

An die
Damen und Herren
des Ausschusses für Planung und Liegenschaften

Beratungsvorlage

zu TOP **2.0** der Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften am
20. September 2011

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

Beschlussvorschlag:

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 Strümper 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. Einwander 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 Einwander 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 stärksten 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.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

zu II.

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.

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 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.

4. Einwender 7

Schreiben vom 01.03.2011

Lärmschutzwall

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 Unterkante 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 stärksten 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 Finanzierungsbeitragung 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.

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 Strümper Busch“ aus dem Jahre 2002/2003 zu Grunde liegt. Hier wurden für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper 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 Strümper Busch“):

Diese unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper 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 Strümper Busch“.

Sie unterstellt für das Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper 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 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.

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 Jungvögel 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 Jagdhabitats 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 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.

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 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.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur weiteren Verdeutlichung der Planungsabsicht im 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 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 stärksten 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 Kurzzeitmessungen 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 Boverth 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 Verkehrsstrassen (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 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 Habitatelementen 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.

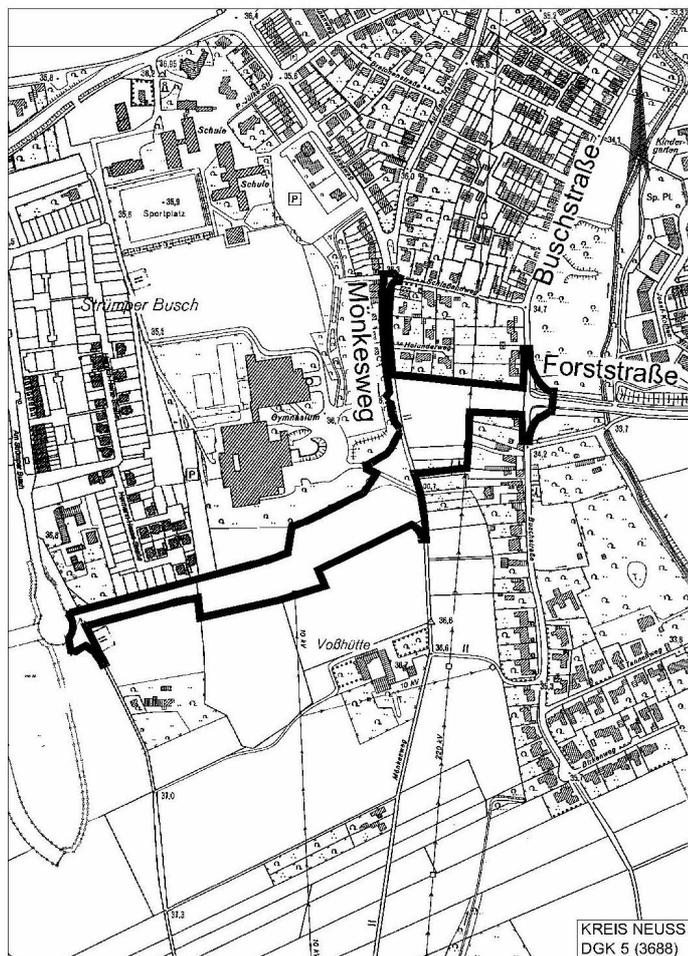
Der Hinweis auf eine Zuständigkeit der „Straßenaufsichtsbehörde“ geht fehl. Die Planung für die K 9n erfolgt als kommunale Bauleitplanung, in der der Immissionsschutz vor Straßenverkehrslärm nach den einschlägigen anzuwendenden Vorschriften ermittelt, bewertet und in den Bebauungsplänen festgesetzt wird.

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.

Begründung:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 280 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) vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegt.

Aus der Öffentlichkeit wurden die als Anlagen in anonymisierter Kopie beigefügten Stellungnahmen vorgebracht. Die Eingaben wurden den Rats- und Ausschussmitgliedern mit Schreiben vom 7. Juli 2011 bereits zur Kenntnis gebracht, ebenfalls in anonymisierter Form. Sie mussten zu dieser Vorlage eine neue Einwender-Numerierung erhalten.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 22. Februar 2011 über die öffentliche Entwurfsauslegung benachrichtigt.

Die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die beteiligten Nachbargemeinden sind der als Anlage in Kopie beigefügten Liste zu entnehmen.

Es wurden die als Anlagen in Kopie beigefügten Stellungnahmen vorgebracht. Sie wurden ebenfalls mit Schreiben vom 7. Juli 2011 den Rats- und Ausschussmitgliedern zur Kenntnis gebracht.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat nunmehr über die eingegangenen Stellungnahmen unter Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander zu entscheiden.

Folgt der Ausschuss dem Beschlussvorschlag zu den Stellungnahmen, kann der Plan dem Rat zum Beschluss als Satzung empfohlen werden.

Gemäß Rechtsprechung (Urteil des OVG NRW vom 14.02.2007-10 D 31/04.NE) ist der Rat auch selbst zur Erfassung, Bewertung und Abwägung der Belange aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung verpflichtet. Dies erfolgt durch die Berücksichtigung und Würdigung der eingegangenen Stellungnahmen aus den zugehörigen Vorlagen und der seinerzeitigen Beschlüsse des Ausschusses für Planung und Liegenschaften. Allen Ratsmitgliedern werden die Vorlagen mit Anlagen und die Niederschriften ebenfalls übersandt und sind ihnen bekannt bzw. liegen ihnen in der Ratssitzung vor. Sie können auch vor oder während der Ratssitzung nochmals in den Aufstellungsvorgängen bei der Verwaltung eingesehen werden.

Lösung:

Die Verwaltung schlägt vor, wie im Beschlussvorschlag im Einzelnen dargestellt zu entscheiden.

In Vertretung

Dr. Just G é r a r d
Technischer Beigeordneter

Sprecher/in im Rat zu 2.2: