

[REDACTED]

Fachbereich 4	
Eing.: 24. März 2011	
4-61	4-63
weiter an: <i>Wals</i>	

Einwender 7

[REDACTED]

Stadt Meerbusch
Planen und Bauen
Wittenberger Str.

40668 Meerbusch

[REDACTED]

Tel. [REDACTED]
Fax [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Tel. [REDACTED]
Fax [REDACTED]

Stadt Meerbusch Dezernat III	
Eing.: 28. März 2011	
weiter an:	
FB 4	FB 5 FB 6 SB 11 Slim

Postkarte 31.03.11/R

Meerbusch, 23.03.2011

Offenlegung des Bebauungsplans Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp/Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit haben die Boverter Bürger zahlreiche Einwendungen gegen den Strukturplan vorgebracht. Der Bebauungsplan Nr. 281 ist inhaltlich fast identisch mit einem Teilbereich des ursprünglichen Strukturplanes. Die in der Vergangenheit vorgebrachten Einwendungen erstrecken sich auch auf den B-Plan Nr. 281 und werden deshalb weiter aufrecht erhalten. Die Einwendungen ergeben sich aus Schreiben, Leserbriefen, Einwendungen, Stellungnahmen etc. die wir Ihnen als Anlage beigefügt haben.

Darüber hinaus wenden sich die Bürger gegen die unerträgliche Beeinträchtigung der Tag- und Nachtruhe. Das schalltechnische Gutachten Nr. 10281108/3 vom 05.10.2010 wurde auf der Basis der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung von 2010 erstellt. Das Verkehrsgutachten geht unter Strukturvariante 2 von einer Reduzierung der Gewerbebereiche aus. Angeblich sollen überwiegend Bürogebäude errichtet werden, die zu nur einen geringen Verkehrsaufkommen führen sollen.

Dies ist aber nicht richtig.

In dem Gewerbegebiet Bundenrott hat die Stadt Meerbusch eine neuen Bauhof und einen Wertstoffhof errichtet. Alle handwerklichen Abteilungen der Stadt Meerbusch wurden auf dem neuen Bauhof konzentriert, so dass ein hohes Verkehrsaufkommen entsteht. Das gleiche gilt auch für den Wertstoffhof, der allen Bürgern zur Ablieferung von Abfall zur Verfügung steht. Auch hierdurch entsteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Dies hat der Gutachter nicht berücksichtigt. Weiterhin sollen im Gewerbegebiet Bundenrott großflächige Gewerbebetriebe angesiedelt werden. Somit ist mit einem hohen LKW-Aufkommen zu rechnen.

Schließlich beabsichtigt die Stadt Meerbusch die landwirtschaftlichen Flächen südlich des Gewerbegebietes Bundenrott bis zur Haltestelle Boverter einer Bebauung zuzuführen, da diese das gesamte Gebiet in der Vergangenheit zu einem qm-Preis von 35,00 DM erworben hat. Dies würde zu einer weiteren erheblichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der K 9n führen. Auch sind die Zahlen über das Verkehrsaufkommen im Verkehrsgutachten nicht nachvollziehbar.

Bei den Berechnungen im Lärmschutzgutachten wird hinsichtlich des Lärmschutzes an der Kreisstraße K 9n von einer 2,50 Meter hohen Betonwand und der Stadtbahnlinie von einem 2,50 Meter hohen Lärmschutzwand ausgegangen. Es wird aber nicht untersucht, welcher Lärmschutz entlang der K 9n mit einem Lärmschutzwand erreicht werden könnte.

Aufgrund des Umstandes, dass schon entlang der A 57 Lärmschutzwände von über 5 Metern Höhe errichtet wurden und diese sehr hässlich und monoton aussehen, kann es nicht angehen, dass eine weitere Lärmschutzwand von 2,50 Metern errichtet wird. Im Hinblick auf das Landschaftsbild bedarf es einer entsprechenden Gestaltung. Ein Schallschutzwand würde sich harmonisch in die Landschaft einfügen und stößt bei Anliegern und Straßennutzern auf große Zustimmung. Die Boverter Bürger müssten nur eine Lärmschutzwand, hier die Lärmschutzwand der Autobahn, ertragen. Darüber hinaus könnte der Lärmschutzwand noch begrünt werden. Dies hätte den positiven Effekt, dass mit den Jahren auch die Lärmschutzwand der Autobahn hinter den Bäumen verschwinden würde.

Erstaunlicherweise soll entlang der Stadtbahn ein 2,50 m hoher und teurer Lärmschutzwand entstehen. Ein solcher Lärmschutzwand ist an dieser Stelle überhaupt nicht notwendig.

Vielmehr wäre ein Lärmschutzwand entlang der K 9n notwendig. Dort wird aber nur eine Lärmschutzwand geplant.

Schon 2 Haltestellen weiter, hier an der Haltestelle Görgesheideweg, entsteht zurzeit ein Wohngebiet entlang der Stadtbahn. Nach dem Lärmschutzgutachten dieses Bebauungsplanes reicht hier schon eine 2.50 Meter hohe Wand aus, um den Lärmschutz zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, warum der Grund und Boden für ein Lärmschutzwand verschwendet wird, wenn andere Lärmschutzmöglichkeiten bestehen, insbesondere durch Planung kleiner Mehrfamilienhäuser, die durch ihre Ausrichtung dafür Sorge tragen, dass der Lärm von dem Bebauungsgebiet abgehalten wird. Außerdem empfinden die Bürger den Lärm einer Straßenbahn für nicht so gravierend, wie von einer viel befahrenen Straße. Um den Schienenlärm effektiv zu begegnen, besteht z.B. die Möglichkeit, unmittelbar im Bereich der Schienentrasse ca. 50 cm hohe Schallschutzwände zu errichten. Hierdurch wird eine ganz erhebliche Lärmreduzierung erreicht.

Die Boverter Bürger wehren sich auch deshalb gegen den zusätzlichen Lärm der K 9n, da sie schon durch den Verkehr, der von der Meerbuscher Straße ausgeht, arg gebeutelt sind. Das vorhandene, ganz erhebliche Lärmaufkommen, berücksichtigt noch nicht die zukünftige Verkehrsentwicklung, hier durch das neue Wohngebiet auf dem Ostaragelände einschließlich eines 4.200 qm großen Frischemarktes sowie die K9n. Dies führt letztlich zu einer ganz erheblichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit einem unerträglichen Verkehrslärm für die die Boverter Bürger.

Darüber hinaus ist zu befürchten, dass, wenn der Bebauungsplan Nr. 281 so verwirklicht wird, in einem weiteren Stadium der fallengelassene Strukturplan, so wie die Stadt Meerbusch ihn von Anfang an vorgesehen hat, doch durchgesetzt wird, was zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen auf dem Ivangsweg führt, da dieser schon zum Teil ausgebaut wurde und dann vollkommen ausgebaut wird. Auch soll der neue Ivangsweg über private Grundstücke geführt werden.

Um diesen Gefahren vorzubeugen, haben die Bürger einen Alternativplan von einem Städteplaner erstellen lassen. Dieser erstreckt sich selbstverständlich auch auf den B-Plan Nr. 281. Der alternative Strukturplan sieht die Abbindung des Ivangsweges und eine eigene Zufahrt zum neuen Wohngebiet vor. Hierdurch wäre die Wohnruhe auf dem Ivangsweg gewährleistet. Es kann jedenfalls nicht angehen, dass die Anwohner des Ivangsweges durch den B-Plan Nr. 281 den Gewerbe- und Anliegerverkehr ertragen müssen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- Leserbrief [REDACTED]
- Leserbrief [REDACTED]
- Leserbrief [REDACTED]
- Leserbrief [REDACTED]
- Schreiben an die CDU vom 24.05.2007
- Schreiben der Familie [REDACTED]
- Schreiben des [REDACTED]
- Aufruf an die Boverter Mitbürger
- Alternativer Strukturplan
- Erläuterungen zum alternativen Strukturplan
- Stellungnahme zu der Beratungsvorlage TOP 5.1
- Einwendungen gemäß Schreiben vom 06.092007

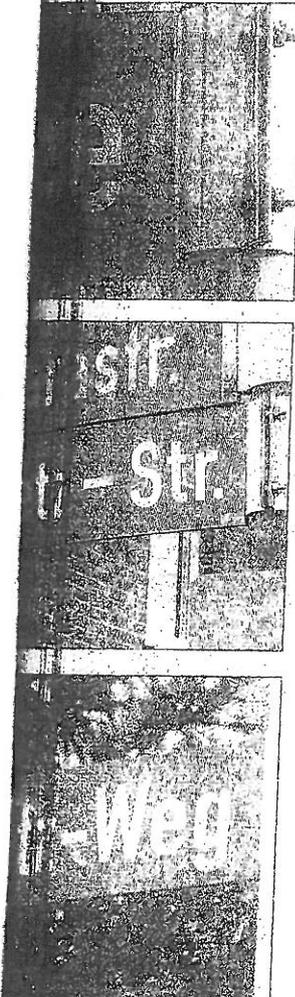
Einseitige Mehrbelastung

„Empörung über Bauvorhaben“, WZ vom 14. September.

Am 12. September stellten Planungsausschuss sowie die Stadtverwaltung den Bebauungsplan für die Ivangsheide im Bovert vor. Erschlossen werden soll dieses derzeit ackerbaulich genutzte Areal neben der neuen Kreisstraße K9n durch den heute noch besseren Feldweg Ivangsweg, der zu diesem Zweck zu einer neun Meter breiten Hauptsammelstraße für den Individualverkehr des neuen Wohngebietes ausgebaut werden soll.

Dabei wurde von Seiten der Stadtverwaltung mehrfach hervorgehoben, dass hierdurch ein hinsichtlich der Lebensqualität besonders attraktives Wohnen für die neuen Bewohner dieses Gebietes entstehen werde. Insbesondere wurde dabei auf die un-
gebaute bleibenden und damit der Naherholung der neuen Anwohner dienenden Flächen jenseits der Stadtbahn Krefeld-Düsseldorf verwiesen. Gerade diese Möglichkeit der Naherholung, die derzeit noch besteht, wird den Altanwohnern des Ivangswegs allerdings genommen, wenn die Pläne der Stadtverwaltung so umgesetzt werden, wie sie in der Bürgeranhörung vorgestellt wurden: So wird der durch das neue Wohngebiet entstehende Individualverkehr ganz überwiegend über die Meerbuscher Straße zuffließen (Anbindung A 57), und dies über den ausgebauten Ivangsweg. Den Altanwohnern würde somit eine ganz erhebliche Mehrbelastung sowohl in Bezug auf die Schadstoff- als auch die Lärmemissionen zugemutet; eine Belastung, die pikanterweise durch die Form der geplanten Bebauung den Neuanwohnern erspart bleiben soll.

Es wäre wünschenswert, wenn Stadtverwaltung und Planungsausschuss die Alternativvorschläge aus den Reihen der Betroffenen zum Anlass nähmen, die bisherige Bauplanung zu überdenken und dergestalt zu überarbeiten, dass die einseitige Mehrbelastung der Altanwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen vermieden wird.



Schnell-Straße. Fotos: M. Ingel

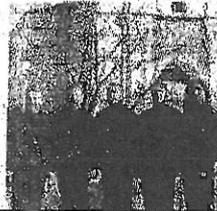
ware

Abkennung stecke dahinter, die Gleichstellungsbeauftragte (erst mit Heinemann und auch Frauen bedacht), um in erster Linie fehlende Dokumente in Archiven und Gebirgsbüchern. „Es gibt kaum eine Erwähnung finden.“ In der sogenannten notierten Geschichte suchten sie nicht signifikant nur hier eine Hobam oder dort eine Lehrerin. Auch in Schulbüchern gebe es nur die weibliche Lichtgestalten: Maria die Große, Mutter Theresa oder Queen Elisabeth beispielsweise. „Frauen sind partiell schicklos.“

Dagmar Elwert (1914-1997) wurde am 2. Dezember 1973 als erste Pastorin in Strümpf eingeführt und begann den Aufbau des zweiten Gemein-

**th Pacht fabuliert
n Kopf stinken**

zeichnete Kabarettist Heinrich
ber mit seinem Program
men" im Forum auf. Seite E2



**Maxim Kowalew Don Kosaken
gastieren in Strümper Pfarrkirche**

Der Chor Maxim Kowalew Don Kosaken singt am 18. Oktober in der Strümper Pfarrkirche russisch-orthodoxe Kirchengesänge und Volksweisen. Seite E3



ten exquisites Fingerfood sowie andere Köstlichkeiten an und beliefern
RP-FOTO: DIRK JOCHMANN

Rad runder

mit exquisiten Köstlichkeiten.
ly Premium Food das Design im Vordergrund.

st momentan Skandinavien
Dubai", erklärt Dreyling. Ne-
er Ideensuche steht bei den
na natürlich auch die Suche
neuen Kontakten auf dem
amm. Weltweit beliefert das
nehmen seine Kunden.
n zählen die besten Hotels,
grants oder Fluglinien, die ih-
erst-class-Passagieren" etwas

Besonderes bieten wollen. Promi-
nenteste Abnehmer sind bundes-
weit „Käfer“ und weltweit das Lu-
xushotel Burj al Arab in Dubai.
Dreyling geht stets auf die spe-
ziellen Wünsche seiner Kunden ein.
„Unser Anspruch ist, innovativ und
einzigartig zu sein“, sagt der 48-Jäh-
rige. Dabei bietet er geschlossene
Konzepte. Der Service reicht von
der Entwicklung der Fertig- oder
Halbfertigwaren bis hin zur „food
performance“

Neues Lager nahe Meerbusch?
Eindrücke können sich die po-
tentiellen Kunden (in Showroom in
Büderich holen. Produziert wird
lagern in Belgien, Holland,
Frankreich und Spanien. Dreyling
plant jetzt eine Expansion vor Ort.
Ich bin auf der Suche nach einem

hokolade und Tee
Ein dritter Zweig von „Only
mium Food“ ist der Handel mit
okolade und Tee. Die hochwer-
Schokolade besticht durch ih-
hohen Kakaanteil. Geheim-
les Tees sind die Pyramiden-
al, die er dem Wasser edau-

LESERBRIEF

Plan ist Müll

Ivangsweg

Die Stadt hatte einen Informations-
und Diskussionsabend veranstat-
tet. Interessanterweise wurde dies
nirgendwo bekannt gegeben und
dann noch einen Tag nach unserem
Schützenfest durchgeführt. „Ein
Schelm, wer Böses dabei denkt.“
Man hatte den Eindruck, dass die
Stadt hier einen Plan durchpeit-
schen will, ohne auf die Wünsche
und Belange der Bürger Rücksicht
zu nehmen. Warum wohl bezeich-
nete der Planer, Herr Gineberg sei-
ne Information selber als „mein
Vortrag“. Der vorgelegte Plan wur-
de von Anfang an als „der Plan“ vor-
gestellt. Nach Meinung von Herrn
Gineberg kann hier gar nicht an-
ders gebaut werden. Wir meinen
nicht nur man kann, sondern man
muss! Die Stadt verkündet uns mal
so eben, dass neben unseren Häu-
sern eine Kreisstraße für 7.000 Au-
tos/Tag und vor unseren Häusern
eine neun Meter breite Straße (der
alte Ivangsweg) gebaut werden soll.
Als Krönung werden wir als Anwoh-
ner für diese „Verbesserung“ mög-
licherweise auch noch zur Kasse ge-
beten. Ich denke, die Stadt ist gefor-
dert, sich mit den Ideen und Vor-
schlägen der Bürger eingehend zu
beschäftigen. Wir sind nicht gegen
eine Bebauung, aber wenn diese
Parzellen schon bebaut werden
müssen, dann doch bitte „nicht als
Denkmal für einen Bauplaner“. Wir
möchten, wie es an anderen Stellen
in Meerbusch auch ist, ein ganz
normales, zum Ausruhen einladen-
des Wohngebiet mit Einfamilien-
Häusern auf genügend großen
Grundstücken. Die Anwohner wür-
den gerne auf den multifunktiona-
len Grünstreifen (Beachvolleyball,
Skatingbahn, Boulegelände, Spiel-
platz) verzichten, wenn dafür der
Ivangsweg bleibt, was er sei über 40
Jahren ist. Zitat vom Abend „der
Plan ist Müll - und Müll gehört in
die Tonne“. Wohl wahr!

Leserzuschriften veröffentlicht die Redaktion
ohne Rücksicht darauf, ob die darin zum Aus-
druck gebrachten Ansichten mit der Meinung
der Redaktion übereinstimmen. Die Redaktion
behält sich vor, sinnwählende Kürzungen vorzu-
nehmen. Die Redaktion legt Wert darauf, dass
die Zuschriften mit Namen und Anschrift des

LESERBRIEF

Historischer Weg

Bovert im Kamp

Als Anwohner und Boverter Bürger bin ich betroffen über die Planung der Stadt Meerbusch. Ich habe mit meinen 72 Jahren ein ganzes Zimmer voller Heimatgeschichte der Stadt, insbesondere des Ortsteils Osterath, zusammengetragen. Viele alte Gehöfte bestehen nicht mehr, sondern wurden in der Vergangenheit Opfer eines Abrisses. Eine der ältesten Straßen in Bovert ist der Ivangsweg. Der alte historische Ivangsweg war in der Vergangenheit die Hauptstraße in Bovert und nicht die Meerbuscher Straße. Die Meerbuscher Straße wurde erst 1836 als neue Chaussee vom Kloster Meer über Osterath nach Fischeln gebaut.

Der damalige Bürgermeister Kürfgen musste, damit die Straße gebaut werden konnte, sogar sein Haus abreißen lassen. Entlang des Ivangsweges lagen verschiedene Höfe, insbesondere der Ivangshof, der Kamperhof sowie das Beckersgut. Aus der Zehntenliste (Steuerliste) von 1498 ergibt sich, dass am Bovert der Ivangshof und der Kamperhof abgabepflichtig waren. In einer späteren Deskriptionsliste von 1660 wurde dann erstmalig das Beckersgut, heute Nethen, erwähnt.

Nach den Planungen der Stadt soll der alte historische Ivangsweg zu einer zehn Meter breiten Straße ausgebaut werden, wobei die Gefahr besteht, dass diese als Abkürzung und Schleichstrecke von der K9 zur Meerbuscher Straße genutzt wird. Aufgrund der überragenden geschichtlichen Bedeutung des Ivangswegs für den Ortsteil Bovert wende ich mich hiermit ausdrücklich und entschieden gegen einen zehn Meter breiten Ausbau, Verlegung und Abbindung des Ivangsweges. Vielmehr sollte der alte Ivangsweg in seiner ursprünglichen Form beibehalten werden. Ein Ausbau sollte nach alten Vorbildern erfolgen. Hierbei soll nicht unerwähnt bleiben, dass der Ivangsweg von Spaziergängern, Hundehaltern und radfahrenden Schulkindern zum Gymnasium in Strümp gerne benutzt wird.



Sind Osterath r (Boverter) Bürger 2. Wahl?

Zum Leserbrief „Ideen der Bürger beachten“ im Extra Tipp vom 1. Oktober.

Offensichtlich misst die Stadtverwaltung bei Planungsvorhaben innerhalb der Stadt Meerbusch mit unterschiedlichem Maß. Bei Planungen „Kanzlei“ in Büdert will die Stadt Meerbusch den Wunsch der Grünen nach einer stärkeren Verdichtung der Bebauung nicht nachkommen. Wortwörtlich meint der 1. Techni-

sche Beigeordnete Nowack wie folgt: „Die Anleger haben bisher auf eine Freifläche geblickt, da wollen wir Ihnen keine größeren Gebäude zumuten.“

Bei der Planung in Osterath, hier Boverf, „Auf dem Kamp“, sollen mehrgeschossige Ein- und Mehrfamilienhäuser auf kleinen Grundstücken entstehen.

Weiterhin sollen nach dem Willen der Stadt Meerbusch bei der Planung „Kanzlei“ die Grundstücke so ausgeichtet werden, dass sich auf den Gebäuden Solaranlagen installieren lassen. Bei der Planung „Auf dem Kamp“ ist hiervon keine Rede. Offensichtlich wird wegen der Aufteilung des Gebietes in 2 Bebauungspläne völlig anders geplant. Schließlich weist die Stadt Meerbusch bei der Planung „Kanzlei“ darauf hin, dass sie sich die Mühe gemacht habe, den Bürgern in der Versammlung 2 Varianten vorzustellen. Bei der Planung in Osterath „Auf dem Kamp“ in Boverf erfolg-

te nur ein Planentwurf.

Die Bürger selbst haben sich die Mühe gemacht, einen alternativen Strukturplan von einem Städteplaner fertigen zu lassen und diesen der Stadtverwaltung vorgelegt. Aber auch dieser Plan interessiert die Stadtverwaltung nicht. Man fragt sich, was der Sinn einer Anhörung ist, wenn die Stadt Meerbusch den Anregungen der Bürger, hier sogar einer Alternativplanung, ablehnend gegenüber steht und andererseits die Bürger feststellen müssen, dass die Stadt Meerbusch bei der Planung „Kanzlei“ es mit den Büdertern besonders gut meint.

Es entsteht der Eindruck, dass Gleiches ungleich und die Bürger der einzelnen Ortsteile in Meerbusch unterschiedlich behandelt werden. Eine derartige Ungleichbehandlung wird in keinster Weise von den Osterathern (Bovertern) akzeptiert.

Service

- ▶ Leserbriefe stimmen nicht in jedem Fall mit der Meinung unserer Redaktion überein.
- ▶ Die Redaktion behält sich vor, sinnwahrende Kürzungen vorzunehmen.
- ▶ Wir legen Wert darauf, dass Leserbriefe mit Namen und Anschrift des Einsenders veröffentlicht werden.

[REDACTED]

Rechtsanwälte

[REDACTED]
Per Telefax 675363

CDU

Ratsfraktion der Stadt Meerbusch
Meerbuscher Str. 10

40670 Meerbusch

[REDACTED]
Rechtsanwalt am Oberlandesgericht
Zugelassen bei allen Amts- und Landgerichten

[REDACTED]
Rechtsanwälte am Oberlandesgericht

[REDACTED]
Telefon
Telefax
Mobil
e-mail: [REDACTED]

Meerbusch, 24.05.2007
2006/00065- [REDACTED]

Bebauungspläne Nr. 281 und 282

Sehr geehrter Herr Damblon,
sehr geehrter Herr Jung,

zunächst möchten wir uns für Ihre Rückantwort bedanken. In Ihrem Schreiben heißt es, dass die beiden Bebauungspläne noch im Planungsausschuss behandelt werden.

Wir möchten darauf hinweisen, dass es sich um ein einheitliches Gebiet handelt. Das ergibt sich aus den ursprünglichen Aufstellungsbeschlüssen hinsichtlich der Bebauungspläne Nr. 281 und 282, aus dem Jahr 2003. Der Bebauungsplan Nr. 281 diene ausschließlich der Realisierung der Kreisstraße K 9 n und der Bebauungsplan Nr. 282 der Wohnbebauung.

Nach Fertigstellung der Kreisstraße K 9 n sollte dann mit dem Bebauungsplan Nr. 282 „ein kleines unbebautes Gebiet“ der Wohnbebauung zugeführt werden.

Diese ursprüngliche Planung ist im Jahre 2006 geändert worden, indem der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes 281 nach Westen verschoben und das einheitlich unbebaute Gebiet des Bebauungsplans Nr. 282 geteilt wurde.

Somit ist neben dem Bebauungsplan Nr. 281 zumindest im Rahmen eines Strukturplans über das gesamte Gebiet, hier auch Bebauungsplan Nr. 282, zu entscheiden, da aufgrund der Lage und Größe es sich um ein einheitliches Gebiet handelt.

Weiterhin teilten Sie mit, dass „die Anregungen als Stellungnahme nach § 3 Baugesetzbuch in dem B-Plan Verfahren behandelt werden“.

Wir möchten darauf hinweisen, dass es sich nicht lediglich um eine „Anregung“, sondern bei dem alternativen Strukturplan um eine völlig andere Planung handelt. Es geht deshalb nicht lediglich um eine „Anregung“ hinsichtlich der Frage, wie die Häuser ausgerichtet sind. Der gesamte alternative Strukturplan ist deshalb zu bewerten, insbesondere im Vergleich zu dem vorhandenen Bebauungsplanentwurf. In diesem Zusammenhang weisen wir nochmals ausdrücklich darauf hin, dass der alternative Strukturplan dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Meerbusch 2010 und dem Klimaschutzkonzept der Stadt Meerbusch entspricht!

Hierbei soll nicht unerwähnt bleiben, dass der alternative Strukturplan schon vor Verabschiedung des Klimaschutzkonzeptes erstellt wurde und die Ausrichtung der Häuser schon entsprechend dem Klimaschutzkonzept der Stadt Meerbusch erfolgte.

Auch handelt es sich nicht lediglich um Anregungen des „Unterzeichners“, sondern des [REDACTED] der Anwohner des Ivangsweges, der Anwohner des Kamper Weges, sowie zahlreicher Boverter Bürger. Es geht somit nicht um Einzelinteressen, sondern die Boverter Bürger wünschen eine Planung des Baugebietes Kamper Weg / Ivangsweg entsprechend dem vorgelegten alternativen Strukturplan. Die Boverter Bürger gehen davon aus, dass die CDU als Volkspartei auch dem Bürgerwillen nachkommt. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Planung genau den Grundsätzen und Vorgaben der Stadt Meerbusch, hier dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Meerbusch 2010 und dem Klimaschutzkonzept der Stadt Meerbusch, entspricht. Es sind keinerlei sachliche Gründe ersichtlich, warum die Stadt Meerbusch von ihren eigenen Grundsätzen abweichen sollte.

Weiterhin weisen Sie darauf hin, dass die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes als eine der möglichen Maßnahmen die Südausrichtung von Bauungen grundsätzlich angestrebt werden soll. Dies unterliege im Einzelfall natürlich auch der Abwägung aller Belange.

Dies ist nicht richtig.

Die Stadt Meerbusch hat in ihrem Klimaschutzkonzept folgendes beschlossen, und zwar wie folgt:

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften beauftragt die Verwaltung in allen künftigen Bebauungsplanentwürfen folgendes zu berücksichtigen:

„Um Solarenergie nutzen zu können, ist vorrangig eine Ausrichtung der Häuser nach Süden vorzusehen.“

Dies stellt einen Auftrag an die Verwaltung dar in der Form, dass die Häuser nach Süden ausgerichtet werden müssen. Dies ergibt sich aus der Formulierung „ist“. Es ist nämlich nicht die Formulierung „kann“, und „soll“ gewählt worden.

Somit kann nur in Ausnahmefällen von der Ausrichtung der Häuser nach Süden abgewichen werden. Darüber hinaus gehört es zu den ausdrücklichen Zielen der Bauleitplanung nach § 1 Abs. 5 Nr. 7 Baugesetzbuch die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien, zu berücksichtigen. Hier gilt das Optimierungsgebot, das durch Ihren Beschluss nochmals festgeschrieben wurde.

Vor diesem Hintergrund zu argumentieren, dass „im Einzelfall unter Abwägung aller Belange“ ohne weiteres die Südausrichtung abgeändert werden kann, verkennt die Rechtsgrundsätze des komplexen und diffizilen Planungsrechts. Da sich der Bebauungsplan Nr. 281 noch in der Aufstellung befindet, ist die Stadtverwaltung aufgrund des vorgenannten Beschlusses verpflichtet, eine Planung zu erstellen, wonach die Häuser nach Süden ausgerichtet werden müssen. Erst wenn dies nicht möglich ist, ist eine andere Planung möglich. Der vorliegende alternative Strukturplan zeigt überdeutlich, dass eine Ausrichtung der Wohnhäuser nach Süden ohne weiteres möglich ist. Die im Bebauungsplanentwurf vorgesehene Ost/West-Ausrichtung resultiert aus überkommenen, veralteten Planungsvorstellungen, die eine optimale Ausnutzung der Sonne verhindert. Da der Stadt Meerbusch offensichtlich zur Zeit keine Fachplaner zur Verfügung stehen, könnte der vorhandene alternative Strukturplan, der dem Bürgerwillen entspricht, übernommen werden, da dieser von einem Architekten mit der Fachrichtung Städteplanung erstellt wurde.

Wir bitten höflich um Mitteilung, ob die Stadtverwaltung entsprechend dem Beschluss im Klimaschutzkonzept eine neue Planung erstellt, oder der alternativen Strukturplan, der dem Bürgerwillen entspricht, übernommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Veyen
Rechtsanwalt

Familie 

40670 Meerbusch

Anhörung zum Bebauungsplan 281 (Bovert, Ivangsheide)

Am 12.09.2006 stellten Planungsausschuss des Rates der Stadt Meerbusch sowie die Stadtverwaltung in der Gemeinschaftshauptschule Meerbusch-Osterath, Wienenweg 38, den Bebauungsplan für die Ivangsheide im Ortsteil Osterath (Bovert) vor: Erschlossen werden soll dieses derzeit noch ganz überwiegend ackerbaulich genutzte Areal neben der neuen Kreisstraße K9n (nach Fertigstellung im Ortsteil Bovert am Fuss der Böschung der A 57 zur Meerbuscher Straße entlang führend) durch den heute (wie die vergangenen Jahrzehnte!) noch besseren Feldweg Ivangsweg, der zu diesem Zweck zu einer neun Meter breiten Hauptsammelstraße (!) für den Individualverkehr des neuen Wohngebietes ausgebaut werden soll.

Dabei wurde von Seiten der Stadtverwaltung mehrfach hervorgehoben, dass hierdurch ein hinsichtlich der Lebensqualität besonders attraktives Wohnen für die neuen (!) Bewohner dieses Gebietes entstehen werde. Insbesondere wurde dabei auf die unbebaut bleibenden und damit der Naherholung der neuen Anwohner dienenden Flächen jenseits der Stadtbahn Krefeld - Düsseldorf verwiesen. Gerade diese Möglichkeit der Naherholung, die derzeit noch besteht, wird den Altanwohnern des Ivangsweges allerdings genommen, wenn die Pläne der Stadtverwaltung so umgesetzt werden, wie sie in der Bürgeranhörung vorgestellt wurden: So wird der durch das neue Wohngebiet entstehende Individualverkehr ganz überwiegend der Meerbuscher Straße zufließen (Anbindung A 57), und dies über den ausgebauten Ivangsweg! Den Altanwohnern würde somit eine ganz erhebliche Mehrbelastung sowohl in Bezug auf die Schadstoff- als auch die Lärmemissionen zugemutet; eine Belastung, die pikanterweise durch die Form der geplanten Bebauung den Neuanwohnern erspart bleiben soll! Alt- und Neuanwohner wohnen dann in der Ivangsheide, jedoch mit gänzlich unterschiedlicher Lebensqualität! Es entsteht der Eindruck, den Belangen der Hinzuziehenden werde ganz erheblich mehr Beachtung geschenkt als denen der Altanwohner.

Zudem entfiere die Möglichkeit der Naherholung auch für viele Nichtanlieger des Ivangsweges, die zu diesem in relativer Nähe wohnen und auch gerne die Möglichkeit eines kleinen Spaziergangs - mit oder ohne Vierbeiner - ohne die ständige Gesellschaft starken Kraftfahrzeugverkehrs nutzen.

Es wäre daher wünschenswert - nicht nur im Interesse der Altanwohner, sondern auch der mittelbar Betroffenen - wenn Stadtverwaltung und Planungsausschuss des Stadtrates die Alternativvorschläge aus den Reihen der Betroffenen nicht - wie mehrfach von den Verantwortlichen der Stadt im Grünen mit einem höhnisch wirkenden Lächeln versichert - lediglich zur Kenntnis, sondern vielmehr zum Anlass nähmen, die bisherige Bauplanung zu überdenken und dergestalt zu überarbeiten, dass die im vorangegangenen beschriebene einseitige Mehrbelastung der Altanwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen vermieden wird.



[REDACTED]
Stadt Meerbusch
Herrn Dr. Just Gérard
40668 Meerbusch

[REDACTED]
[REDACTED]
40670 Meerbusch
Tel.: [REDACTED]
Tel.: [REDACTED]
Fax: [REDACTED]

FREITAG, 23. APRIL 2010

**Bebauungsplan Nr. 281 und 282, Strukturplan „Auf dem Kamp“
Ihr Schreiben vom 25.03.2010 sowie meine Email vom 22.03.2010**

Sehr geehrter Herr Dr. Gerard,

zunächst möchte ich mich für Ihr Schreiben vom 25.03.2010 bedanken.

Leider werden durch Ihr Schreiben unsere Bedenken nicht berücksichtigt. Zur Klarstellung möchte ich darauf hinweisen, dass unsere Sorgen, sich sowohl gegen den Bebauungsplan Nr. 281 als auch den Bebauungsplan Nr. 282, hier zusammengefasst als Strukturplan „Auf dem Kamp“, richten. Die Einwendungen sind durch die Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 282 bzw. des Strukturplanes leider nicht gegenstandslos geworden.

Der Bebauungsplan Nr. 281 ist ja mit dem ursprünglichen Bebauungsplan bzw. Teilen des Strukturplanes fast identisch.

Uns wundert die veraltete und überholte Planvorstellungen aus dem Bebauungsplan Nr. 281, da Meerbusch u .a. Mitglied des Klima-Bündnisses der europäischen Städte mit Völkern des Regenwaldes, hier Allianz del Clima e.V., geworden ist. Darüber hinaus hat Meerbusch, soweit ich weiß in der Vergangenheit ein Klimaschutzkonzept verabschiedet.

Fortschrittlich zeigt sich Meerbusch ja z.B. auch bei der Überplanung des ehemaligen Ostara-Geländes, wo über eine alternative Planung diskutiert wird. Warum dann nicht auch bei uns? Wir sind ja nicht grundsätzlich gegen die Schließung der Flächen, sondern wir möchten nur eine sinnvolle Planung und Bebauung.

Bei der Überplanung dieses Teilbereichs muss man sich den Ortsteil Bovert vorher ansehen. Bei dem Ortsteil Bovert handelt es sich um gewachsene Wohnstrukturen mit fast ausschließlicher Einfamilienhausbebauung. Die noch freie Fläche wird im Norden begrenzt durch Kleinbahnstrecke U 76, im Süden durch den Ivangsweg im Westen durch den Kam-

Klausurfrage

per Weg und im Osten durch die BAB 57. Darüber hinaus wird dieses Gebiet von 4 alten, ehemaligen Höfen umgeben, und zwar wie folgt:

Der [redacted] wurde zwischenzeitlich veräußert und wird zurzeit im alten Stil grundlegend saniert. Vor dem Hintergrund des Ensembles von 4 alten Höfen sollte sich die künftige Bebauung hieran orientieren und in dieses Gebiet hineinpassen. Dies finden wir jedoch im Bebauungsplan Nr. 281 leider nicht verwirklicht.

Insbesondere werden Doppelhaushälften auf Grundstücke mit einer Größe von lediglich 252 qm (10,5 m breit und 24 m tief) geplant. Die Tiefe der Gärten beträgt maximal 10 Meter. Wenn man hiervon noch eine Terrasse von 3 – 4 Metern Breite abzieht, verbleibt noch eine Fläche von 6 Meter Tiefe an Garten.

Andererseits werden im Strümper Busch Grundstücke mit Größen von ca. 450 bis 500 qm für Doppelhaushälften von der Stadt Meerbusch geplant und verkauft. Noch im Stadtentwicklungskonzept 2010 sollten in dem Gebiet Einfamilienhäuser gebaut und deren Anzahl auf maximal 150 begrenzt werden. Insbesondere sollte durch entsprechend große Gärten bzw. Grundstücke eine aufgelockerte, durchgrünte Bebauung entstehen, damit sich auch ein entsprechendes Kleinklima entwickeln kann.

Auch die im Bebauungsplan Nr. 281 geplante Anordnung der Doppelhaushälften, hier Ost- bzw. Westlage der Gärten, entspricht eher nicht einer modernen Planung. Für die Errichtung von Passivhäusern bzw. Energie-Plushäuser ist es doch notwendig, dass diese Richtung Süden ausgerichtet werden, damit eine optimale Nutzung der Sonnenenergie möglich ist. Oder liege ich hier falsch?

Auch die vorgesehene Straßenbreite von 14 Metern genügt leider nicht mehr einer fortschrittlichen Planung. Schließlich ist von einem Abwasserkonzept im Bebauungsplan Nr. 281 nichts zu erkennen. Die Verkehrsführung im Bebauungsplan Nr. 281, also der Ausbau des alten historischen Ivangswegs, führt zu erheblichem zusätzlichem Verkehrsaufkommen durch zusätzliche Anwohner, gewerblichen Verkehr sowie Schleichverkehr, hier insbesondere bei einer langfristige Betrachtungsweise.

Wenn man berücksichtigt, dass der Ivangsweg in der Vergangenheit die Hauptstraße von Boverth war, und nicht wie man annehmen sollte, die Meerbuscher Straße, dann sind unsere Bedenken und Anregungen doch durchaus verständlich, oder?

Ich meine zu wissen, dass es Aufzeichnungen aus dem Ende des 15. Jahrhunderts gibt (1498 ?) die erwähnen, dass am Boverth die Ivangshof und der Kamperhof abgabepflichtig waren. In einer späteren Deskriptionsliste von 1660 wurde erstmals das Bekkersgut, heute [redacted] erwähnt. Die heutige Meerbuscher Straße wurde aber erst 1836 als neue Chaussee vom Kloster Meer durch Osterath nach Fischeln gebaut. Aus diesem Grunde sollte der Ivangsweg für den Ortsteil Boverth soll dieser in seiner ursprünglichen Form beibehalten

[REDACTED]

werden. Er dient Fußgängern, Spaziergängern, Hundebesitzern, Müttern mit Kinderwagen, Fahrradfahrern sowie Schülern, die das Städtische Meerbusch-Gymnasium als Fußweg. Wir haben, als unseren Beitrag einmal einen alternativen Strukturplan von einem Städteplaner anfertigen lassen. In dem Plan werden fast alle Hausgärten nach Süd bzw. Südwest ausgerichtet. Hierfür war nur die Planung von 2 kleinen Wohnwegen notwendig, die lediglich die Zufahrt zu den Häusern zulassen. Ein Parken auf diesen kleinen Wohnwegen ist jedoch nicht möglich.

Der Einwand, dass hierdurch zuviel Verkehrsfläche verbraucht wird, ist nicht stichhaltig, da der alternative Strukturplan der Boverter Bürger ca. 12.000 qm Verkehrsfläche beansprucht, während der Strukturplan der Stadt Meerbusch Verkehrsflächen von ca. 22.000 qm vorsah. Im Bebauungsplan Nr. 281 ist entlang der Kleinbahnstrecke U 76 ein Lärmschutzwall vorgesehen und im Strukturplan der Stadt Meerbusch Garagenhöfe. Erstaunlicherweise ist 2 Haltestellen weiter in einem neu entstehenden Wohngebiet entlang der U 76 lediglich eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand aus Holz ausreichend. Wäre es nicht möglich, entlang der U 76 vielmehr eine durchsichtige Lärmschutzwand zu errichten, damit man auf den Strümper Busch schauen kann? Auch könnte man dahinter kleine Mehrfamilienhäuser mit ca. 3 – 4 Wohneinheiten errichten, da sich die Haltestelle „Kamperweg“ in unmittelbarer Nähe befindet.

Die Boverter Bürger lehnen die geplante Lärmschutzwand entlang der K 9n ab. Wir müssen schon den Anblick der hohen Betonwände entlang der BAB 57 ertragen. Jetzt sollen die Boverter Bürger weiterem Verkehrslärm durch die K 9n ausgesetzt werden und darüber hinaus eine unansehnliche Betonwand vor die Nase gesetzt bekommen. Wir möchten, dass entlang der K 9n ein eingegrünter Lärmschutzwall errichtet wird.

Falls wir schon den Lärm der zukünftigen K 9n, das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Ansiedlung eines Frischemarktes sowie der Bebauung des Ostara-Geländes ertragen sollen, wäre eine Berücksichtigung unserer Vorschläge durch die Stadt nur fair und bürgerfreundlich.

D.h., wir erwarten von Ihnen, dass zumindest zwischen dem Ivangsweg und der Kleinbahnstrecke U 76 eine aufgelockerte, durchgrünte, ökologische, verkehrsarme und nachhaltige Bebauung entsteht, die auf die spezifischen und historischen Besonderheiten des Ortsteils Boverter Rücksicht nimmt.

Es wird deshalb beantragt,
dass der Bebauungsplan Nr. 281 entsprechend dem alternativen Strukturplan der Boverter Bürger überplant wird. (die Alternativen liegen Ihnen im Hause vor - natürlich stelle ich Ihnen das gerne nochmal zur Verfügung).

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

P.S. Der Städteplaner der Boverter Bürger könnte den Strukturplan hinsichtlich der vorgenannten Punkte noch überarbeiten.

Neues Baugebiet im Bovert!

Sehr geehrte Boverter Mitbürger!

Die Stadt Meerbusch plant in unserer unmittelbaren Nachbarschaft ein *verkehrsreiches, verdichtetes* neues Wohngebiet. Entgegen dem eigenen Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010, das für das Gebiet maximal 150 Wohneinheiten und lediglich Ein- bis Zweifamilienhäuser vorgesehen hatte, beabsichtigt die Stadt Meerbusch nunmehr klammheimlich einen widersprechenden Strukturplan durchzusetzen. Dieser sieht z. B. vor:

- Betonklötze in einer Größenordnung von 43 x 13,50 und 36 x 13,50 Metern
- Planung von 250 Wohneinheiten
- eine ghettomäßige mehrstöckige Bebauungsweise
- Vervielfachung der Einwohnerschaft
- Übermäßige, kleinteilige Parzellierung der Grundstücke
- massive Verdichtung der Bebauung, die zu einer „Stadt im Grünen“ nicht passt
- Umwandlung des historischen Ivangsweges in eine Durchgangsstraße
- überkommenes Planungskonzept, das den Einsatz von moderner Solartechnologie verhindert.

Die Konsequenzen sind absehbar:

- starke Ausweitung des Ziel- u. Quellverkehrs
- erhebliche Verdichtung der Bevölkerungsstruktur
- starke Steigerung des Verkehrslärms
- 10 m breiter Ausbau des historischen Ivangsweges
- Entstehung von Schleichwegen mit Auswirkung auf die gesamte Nachbarschaft
- Unerträgliche Beeinträchtigung der Tag- und Nachtruhe
- Zerstörung der vorhandenen Lebensqualität

Das Areal, das die Wohnqualität der umliegenden Gebiete in der gesamten Nachbarschaft nachhaltig verschlechtern wird, erstreckt sich von Norden nach Süden von der Straßenbahnlinie Düsseldorf-Krefeld bis zum Ivangsweg/Meerbuscher Straße und von West nach Ost zwischen dem Kamper Weg und der Bundesautobahn BAB 57.

Gleichzeitig soll eine neue Verbindungsstraße von Meerbusch-Osterath nach Meerbusch-Strümp (Kreisstraße K 9n) geschaffen werden. Unzweifelhaft wird diese Straße zu einem zusätzlichen und hohen Verkehrsaufkommen mit mehr als 8.400 Fahrzeugen pro Tag führen.

Wir haben bislang Einwendungen an den Planungsausschuss der Stadt Meerbusch gerichtet. Darüber hinaus hat ein Städteplaner für uns, einen alternativen Strukturplan mit Modell entwickelt, der zu dem Areal passt und insbesondere die Belange der Boverter Bürger berücksichtigt.

Wir benötigen Ihre Hilfe, um das Schlimmste zu verhindern!!!

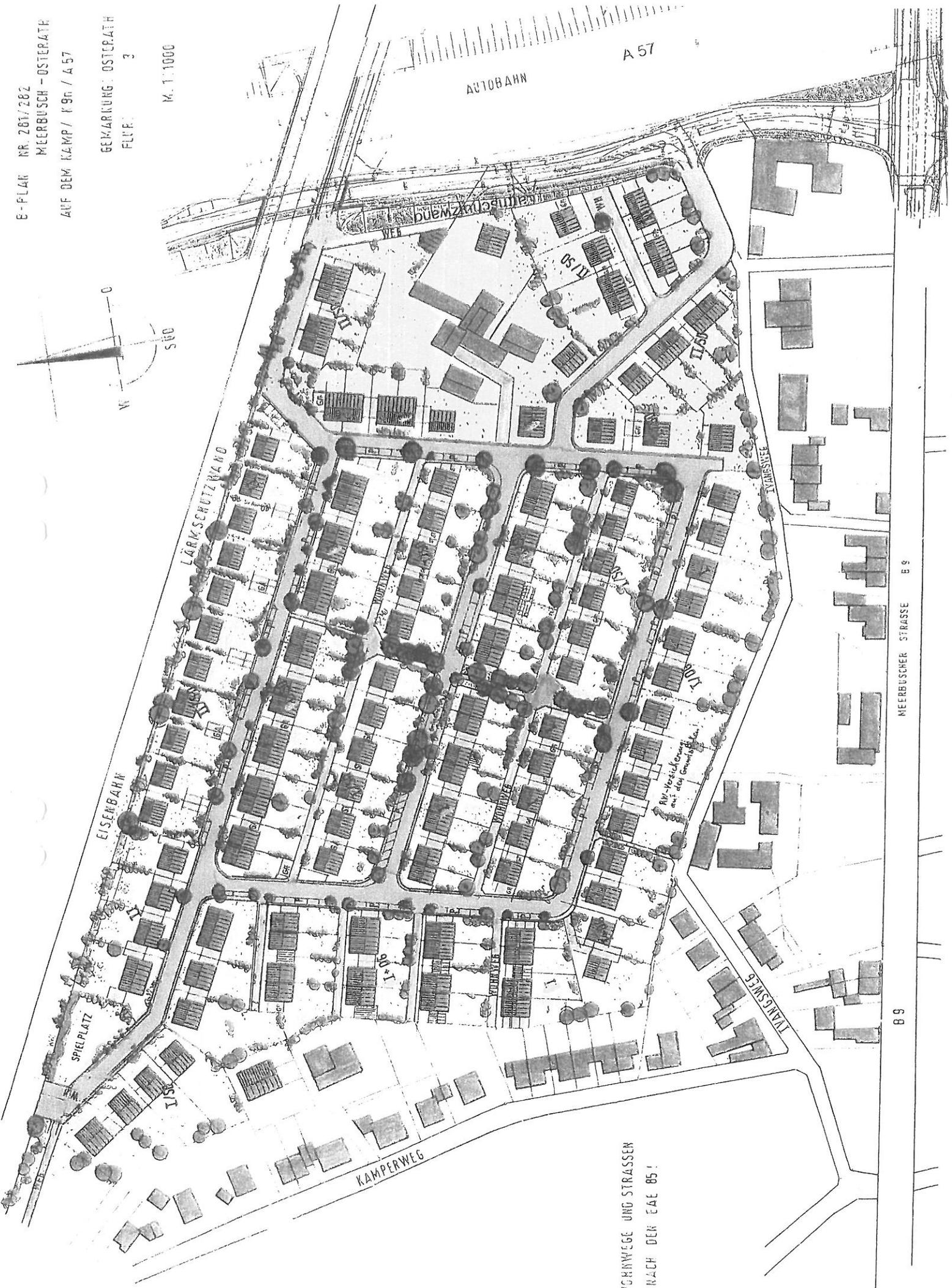
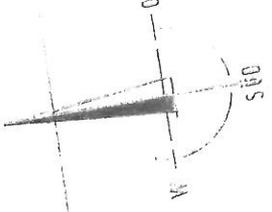
Für Anregungen und Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:



B-PLAN NR. 261/262
MEERBUSCH - OSTERATH
AUF DEM KAMP / K 9n / A 57

GEMARKUNG: OSTERATH
FLUR: 3

M. 1:1000



ALLE VORGELÄNDE UND STRASSEN
NACH DER EAE 85!

MEERBUSCHER STRASSE B 9

B 9

D. FLAHR

NO. 2017/202

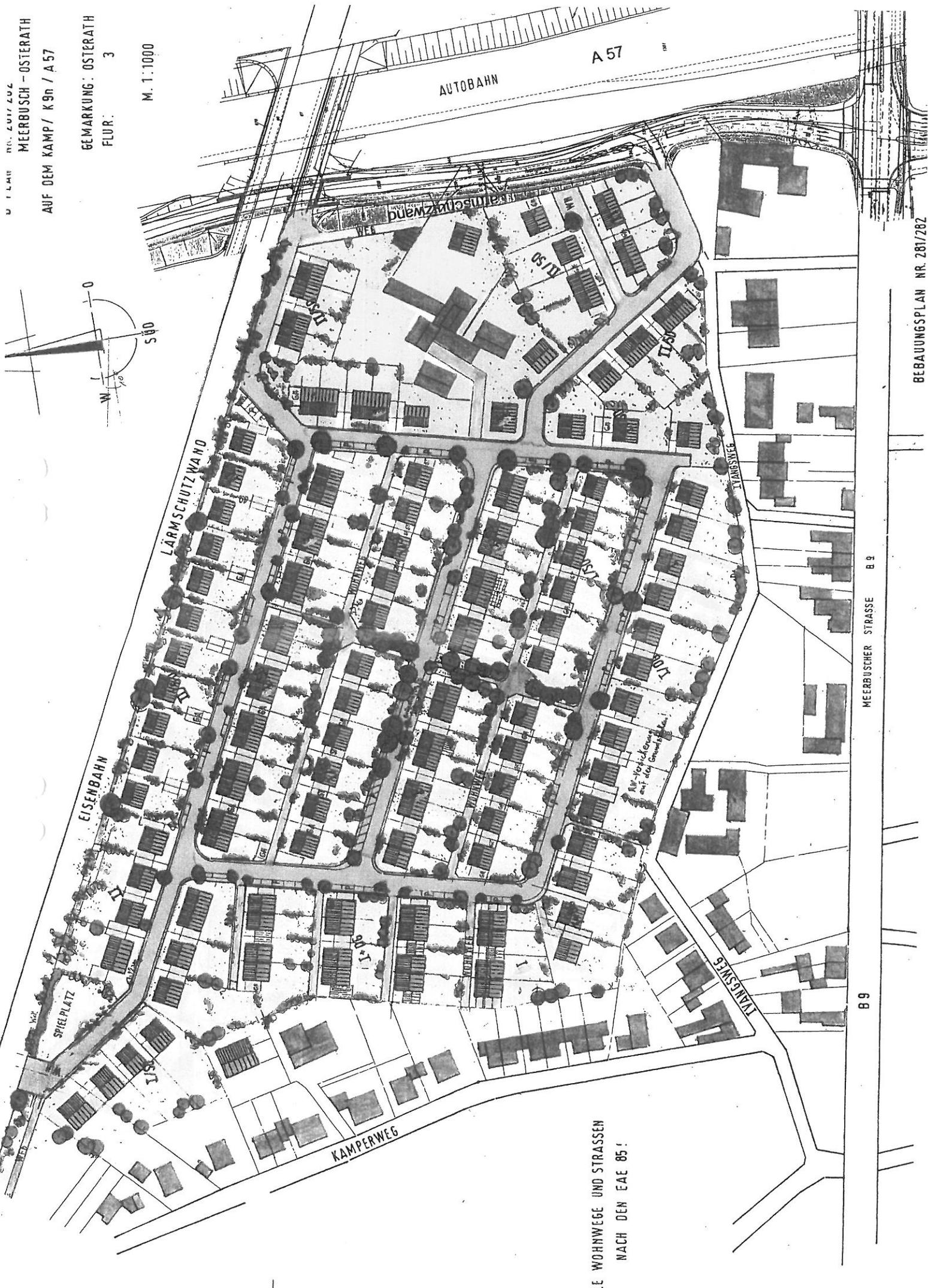
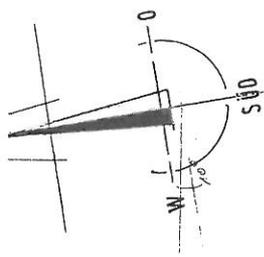
MEERBUSCH - OSTERATH

AUF DEM KAMP / K 9n / A 57

GEMARKUNG: OSTERATH

FLUR: 3

M. 1:1000



ALLE WOHNWEGE UND STRASSEN
NACH DEN EAE 85!

MEERBUSCHER STRASSE B 9

B 9

BEBAUUNGSPLAN NR. 281/282

Erläuterungen

zum

alternativen Strukturplan

und

Bebauungsplan Nr. 281/282 Meerbusch-Osterath „Auf dem Kamp/K9 n westlich der A 57“

I. Grundlagen

Das zu überplanende Gebiet wird im Norden durch die Stadtbahnlinie zwischen Krefeld und Düsseldorf, im Süden durch den Ivangsweg, im Osten durch die BAB 57 und im Westen durch den Kamper Weg begrenzt.

II. Vorgaben

Die Stadt Meerbusch hat sich in ihrem Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 die folgenden Ziele gesetzt:

- Für die Entwicklungsstufe 2 bieten sich Bauflächenreserven westlich der A 57 im Einzugsbereich der Haltestelle „Auf dem Kamp“ (richtig „Kamper Weg“), der Stadtbahnlinie Düsseldorf-Krefeld an. Mit diesem Baugebiet wird eine sinnvolle Arrondierung des vorhandenen Siedlungsgefüges für den Bereich Meerbuscher Straße und Stadtbahnlinie erreicht.
- Meerbusch hat mit seiner besonderen Profilierung im Einfamilienhaussegment die Wohnform realisiert, die für den Großteil der Bevölkerung zum Inbegriff des Lebensglücks gehört.
- Das Baugebiet Kamper Weg/Ivangsweg soll vorrangig der Ein- und Zweifamilienhausbebauung vorbehalten bleiben.

- Für das Baugebiet Kamper Weg/Ivangsweg ist eine Nutzungskapazität von maximal 150 Wohneinheiten vorgesehen.
- In den letzten Jahren sind die Grundstücksgrößen zunehmend verringert worden und liegen heute, mit Ausnahme einiger Baugebiete, (z.B. Gartenstadt Meererbusch), bei rund 300 bis maximal 500 qm.

III. Baugesetzbuch

Zu den ausdrücklichen Zielen der Bauleitplanung gehören nach § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien. Hier gilt das Optimierungsgebot.

IV. Planerische Umsetzung

1. Arrondierung

Alternativer Strukturplan der Boverter Bürger:

Die Aufstellungsbeschlüsse der Stadt Meerbusch hinsichtlich der Bebauungspläne Nr. 281 und Nr. 282 erfolgten beide im Jahre 2003. Der Bebauungsplan Nr. 281 sollte nach seinem planerischen Ziel der Verwirklichung der Kreisstraße K9 n dienen. Mit dem Bebauungsplan Nr. 282 sollte ein „kleineres unbebautes Gebiet“ der Wohnbebauung zugeführt werden. Dies bedeutet, dass zunächst die Kreisstraße K9 n verwirklicht werden sollte, um danach die vorhandene Baulücke mit einer Wohnbebauung zu schließen.

Strukturplan der Stadt Meerbusch:

Im Jahre 2006 beschließt die Stadt Meerbusch, den Bebauungsplan Nr. 281 nach Westen räumlich zu erweitern, um diesen Teilbereich mit einer Wohnbebauung zu überplanen. Der vorgenannte Teilbereich erfasst jetzt jedoch einen Großteil des ursprünglichen Bebauungsplanes Nr. 282. Faktisch wird damit

der zuvor einheitliche Bebauungsplan Nr. 282, der ein „kleineres unbebautes Gebiet“ entwickeln soll, willkürlich zerteilt. Sachliche Gründe hierfür gibt es nicht.

Dies widerspricht eindeutig dem Stadtentwicklungskonzept Stadt Meerbusch 2010.

2. Ein- und Zweifamilienhausbebauung

Alternativer Strukturplan der Boverter Bürger:

In dem Wohngebiet sind 1- und 2-Familienhäuser geplant.

Strukturplan der Stadt Meerbusch:

Dieser sieht neben 100 Wohneinheiten in Reihen-, Doppel- und Einzelhäusern weiterhin 110 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern vor, bis hin zu Betonklötzen in einer Größe von 43 x 13,50 Metern, von 15 x 15 Metern und von 36 x 13,50 Metern einschließlich Tiefgaragen, die ineinander verschachtelt eine U-Form bilden.

Dies widerspricht eindeutig dem Stadtentwicklungskonzept Stadt Meerbusch 2010.

3. maximal 150 Wohneinheiten

Alternativer Strukturplan der Boverter Bürger:

In dem Wohngebiet sind ca. 130 Wohneinheiten geplant.

Strukturplan der Stadt Meerbusch:

Der Strukturplan sieht 210 Wohneinheiten vor. Einschließlich der Neubebauung auf den Altgrundstücken geht die Stadt Meerbusch selbst von maximal 250 Wohneinheiten aus.

Dies widerspricht eindeutig dem Stadtentwicklungskonzept Stadt Meerbusch 2010.

4. rund 300 bis 500 qm Grundstücksgröße

Alternativer Strukturplan der Boverter Bürger:

Die Grundstücksgrößen belaufen sich auf ca. 330 qm (11 x 30 m) für Doppelhaushälften und ca. 500 qm (16 x 32 m) für Einfamilienhäuser.

Strukturplan der Stadt Meerbusch:

Danach sollen Doppelhaushälften auf 250 qm und Einfamilienhäuser auf 330 qm entstehen.

Dies widerspricht eindeutig dem Stadtentwicklungskonzept Stadt Meerbusch 2010.

5. Nutzung erneuerbarer Energien

Alternativer Strukturplan der Boverter Bürger:

Fast 100 % aller Grundstücke weisen eine Süd/Südwestlage aus. Somit wird der Bau von Passivhäusern, Niedrigenergiehäusern, sowie der Einsatz von Photovoltaik- und Solartechnik erst möglich. Aufgrund der Lage der Grundstücke können künftige Technologien bestens eingesetzt werden.

Strukturplan der Stadt Meerbusch:

Die meisten Grundstücke weisen eine Ost- bzw. Westlage auf. Dies stellt jedoch keine optimale Lösung dar, sondern entspricht überkommenen Planungskonzepten. Die Ost-/Westausrichtung verhindert den wirtschaftlichen Einsatz regenerativer Energien.

Dies widerspricht eindeutig den Vorgaben des Baugesetzbuches.

6. Erschließungsstraße

Alternativer Strukturplan der Boverter Bürger:

Die Zufahrt zu dem neuen Wohngebiet erfolgt über eine eigene separate Erschließungsstraße, die das Wohngebiet an die zukünftige Kreisstraße K 9 n anschließt. Die Erschließungsstraße wird zwischen der Altwohnbebauung nördlich und südlich des Ivangsweges hindurchgeführt. Dies bedeutet, dass die Altanwohner nördlich und südlich des Ivangsweges nur geringfügig von Verkehrslärm beeinträchtigt werden.

Der Ivangsweg wird in Höhe des rückwärtigen Teils des Hotels Meerbuscher Hof abgebunden. Die Altanwohner können den Ivangsweg – wie in den vergangenen 40 Jahren zuvor – unverändert nutzen. Der alte historische Ivangsweg bleibt in seiner ursprünglichen Form erhalten.

Strukturplan der Stadt Meerbusch:

Danach soll der alte historische Ivangsweg zu einer 10 Meter breiten Straße ausgebaut werden, die dann auf die Meerbuscher Straße geführt würde. Die Altanwohner südlich des Ivangsweges wären dem gesamten Ziel- und Quellverkehr des neuen Wohngebietes einschließlich des gewerblichen und handwerklichen Verkehrs, der von den Altanwohnern nördlich des Ivangsweges ausgeht, ausgesetzt. Darüber hinaus würde es zu einem unkontrollierbaren Schleichverkehr von der K9 n zur Meerbuscher Straße kommen, um den ausgebauten Ivangsweg als Abkürzung zu nutzen. Das alles stellt eine unerträgliche und unhaltbare Lärmbelästigung für die Altanwohner südlich des Ivangsweges dar.

Dies widerspricht eindeutig den eigenen Planungen der Stadt Meerbusch in der Vergangenheit. Dort wurden bei der Planung von Wohngebieten mit Rücksicht auf die Altanwohner eigene Erschließungsstraßen für die neuen Wohngebiete geschaffen. Zu nennen sind hier die Wohngebiete Rudolf-Lensing-Ring in Osterath, Bommershöfer Weg/Max-Ernst-Straße in Osterath, Meiersweg/Görgesheide in Osterath (neues Wohngebiet), Josef-Kothes-Straße in Strümp.

Strukturplan
und
Bebauungsplan Nr. 281
Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp

Stellungnahme
zu der Beratungsvorlage zu TOP 5.1
der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung,
Liegenschaften vom 5.12.2006
sowie
weitere Einwendungen

I. Zu Anregung 2. vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

Nur Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften; gegen Mehrfamilienhäuser

1.

Es sind nicht 100 Einfamilienhäuser, sondern 54 Doppelhaushälften, 34 Reihenhäuser und 12 Einfamilienhäuser geplant. Hinzu kommen 80 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und 30 Wohnungen in Sonderwohnformen, wie Mehrgenerationenwohnungen.

Die Stadt Meerbusch begründet die vorgenannte Planung damit, dass dies der Rat der Stadt Meerbusch im Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 so beschlossen habe.

Dies ist nicht richtig.

Auf Seite 39 des Stadtentwicklungsplans Meerbusch 2010 heißt es wie folgt:

„Für die Entwicklungsstufe 2 bieten sich darüber hinaus Baulandflächen westlich der A 57 im Einzugsbereich der Haltestelle „Auf dem Kamp“ (muss wohl „Kamper Weg“ heißen) der Stadtbahnlinie Düsseldorf – Krefeld an. Mit diesen beiden Baugebieten wird eine sinnvolle Arrondierung des vorhandenen Siedlungsgefüges für den Bereich zwischen Meerbuscher Straße und Stadtbahnlinie erreicht; sie sollen vorrangig der Ein- und Zweifamilienhausbebauung vorbehalten bleiben.“

Für das Gebiet Ivangsheide wird eine Nutzungskapazität von 100 Wohneinheiten und für das Gebiet Kamper Weg/Ivangsweg von 150 Wohneinheiten vorgesehen.

Aus dem Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 geht weiterhin hervor, dass am Strümper Busch städtische Grundstücke jungen Familien im Rahmen eines noch zu erstellenden speziellen Förderkonzepts zur günstigen Eigentumsbildung zur Verfügung gestellt werden sollen. Weiterhin soll ein Konzept erstellt werden, wie im Stadtgebiet Mehrgenerationenwohnungen/Häuser Bauwilligen im Rahmen eines eigenen speziell zu erarbeitenden Förderkonzepts zur Verfügung gestellt werden können.

Da im Einzugsbereich der Haltestelle Kamper Weg die Stadt Meerbusch Eigentümer von mehr als 35.000 qm des zukünftigen Wohngebietes Ivangsheide ist und diese die Flächen zu einem sehr günstigen Preis von 50,00 DM pro Quadratmeter ausschließlich für den sozialen Wohnungsbau gekauft hat, sollten besonderen Wohnformen, die eines Förderkonzeptes bedürfen, dort erstellt werden, wo städtische Grundstücke zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus sind aufgrund der Planung auf dem Ostara Gelände vielfältige Wohnformen, insbesondere auch Mehrfamilienhäuser und Mehrgenerationenhäuser, vorgesehen.

Aufgrund der Vorgaben des Stadtentwicklungskonzeptes Meerbusch 2010 sind auch die mehrfachen öffentlichen Bekundigungen des damaligen Technischen Beigeordneten Nowack zu verstehen, der immer wieder betont hat, dass das Gebiet auf dem Kamp ausschließlich mit Einfamilien- und Doppelhäusern bebaut wird. Weiterhin heißt es in dem Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 wie folgt:

„Aus diesem Grunde bestimmen die Nachfrage und das Angebot an Wohnungen in 1- und 2-Familienhäusern weitgehend die zukünftigen Wohnungsmarktstrukturen. Diese Gebäudeform genießt in der Bevölkerung nach wie vor die höchste Wertschätzung.“

2.

Aufgrund der Eingaben ist die Stadt Meerbusch insoweit einsichtig geworden, dass im nordwestlichen Teil des Plangebietes unmittelbar an die Einfamilienhausbebauung des Kamper Weges angrenzende Mehrfamilienhausbebauung zugunsten von Einfamilienhausbebauung weichen soll.

Nachdem man nun diese Bebauung mit Mehrfamilienhäusern hat wegfallen lassen, ist es nicht nachvollziehbar, wie in einem Wohngebiet, wo nur Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften entstehen sollen, unmittelbar nördlich des Ivangsweges mehrere

Betonklötze mit einer Größe von 43 x 13 Meter, 36 x 13 Meter sowie 15 x 15 Meter, die noch ineinander verschachtelt sind, einschließlich Tiefgarage geplant werden. Eine derartige Bebauung passt überhaupt nicht in das Landschaftsbild eines Wohngebietes mit Ein- und Zweifamilienhausbebauung.

3.

Auch das Mehrgenerationenwohnen ist äußerst problematisch.

Dies ergibt sich aus einem Artikel in der Rheinischen Post, hier: „In der Theorie traumhaft.....“

Es wurden hier Erfahrungen des Neusser Bauvereins beim Mehrgenerationenwohnen geschildert. Es wurden mehrgeschossige Gebäuderiegel mit Geschosswohnungen gebaut.

Gleichzeitig wurden Themengärten, die Spiel- und Bewegungsraum für Kinder bieten, geschaffen.

Die Krux des Konzeptes „Mehrgenerationenwohnen“ war folgende:

„Statt friedlicher Koexistenz prallen jung und alt aufeinander. In der Theorie ist das Konzept traumhaft, aber in der Praxis nicht umsetzbar.“

Senioren fühlten sich von den in der Grünanlage tobenden Kinder gestört. Die Entfaltungsfreiheit wurde durch zahlreiche Verbotsschilder drastisch eingeschränkt. Das Wasserspiel wurde ausgestellt, eine Rutsche abgebaut.

Der vorgenannten Artikel liegt als Anlage beigelegt.

Im übrigen bedarf Mehrgenerationenwohnen nach Auffassung der Stadt Meerbusch eines Förderkonzeptes, das am besten realisiert werden kann, wenn hierfür städtische Grundstücke zur Verfügung gestellt werden.

Schließlich wird darauf hingewiesen werden, dass die angedachten Mehrgenerationenhäuser **unmittelbar** neben dem multifunktionalen Grünzug, eingerahmt durch einen kleinen Spielplatz im Süden und einem großen Spielplatz im Norden, sowie Spielen für Erwachsene, geplant sind.

Hierdurch sind die oben schon genannten Konflikte vorprogrammiert.

4.

Die Wohngebiete „Görgesheide“ und „Auf dem Kamp“ sind sehr wohl vergleichbar.

Das Wohngebiet „Görgesheide“ und das Gebiet „Auf dem Kamp“ befinden sich unmittelbar an der Kleinbahnstrecke von Krefeld nach Düsseldorf. Die beiden Wohngebiete liegen lediglich 2 Haltestellen voneinander entfernt.

Das Gebiet „Görgesheide“ verfügt über die Haltestelle „Görgesheide“ und das Gebiet „Auf dem Kamp“ über die Haltestelle „Kamper Weg“.

Das Baugebiet „Görgesheideweg“ wird fortentwickelt auf der Grundlage des vorhandenen Ortsteils, hier Bebauung mit Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften.

Die gleiche Situation ist bei dem Gebiet „Auf dem Kamp“ vorhanden.

In dem neuen Wohngebiet „Görgesheideweg“ entstehen ausschließlich Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften. Im Rahmen des verwaltungsrechtlichen Gleichbehandlungsgrundsatzes wird verlangt, dass auch im Gebiet „Auf dem Kamp“ nur Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften entstehen. Es besteht kein Grund für eine unterschiedliche Behandlung absolut vergleichbarer Baugebiete.

II. Zu Anregung 3, vorgetragen von Einwender 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10

Grundstücksgrößen vorgesehen, wie die Stadt für das künftige Wohngebiet Ostara plant.

Grünflächen entlang der Stadtbahnlinie, hier Quartierparken, sowie der multifunktionale Grünzug soll aufgegeben werden, um dadurch größere Grundstücke zu schaffen.

1.

Es ist nicht richtig, wenn behauptet wird, dass die Größe der Baugrundstücke für Einfamilienhäuser, Doppelhäuser sowie Reihenhäuser im Mittel bei ca. 300 qm liegt.

Von den 54 geplanten Doppelhaushälften weisen ca. 37 Doppelhäuser eine Größe von 250 bis maximal 300 qm auf.

Bei den 34 Reihenhäusern weisen 28 Häuser eine Größe von 210 bis maximal 300 qm auf.

Bei den 12 Einfamilienhäusern weisen 8 Häuser eine Größe von genau 336 qm auf.

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, dass von den 100 geplanten Einfamilienhäusern ca. die Hälfte der Grundstücke eine Gartentiefe von lediglich 10 Metern aufweisen. Wenn man hier die normale Terrassenbreite und den Bewuchs am Ende des Gartens in Abzug bringt, verbleibt eine Rasenfläche von maximal 6 Metern.

Im Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 heißt es wie folgt:

„Meerbusch hat mit seiner besonderen Profilierung im **Einfamilienhaussegment** die Wohnform realisiert, die für den Großteil der Bevölkerung zum **Inbegriff des Lebensglücks** gehört. Dabei sind in den letzten Jahren die Grundstücksgrößen zunehmend verringert worden und liegen heute, mit Ausnahme einiger Baugebiete (z.B. Gartenstadt Meerbusch) bei **300 bis maximal 500 qm**.“

Weiterhin heißt es im Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010, dass bei Berechnung der notwendigen Baulandflächen in der Ein- und Zweifamilienhausbebauung mit **400 qm** zu rechnen sei.

Im Bereich des Baugebietes „Am Strümper Busch“ bietet die Stadt Meerbusch jungen Familien städtische Grundstücke zum Kauf an.

Diese Grundstücke weisen z.B. folgende Grundstücksgrößen auf:

Doppelhaus Nr. 92:	421 qm (376 qm plus 45 qm Lärmschutzwall)
Doppelhaus Nr. 93:	443 qm (393 qm plus 50 qm Lärmschutzwall)
Doppelhaus Nr. 94:	460 qm (410 qm plus 50 qm Lärmschutzwall)
Doppelhaus Nr. 320:	462 qm (408 qm plus 54 qm Lärmschutzwall)
Doppelhaus Nr. 321:	455 qm (401 qm plus 54 qm Lärmschutzwall)
Doppelhaus Nr. 322:	467 qm (411 qm plus 56 qm Lärmschutzwall)

Somit geht die Stadt Meerbusch selbst von angemessenen Größen bei Doppelhaushälften von ca. 400 qm aus, ohne Berücksichtigung des Lärmschutzwalles.

Schließlich wurde für das Baugebiet „Kamper Weg/Ivangsweg“ nach dem Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 **maximal 150 Wohneinheiten** vorgesehen.

Nach den Planungen der Stadt Meerbusch sollen jedoch 100 Wohnungen in Einfamilienhäusern, 80 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und ca. 30 Wohnungen in Sonderwohnformen errichtet werden.

Insgesamt ergeben sich somit 210 Wohneinheiten. Dies bedeutet, dass mindestens 60 Wohneinheiten mehr geplant werden, als das Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 vorsieht.

2.

Nach der Begründung der Stadt Meerbusch soll der multifunktionale Grünzug den Bewohnern der Mehrfamilienhäuser, die selbst über keine eigenen Hausgärten verfügen, wohnungsbezogene Freiflächen zur Verfügung gestellt werden.

Da die geplanten Mehrfamilienhäuser zugunsten von Einfamilienhäusern entfallen, besteht auch kein sachlicher Grund für die Verwirklichung des multifunktionalen Grünzugs. Darüber hinaus hat der multifunktionale Grünzug, der 12 Meter breit ist und einen 2 Meter breiten

Geh- und Fahrweg ausweist, keinerlei ökologische Funktion, wie z.B. einen Grüngürtel. Darüber hinaus ist aufgrund der diagonalen Ausrichtung eine geordnete Bebauung, insbesondere ein günstiger Zuschnitt von Grundstücken nicht möglich.

Im übrigen findet nach Mitteilung der Stadt Meerbusch eine Erholung nicht im multifunktionalen Grünzug, sondern in der freien Landschaft, hier nördlich der Stadtbahnlinie statt. Somit ist eine wohnungsnahe Erholung in nur wenigen Minuten möglich.

3.

Des Weiteren wird die geringe Größe der Grundstücke von der Stadt Meerbusch damit begründet, dass zwecks Schonung von Natur, Landschaft und Klima ein sparsamer Flächenverbrauch notwendig sei.

Ausgehend von dieser Zielvorgabe wird in dem geplanten Wohngebiet äußerst großzügig, wenn nicht **verschwenderisch** mit den Flächen umgegangen.

Der multifunktionale Grünzug ist ca. 3.500 qm, die Spielfläche für Erwachsene ca. 500 qm und die Grünfläche zum Quartierparken entlang der Kleinbahnstrecke ca. 8.000 qm groß.

Insgesamt werden also ca. **12.000 qm** verschwendet.

Insbesondere begründet die Stadt Meerbusch dies damit, dass die Grünflächen zum Quartierparken zu einem „attraktiven Wohngebiet“ beitragen.

Eine derartige Argumentation ist überhaupt nicht nachvollziehbar.

III. Zu Anregung 4, vorgetragen von Einwender 1, 2, 3 6, 7, 8 und 9

Einsatz von Solartechniken wird ermöglicht durch Ausrichtung der Häuser Richtung Süd und Südwest.

Es ist nicht richtig, dass ein Großteil der geplanten Wohnhäuser nach Süd- bzw. Südwesten ausgerichtet sind. Von den 54 Doppelhaushälften und den 12 Einfamilienhäusern, hier also 66 Häusern, weisen fast alle eine reine West- oder reine Ostlage auf.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf einen Artikel aus der Rheinischen Post mit der Überschrift „Nur am Wall will keiner bauen“. Dort werden die Erfahrungen aus der Vermarktung am Strümper Busch geschildert. Diese lauten wie folgt:

Nach dem Beschluss des Rates der Stadt Meerbusch werden die Wohnblöcke A und B in insgesamt 9 Einzelgrundstücke aufgelöst. Die Firma Zapf hatte die Wohnblöcke A und B offensichtlich wegen fehlender Vermarktbarkeit zurückgegeben.

Potentielle Kaufinteressenten werden von einem wehrhaften Lärmschutzwall abgeschreckt.

Grundstücke mit Ost/Ostausrichtung sind nicht vermarktbar.

Es kann deshalb nicht angehen, dass lediglich Reihenhäuser eine Süd/Südwestlage aufweisen, alle anderen Häuser aber mit einer reinen Ost- oder Westlage leben müssen.

Die Stadt Meerbusch sollte aus den Erfahrungen, die sie bei der Vermarktung des Baugebietes „Am Strümper Busch“ gemacht hat, lernen und diese in der vorliegenden Planung entsprechend umsetzen.

Der Artikel in der Rheinischen Post liegt in der Anlage beigelegt.

IV. Zu Anregung 6, vorgetragen von Einwander 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9

Lärmschutzmaßnahmen entlang der K 9 n und Kleinbahn

Es bestehen Bedenken, dass eine lediglich 2,5 Meter hohe Lärmschutzwand entlang der noch zu bauenden Kreisstraße K 9 n für den Lärmschutz der Anwohner ausreicht. Die Lärmschutzwand soll keine Betonwand sein, sondern eine Gabionenwand.

Auch entlang der Stadtbahnlinie sollen Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden, jedoch kein Lärmschutzwall von 2,50 Meter Höhe, sondern lediglich eine Lärmschutzwand, die als Gabionenwand ausgebildet wird.

Insbesondere aus den Erfahrungen am Strümper Busch sollte die Stadt Meerbusch lernen, da dort Kauinteressenten von einem wehrhaften Lärmschutzwall abgeschreckt wurden.

V. Zu Anregung 7, vorgetragen von Einwander 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Keine verkehrliche Anbindung des neuen Wohngebietes an den Ivangsweg

VI. Zu Anregung 8, vorgetragen von Einwander 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Ringverkehr mit separater Zufahrt zum Wohngebiet

1.

Nach den Planungen der Stadt Meerbusch soll zur Erschließung des neuen Wohngebietes „Auf dem Kamp“ der alte historische Ivangsweg ausgebaut und an die Meerbuscher Straße angeschlossen werden. Der Ausbau des Ivangsweges soll in einer Breite von ca. 10 Metern erfolgen.

Dies führt zu einer unerträglichen und unhaltbaren Lärmbelastung für die Altanwohner des Ivangsweges. Die unerträgliche Verkehrs- und Lärmbeeinträchtigung ergibt sich zunächst aufgrund des Ziel- und Quellverkehrs einschließlich des gewerblichen und handwerklichen

KFZ-Verkehrs aus dem Neubaugebiet. Darüber hinaus entsteht ein ganz erheblicher Schleichverkehr, der von der Kreisstraße K 9 n ausgehen wird. Nach vorsichtigen Berechnungen wird mit einer durchschnittlichen täglichen Belastung von mindestens 7.000 Fahrzeugen in 24 Stunden gerechnet. Dies führt dazu, dass es sich bei der noch zu bauende Kreisstraße K 9 n um eine stark belastete Durchgangsstraße handelt. Ein Großteil der PKW- und LKW-Verkehrs, der von Strümp und Lank kommend die Kreisstraße K 9 n befahren, um nach Osterath zu gelangen, wird den breiten, gut ausgebauten Ivangsweg als Abkürzung und Schleichstrecke nutzen. Das gleiche gilt auch für den Verkehr, der von Osterath nach Strümp und Lank bzw. in Richtung Rheingemeinden fahren will. Dieser wird von der Meerbuscher Straße aus die Abkürzung des ausgebauten Ivangsweges gerne nutzen.

Insgesamt ist aufgrund des Ziel- und Querverkehr aus dem Neubaugebiet und des Schleichverkehr von der Kreisstraße K 9 n bzw. von der Meerbuscher Straße ausgeht, realistischere mit einer täglichen Belastung von mindestens 4.000 Fahrzeugen in 24 Stunden zu rechnen. Dies ergibt in einem Abstand von 10 Metern eine Lärmbelastung von rund 62 dB (A) am Tag und 53 dB (A) in der Nacht. Wenn man weiterhin berücksichtigt, dass der ausgebaute 10 Meter, breite Ivangsweg unmittelbar an den Häusern der Alteinwohner südlich des Ivangsweges vorbeiführt, ist mit Sicherheit von einer noch höheren Lärmbelastung auszugehen.

Da es sich um eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges handelt, sind die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Aber auch das neue Wohngebiet muss nach den Orientierungswerten der DIN 18005 ausgerichtet werden. Die in den vorliegenden technischen Regeln genannten Richt- und Grenzwerte werden weit überschritten.

2.

Auch die alternative Erschließungskonzeption der Stadt Meerbusch, hier Schleifenerschließung, führt dazu, dass der gesamte Ziel- und Querverkehr einschließlich des gewerblichen und handwerklichen KFZ-Verkehrs aus dem Neubaugebiet unmittelbar vor den Hausgrundstücken der Alteinwohner südlich des Ivangsweges vorbeigeführt wird.

Nach Auffassung der Stadt Meerbusch sollen die Altanwohner südlich des Ivangswegs, deren Häuser unmittelbar am Ivangsweg liegen, den gesamten Verkehrslärm aus dem Neubaugebiets ertragen. Begründet wird dies damit, dass bei Abwägung der privaten Belange, die Bewohner des Ivangsweg 5 – 11, deren Hausgrundstücke nördlich des Ivangsweges liegen, über das „normale Maß“ hinaus beeinträchtigt würden. Insbesondere könne man diesen Bewohnern den gesamten Ziel- und Querverkehr einschließlich des gewerblichen und handwerklichen KFZ-Verkehrs aus dem Neubaugebiet sowie der vorhandenen Bebauung nicht zumuten.

Erstaunlicherweise wird ausschließlich den Altanwohnern südlich des Ivangsweges der Verkehrslärm aus dem Neubaugebiet zugemutet. Diese werde nach Auffassung der Stadt Meerbusch nicht über das „normale Maß“ beeinträchtigt. Dies ist eindeutig falsch.

Zunächst ist richtig zu stellen, dass es bei den Bewohnern der Grundstücke nördlich des Ivangsweges das Hausgrundstück Nr. 11 gar nicht gibt. Es handelt deshalb nicht um die Bewohner der Grundstücke Nr. 5 bis 11, sondern lediglich um die Hausgrundstücke Nr. 5, 7, 7a und 9.

Die Häuser der Grundstücke Nr. 5 bis 7 a liegen ca. 100 bis 110 Meter von dem neu auszubauenden Ivangsweg entfernt. Der Eigentümer des Hausgrundstückes Nr. 5 hat erhebliche wirtschaftliche und finanzielle Vorteile durch die Verwirklichung des Wohngebietes, da er schon große Teile seines Grundstückes an einen Bauträger veräußert hat. Darüber hinaus werden von dem Eigentümer des Hausgrundstückes Nr. 5 auf dem ehemaligen Gehöft Hallen an Gewerbetreibende und Handwerker vermietet. Somit verursacht dieser Eigentümer selbst zusätzlichen gewerblichen und handwerklichen KFZ-Verkehr.

Gleichwohl soll dieser Eigentümer nach Ansicht der Stadt Meerbusch im Rahmen der Abwägung der privaten Belange untereinander im vollen Umfang vor Lärmbeeinträchtigungen geschützt werden.

Der Eigentümer des Grundstückes 7 a unterhält auf seinem Grundstück einen Gewerbebetrieb mit ca. 10 – 20 Mitarbeitern. Hierdurch wird zusätzlicher gewerblicher KFZ-Verkehr verursacht.

Das Haus des Hausgrundstückes 9 liegt etwa 50 Meter von dem neu auszubauenden Ivangsweg entfernt. Auf dem ehemaligen Gehöft lebt eine ältere Dame einer 4-köpfigen Erbengemeinschaft. Die Erbengemeinschaft hat im Rahmen des Umlegungsverfahrens die Hoffläche schon überplanen lassen. An dem Erhalt des ursprünglichen Hofes besteht bei der Erbengemeinschaft kein Interesse, da diese angeregt hat, dass die Bebauung weiter verdichtet werden soll, indem mehr Doppelhaushälften und weniger Einfamilienhäuser auf dem Hofgrundstück realisiert werden sollen. Vor diesem Hintergrund ist die Auffassung der Stadt Meerbusch, dass die vorhandene Grundstücksstruktur weitgehend erhalten und Eingriffe in das private Eigentum minimiert werden sollen, kein entscheidendes Argument, da die Erbengemeinschaft ihre Flächen umfassend vermarkten will. Im übrigen werden im Rahmen eines Umlegungsverfahrens alle Flächen, sowohl zukünftige Baulandflächen als auch Flächen für den öffentlichen Straßenverkehr, gleich hoch bewertet.

Es kann deshalb nicht angehen, dass die Anwohner der Hausgrundstücke südlich des Ivangsweges den gesamten Ziel- und Querverkehr einschließlich des gewerblichen und

handwerklichen Verkehrs zu ertragen haben, während die Anwohner nördlich des Ivangsweges, deren Häuser weit von dem Ivangsweg entfernt liegen, im großen Umfang ursächlich für den zusätzlichen gewerblichen und handwerklichen KFZ-Verkehr sind und von der Planung in erheblichem Umfang wirtschaftlich und finanziell profitieren, vom Verkehrslärm verschont bleiben.

Im Rahmen des Abwägungsgebotes und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist ein Ausgleich zwischen den beiden unterschiedlichen privaten Interessen zu suchen. Den Ausgleich haben die Altanwohner selbst schon vorgeschlagen, indem eine separate Zufahrt zum neuen Wohngebiet geschaffen wird, die zwischen den Häusern der Grundstücke nördlich und südlich des Ivangsweges hindurchgeführt wird. Bei dieser Erschließungsplanung, hier eigene Zufahrt zum neuen Wohngebiet, würden sowohl die Anwohner nördlich als auch südlich des Ivangsweges in angemessenem Abstand von ca. 50 m nur noch geringfügig vom dem Ziel- und Quellverkehr beeinträchtigt werden.

3.

Die Stadt Meerbusch hat in der Vergangenheit bei der Planung neuer Wohngebiete mit Rücksicht auf die Altanwohner eine eigene Erschließung für die neuen Wohngebiete geschaffen. Dies gilt für das Wohngebiet Rudolf-Lensing-Ring in Osterath. Dieses Wohngebiet wird ausschließlich über eine Zufahrt von der Willicher Straße erschlossen.

Als weiteres Wohngebiet ist der Bommershöfer Weg/Max-Ernst-Straße zu nennen. Dieses Wohngebiet wurde vom Bommershöfer Weg angebunden. Die Zufahrt dieses Wohngebietes erfolgt ausschließlich über die Westumgehung.

In dem Wohngebiet Josef-Kothes-Straße wurde ein Neubaugebiet geschaffen, das separat an die Fortststraße anschließt und nicht an den Strümper Ortskern angebunden wurde.

Schließlich verfügt das jüngste neu zu schaffende Wohngebiet Görgesheide über eine besondere Anbindung, um die Altanwohner des Meiersweges vor zusätzlichen Verkehrsbelästigungen zu schützen. Dieses Wohngebiet ist absolut mit dem Baugebiet Auf dem Kamp vergleichbar, da diese beiden Baugebiete unmittelbar an der Kleinbahnstrecke zwischen Düsseldorf und Krefeld und lediglich 2 Haltestellen voneinander entfernt liegen.

Aufgrund des verwaltungsrechtlichen Gleichbehandlungsgrundsatzes wird verlangt, dass auch für das Baugebiet „Auf dem Kamp“ eine vergleichbare separate Zufahrt zum neuen Wohngebiet geschaffen wird.

4.

Nach Ansicht der Stadt Meerbusch kann auch der Alternativvorschlag der Abbindung des Ivangsweges von der Kreisstraße K 9 n und damit verbundene unmittelbare Anbindung an

die Meerbuscher Straße nicht gefolgt werden. Angeblich soll die schon seit 40 Jahren vorhandene Anbindung über den „unzureichend ausgebauten Weg“ zwischen den Hausgrundstücken Meerbuscher Straße 222 a (Hotel) und Meerbuscher Straße 225 (Hof Nethen) nur untergeordnet möglich sein. Offensichtlich ist der Stadt Meerbusch die verkehrsrechtliche Situation nicht bekannt. Der angeblich nur „unzureichend ausgebauter Weg“ wird schon seit über 40 Jahren von den Anwohnern des Ivangsweges genutzt. Hierbei würde sich auch nichts bei einer Abbindung ändern. Darüber hinaus würden lediglich die Eigentümer der Grundstücke 4 – 10a, sowie 5-9, diese Anbindung, wie schon seit Jahrzehnten, nutzen. Der Status quo würde überhaupt nicht verändert werden.

Weiterhin würden nach Auffassung der Stadt Meerbusch über den angeblich „sehr unübersichtlichen Knoten Wienenweg/Kamper Weg, Neusser Feldweg, Meerbuscher Straße“ noch weitere Verkehrsmengen abgewickelt werden.

Zunächst ist festzustellen, dass es sich bei der Meerbuscher Straße/Neusser Feldweg und Wienenweg um eine normale übersichtliche Kreuzung handelt. Lediglich der Kamper Weg mündet in der Nähe der Kreuzung auf dem Wienenweg. Auch müssten keine weiteren Verkehrsmengen über diesen „angeblichen“ Knotenpunkt abgewickelt werden.

Die Anwohner des Ivangsweges, und zwar der Grundstücke Nr. 1 bis 3 c, sowie Nr. 2-2a, würden weiterhin, wie in den vergangenen 40 Jahren zuvor, die Kreuzung Meerbuscher Straße/Wienenweg/Neusser Feldweg benutzen. Auch hier bleibt es beim Status quo. Es würde sich überhaupt nichts ändern.

Alle anderen Behauptungen entbehren jeglicher Grundlage und sind eindeutig falsch.

5.

Angeblich soll der heutige Ausbauzustand des Ivangsweges nur unzureichend sein, um eine geordnete Erschließung auf Dauer sicherzustellen. Der heutige Ausbauzustand des Ivangsweges besteht schon seit ca. 40 Jahren. Auch die geringe Anzahl der Anwohner macht es nicht notwendig, den Ivangsweg großzügig auszubauen. Vielmehr wird verlangt, den alten historischen Ivangsweg, der eine besonderen Bedeutung für den Ortsteil Boverth darstellt, in seinem ursprünglichen Zustand auszubauen. Die Altanwohner werden sicherlich gerne bereit sein, ohne Inanspruchnahme der Neuanwohner, hierfür die Erschließungskosten zu zahlen, nicht aber für eine ca. 10 Meter breiten ausgebaute Durchgangsstraße.

VII. Zu Anregung 11**Ausbau des Ivangsweges in seiner ursprünglichen Form**

Der alte Ivangsweg soll als historische Straße weiter bestehen, wie er ist. Der alte historische Ivangsweg war in der Vergangenheit die Hauptstraße in Boverth und nicht die Meerbuscher Straße. Aus der Zehntenliste von 1498 ergibt sich, dass am Boverth der Ivangshof und der Kamperhof abgabepflichtig waren. In einer späteren Deskriptionsliste von 1660 wurde erstmalig das Bekkers-Gut, heute Nethen, erwähnt. Die heutige Meerbuscher Straße wurde erst 1836 als neue Chaussee von Kloster Meer durch Osterath nach Fischeln gebaut. Aufgrund der geschichtlichen Bedeutung des Ivangsweges für den Ortsteil Boverth soll deshalb der Ivangsweg in der ursprünglichen Form beibehalten werden.

Meerbusch-Boverth, den 22.01.2007

In der Theorie traumhaft...

Ky. 5.11.07

Die Projekte des Neusser Bauvereins für Mehrgenerationenwohnen findet die Stadt vorbildhaft, aber sie offenbaren ein Grundproblem: Ein friedliches Nebeneinander von Alt und Jung ist nicht Natur gegeben.

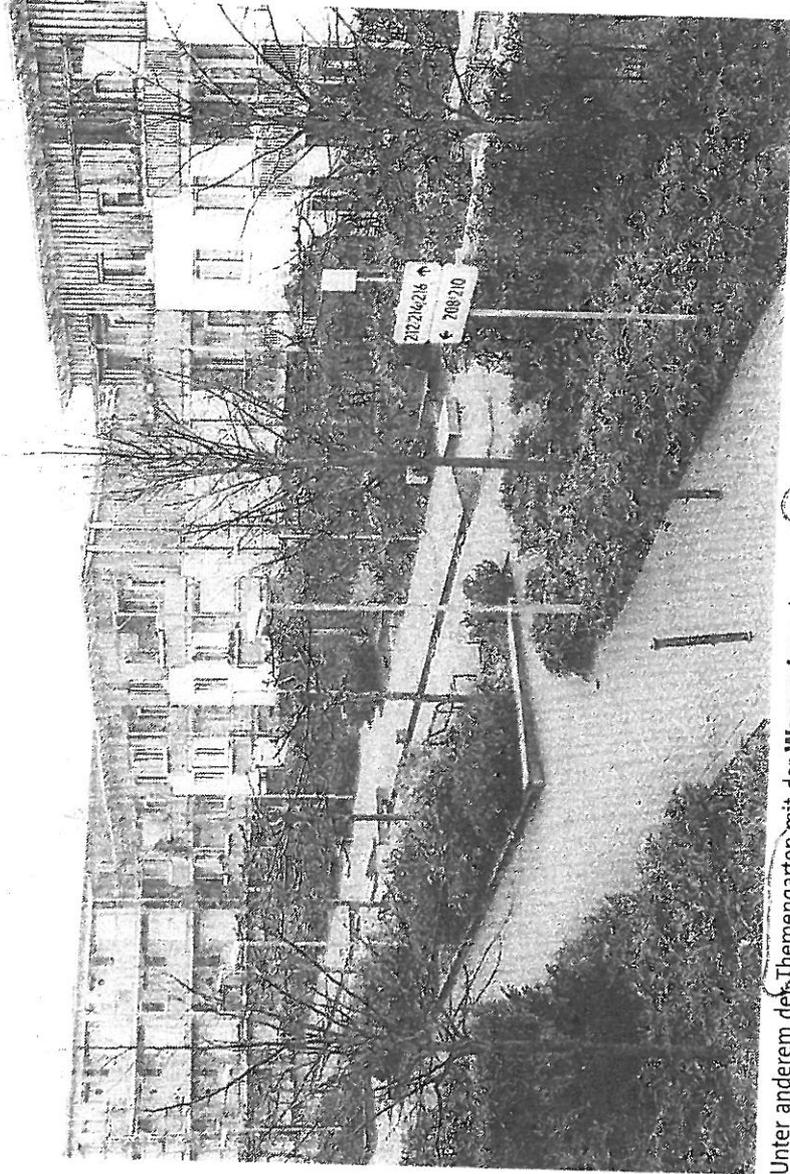
VON D. SCHMIDT-ELMENDORFF

Erst kürzlich forderte die SPD-Fraktion ein, die im Stadtentwicklungskonzept festgeschriebenen experimentellen Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen endlich anzugehen. Aber was ist das eigentlich? Das klassische Zweifamilienhaus, Ältere oben, Familie unten oder ein Gebäuderiegel mitten im Wohngebiet, wie in den B-Plänen Kanzlei und Auf dem Kampf?

Der Neusser Bauverein, von Planungsdezernent Michael Nowack als vorbildhaft herausgestellt, hat das Thema anders interpretiert: Auf dem Gelände einer ehemaligen Margarine-Fabrik in Neuss-Gnandental hat er gemeinsam mit der dort ansässigen NOAH gGmbH, einer Beschäftigungsgesellschaft der Diakonie, das Konzept „Wohnen mit Service im Meerthal“ realisiert. Auf dem 20470 Quadratmeter großen Grundstück errichtete der Bauverein 126 vorwiegend barrierefreie Wohnungen, etwa 80 Prozent sind als Ein- und zwei Zimmer-Appartements für ältere, pflegebedürftige Menschen vorgesehen, 20 Prozent sind als größere Wohnungen für junge Familien. Auch die 40 Eigentumswohnungen und 29 Einfamilienhäuser am Rande der Wohnanlage wurden vorwiegend von Familien bezogen.

Dienstleistungen für Ältere

Die NOAH gGmbH bietet ein umfangreiches Dienstleistungsangebot, von hauswirtschaftlichen Diensten (Wäscherei, Mahlzeiten-service, Botengänge) bis zur ambulanten Pflege. Die Wohnungen sind über große Laubengänge erreichbar, die mit einer entsprechenden Breite auch als erweiterter Wohn-



Unter anderem der Themengarten mit der Wasserrinne, bewusst für Kinder angelegt, sorgte für Konfliktstoff. Ältere Bewohner fühlten sich gestört, das Wasser wurde abgestellt, Mittagsruhezeiten eingeführt. RP-FOTO: DACKWEILER

raum und Lagerstätte (für Kinderwagen/Rollstuhl) dienen können. Jeweils 40 Wohneinheiten sind so über einen Aufzug erschlossen, was die Betriebskosten erheblich senkt.

Die Gebäuderiegel mit den Geschosswohnungen schließen jeweils drei Themengärten ein, die Spiel- und Bewegungsraum für Kinder bieten. Hier offenbart sich auch die Klux des Konzeptes Mehrgenerationenwohnen: Statt friedlicher Koexistenz prallen Jung und Alt aufeinander. „In der Theorie ist

das Konzept traumhaft, aber in der Praxis nicht umsetzbar“, sagt Anwohnerin Ulrike Beckers; Mutter zweier Kinder.

Da reichte der Protest einiger weniger Senioren aus, die sich von den in den Grünanlagen tobenden Kindern gestört fühlten, um deren Entfaltungsfreiheit gründlich einzuschränken. Davon kündeten zahlreiche Verbotsschilder, die die Nutzung bestimmter Fahrzeuge untersagen oder auf die Einhaltung der Mittagsruhe dringen. Das Wasser

spiel wurde zeitweise ausgestellt, eine Rutsche abgebaut.

Starke Überalterung

„Hier, im Meerthal, verspüren wir eine zu starke Überalterung“, räumt Harald Denner, Prokurist beim Neusser Bauverein ein. Die hohe Senioren-Quote liege natürlich an dem Service, von dem sich vor allem Ältere angezogen fühlen. Und da Experimente ja dazu da sind, etwas Neues zu entdecken, hat der Bauverein sich

INFO

Südliche Furth

Baubeginn: Juni 2006, Fertigstellung: Dezember 2007 Von den 255 Wohneinheiten sind 219 barrierefreie Mietwohnungen mit Wohnflächen zwischen 44 und 126 Quadratmetern.

zwei Wohngruppen mit je neun Pflegeplätzen.

zwei ambulant betreute Wohngruppen mit je acht Personen eine Wohngruppe für sieben Demenzkranke

zwei Gast-Wohnungen Nettowohnfläche: 18500 Quadratmeter;

Inmitten des neuen Quartiers ist nach dem Vorbild Meerthal ein Beratungsbüro mit Stadteitretreff geplant, das über eine Grundpauschale finanziert wird, die alle Mieter zahlen müssen. Hier wird auch eine Nachbarschaftshilfe organisiert. Das mit Landesmitteln finanzierte Projekt ist übrigens 2003 als Siegereinwurf aus dem Landeswettbewerb „Innerstädtisches Wohnen in neuzeitlicher Architektur“ hervorgegangen.

gen in sein Projekt „Südliche Furth“ einfließen lassen.

Auf dem Areal des ehemaligen Containerbahnhofes entsteht derzeit ein weiteres Quartier, in dem jedoch eine stärkere Durchmischung von Jung und Alt angestrebt wird, damit nicht erneut Blocks entstehen, wie Denner erklärt. Darauf ist insbesondere die Laubengang-Architektur der viergeschossigen äußeren Bebauung angelegt, die auf allen Ebenen Gelegenheit zur Begegnung bietet. Die Größe ist an der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Dienstleiters NOAH orientiert. Eine Betriebsgröße von 200 Wohneinheiten ist das Minimum, um diese Leistungen vorhalten zu können. „Hier kann man Pflegebedürftig werden, ohne das Quartier verlassen zu müssen“, sagt Denner. „Das ist Versorgungssicherheit für jung

Silvester: Bahn fährt länger

(RP) Zu Silvester gilt bei der Rheinbahn das Motto: „Sie feiern – wir fahren.“ Damit alle, die den eigenen „Schlitten“ stehen lassen und lieber Sekt statt Selters trinken, bis in die Morgenstunden feiern können und danach gut nach Hause kommen, verstärkt die Rheinbahn ihren Nachtfahrplan und ist länger und häufiger unterwegs. Die Betriebspause zwischen 2 und 4 Uhr entfällt – viele Busse und Bahnen fahren durch bis morgens gegen 5 Uhr.

Am 31. Dezember 2006 gilt tagsüber der Sonntagsfahrplan mit teilweise ausgedünntem Angebot. Gegen 21 Uhr endet der normale Betrieb, auf bestimmten Strecken bietet die Rheinbahn einen besonderen Silvester-Fahrplan an: Von 21 bis 5 Uhr fährt die kombinierte Stadtbahnlinie U74 / U76 zwischen „Krefeld, Rheinstraße“ und „Düsseldorf, Holthausen“ alle 30 Minuten. Folgende Buslinien sind im 60-Minuten-Takt unterwegs:

830 Meerbusch, Haus Meer U – Bütterich, Kirche – Düsseldorf-Handweiser
831 Meerbusch, Haus Meer U – Krefeld, Verdingen Bahnhof
839 Meerbusch, Haus Meer U – Ilverich – Nierst – Lank – Meerbusch, Haus Meer U

Am 1. Januar 2007 starten die Busse und Bahnen gegen 9 Uhr nach dem Sonntagsfahrplan.

KOMPAKT

VHS-Vortrag über Alterssicherung für Frauen

(RP) Goldmarie oder Pechmarie – Frauen und ihr Umgang mit Geld“ lautet der Titel eines Vortrages, den die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Meerbusch, Ingeborg Heinze, am Dienstag, 9. Januar, um 19:30 Uhr in der Teloy-Mühle in

Nur am Wall will keiner bauen

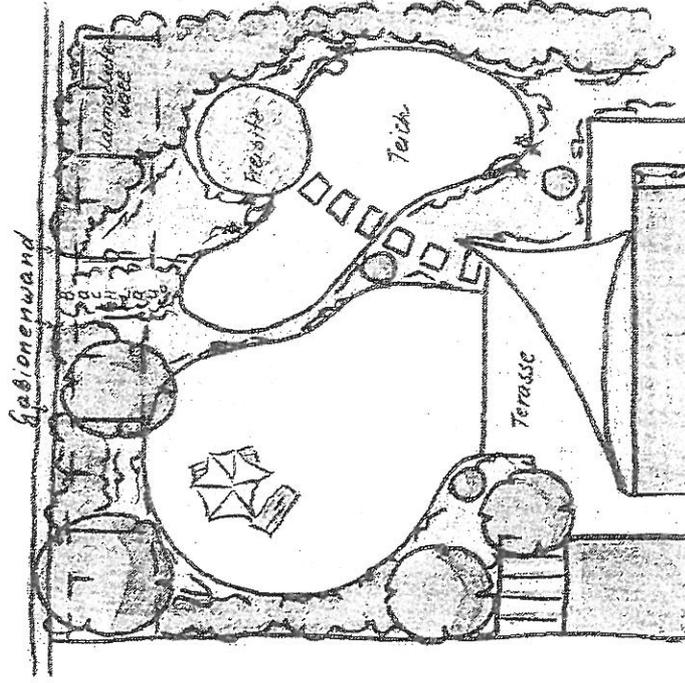
Die Stadt war in diesem Jahr bei der Vermarktung ihrer Grundstücke recht erfolgreich. Dies hat sie unter anderem der insgesamt neu erwachten Investitionsbereitschaft zu verdanken.

VON D. SCHMIDT-ELMENDORFF

In der Summe haben die in 2006 getätigten Grundstücksverkäufe die Erwartungen des Technischen Dezernats übertroffen. Die ersten fünf der sechs Parzellen für freistehende Häuser am Heidbergdamm waren innerhalb von sechs Wochen verkauft (trotz ihrer Nordlage. „Das waren vorher Flächen, auf denen wir nur Rasen gemäht haben“, sagt der Erste Beigeordnete Michael Nowack. Er hat damit die Empfehlung der Gemeindeprüfungsanstalt, sich von pflegeintensiven Grünflächen zu trennen, vorweg genommen.

Auch die beiden Baublöcke für Investoren an der Wittenberger Straße sind verkauft, nachdem das Vermarktungs-Handicap Übergangshelm aufgelöst worden war.

Im Baugebiet Kornstraße in Osterath sind nur noch drei von vormals elf Grundstücken auf dem Markt. „Solche kleinen Baugebiete in ge-



Das Technische Dezernat hat Vorschläge für die Gestaltung der Wall-Gärten ausgearbeitet, in der Hoffnung, dass sie dadurch besser zu vermarkten sind.

wachsener Substanz gehen immer besser“, erklärt Jürgen Gatzlik, der Abteilungsleiter Grundstücke. Auch über die Vermarktbarkeit des ehemaligen Sportplatzes Kanzlei macht sich Michael Nowack keine Gedanken. Bei ihm hätten schon Bauträger angeklopft, die das gesamte Areal übernehmen wollen.

Auch als Anbieterin der letzten großen Freifläche in Lank an der Uerdinger Straße, könnte die Stadt fast jeden beliebigen Preis diktieren. „Wir werden mindestens den

Richtwert verlangen“, so Nowack, aber dies bedürfe ja noch eines Ratsbeschlusses. Für das „Loch“ an der Kierster Straße will die Stadt demnächst eine Bebauung planen, die das durch Altlasten ver- suchte Areal ausspart.

So zuversichtlich gingen die Planer allerdings nicht ins Jahr. Die Nachfrage nach Grundstücken habe erst im Frühjahr ganz plötzlich angezogen. „Die Bereitschaft zu investieren ist wieder da“, sagt Gatzlik. Die Stadt mache aber auch

oft die Erfahrung, dass Interessenten ihre Bewerbung wieder zurückziehen. Denn die Entscheidung für ein Grundstück werde mitunter so leicht getroffen wie die, einen Wintermantel zu kaufen. „Und selbst wenn die finanzielle Seite abgeklärt ist, scheitern die Bauherren dann am Planungsrecht, weil ihr Musterhaus überhaupt nicht aufs Grundstück passt“, erklärt Arthur Unger, Fachbereichsleiter Planen und Bauen.

Und während die Stadtplaner beim ersten Spatenstich für den Strümpfer Busch im Frühjahr 2005 noch „helleherische Fähigkeiten“ bräuchten, um diese Nachfrage abzusehen, sind jetzt schon etliche Häuser bezogen. Aber offensichtlich ist auch dass sich die Käufer von dem wehrhaften Lärmschutzwall abgeschreckt fühlen. Der AK Controlling hat unter anderem die Ostausrichtung der Grundstücke als Ursache für das mangelnde In-

teresse ausfindig gemacht. „Lünette-Menschen fliegen auf die Süd-West-Lage älterer Flächen vor der Sonne“, weiß Nowack. Die Stadtplaner glauben auch, dass der Wall die Leute vor scheinbar unlösbare gestalterische Probleme stellt, deshalb hat die Stadt jetzt Vorschläge erarbeitet. Für Nowack bieten die Wallgrundstücke einige nicht zu vernachlässigende Vorteile: „Keine Nachbarn, größere Grundstücke“. Dass potenzielle Käufer wenig geneigt sein könnten, die Hälfte des Walles für immetriert, 225 Euro pro Quadratmeter kaufen zu müssen, weisen die Planer dagegen zurück.

HK 6 Azubi

(RP) Zur seit viel bereitet wieder, Leute ne fahre ne kompir schulsto Prüfung Angabo genend handel, Leute, K on, für fer, Aut in der G schaft. 9268-55 dung-ih

MEYER & KOLLEGEN

Rechtsanwälte

Einwender 7

Per Telefax 02150-916-167

Stadt Meerbusch
Planen und Bauen
Wittenberger Str.

40668 Meerbusch

Rechtsanwalt am Oberlandesgericht
Zugelassen bei allen Amts- und Landgerichten

Rechtsanwälte am Oberlandesgericht

Telefon
Telefax
Mobil

Meerbusch, 06.09.2007
2006/00065-WE/L

Strukturplan Meerbusch-Osterath Auf dem Kamp / K 9n 2. Bauabschnitt Bebauungspläne Nr. 281 und Nr. 282

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit werden namens und im Auftrag des [REDACTED], der Anwohner des Ivangsweges, der Anwohner des Kamperweges, der betroffenen Boverter Bürger sowie des Unterzeichners noch folgende

Einwendungen

und

Verbesserungen

vorgetragen:

I.

Die Stadt Meerbusch hat eine Verkehrsuntersuchung des Wohn- und Gewerbegebietes am Strümper Busch bei der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung aus Aachen im Mai 2003 in Auftrag gegeben. Das Gutachten stellte fest, dass auf dem Streckenzug der L 476, hier Meerbuscher Straße, starke Verkehrsbelastungen anzutreffen sind, wobei

[REDACTED]

die Belastung von Osten nach Westen von 8.000 KFZ-DTV pro Tag östlich von Bovert auf ca. 12.500 KFZ-DTV pro Tag, östlich der Anbindung Winklerweg anwachsen. Hierbei beträgt der durchschnittliche LKW-Anteil ca. 10 %.

In dem Gutachten wird die derzeitige Verkehrssituation, ohne die Realisierung der Kreisstraße K 9 n, dahingehend bewertet, dass hinsichtlich der Verkehrsverträglichkeit lediglich an den angebauten Streckenabschnitten der L 476, hier Meerbuscher Straße in Bovert, erhebliche Beeinträchtigungen auftreten. In dem Gutachten heißt es wie folgt:

„Bei Belastungen von größer 10.000 KFZ-DTV ist hier für die unmittelbar an der Straße gelegene Wohnbebauung gem. oben genannter Studie sowohl von einer deutlichen Beeinträchtigung des Wohnumfeldes, als auch einer erheblichen Störung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum auszugehen.“

Mit der Realisierung der Kreisstraße K 9 n wird ein Verkehrsaufkommen auf der Kreisstraße K 9 n mit bis zu 7.400 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert. Hierbei geht das Gutachten von bestimmten Annahmen aus, wie z.B., dass in den östlich der BAB 57 entlang der Autobahn geplanten Gewerbegebiete im wesentlichen nur Bürogebäude entstehen, die nur geringen Publikumsverkehr auslösen. Diese Annahme ist aber falsch, da in dem Gewerbegebiet Bundenrott der neue Bauhof der Stadt Meerbusch errichtet wird. Insbesondere sollen in dem neuen Bauhof zentral z.B. die städtischen Elektriker, Schreiner etc. untergebracht werden. Darüber hinaus sollen auf dem neuen Bauhof Wertstoffcontainer sowie Abfallcontainer für die Meerbuscher Bürger aufgestellt werden. Dies bedeutet, dass mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen als bei Bürogebäuden zu rechnen ist, da der Bauhof erheblichen Publikumsverkehr auslöst. Hierbei soll nicht unerwähnt bleiben, dass die WBM beabsichtigt, ihren in Büderich gelegenen kleinen Bauhof aufzugeben und diesen auch in das Gewerbegebiet Bundenrott zu verlegen.

Nach alledem ist nicht lediglich mit einem Verkehrsaufkommen von 7.400 Fahrzeugen pro Tag auf der Kreisstraße K 9 n, sondern mit mindestens 8.400 bis 9.000 Fahrzeugen zu rechnen.

Dieses erhebliche Verkehrsaufkommen auf der Kreisstraße K 9 n führt dann zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Meerbuscher Straße von mindestens 13.800 Fahrzeugen pro Tag. Dies bedeutete ein um ca. 2000 Fahrzeuge pro Tag erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Die schon stark belastete Meerbuscher Straße wird noch weiter erheblich belastet und die Anwohner der Meerbuscher Straße einem noch weit stärkerem Verkehrslärm ausgesetzt, als diese in der Vergangenheit schon ertragen mussten.

II.

Bei dieser Untersuchung wurde jedoch in keinster Weise das erhebliche Verkehrsaufkommen, das von dem überplanten ehemaligen Fliesenwerks Ostara ausgehen wird, berücksichtigt. Auf einem 9 Hektar großen Gebiet sind Gewerbeflächen, ein Mischgebiet, ein Wohngebiet sowie ein großflächiger Einzelhandel mit über 4.000 qm Verkaufsfläche geplant.

Obwohl ein Verkehrsgutachten des Ingenieur-Büros Dr. H. Lessmann GmbH erstellt wurde und auch in der gutachterlichen Stellungnahme zur Ansiedlung einer Einzelhandelsfläche in Osterath Verwendung fand, konnte die Stadt Meerbusch das Verkehrsgutachten nicht vorlegen, da es noch geändert werde. Aufgrund der Größe der Industriebrache, Hier Ostara-Gelände, und der vorgesehenen Bebauung ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von mindestens 3.000 bis 4.000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen. Dies bedeutet zwangsläufig, dass es zu einer ganz erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Meerbuscher Straße im Bereich Boverth und auch auf der Kreisstraße K 9 n kommt. Insbesondere soll nämlich nach dem Einzelhandels- und Verträglichkeitsgutachten der GfK Marketing Kaufkraft gebunden werden. Dies bedeutet, dass die Meerbuscher Bürger aus anderen Ortsteilen bzw. aus umliegenden Städten und Gemeinden den vorgesehenen Frischemarkt aufsuchen werden, um dort einzukaufen.

Ausgehend von diesem Szenario bestehen ganz erhebliche Bedenken hinsichtlich der Bebauungspläne Nr. 281 und Nr. 282, und zwar wie folgt:

1. Aufgrund eines Verkehrsaufkommens auf der K 9 n mit weit über 10.000 Fahrzeugen pro Tag werden mindestens 30 bis 40 % der Verkehrsteilnehmer die Abkürzung des ausgebauten Ivangswegs wählen, um nach Osterath, zum Frischemarkt oder Aldi etc. zu gelangen. Wenn man noch die Anwohner des neuen Wohngebietes „Auf dem Kamp“ hinzurechnet, ergibt sich dann für den ausgebauten Ivangsweg ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 bis 6.000 Fahrzeugen pro Tag.

2. Angesichts dieses Umstandes, dass die Boverter Bürger, insbesondere die Anwohner der Meerbuscher Straße, schon ganz erheblich unter dem immer stärker werdenden Verkehrslärm leiden, kann es nicht angehen, dass dann eine neue Lärmquelle hinter den Gärten eröffnet wird, hier durch Ausbau des Ivangsweges zu einer 10 Meter breiten Straße!
3. Es ist wissenschaftlich bewiesen, dass Anwohner von stark befahrenen Straßen ein erheblich höheres Risiko tragen, einen Herzinfarkt oder Schlaganfall zu erleiden. Dies konnten Wissenschaftlicher der Universität Duisburg-Essen und Düsseldorf bestätigen. Personen, die nahe an einer viel befahrenen Straße wohnen, haben demnach eine stärkere Arteriosklerose der Herzkranzgefäße als solche, die weiter entfernt wohnen. Verglichen mit Studienteilnehmern, die mehr als 200 Meter von einer Autobahn entfernt wohnen, ist die Chance, stark verkalkte Gefäße zu haben, um 63 % für diejenigen erhöht, die weniger als 50 Meter von der Straße entfernt leben. Für die Studien wurden in den 3 Städten Mülheim, Essen und Bochum insgesamt 4.814 zufällig ausgewählte Frauen und Männer im Alter von 45 bis 74 Jahren untersucht.
4. Da die Stadt Meerbusch nach der Realisierung der Kreisstraße K 9 n zwischen Strümp und Bovert weitere Wohngebiete mit 440 Wohneinheiten und mit 200 Wohneinheiten sowie ein weiteres großes Gewerbegebiet schaffen will, ist mit einer immer stärkeren Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße K 9 n und der damit verbundenen Lärmbelastung zu rechnen.
5. Vor diesem Hintergrund stellt die geplante Lärmschutzwand von lediglich 2,50 Meter Höhe entlang der Kreisstraße K 9 n einen nur unzureichenden Schutz für die Boverter Anwohner dar. Notwendig ist vielmehr ein Lärmschutzwahl. Gegenüber Lärmschutzwänden haben Lärmschutzwälle nämlich folgende erhebliche Vorteile:
 - Begrünte Lärmschutzwände passen sich in das Landschaftsbild ein.
 - Es wird ein zusätzlicher wertvoller Grünbestand geschaffen. Die Begrünung durch Gehölz hat gleichzeitig einen positiven Effekt der Reduzierung der Schadstoffemissionen.
 - Lärmschutzwälle stören das Landschaftsbild erheblich weniger als Lärmschutzwände.

- Reflektionen, wie sie durch Schutzwände bekannt sind, können bei Lärmschutzwällen ausgeschlossen werden!
 - 62 % der Bevölkerung stehen einem Lärmschutzwall positiv gegenüber, einem Lärmschutzwall jedoch nur zu 5 %.
6. Im übrigen hat die Stadt Meerbusch in der Vergangenheit die Bewohner von Wohngebieten regelmäßig durch Lärmschutzwälle vor der Beeinträchtigung durch Verkehrslärm geschützt. Folgende Beispiele sind hier zu nennen:
- Umgehungsstraße, Wohngebiet Bommershöfer Weg / Max-Ernst Straße
 - Meerbuscher Straße, Höhe Haltestelle Haus Meer, Wohngebiet Alt Meerbusch
 - Forststraße / Xantener Straße, Wohngebiet Josef-Kothes-Ring in Strümp
 - Bundesbahn, Kleingartenanlage Insterburger Straße in Osterath

Nach alledem fordern wir entlang der Kreisstraße K 9 n die Errichtung eines

Lärmschutzwalles

Mit freundlichen Grüßen

Weyen
Rechtsanwalt