

An die
Damen und Herren
des Ausschusses für Planung und Liegenschaften

Beratungsvorlage

zu TOP 3.0 der Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften am
20. September 2011

Bebauungsplan Nr. 281,

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

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

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

Beschlussvorschlag:

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

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchungen, landschaftspflegerische Begleitpläne, Umweltprüfung, Abschätzung der Luftschadstoffe, artenschutzrechtliche Prüfung) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011 öffentlich ausgelegen.

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

1. Einwender 1

Schreiben vom 23.03.2011/22.01.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

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

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte

Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

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

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

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

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

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

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

Die K 9n übernimmt die Hauptverkehrsarbeit der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ und leitet die Verkehre auf kurzem Wege dem klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz (A 57, L 476, L 137) zu. Sie gewährleistet, dass die durch ein Wohngebiet (die Häuser sind teilweise mit Dachterrassen zur Straße hin orientiert) verlaufende Straße „Am Strümper Busch“ keine zu starken Durchgangsverkehre (DV) aufnehmen muss und der aus dem neuen Gewerbegebiet stammende Schwerlastverkehr auf direktem Wege mit einem Mindestmaß an Betroffenenpotential – alle seitens anderer 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 Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Am Aufpunkt 5 sind die Grenzwerte eingehalten.

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

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

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

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

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

2. Einwender 2

Schreiben vom 23.03.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die letztendlich zu Grunde zu legende Strukturfallvariante 1 für ca. 650 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des eingestellten Verfahrens zur Aufstellung des

Bebauungsplanes Nr. 282 sowie der Entwicklung der „Ostara“-Fläche im Ortskern von Osterath reduziert die Verkehre nochmals.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

gestört und die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum als gewährleistet bezeichnet wird. Die von der Neubaumaßnahme ausgehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen geben demzufolge keinen Anlass zu ausgeprägter Sorge.

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im 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 verkehrlichen Strukturfälle stellen sich wie folgt dar:

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 Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Am Aufpunkt 5 sind die Grenzwerte eingehalten.

Südlich vom Aufpunkt 5 sind zwischen L 476 und Ivangsweg Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die L 476 weist einen DTV von 12800 Kfz/24 h auf. Diese Verkehrsmenge trägt im Nahbereich der L 476 zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung gegenüber Aufpunkt 5 bei. Die Anbindung der K 9n an die L 476 erfolgt über einen lichtsignalgeregelten Knoten. Da die

Berechnungsverfahren der MLuS nicht für die Anwendung an derartigen Knoten ausgelegt sind, kann hier keine Quantifizierung der Schadstoffbelastung vorgenommen werden.

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

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

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

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

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

Es ist allgemein bekannt, dass auch nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Sortiment kaum mit weniger als der durch die Rechtsprechung entwickelten Obergrenze von 800 m² Verkaufsfläche errichtet werden. Betriebe dieser Art und Größenordnung sind überwiegend oder zumindest zu einem großen Teil auf motorisierte Kunden ausgerichtet bzw. werden von diesen frequentiert. Sie üben eine Magnetfunktion aus, die erheblichen Kfz-Verkehr mit sich bringt, was an dieser Stelle nicht tragbar ist. Auch kann ein Einzelhandelsbetrieb mit zentrenrelevantem Sortiment an diesem Standort eine Gefährdung des nur wenige hundert Meter entfernten „Bovert-Centers“ bedeuten, das im städtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzept als Nahversorgungszentrum festgelegt ist. Dieser zentrale Versorgungsbereich ist als Nahversorgungszentrum durchaus in der Lage, das neu geplante Wohngebiet mit seinen ca. 60 Wohneinheiten mit zu versorgen.

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

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

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

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

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

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

3. Einwander 3

Schreiben vom 22.03.2011/10. Juli 2005

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

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

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am Strümper Busch“ an die Autobahn sowie die verkehrsplanerisch im Sinne einer Eingriffsminimierung grundsätzlich anzustrebende Bündelung

der Verkehre waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie u. a. Beweggrund für die gewählte Linienführung der neuen Straße, insbesondere auf ihrem Westabschnitt. Zudem stellte sich die gewählte Variante als die kostengünstigste heraus.

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

Das Festhalten an der Maßnahme seitens der Stadt wurde mit der 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 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.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

4. Einwender 4

Schreiben vom 23.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

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

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

Die Auslegung von weiteren Lärmschutzanlagen, z. B. entlang der A 57, entzieht sich den Regelungen, die im Bebauungsplan Nr. 281 behandelt werden können. Hierfür ist der

Straßenbaulastträger der A 57, die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Straßen NRW, verantwortlich.

5. Einwender 5

Schreiben vom 21.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit der Entlastung der Straße „Am Strümper Busch“ geht gleichzeitig auch eine Entlastung der L 154 (Strümper Straße/Osterather Straße) einher, die sich in der Ortsdurchfahrt in Osterath sowie

insgesamt auf der L 154 als wichtige Radverkehrsachse – insbesondere für Schülerverkehre und mit hohem Querungbedarf zum Mönkesweg hin – als sehr willkommen erweist.

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

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

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

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

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

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

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

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

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im 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.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

6. Einwender 6

Schreiben vom 17.03.2011/07.12.2010

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

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

zu 1.

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

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

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

zu 2./6.

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

zu 3./2.

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

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

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

zu 4.

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

Die Hinweise zur

- Aufrechterhaltung der baulichen Nutzung
- Kostenübernahme für schalldämmende Fenster
- Beweissicherung

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

7. Einwender 7

Schreiben vom 23.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen von 3.500 bis 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag und Querschnitt auf ihrem Abschnitt zwischen Forststraße und der Straße „Am 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 verkehrlichen Strukturfälle stellen sich wie folgt dar:

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 Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

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

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

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

Nach dem Planfall 2, Strukturvariante 2, IVV 2010, wird für die K 9n in Höhe des Plangebietes (dort wo die Lärmschutzwand vorgesehen ist) eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von DTV = 6.200 Kfz/24 h prognostiziert. Dabei sind Verkehre aus dem Gewerbegebiet Bundenrott und aus möglichen baulichen Entwicklungen südlich von Bundenrott entsprechend enthalten. Der Lkw-Anteil wird im Tagesdurchschnitt mit 5,7% vorausberechnet. Im schalltechnischen Gutachten wurde vorsorglich mit einem Lkw-Anteil Tag/Nacht von 10/3 % gerechnet. Das heißt, in den schalltechnischen Untersuchungen sind im Tagesmittel ca. 610 Lkw-Bewegungen auf der K9n in Höhe des Plangebietes berücksichtigt. Mögliche Lkw-Verkehre aus dem Gewerbegebiet Bundenrott sind damit hinreichend abgedeckt.

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

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

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

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

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

Eine Nachrechnung zeigt, dass an den geplanten Wohngebäuden im Allgemeinen Wohngebiet im mittleren Bereich der Lärmschutzwand entlang der K 9n die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV für alle Geschosse eingehalten werden. Weiter nach Süden nimmt die

Abschirmwirkung wegen der notwendigen Lücke im Bereich der Einmündung Ivangsweg ab. Insgesamt ist die Lärmschutzanlage zum Schutz des WA zwingend erforderlich.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Über die Einwände gegen den Strukturplan wurde nicht entschieden.

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

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

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

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

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

8. Einwender 8

Schreiben vom 21.03.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Begründung:

Das Vorkommen der Schleiereule wurde im Rahmen der Umweltgutachten berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Bewertung der Biotopfunktion erfolgt verfahrensgemäß entsprechend der Methodik des so genannten „Gutachtermodells / ARGE Eingriff-/Ausgleich“. Ackerflächen wurden hierbei mit einer geringen bis mäßigen Bedeutung (2 Wertpunkte) eingestuft. Die Bedeutung von Wiesen und Weiden wurde verfahrensgemäß als mittel eingestuft (4 Wertpunkte). Aufgrund der eingeschränkten Strukturvielfalt bzw. der intensiven bis mäßig intensiven landwirtschaftlichen

Nutzung ist die getroffene Bewertung fachlich gerechtfertigt. Die aufgeführten Arten stehen dieser Einschätzung nicht entgegen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Ermöglichung eines direkten Anschlusses des die Neubaumaßnahme unmittelbar tangierenden Entwicklungsgebietes „Am 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 Fahrroue 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 verkehrlichen Strukturfälle stellen sich wie folgt dar:

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 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.

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

9. RWE-Netzservice, Regionalzentrum Neuss

Schreiben vom 09. März 2011

Der Stellungnahme wird gefolgt.

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

10. BUND

Schreiben vom 20.3.2011

Der Stellungnahme wird überwiegend nicht gefolgt.

Begründung:

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

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

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

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

Im Übrigen wird der Stellungnahme nicht gefolgt.

Begründung:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aufgrund ihrer relativ geringen Verkehrsbelastungen (vergleichbar mit den derzeitigen Belastungen der Buschstraße im 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 Boverthum um ca. + 23.000 Kfz/Tag und Querschnitt (bei einem Verkehrszuwachs von ca. + 1.500 Lkw/Tag und Querschnitt) zugenommen haben.

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

Aus landschaftspflegerischer Sicht stellt die Bündelung verschiedener 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. Artsspezifische Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind diesbezüglich fachlich nicht sinnvoll.

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

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

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

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

Vor diesem Hintergrund ist die nunmehr offengelegte Planung gerechtfertigt.

11. Rhein-Kreis Neuss

Schreiben vom 29.03.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

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

Bebauungsplan aktiver Schallschutz an der Stadtbahnlinie und der K 9n in einer städtebaulich verträglichen Höhe und nach den Erfordernissen der 16. BImSchV für den Straßenneubau der K 9n ausgelegt und festgesetzt.

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

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

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

Im Pangebiet finden derzeit folgende betriebliche Aktivitäten statt:

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

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

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

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

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

12. Straßen NRW, NL Krefeld

Schreiben vom 14.4.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Begründung:

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

Die Verkehrsflächen werden jedoch so ergänzt, dass ein zeichnerischer Hinweis die heutigen Flächen der Straßenbauverwaltung markiert.

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

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

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

Um Planungskollisionen mit Ausgleichsflächen zu vermeiden, wird der Straßenbauverwaltung ein Übersichtsplan mit Darstellung des Flurstücks 28 der Flur 11 der Gemarkung Strümp zugesandt. Dieser Plan zeigt, dass weder die A 57 noch die A 44, in deren Randbereich das Flurstück resp. seine neu gebildeten Teilflächen liegen, betroffen sind.

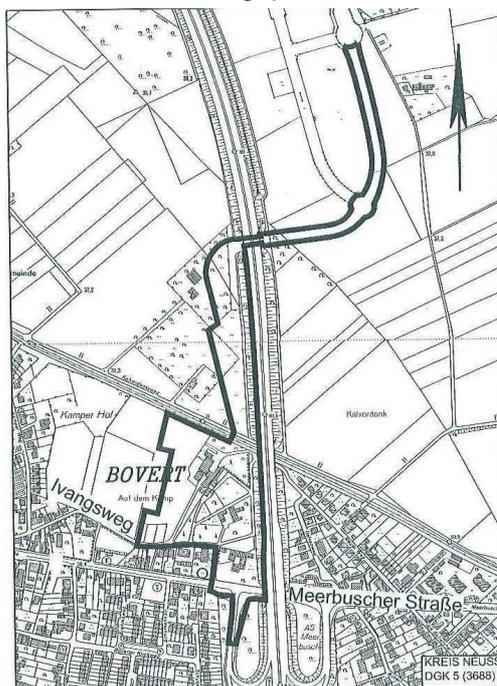
3.2 Beschluss der erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB i. V. m. § 4a (3) BauGB

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

Die Auslegungsfrist beträgt zwei Wochen.

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

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



Begründung:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281 hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchungen, landschaftspflegerische Begleitpläne, Umweltprüfung, Abschätzung der Luftschadstoffe, artenschutzrechtliche Prüfung) vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegen.

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 Einwander-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.

Um das Verfahren fortführen zu können, ist der Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung erforderlich.

Lösung:

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

In Vertretung

Dr. Just Gérard
Technischer Beigeordneter