des Entwurfs des städtebaulichen Vertrages Stadt ./i. Fa. CARAT Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (gesamter Vertrag mit Ausnahme Teil III - Grundstückskauf- und Übertragungsvertrag - sowie der Anlagen 2a, 2b und 5 und Teil V - Folgekosten -) gemäß § 11 Baugesetzbuch vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung zum Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara und der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg in der vorliegenden Vertragsfassung zu.

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

- 7.0 **Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara**
 7.1 **Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB**
 7.2 **Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

Beschlüsse:7.1 Änderung des Aufstellungsbeschluss gem. § 2 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften überträgt die Beschlussfassung dem Rat der Stadt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		1	1

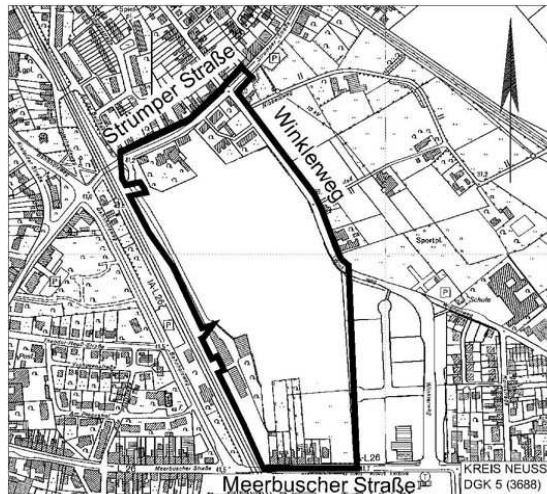
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	5	1

Der Rat der Stadt beschließt gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung, die Änderung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplanes Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara.

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird nunmehr wie folgt begrenzt:

- Im Nordwesten von der südöstlichen Begrenzung der Strümper Straße/L 154
- Im Westen von der östlichen Begrenzung der Planfeststellung für die Bahnunterführung der L 154/L 476, mit Ausnahme des Anschlusspunktes im Südwesten
- Im Süden von der nördlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße/L 476
- Im Osten von der westlichen Begrenzung des Bebauungsplanes Nr. 60, der Ostgrenze des Winklerweges sowie Teilbereichen der Flurstücke 238, 240 und 708 (alle der Flur 3, Gemarkung Osterath)

und ist in nachstehenden Übersichtsplan gekennzeichnet.



Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

7.2. _ Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften überträgt die Beschlussfassung dem Rat der Stadt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		1	1
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	5	1

Der Rat der Stadt beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Schallschutzgutachten, Erschütterungen, Altlastengutachten Einzelhandelsverträglichkeitsanalyse und Verkehrsgutachten) ge-

mäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

- Im Nordwesten von der südöstlichen Begrenzung der Strümper Straße/L 154
- Im Westen von der östlichen Begrenzung der Planfeststellung für die Bahnunterführung der L 154/L 476, mit Ausnahme des Anschlusspunktes im Südwesten
- Im Süden von der nördlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße/L 476
- Im Osten von der westlichen Begrenzung des Bebauungsplanes Nr. 60, der Ostgrenze des Winklerweges sowie Teilbereichen der Flurstücke 238, 240 und 708 (alle der Flur 3, Gemarkung Osterath)

und ist in vorstehenden Übersichtsplan gekennzeichnet.

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

- 8.0 **1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg**
 8.1 **Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB**
 8.2 **Ergebnis der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (1) BauGB**
und der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB
 8.3 **Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

Beschlüsse:

8.1 Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften überträgt die Beschlussfassung dem Rat der Stadt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		1	1
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	5	1

Der Rat der Stadt stellt fest:

Der Vorentwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg, hat gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 1. Dezember bis einschließlich 15. Dezember 2008 zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegen.

Während dieser Zeit gingen seitens der Öffentlichkeit keine Äußerungen ein.

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

8.2 Ergebnis der Beteiligung der Behörden gem. § 4 (1) BauGB und
der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften überträgt die Beschlussfassung dem Rat der Stadt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		1	1
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	5	1

Der Rat der Stadt beschließt, über die im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung sowie der Nachbargemeinden gemäß § 2 (2) BauGB vorgebrachten Stellungnahmen nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wie folgt zu entscheiden:

1. Rhein-Kreis NeussAnlage 2Schreiben vom 4. Dezember 2008

Folgende Anregungen werden gegeben

Wasserwirtschaft

Der Anregung hinsichtlich der Abwasserbeseitigung wurde gefolgt, die Abstimmung ist im Februar 2009 durchgeführt worden. Dem Hinweis auf die Lage in der Wasserschutzzone III wird durch die nachrichtliche Übernahme dieser Wasserschutzzone im Bebauungsplan gefolgt, die Richtlinien in Bezug auf Straßen in Wasserschutzgebieten sind im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt worden.

Bodenschutz

Es wird angeregt, Vorsorgemaßnahmen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen durch den Eintrag von schädlichen Stoffen zu treffen. In diesem Rahmen soll ein Hinweis in die zu erteilenden Baugenehmigungen im Plangebiet aufgenommen werden.

Der Anregung wird gefolgt.

Unterer Immissionsschutz

Den aufgeführten Anregungen wird mit Ausnahme der angeregten Umsetzung der »Seveso-II-Richtlinie« in der Bebauungsplanänderung in den Festsetzungen gefolgt. Angesichts der Gliederung des Gewerbegebietes gemäß Abstandserlass sind Betriebe, die unter der monierten Richtlinie fallen, im Plangebiet nicht zulässig und müssen daher nicht gesondert ausgeschlossen werden.

2. IHK Mittlerer NiederrheinAnlage 3Schreiben vom 9. Dezember 2008

Den angeregten, modifizierten textlichen Festsetzungen zum Ausschluss von einzelnen Gewerbebetrieben werden - mit Ausnahme des vollständigen Ausschlusses von Einzelhandelsbetrieben - gefolgt. Im Plangebiet befindet sich bereits ein Lebensmittel-Discounter mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten. Damit dieser Betrieb noch Entwicklungsmöglichkeiten hat, sind im südlichen Plangebiet Einzelhandelsbetriebe unterhalb der Großflächigkeit zulässig. Eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches in Osterath mit dieser Regelung kann angesichts der Größe der entsprechenden Baufenster sowie der zulässigen Grundfläche ausgeschlossen werden.

Sprecher im Rat:

Ratsherr Jürgens

8.3 _ _ Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften überträgt die Beschlussfassung dem Rat der Stadt.

Abstimmungsergebnis:

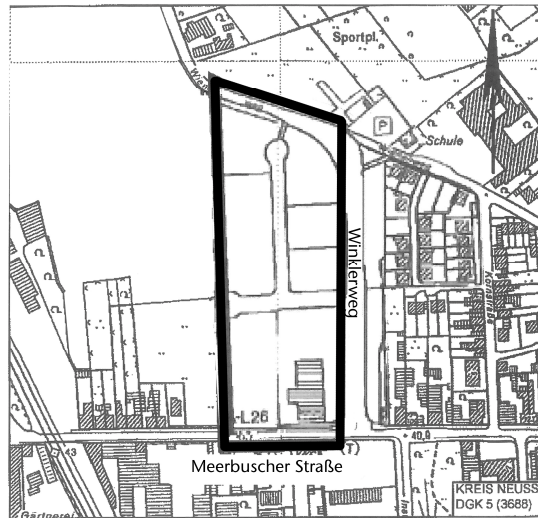
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		1	1
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	5	1

Der Rat der Stadt beschließt, den Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg einschließlich der Entwurfsbegründung gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden von einem Teilbereich des Flurstückes 1242 (gedachte Verbindung von der südöstlichen Ecke des Flurstückes 766 bis zur nordöstlichen Ecke des Flurstückes 1330 (der Flur 3, Gemarkung Osterath)
- Im Westen von den westlichen Grenzen der Flurstücke 1323, 1322, 1321 und 1320 sowie die gedachte Verbindung dieser Linie bis zur Südgrenze der Meerbuscher Straße
- Im Süden von der Südgrenze der Meerbuscher Straße L 476

- Im Osten von der Ostgrenze des Winklerweges und ist in nachstehenden Übersichtsplan gekennzeichnet.



Mit dem Inkrafttreten dieser Bebauungsplanänderung treten die entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 60 außer Kraft.

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

- 9.0 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara**
- 9.1 Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB**
- 9.2 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

Beschluss:

9.1 Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung, die Änderung des Aufstellungsbeschlusses der 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara.

Der Bauleitplan erhält nunmehr die Bezeichnung:

100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara und ein Teilbereich in Meerbusch-Strümp

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung wird nunmehr wie folgt begrenzt:

Teil-Geltungsbereich 1 im

- Norden von der südlichen Grenze der Strümpfer Straße /L 154, der westlichen Grenze des Flurstückes 407 sowie einer gedachten Verbindung von der südwestlichen Ecke des o.g. Flurstückes bis zur südöstlichen Ecke des Flurstückes 298 (der Flur 3, Gemarkung Osterath)
- Westen von einer gedachten geradlinigen Verbindung parallel zur östlichen Begrenzung der Planfeststellung für die Bahnunterführung der L 154/L 476
- Süden von der nördlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße/L 476
- Osten von der westlichen Begrenzung des Bebauungsplanes Nr. 60 und der Ostgrenze des Winklerweges

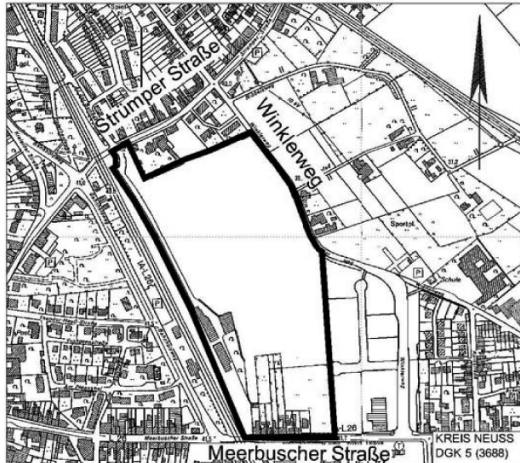
Teil-Geltungsbereich 2 im

- Norden von der südlichen Begrenzung der Osterather Straße
- Westen von der östlichen Begrenzung der Flurstücke 401, 186, 187, der nördlichen

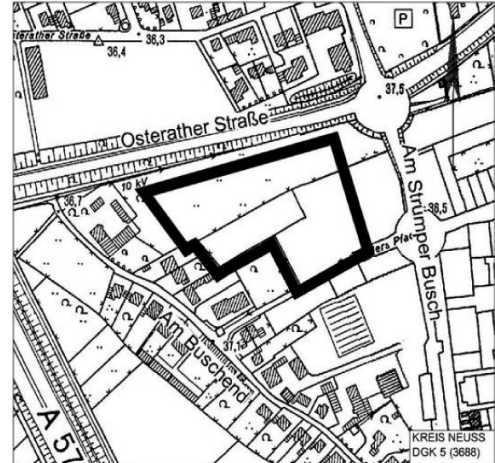
Begrenzung der Flurstücke 247, 248, 249, 250 sowie der östlichen Begrenzung des Flurstückes 250,

- Süden von der nördlichen Begrenzung der Straße »Schneiderspfad«
 - Osten von einer gedachten Linie parallel laufend zur Straße »Am Strümpfer Busch«, tangierend Teilbereiche des Flurstückes 278,
- (alle Flur 9, Gemarkung Strümp) und wird in den jeweiligen nachstehenden Übersichtsplänen gekennzeichnet.

Teil-Geltungsbereich 1



Teil-Geltungsbereich 2



Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	11	6	

Sprecher im Rat:

Ratsherr Jürgens

9.2. _ Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließt, den Entwurf der 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara und ein Teilbereich in Meerbusch-Strümp einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung wird nunmehr wie folgt begrenzt:

Teil-Geltungsbereich 1 im

- Norden von der südlichen Grenze der Strümpfer Straße /L 154, der westlichen Grenze des Flurstückes 407 sowie einer gedachten Verbindung von der südwestlichen Ecke des o.g. Flurstückes bis zur südöstlichen Ecke des Flurstückes 298 (der Flur 3, Gemarkung Osterath)
- Westen von einer gedachten geradlinigen Verbindung parallel zur östlichen Begrenzung der Planfeststellung für die Bahnunterführung der L 154/L 476
- Süden von der nördlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße/L 476
- Osten von der westlichen Begrenzung des Bebauungsplanes Nr. 60 und der Ostgrenze des Winklerweges

Teil-Geltungsbereich 2 im

- Norden von der südlichen Begrenzung der Osterather Straße

- Westen von der östlichen Begrenzung der Flurstücke 401, 186, 187, der nördlichen Begrenzung der Flurstücke 247, 248, 249, 250 sowie der östlichen Begrenzung des Flurstückes 250
 - Süden von der nördlichen Begrenzung der Straße »Schneiderspfad«
 - Osten von einer gedachten Linie parallel laufend zur Straße »Am Strümper Busch«, tangierend Teilbereiche des Flurstückes 278,
- (alle Flur 9, Gemarkung Strümp) und ist in den jeweiligen vorstehenden Übersichtsplänen gekennzeichnet.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

- 10.0 108. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Betriebshof Stadtwerke**
- 10.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB**
- 10.2 Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB**
- 10.3 Beschluss über die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes gem. § 6 (6) BauGB**

Beschluss:

10.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf der 108. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Betriebshof Stadtwerke hat einschließlich der Entwurfsbegründung gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 16.06.2011 bis einschließlich 22.07.2011 öffentlich ausgelegen.

Über die eingegangenen Stellungnahmen entscheidet der Ausschuss für Planung und Liegenschaften nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt:

1. Rhein-Kreis Neuss

Schreiben vom 15.07.2011

Bodenschutz

Der Anregung wurde bereits teilweise gefolgt.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 24. November 2010 bereits folgende Abwägung beschlossen: "Obwohl es sich beim Boden des Plangebiets um einen mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit handelt, der an sich zweithöchste Schutzwürdigkeit genießt, wird die Anlage der gemeinsamen Netzbetriebsstelle der Stadtwerke Meerbusch-Willich an dieser Stelle dennoch weiter verfolgt, da sie sich lagetechnisch besonders gut hierfür eignet. Die Stadtwerke erfüllen eine für das Wohl der Allgemeinheit wichtige Aufgabe, die in diesem besonderen Fall vor den Schutz fruchtbarer Böden gestellt wird. Andere günstig gelegene Flächen für dieses Bauvorhaben stehen deshalb nicht zur Verfügung, weil z. B. in einem der Meerbuscher Gewerbegebiete die - auch im Sinne des Allgemeinwohls - unabdingbaren Synergieeffekte beider Stadtwerke-Partner nicht erreicht werden können. Auffälligkeiten im Rahmen von Erdbauarbeiten werden bei der genannten Stelle angezeigt."

Immissionsschutz

Der Anregung wurde bereits gefolgt.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 24. November 2010 bereits folgende Abwägung beschlossen: „Der Anregung zur WA-Einstufung wird gefolgt. Der Geräuschgutachter ist bei seiner Beurteilung der durch das Vorhaben ausgelösten Geräusche davon ausgegangen, dass das Wohngebiet Pullerweg als MI-Gebiet (und nicht als WA-Gebiet) beurteilt wird. Der Gutachter hat seine Untersuchungsannahmen zwischenzeitlich korrigiert. Die Beurteilungspegel des Vorhabens liegen trotzdem noch 6 dB unter dem Immissionswert TA-Lärm, so dass die Beurteilung die gleiche bleibt.“

Die weitere vorgebrachte Stellungnahme wird im B-Planverfahren Nr. 294 behandelt.

Abstimmungsergebnis:

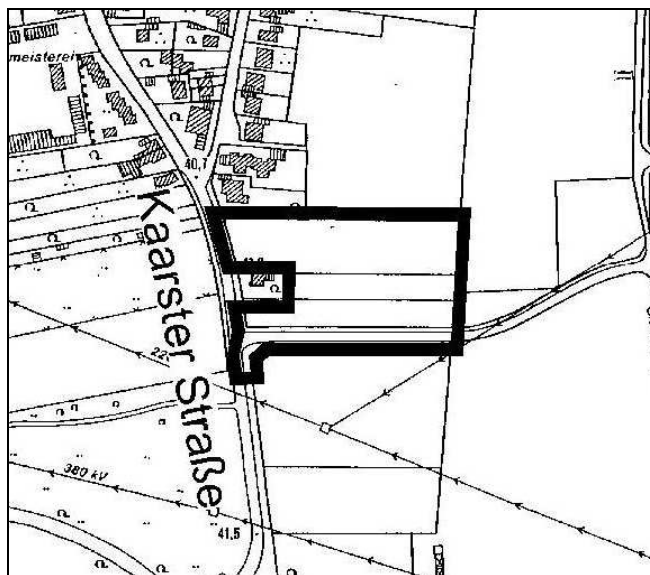
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	15	2	

10.2. Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt die 108. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Betriebshof Stadtwerke abschließend gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. April 2011 (BGBl. I S. 619) in Verbindung mit § 1 (8) BauGB.

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung umfasst die Flurstücke 19, 366, 367, 368 und 252 der Flur 15 der Gemarkung Osterath und ist im nachstehenden Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung als Entscheidungsbegründung gemäß § 5 (5) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 20. September 2011 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 24. November 2010 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu eigen.

Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 24. November 2010 und 20. September 2011 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Mit Wirksamkeit dieses Änderungsplanes werden die entgegenstehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes unwirksam.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	15	2	

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

10.3. Beschluss über die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes
gem. § 6 (6) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt gemäß § 6 (6) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. April 2011 (BGBl. I S. 619) die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes einschließlich der 108. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Betriebshof Stadtwerke.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

- 11.0** **Bebauungsplan Nr. 294, Meerbusch-Osterath, Netzbetriebsstelle der Stadtwerke Meerbusch-Willich**
- 11.1** **Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB**
- 11.2** **Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 4a (3) Satz 4 BauGB**
- 11.3** **Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB**

Beschluss:

11.1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 294, Meerbusch-Osterath, Netzbetriebsstelle Meerbusch-Willich hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Machbarkeitsstudie Regenwasserbewirtschaftung, Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 294, Schalltechnische Beurteilung des B-Planes Nr. 294, TÜV Süd: Magnetfeldmessungen entsprechend den Anforderungen der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 16. Juni 2011 bis einschließlich 22. Juli 2011 öffentlich ausgelegen.

Über die eingegangenen Stellungnahmen entscheidet der Ausschuss für Planung und Liegenschaften nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt:

1. Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst Schreiben vom 08.07.2011

Der Empfehlung wird gefolgt.

Im Textteil des Bebauungsplanes wird unter „D. Hinweise, Punkt 5.“ der Umgang mit Kampfmitteln aufgeführt. Das o. g. Schreiben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes der Bezirksregierung Düsseldorf inklusive des Merkblattes wird an den Bauherrn und seinen Architekten zur Beachtung bei Baubeginn weitergegeben.

Wasserwirtschaft:

Der Anregung wird gefolgt.

In der Begründung des Bebauungsplans wird die geplante Niederschlagswasserbehandlung in den Kapiteln 6.4 Schutzgut Wasser und 13.3 Regenwasserbeseitigung dargelegt. Dort ist beschrieben, dass bei dem zur Verfügung stehenden Freiflächenangebot und der Größenordnung der befestigten Flächen eine vollständige Muldenversickerung des wenig verschmutzten anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet möglich ist. Bei der dann erfolgten textlichen Festsetzung handelt es sich um einen redaktionellen Fehler, bei dem die beiden Wörter „Rohrrigolen oder“ in den Text geraten sind. Diese beiden Wörter werden aus der Festsetzung gestrichen, so dass die Festsetzung dann richtig lautet:

„Gemäß § 9 Abs. 4 BauGB wird festgesetzt, dass das Niederschlagswasser der Dachflächen und das wenig verschmutzte Niederschlagswasser der Stellplatzflächen und ihrer Zufahrten (gekennzeichnet mit dem Index E und B) in ~~Rohrrigolen oder~~ Mulden einzuleiten und zu versickern ist. Die Anlage von Sickerschächten ist unzulässig.“

Die Grundzüge der Planung werden durch diese Änderung nicht berührt, da eine Muldenversickerung bereits geplant war und hier lediglich ein redaktioneller Fehler beseitigt wird. Der von der Änderung Betroffene (WBM) hat der beabsichtigten Änderung zugestimmt.

Bodenschutz:

Der Anregung wurde bereits teilweise gefolgt.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 24. November 2010 bereits folgende Abwägung beschlossen: "Obwohl es sich beim Boden des Plangebiets um einen mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit handelt, der an sich zweithöchste Schutzwürdigkeit genießt, wird die Anlage der gemeinsamen Netzbetriebsstelle der Stadtwerke Meerbusch-Willich an dieser Stelle dennoch weiter verfolgt, da sie sich lagertechnisch besonders gut hierfür eignet. Die Stadtwerke erfüllen eine für das Wohl der Allgemeinheit wichtige Aufgabe, die in diesem besonderen Fall vor den Schutz fruchtbarer Böden gestellt wird. Andere günstig gelegene Flächen für dieses Bauvorhaben stehen deshalb nicht zur Verfügung, weil z. B. in einem der Meerbuscher Gewerbegebiete die - auch im Sinne des Allgemeinwohls - unabdingbaren Synergieeffekte beider Stadtwerke-Partner nicht erreicht werden können. Auffälligkeiten im Rahmen von Erdbauarbeiten werden bei der genannten Stelle angezeigt.“

Immissionsschutz:

Der Anregung wurde bereits gefolgt.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 24. November 2010 bereits folgende Abwägung beschlossen: „Der Anregung zur WA-Einstufung wird gefolgt. Der Geräuschgutachter ist bei seiner Beurteilung der durch das Vorhaben ausgelösten Geräusche davon ausgegangen, dass das Wohngebiet Pullerweg als MI-Gebiet (und nicht als WA-Gebiet) beurteilt wird. Der Gutachter hat seine Untersuchungsannahmen zwischenzeitlich korrigiert. Die Beurteilungspegel des Vorhabens liegen trotzdem noch 6 dB unter dem Immissionswert TA-Lärm, so dass die Beurteilung die gleiche bleibt.“

Zum Thema *Immissionsschutz* weist die Stellungnahme weiterhin darauf hin, dass im Bebauungsplan nicht dargelegt wird, wie Luftverunreinigungen durch staubige Baumaterialien verhindert werden können.

Der Anregung wurde jedoch bereits gefolgt.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 24. November 2010 bereits folgende Abwägung beschlossen: „In den Bebauungsplan wird eine textliche Festsetzung aufgenommen, die regelt, dass die Lagerung staubender Materialien nur in geschlossenen Containern erfolgen darf, um Luftverunreinigungen durch Staub zu vermeiden.“ Dies ist im Bebauungsplan-Entwurf über die konkrete Festsetzung der Art der baulichen Nutzung erfolgt:

„Gemäß § 11 (2) BauNVO wird das Sondergebiet als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung: „Netzbetriebsstelle der Stadtwerke Meerbusch-Willich“ festgesetzt. Im Sondergebiet sind zulässig:

- ein Betriebsgebäude mit Büros, Werkstätten und Lager sowie ein Funkmast,
- eine Hoffläche mit Stellplätzen für Bedienstete und Lagerflächen, teilweise mit Überdachungen
- sonstige Stellplätze für Besucher.“

Damit ist die Konzeption der Stadtwerke-Partner mittels textlicher Festsetzung umgesetzt. Danach sollen staubende Baumaterialien im Lager im Betriebsgebäude und auf der Hoffläche mit Überdachungen gelagert werden. Abgesehen davon ist für das Betriebsgebäude absichtlich eine Winkelform gewählt worden, die die Hoffläche auf der den Wohngebieten abgewandten Seite anordnet. Diese Gebäudeanordnung wurde mittels Baugrenzen im Bebauungsplan festgesetzt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	15	2	

11.2. Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 4a (3) Satz 4 BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließt die Änderungen des Planentwurfes gemäß § 4a (3) Satz 4 Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung auf der Grundlage der Beschlussfassung über die Stellungnahme des Einwenders 2. Rhein-Kreis-Neuss, Schreiben vom 15.07.2011.

Es wird festgestellt, dass mit der Änderung die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und eine erneute Planoffenlegung gemäß § 3 (2) BauGB nicht erforderlich wird.

Abstimmungsergebnis:

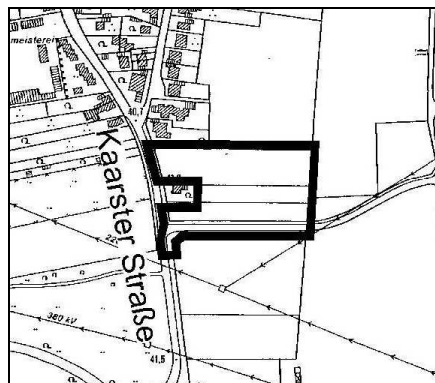
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	15	2	

11.3. Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt den Bebauungsplan Nr. 294, Meerbusch-Osterath, Netzbetriebsstelle der Stadtwerke Meerbusch-Willich - einschließlich seiner Änderung auf Grund vorgebrachter Stellungnahmen - als Satzung gemäß § 10 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. April 2011 (BGBl. I S. 619) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2011 (GV.NRW. S. 271).

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst die Flurstücke 19, 366, 367, 368 und 252 der Flur 15 der Gemarkung Osterath und ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung als Entscheidungsbegründung gemäß § 9 (8) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 20. September 2011 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 24. November 2010 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu eigen. Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 24. November 2010 und 20. September 2011 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	15	2	

Sprecher im Rat: Ratsherr Jürgens

12.0 entfällt

13.0 Kreisstraße K 9, Radweg von Meerbusch-Nierst bis zur nördlichen Kreisgrenze

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften des Rates der Stadt stimmt der Herausnahme des geplanten Radweges entlang der K 9 von Meerbusch-Nierst bis zur nördlichen Kreisgrenze aus dem Kreisstraßenbauprogramm zu, da mit der Sanierung des Rheindeiches eine parallele und attraktivere Radwegeführung von Süden nach Norden in Kürze bestehen wird.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	1	3	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	14	3	

14.0 Heizkraftwerk Lausward im Düsseldorfer Hafen

**Antrag der Stadtwerke Düsseldorf AG, Höhenweg 100, 40233 Düsseldorf vom 30.06.2011 gemäß §§ 9, 16 BImSchG auf Erteilung eines Vorbescheides über die bauplanungs- und umweltrechtliche Zulässigkeit zur Änderung des Heizkraftwerks Lausward durch die Errichtung und den Betrieb einer GuD-Anlage;
Stellungnahme der Stadt**

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließt, keine Bedenken gegen den Antrag der Stadtwerke Düsseldorf AG vorzubringen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

15.0 Antrag des Zentrum vom 22.08.2011 zur Oststraße – Böhlergelände Oststraße in Meerbusch-Büderich

Der Antrag wurde zurückgezogen.

16.0 Antrag des Zentrum vom 22.08.2011 zum ÖPNV in Meerbusch-Büderich

Der Antrag wurde zurückgezogen.

17.0 Antrag des Zentrum vom 22.08.2011 zu Trimpfadern in Wäldern

Der Vorsitzende berichtet, dass der Antrag an den Ausschuss für Schule und Sport verwiesen wurde.

18.0 Berichtigung der Niederschrift vom 21. Juni 2011

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließt die Änderung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 21. Juni 2011, TOP 7.2 wie folgt:

Ratsherr Wehrspohn teilt mit, dass der von der Krefelder Politik beschlossene Ausbau der Ringstraße um den Krefelder Hafen nunmehr im Laufe dieses Jahres beginnend realisiert werde, da von Seiten des Landes der beantragte Zuschuss genehmigt worden sei. Er sehe daher für die Zukunft die Gefahr eines inakzeptablen Zuwachses des Lkw-Verkehrs über die Straße K 9 durch die Rheingemeinden und fragt detailliert, welche Aktivitäten und Abstimmungen mit der Stadt Krefeld in diesem Zusammenhang von der Verwaltung angegangen worden sind. Er bittet die Beantwortung seines per E-Mail gesendeten Fragenkatalogs auch dem Ausschuss zur Kenntnis zu bringen.

Herr Dr. Gérard sagt die Beantwortung zu.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

19.0 Termin der nächsten Sitzung

Die nächste Sitzung findet abweichend vom Langzeitplan am 13. Oktober 2011 statt.

Laut Langzeitplan findet die übernächste Sitzung am 22. November 2011 statt.

20.0 Bericht der Verwaltung

Es erfolgt keine Berichterstattung.

21.0 Verschiedenes

keine Beschlussfassung

Meerbusch, den 21. September 2011

Jürgens
Ausschussvorsitzender

Hansen
Schriftführer