Einwender 1

Fachbereich 4
Eing.: 26. Okt. 2011
4-61 | 4-63
weiter an: WS.

ANLAGE 1 zu TOP 2.1 vom 22.11.2011

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011

Stadt Meerbusch
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Abteilung Stadtplanung
Wittenberger Straße 21

40668 Meerbusch

Stadt Meerbusch FB 4-69
Dezernat III
Eing.: -4. Nov. 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Slm

BUND
FREUNDE DER ERDE
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NRW e.V.
BUND-Ortsgruppe Meerbusch

AbsenderIn dieses Schreibens:
[redacted]
Kamperweg [redacted]
40670 Meerbusch
Tel.: [redacted]
Mobil: [redacted]
E-Mail: [redacted]

23.10.2011

Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) zum geplanten Straßenbau Kreisstraße K9n in Meerbusch B-Plan 281, Thema Gesundheitsfürsorge

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Planung der Kreisstraße K9n liegt der B-Plan 281 erneut offen. Die öffentliche Bekanntmachung der Offenlage beinhaltet das Gutachten „Abschätzung der Luftschadstoffe". Hinweise auf die Existenz dieses Gutachtens fehlten jedoch bei der öffentlichen Bekannt-machung der ersten Offenlage des B-Plans 281 (siehe die jeweiligen Veröffentlichungen im Amtsblatt der Stadt). Das Gutachten war im Übrigen auch nicht auf der den Parteien und Verbänden per CD ausgehändigten Gutachtensammlung. Aufgrund der Inkongruenz der bei der öffentlichen Bekanntmachung genannten Gutachten, handelt es sich bei diesem Luftschadstoff-Gutachten um eine Ergänzung, bzw. Veränderung der Planung. Daher formuliert der BUND eine erneute Stellungnahme zu dem Thema Luftschadstoffe bzw. Gesundheitsfürsorge und erhebt fristgerecht Einwendungen gegen den B-Plan 281.

Zunächst beziehen wir uns vollinhaltlich auf die in der Anlage befindliche Anregung an den Bürgermeister und den Stadtrat.

Darüber hinaus führen wir aus:

I. Luftschadstoffe

Im Rahmen der langen Planung war eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens erforderlich geworden. Auf dem Verkehrsgutachten basieren auch die beiden Gutachten zu den gesundheitsrelevanten Themen „Lärm" und „Luftschadstoffe". Während das Lärm-Gutachten ebenfalls 2010 aktualisiert wurde, unterließ man dies beim Luftschadstoff-Gutachten. Diese Ungleichbehandlung ist für uns nicht nachvollziehbar.

Das Gutachten „Abschätzung der Luftschadstoffe" von Cocks Consult datiert aus 2006 und wurde nicht dem aktualisierten Verkehrsgutachten von 2010 angepasst. Es erfasst weder die Bebauung des Ostara-Geländes, noch den Ausbau der A57 auf sechs Spuren oder die für die A 57 deutlich nach oben korrigierte Verkehrsmengen-Prognose (bis 2020 werden nun statt 72.000 Fahrzeuge im Schnitt am Tag 95.000 erwartet).

Warum wurde ein aktualisiertes Verkehrsgutachten angefertigt und darauf basierend ein neues Lärmgutachten, jedoch kein neues Luftschadstoff-Gutachten? Die zugrunde liegenden Messdaten sind aus dem Jahre 2005 und allesamt nicht in Meerbusch gemessen worden. Der Wert des hier als besonders kritisch eingestuften Schadstoffs NO2, Stickstoffdioxid, stammt aus Düsseldorf-Lörick.

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-69

Beim Bau öffentlicher Straßen ist heute das Jahr 2025 der üblichen Prognosehorizont und z.B. bei Straßen NRW laut Erlass vorgeschrieben. 2025 ist auch bei Ihrer Planung der übliche Prognosehorizont. Der Prognosehorizont des Luftschadstoff-Gutachtens ist das Jahr 2015, was bei der K9n gerade einmal der Inbetriebnahme entspricht und eine ganze Dekade hinter den anderen Gutachten zurückbleibt.

Trotz der veralteten Werte kommt es an vier der fünf Mess-Stellen bei dem sehr giftigen Schadstoff Stickstoff zum Erreichen der maximal erlaubten Grenzwert-Überschreitungen. Auch an der Stelle, wo das Neubaugebiet „Im Kamp" im Rahmen der K9n geplant wird, wo aber auch bisher schon Menschen wohnen und arbeiten, werden 17 jährliche Grenzwertüberschreitungen prognostiziert, wo 18 maximal erlaubt sind. Weiter südlich und damit näher an der Meerbuscher Straße, werden noch schlechtere Werte prognostiziert. Dort wird die K9n über eine Ampelanlage an die Meerbuscher Straße angeschlossen. Da sich eine solche Ampelsteuerung damals nicht berechnen ließ, hat man dort gar keine Prognose abgegeben.

Die Stadt Meerbusch verweist bei den prognostizierten Grenzwertüberschreitungen auf die zuständigen Behörden, die dann Messungen durchführen und Aktions- und Luftreinhaltepläne erstellen müssten. Von Seiten der Bezirksregierung als eine der zuständigen Behörden, teilte man uns auf Nachfrage hin mit, dass Aktionspläne auf der Autobahn nur sehr schwierig bis gar nicht umsetzbar sein.

Am aktuellen Beispiel der Stadt Krefeld zeigt sich in beklemmender Weise wie hilflos man im Kampf gegen überhöhte Feinstaub- und Stickstoffwerte ist. Jahrelangen und großen Bemühungen der Politik und der Verwaltung zum Trotz, lassen sich die Schadstoffe dort nicht wieder auf ein gesundheitsverträgliches Maß absenken. Als größtes Problem wurde auch dort mittlerweile die insbesondere durch Lastwagen verursachten Stickstoffe, Stickstoff-Monoxid (NO) und Stickstoff (NO_2), erkannt. In der Anlage finden Sie drei Artikel aus der Rheinischen Post aus den letzten Monaten, die veranschaulichen wie verfahren die Situation in Krefeld mittlerweile ist und wie teuer Gegenmaßnahmen und mögliche Bußgelder werden können. Billigt man bei der Planung der K9n im unmittelbaren Umfeld der A57 Grenzwertüberschreitungen am Limit und darüber hinaus, so geht man sehenden Auges ins Ungemach.

Außerdem wurde die 22.BImSchV. (Verordnung über Luftqualitätsstandards u. Emissionshöchstmengen) am 02.08.2010 durch die 39. BImschV. Abgelöst. Zu ihrer Einführung führte der Bundestag am 25.01.2010 aus:
„Das Verordnungsvorhaben trägt wesentlich zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Festsetzung anspruchsvoller Immissionswerte für Luftschadstoffe schafft die Grundlage für eine weitere Verbesserung des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dies ist vor dem Hintergrund der sozialen Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft."

Das vorgelegte Luftschadstoff-Gutachten ist veraltet. Wir fordern aktuelle Messungen hier vor Ort und Prognosen, die mit den aktualisierten Verkehrszahlen arbeiten und den üblichen Prognosehorizont einhalten. Nur auf Basis dieser aktuellen Zahlen lässt sich überhaupt ermessen und abwägen, ob die Planung im Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen vertretbar ist. Sogar das veraltete Gutachten beinhaltet Zahlen, die für Gesundheitsschädlichkeit an mehreren Stellen des Plangebiets sprechen!

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

II. Lärmbelastung

Der Gesundheitsfürsorge gilt es beim B-Plan 281 in besonderem Maße Rechnung zu tragen, da dort bereits Menschen mit erheblichen Belastungen leben. Darüber hinaus planen Sie in genau diesem Bereich das Neubaugebiet „Im Kamp". Auch dort wird es den städtischen Ausführungen zufolge eine übermäßige Lärmbelastung geben. Die Stadt betont, dass diese hauptsächlich der starken Vorbelastung durch die Autobahn 57 geschuldet ist, die an dieser Stelle durch das Stadtgebiet verläuft, und die mittlerweile auf sechs Spuren ausgebaut wurde. Außerdem gibt es die L 476 (Meerbuscher Straße) im Süden des Plangebiets. Diese ist bereits vielbefahren, und das aktualisierte Verkehrsgutachten prognostiziert hier durchschnittliche mehr als 14.000 Fahrzeuge am Tag.

Das Gebot der Stunde wäre hier eine Lärmminderungsplanung. Die Stadt nimmt jedoch eine Lärmerhöhung in Kauf ohne die Rechtsgüter Gesundheitsschutz und Verkehrsverbesserung sachgerecht abzuwägen. Damit verstößt die Planung gegen das sogenannte „Verschlechterungsverbot", das es nach höchstrichterlicher Rechtsprechung für Gebiete mit starker Vorbelastung gibt.

Beim Bau einer öffentlichen Straße darf nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts keine gesundheitsgefährdende Gesamtbelastung entstehen (4 C 9.95 - 21.03.96):

»1. Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur, wenn der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als "Summenpegel" unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln.
2. Ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. «

Zitat aus dem Beschlussvorschlag der Stadt zum BBP 281:

„Das Plangebiet ist insgesamt von der Autobahn A 57, der Stadtbahn und der Meerbuscher Straße stark vorbelastet. 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 über10 dB(A) vorliegen werden. Der Anregung kann insoweit nicht Rechnung getragen werden, weil ansonsten das gesamte Planvorhaben in Frage zu stellen wäre."

Aufgrund der durch Lärm und Luftschadstoffe entstehenden Gesundheitsgefährdung fordert der BUND den Verzicht auf die beabsichtigte Planung. Bei Festhalten an der Planung sind mindestens die Schutzmaßnahmen für den Gesundheitsschutz zu verbessern. Das Gutachten bezüglich der Luftschadstoffe muss aktualisiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Anlagen: Anregung an den Bürgermeister und den Stadtrat vom 10.10.2011
3 Artikel aus der Rheinischen Post Krefeld

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

[redacted]Kamper Weg [redacted]40670 Meerbusch (Vertreterin auch der weiteren UnterzeichnerInnen)
[redacted]Witzfeldstr.[redacted]40667 Meerbusch
[redacted] Dompfaffweg[redacted] 40668 Meerbusch
[redacted] Finkenweg [redacted] 40667 Meerbusch
[redacted], Dompfaffweg [redacted] 40668 Meerbusch
[redacted]e, Finkenweg [redacted]40 667 Meerbusch
[redacted], Brühler Weg[redacted] 40 667 Meerbusch

Meerbusch den 2011-10-10

An den
Rat der Stadt Meerbusch
z.Hd. des Bürgermeisters der Stadt Meerbusch
Herrn D. Spindler
Postfach 16 64
40641 Meerbusch

Betr.: Laufendes Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans 281 für die K9n; hier: Anregung gem. § 7 Hauptsatzung der Stadt Meerbusch

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die Unterzeichner reichen hiermit für das weitere Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 281 für die K9n die folgende Anregung gem. § 7 Hauptsatzung der Stadt Meerbusch ein:

Die Verwaltung wird beauftragt, rechtzeitig für die noch anstehenden Beratungen des Bebauungsplans Nr. 281 im Ausschuss für Planung und Liegenschaften sowie im Rat neue Messergebnisse für die hier zu erwartenden Belastungen aufgrund Emission von Stickoxiden vorzulegen. Es sind die aktuellen Daten vorzulegen, die den Ausbau der Autobahn 57 auf sechs Spuren berücksichtigen und eine Prognose bis 2025 enthalten. Diese aktualisierten Daten sind in die von Verwaltung und Politik im Aufstellungsverfahren vorzunehmenden Beratungen und Abwägungen einzubeziehen. Erst danach werden Ausschuss und Rat über den Satzungsbeschluss (§ 10 Abs. 1 BauGB) entscheiden.

Begründung:

Bestandteil der Planungsunterlagen für die Aufstellung des o.a. Bebauungsplans ist ein Luftschadstoff-Gutachten aus 2006. Dieses Gutachten und die sich daraus ergebenden Daten für den Bereich des Bebauungsplans 281 sind veraltet. Das gilt insbesondere für Belastungen mit Stickoxiden.

Nach Maßgabe des in § 1 Abs. 6 BauGB normierten Abwägungsgebotes ist eine Gemeinde bei der Aufstellung des Bebauungsplans verpflichtet dafür zu sorgen, dass den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung getragen wird. Somit müssen die nach Straßenneubau wirklich zu erwartenden Schadstoffkonzentrationen mit den neuesten verfügbaren Daten berücksichtigt werden.

Bei dem sehr giftigen Luftschadstoff NO2 (Stickstoffdioxid) werden Grenzwertüberschreitungen im Planungsgebiet des Bebauungsplans 281 prognostiziert. In diesem Bereich existiert heute bereits Wohnbebauung, und in diesem Bereich ist auch das Neubaugebiet im Kamp geplant.

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

Die derzeit vorgelegten Messdaten für Luftschadstoffe datieren aus dem Jahre 2005 und basieren auf Messungen, welche nicht in Meerbusch stattfanden. Der NO2-Wert wurde in Düsseldorf-Lörick gemessen. Aufgrund der veralteten Messdaten ist eine fehlerfreie Abwägung des Rechts der Anwohner auf größtmöglichen Gesundheitsschutz und dem öffentlichen Interesse an der Straße nicht möglich.

Die aktuellen Messdaten werden in Kürze verfügbar sein. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrheinwestfalen hat dem BUND, Ortsgruppe Meerbusch, bereits zusagte, in dem kritischen Bereich in Osterath die erforderlichen Messungen durchzuführen. Diese Messungen erfolgen am Jahresanfang; die Messergebnisse werden dann zum Frühjahr 2012 vorliegen.
Erst auf Basis dieser aktualisierten Daten kann eine fehlerfreie Prognose und verantwortungsbewusste Interessensabwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 281 stattfinden. Deshalb bitten wir, entsprechend der Anregung zu beschließen.



Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

Rheinische Post Krefeld vom 21.07.2011 **Feinstaub: Krefeld droht EU-Strafgeld**

Krefeld droht Stillstand beim Kampf gegen die Feinstaubbelastung im Hafen - und wegen der erhöhten Messwerte ein Strafgeld der Europäischen Union. Grund: Die seit vielen Jahren geplante, 1,8 Millionen Euro teure Begradigung der Bataverstraße im Hafengebiet verzögert sich um mindestens ein Jahr.

Die Baumaßnahme soll die letzte und entscheidende Maßnahme gegen überhöhte Feinstaubwerte im Hafen sein, nachdem alle weiteren Maßnahmen (Beregnungsanlagen, neuer Fahrbahnbelag, Reifenwaschanlagen, Tempolimit) bereits umgesetzt wurden, aber keinen Erfolg brachten. Die EU erlaubt Überschreitungen der Grenzwerte an maximal 35 Tagen pro Jahr; diese Zahl war in Krefeld bereits Ende Mai überschritten.

Grund für den verschobenen Ausbau ist die Verzögerung bei der Verabschiedung des Haushalts der Stadt Krefeld (RP berichtete). Statt im Frühjahr können die Straßenbauarbeiten nun erst im Herbst ausgeschrieben werden. Da sich die Straße aber in der Nähe des Rheins befindet, sind dort Arbeiten in der hochwassergefährdeten Zeit von November bis März nicht möglich. Frühestens im nächsten Frühjahr kann der Bau starten. Zudem ergaben Voruntersuchungen, dass der Untergrund zusätzlich stabilisiert werden muss. Das kostet weitere Zeit.

Der EU-Gerichtshof kann Strafzahlungen von bis zu 50 000 Euro pro Tag verhängen. Das Geld verlangt die EU von der Bundesrepublik Deutschland. „Wir gehen allerdings davon aus, dass sich der Bund das Geld vom Land wiederholen wird", erklärte Jennifer Spitzner von der Bezirksregierung Düsseldorf. Die Bezirksregierung werde dann juristisch prüfen, ob sie die Kommune an den Kosten beteiligen kann. In Reutlingen, das ebenfalls zu hohe Feinstaubwerte hat, muss die Stadt die Hälfte der Strafgelder zahlen.

Verärgert sind schon jetzt die Firmen im Hafen: Bis zur geplanten Begradigung führt die Stadt die täglich gut 700 Lkw einen knapp sieben Kilometer langen Umweg an der Messstation vorbei.

Rheinische Post Krefeld vom 15.09.2011 **Lkw-Routenkonzept: Stadt ohne Lösung**

Info: Problem Stickstoff
In seinem Vortrag bei der CDU-Veranstaltung Dienstagabend im Hexagon schilderte Jürgen Wettingfeld, dass insbesondere die durch Lastwagen verursachten Stickstoffe, Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoff (NO2) Probleme machen. "Wir haben uns bisher zu sehr auf Feinstaub konzentriert. Das Problem sind die Stickstoffe."

Bauliche Veränderungen der Straßen zur Einhaltung des Luftreinhalteplans kommen für die Stadtverwaltung nicht infrage. Dies erklärte Helmut Döpcke, Leiter des städtischen Fachbereichs Umwelt, auf einer Informationsveranstaltung der CDU.

Anlass war das Lkw-Routenkonzept, das Alternativrouten zum gesperrten Oranierring für Lkw über 3,5 Tonnen durch die Innenstadt vorschlägt. Gegen dieses Konzept laufen die Anwohner der vorgeschlagenen Straßen Sturm. CDU-Ratsherr Jürgen Wettingfeld und Döpcke hatten um Anregungen der Anwohner gebeten. Ein Vorschlag: Bäume am Straßenrand zu fällen, um Luftstau vorzubeugen und die Durchlüftung zu verbessern. Döpcke dazu: "Wir werden keine Bäume abhacken", das Problem werde dadurch nicht gelöst. Die Stadt sei verpflichtet, die EU-Richtlinie umzusetzen.

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

Döpcke sehe das Lkw-Routenkonzept zwar persönlich nur als eine Verteilung von Belastungen, könne aber als Beamter nichts tun. "Wir können Ihnen keinen Königsweg anbieten. Sobald wir die Sperrung am Oranierring aufheben, zieht das Rechtsfolgen nach sich", sagte er. **Eine Lösung habe die Stadt nicht: "Wir haben schlicht kein Konzept."**

Die CDU sieht eine Möglichkeit darin, ein neues Stadtlogistikkonzept zu erarbeiten, bei dem eine Umschlagzone für Güter am Stadtrand eingerichtet wird; die Güter würden dann auf anderen, umweltfreundlichen Fahrzeugen in die Innenstadt transportiert.

Wettingfeld zeigte Verständnis für die emotionalen Reaktionen: "Wir als Politiker sind ja auch Bürger der Stadt. Aber ein Bürger an der Kempener Allee ist nicht weniger wert, als ein Anwohner der Moerser Straße." Die Bürgerinitiative Moerser Straße war zuletzt mit zehn Teilnehmern bei OB Gregor Kathstede und hat zu einer Demonstration am 21. September vor dem Rathaus aufgerufen – an diesem Tag tagt der Planungsausschuss.

Rheinische Post Krefeld vom 23.09.2011 **Rat ändert Lkw-Konzept**

Info: Gesundheitsgefahr
Die Sperrung des Rings für Lkw ist nötig, weil die Grenzwerte für Stickstoffdioxyd im Jahresmittel am Ring zu hoch sind. Erlaubt sind 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.
Dieser Wert wurde 2009 um fünf Mikrogramm überschritten.

Krefelds Politiker haben einstimmig ein Neun-Punkte-Programm für das Lkw-Konzept verabschiedet. Regierungspräsidentin Anne Lütkes kommt am 7. November, um über die umstrittenen Routen zu sprechen. Einen großen Aufgabenkatalog hat gestern Abend der Stadtrat dem Planungsamt übertragen. In einem von CDU, SPD und Grünen formulierten Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, die Sperrung des gesamten Rings für Lkw-Durchgangsverkehre gutachterlich prüfen zu lassen – und keine Lkw-Ausweichstrecken innerhalb der Ringe auszuweisen. Dies würde bedeuten, dass die Route Nordwall/Moerser Straße endgültig aus der Planung genommen würde. Eine Ausweichroute über Blumentalstraße, Birkschenweg und Westparkstraße ist nach diesem Beschluss noch möglich. Die Stadt soll mit der Bezirksregierung über alle Punkte des Antrages verhandeln, forderte der Rat gestern einstimmig.

Inzwischen steht fest, wann Regierungspräsidentin Anne Lütkes nach Krefeld kommt. "Der Termin ist für den 7. November geplant", teilte gestern Stefanie Paul, Sprecherin der Bezirksregierung, unserer Zeitung mit. Die Düsseldorfer Regierungspräsidentin hatte Kathstede in der vergangenen Woche zugesagt, sich "kurzfristig" in einem Behördentermin in Krefeld persönlich vor Ort zu informieren und das weitere Vorgehen abzustimmen. Die Krefelder Fraktionsvorsitzenden sind nicht eingeladen – Kathstede befürchtet, dass sie mit Inhalten des Gesprächs an die Öffentlichkeit gehen könnten.
Die FDP scheiterte mit ihrem Antrag, den Ratsbeschluss noch zu verschärfen und nach Lösungen zu suchen, um die Ringe wieder für Lkw-Verkehr zu öffnen. Einen entsprechenden Beschluss habe der Planungsausschuss einstimmig gefasst. **"Wir können den Verkehr nicht bedenkenlos über die Ringe führen, weil sonst anhängige Klagen von Ring-Anwohnern sofort von Erfolg gekrönt sein würden",** sagte Jürgen Hengst (SPD). Problematisch auch: Der Ziel- und Quellverkehr. Laut Gutachten machen Lkw, die Supermärkte oder Firmen beliefern, einen Großteil des Lkw-Verkehrs im Stadtzentrum aus. Grünen-Ratsherr Rolf Rundmund: "Abhilfe schafft nur ein City-Logistik-Konzept, das auf Elektromobilität setzt. Aber das wird erst in fünf oder 15 Jahren umzusetzen sein."

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

Aus dem Amtsblatt 04.2011

Öffentliche Bekanntmachung

OFFENLEGUNG VON BAULEITPLÄNEN

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

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 10. Dezember 2010 beschlossen, 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 zum Artenschutz, zur Landschaftspflege, zum Lärmschutz gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.

Seite 6

Amtsblatt der Stadt Meerbusch vom 11.Februar 2011

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281 einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten zum Artenschutz, zur Landschaftspflege, zum Lärmschutz liegen

in der Zeit vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011

im Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht, Abteilung Stadtplanung in Meerbusch-Lank-Latum, Wittenberger

Straße 21, Flur 2 EG, Raum 139

montags – freitags von 8.00 - 12.00 Uhr und

montags – donnerstags von 14.00 - 16.00 Uhr

sowie nach Terminvereinbarung zu jedermanns Einsicht öffentlich aus.

Aus dem Amtsblatt 18.2011

Öffentliche Bekanntmachung

OFFENLEGUNG VON BAULEITPLÄNEN

Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath,

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

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 20. September 2011 beschlossen, 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 wurde bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können.

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.

ANLAGE 2 zu TOP 2.1 vom 22.11.2011

[redacted] (stellvertretend auch für die anderen UnterzeicherInnen),
Kamperweg [redacted] 40670 Meerbusch, Telefon: [redacted]

Einwender 2

Stadt Meerbusch
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Abteilung Stadtplanung
Wittenberger Straße 21

40668 Meerbusch

Stadt Meerbusch Bauordnung
26. Okt. 2011
Fachbereich 4
FB 4-63
Eing.: 26. Okt. 2011
4-61 4-63
weiter an: Wds

24.10.2011

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: -4. Nov. 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Slm

Einwendungen von betroffenen Anwohnern zum B-Plan 281 in Meerbusch Kreisstraße K9n / Gesundheitsschutz der Anwohner

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der derzeitigen Offenlage des BBP 281 wurde in der öffentlichen Bekanntmachung der Offenlage das Gutachten „Abschätzung der Luftschadstoffe" erwähnt. Hinweise auf dieses Gutachten fehlten bei der öffentlichen Bekanntmachung der ersten Offenlage des B-Plans 281. Aufgrund dieser Inkongruenz bei der öffentlichen Bekanntmachung, handelt es sich bei dem Luftschadstoff-Gutachten um eine Ergänzung der Planung. Daher erheben wir hiermit fristgerecht Einwendungen gegen den B-Plan 281 zum Thema Luftschadstoffe/Gesundheitsschutz.

Gesundheitsschutz ist ein äußerst ernstzunehmender Aspekt, zumal wir Anwohner laut aller Gutachten bereits stark vorbelastet sind. Nach Maßgabe des § 1 Abs. 6 BauGB hat die Gemeinde dafür zu sorgen, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplans den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung getragen wird. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung darf durch den Bau einer öffentlichen Straße auch keine gesundheitsgefährdende Gesamtbelastung entstehen (Verschlechterungsverbot).

Das vorgelegte Gutachten zu den Luftschadstoffen ist von 2006 und veraltet. Die zugrunde liegenden Messungen stammen aus dem Jahre 2005 und wurden allesamt nicht in Meerbusch gemessen. Der Prognosehorizont bleibt weit hinter dem Horizont der anderen Gutachten zurück. Das Verkehrs-Gutachten musste 2010 aktualisiert werden. Das auf dem Verkehrsgutachten basierende Lärm-Gutachten wurde ebenfalls aktualisiert. Das Luftschadstoff-Gutachten wurde nicht aktualisiert. Luftschadstoffe sind mindestens genauso gesundheitsschädigend wie Lärm. Da sie im Gegensatz zum Lärm von den Betroffenen nicht wahrgenommen werden können, sollten Sie die Belastung hier mindestens so gründlich und aktuell untersuchen wie beim Lärm.

Die Berechnungen der Schadstoffe berücksichtigen u.a. nicht:
-die 2010 drastisch nach oben korrigierte erwartete DTV-Menge auf der A57 bis 2020:
95.000 Kfz/24h statt 72.000 Kfz/24h, ein Zuwachs von 23.000 Kfz täglich (!),
- die nach oben korrigierte DTV-Menge auf der Meerbuscher Straße/ L 476 (Ostara-Planung),
-die zwischenzeitliche Verbreiterung der A57 (Erhöhung der Schadstoffe aus geographischen Gründen).

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011

Bei dem sehr giftigen Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO2) kommt es trotz der veralteten Daten an den meisten „Messpunkten" im Plangebiet zu Grenzwertüberschreitungen am erlaubten Limit oder sogar darüber (siehe Anlage).
Es werden eklatante Überschreitungen und gesundheitsgefährdende Werte prognostiziert für die bisherigen Anwohner (z.B. Ivangsweg, Kalverdonkesweg, Meerbuscher Straße),
die Bewohner des Neubaugebietes „Im Kamp"
und die Mitarbeiter der Betriebe, die im Gewerbegebiet „Im Bundenrott" und „Im Kamp" angesiedelt sind oder sein werden.

Wie sie der Veröffentlichung des Umweltministeriums NRW (siehe Anhang) entnehmen können, kommt es mit ansteigender Stickstoffdioxid-Konzentration in der Außenluft auch zu einer Zunahme an gesundheitlichen Beschwerden und Atemwegserkrankungen in der Bevölkerung. Schon eine vergleichsweise geringe Erhöhung an Stickstoffdioxid führt bei der Bevölkerung zu einem nachweisbaren Anstieg an Atemwegserkrankungen, Herzkreislauferkrankungen und sogar zu zunehmender Sterblichkeit. Die zuständigen Behörden, auf die Sie verweisen für den wahrscheinlichen Fall der unerlaubten Grenzwertüberschreitungen, werden vermutlich wie in Düsseldorf und Krefeld nur sehr wenig gegen diese überhöhten Werte unternehmen können. Wie gehen solche Prognosen einher mit dem Motto „Stadt im Grünen" und jungen Familien, die sich vermutlich im Neubaugebiet ansiedeln?

Bei der Gelegenheit weisen wir daraufhin, dass wir auch die prognostizierte Lärmbelastung für die betroffenen Wohngebiete inakzeptabel finden, zumal auch hier die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden!

Zitat aus dem Beschlussvorschlag der Stadt zum BBP 281:
„Das Plangebiet ist insgesamt von der Autobahn A 57, der Stadtbahn und der Meerbuscher Straße stark vorbelastet. 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 über10 dB(A) vorliegen werden. Der Anregung kann insoweit nicht Rechnung getragen werden, weil ansonsten das gesamte Planvorhaben in Frage zu stellen wäre."

Aufgrund der durch Lärm und Luftschadstoffe entstehenden Gesundheitsgefährdung fordern wir ein Fallenlassen der Planung oder -bei Festhalten an der Planung- zumindest die Verbesserung der Schutzmaßnahmen für die Gesundheit. Das Gutachten bezüglich der Luftschadstoffe muss aktualisiert werden. Der Basiswert der gutachterlichen Berechnung ist eine Messung in Düsseldorf-Lörick in 2005. Wir fordern eine aktuelle Messung vor Ort in Meerbusch Auch eine Messung im Bereich der vielbefahrenen Meerbuscher Straße ist hier und heute dringend geboten. Die Messungen für Stickstoffdioxid ist nach Aussage der Messbehörde LANUV unkompliziert.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

im Namen aller Unterzeichner

Anlage : 1 Seite

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 20
FB 4-63

Anlage:

Das Umweltministerium NRW zum Thema „Wirkungen von Stickstoffdioxid":

Der Verkehr gehört zu den wichtigsten Quellen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid in der Umwelt. Stickstoffdioxid kann die menschliche Gesundheit nachhaltig schädigen. Große Gesundheitsstudien der letzten Jahre konnten zeigen, dass es mit ansteigender Stickstoffdioxid-Konzentration in der Außenluft auch zu einer Zunahme an gesundheitlichen Beschwerden und Atemwegserkrankungen in der Bevölkerung kommt. Je höher die Stickstoffdioxid-Belastung in der Außenluft ist, desto ausgeprägter ist dieser Effekt. Schon eine vergleichsweise geringe Erhöhung an Stickstoffdioxid führt bei der Bevölkerung zu einem nachweisbaren Anstieg an Atemwegserkrankungen, wie chronischem Husten oder chronischer Bronchitis sowie zu einer erhöhten Anfälligkeit gegenüber Atemwegs-Infekten. Besonders betroffen von den Stickstoffdioxid-Belastungen sind vor allem gesundheitlich vorgeschädigte Personen mit Atemwegs-erkrankungen sowie Kinder und Jugendliche. Aber auch Herzkreislauferkrankungen und sogar die Sterblichkeit nehmen in der Bevölkerung zu.

Berechnete/geschätzte Überschreitungen des veralteten Gutachtens (s.S.3 und 10):

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit geltende Immissionsgrenzwerte und Alarmschwelle für Stickstoffdioxid (NO_2):
Mittlungszeitraum: Kalenderjahr, Grenzwert: 40 µg/m³, erlaubte Überschreitungen pro Jahr: keine

Berechnungsergebnis für Aufpunkt 4 (Kalverdonksweg, Wohnhaus in unmittelbarer Nachbarschaft):
NO_2-Jahresmittelwert: 40,8 µg/m³
= 2%ige Grenzwertüberschreitung. Es ist keine Überschreitung erlaubt!
Auch der 1h-Mittelwert von 200µg/m³ wird 20 Mal pro Jahr überschritten, obwohl maximal 18 Überschreitungen zulässig sind.

Berechnungsergebnis für Aufpunkt 5 (Neubaugebiet „Im Kamp"):
NO_2-Jahresmittelwert liegt den Berechnungen zufolge nur 3% unter dem Immissionsgrenzwert. Der 1h-Mittelwert wird 17 Mal überschritten, erlaubt sind maximal 18 Mal.

Prognose für Bewohner des Ivangswegs und des Neubaugebiets „Im Kamp":
Südlich vom Aufpunkt 5 sind zwischen der L 476 und Ivangsweg Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die L 476 weist einen DTV = 12.800 Kfz/24h auf. Diese Verkehrsmenge trägt im Nahbereich der L476 zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung gegenüber Aufpunkt 5 bei.

Berechnungsergebnis für Aufpunkt 3 (Beschäftigte des Gewerbegebiets „Im Bundenrott"):
NO_2-Jahresmittelwert liegt den Berechnungen zufolge nur 1% unter dem Immissionsgrenzwert. Der 1h-Mittelwert wird 18 Mal überschritten, erlaubt sind maximal 18 Mal. Bei einer Verringerung des Abstandes zur A57 wird sich eine Grenzwertüberschreitung einstellen.

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

Der von [redacted] formulierten Einwendung schließe ich mich an:

alle Lenkrichter: 40670 Meerbusch

11 Unterschriften

Fachbereich 4
Eing.: 26. Okt. 2011
4-61 | 4-63
weiter an:

Stadt Meerbusch
Bauordnung
26. Okt. 2011
FB 4-63

Aus dem Amtsblatt 04.2011
Öffentliche Bekanntmachung
OFFENLEGUNG VON BAULEITPLÄNEN
Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt
Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 10. Dezember 2010 beschlossen, 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 zum Artenschutz, zur Landschaftspflege, zum Lärmschutz gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung öffentlich auszulegen.
Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.
Seite 6
Amtsblatt der Stadt Meerbusch vom 11.Februar 2011
Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281 einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten zum Artenschutz, zur Landschaftspflege, zum Lärmschutz liegen
in der Zeit vom 22. Februar 2011 bis einschließlich 23. März 2011
im Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht, Abteilung Stadtplanung in Meerbusch-Lank-Latum, Wittenberger
Straße 21, Flur 2 EG, Raum 139
montags – freitags von 8.00 - 12.00 Uhr und
montags – donnerstags von 14.00 - 16.00 Uhr
sowie nach Terminvereinbarung zu jedermanns Einsicht öffentlich aus.

Aus dem Amtsblatt 18.2011
Öffentliche Bekanntmachung
OFFENLEGUNG VON BAULEITPLÄNEN
Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath,
Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt
Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat am 20. September 2011 beschlossen, 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 wurde bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können.
Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.

ANLAGE 3 zu TOP 2.1 vom 22.11.2011

PRO-BOVERT

Einwender 3

PRO-Bovert · Meerbuscher Str. 191 · 40670 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Planen und Bauen
Wittenberger Str. 21

40668 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: -4. Nov. 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Slm

Fachbereich 4
Eing.: 27. Okt. 2011
-61 4-63
weiter an: Wds

Fri/31.10

[redacted]
Meerbuscher Str. [redacted]
40670 Meerbusch

Tel. [redacted]
Fax [redacted]

pro-bovert.de

[redacted]
Rudolf-Diesel-Str. [redacted]
40670 Meerbusch

Tel. [redacted]
Fax [redacted]

Meerbusch, 24.10.2011

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit möchten die Boverter Bürger noch folgende Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 281 vorbringen:

Die 2. Offenlegung erfolgte unter anderem deshalb, weil das Verkehrsaufkommen der A 57 hinsichtlich der Verkehrsentwicklung bis 2025 dahingehend abgeändert werden musste, dass für den absehbaren Planungszeitraum nicht lediglich 72.000 KFZ/24h, sondern von einem Verkehrszuwachs von zusätzlich 23.000 KFZ/24h, davon 1.500 LKW/24h, auszugehen ist. Somit erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der A 57 nördlich des AS Bovert auf rund 95.000 KFZ/24. Somit musste das schalltechnische Gutachten des Ing.-Büros Bernd Driessen abgeändert werden.

Die bedeutet gleichzeitig, dass auch das Schadstoffgutachtens, hier Abschätzung der Luftschadstoffe nach MLuS 2002 (geänderte Fassung 2005) aus dem Jahr 2006, neu berechnet werden muss. Das vorhandene Schadstoffgutachten geht nämlich von dem ursprünglich Ver-

kehrsaufkommen von 72.000 KFZ/24h auf der A 57 aus. Selbst bei diesen Verkehrsaufkommen wurden folgende Werte ermittelt:

Beim Aufpunkt 3 lag der Jahresmittelwert von NO_2 bei 39,8 Mikrogramm pro Kubikmeter ermittelt und somit 1 % unter dem Immissionsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Beim Aufpunkt 4 wird der NO_2 Jahresmittelwert von 40,8 Mikrogramm pro Kubikmeter ermittelt und somit um 2 % über dem Immissionsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter überschritten.

Hinsichtlich des Aufpunktes 5 ergibt sich ein errechneter NO_2 Jahresmittelwert von 38,8 Mikrogramm pro Kubikmeter. Dieser liegt 3 % unter dem Immissionswert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Weiterhin wird beim Aufpunkt 4 der 1-h-Mittelwert von 200 Mikrogramm pro Kubikmeter für NO_2 20 Mal überschritten. Zulässig sind nur 18 Überschreitungen im Jahr.

Hinsichtlich des Aufpunktes 5 ergeben sich Überschreitungen von 17 Mal pro Jahr bei einer Zulässigkeit der Überschreitungen von 18 Mal im Jahr.

Weiterhin heißt es in der Zusammenfassung auf Seite 10 Abs. 6 des Gutachtens wie folgt:

„Südlich vom Aufpunkt 5 sind zwischen der L 476 und Ivangsweg Grenzüberschreitungen zu erwarten. Die L 476 weist einen DTV von 12.800 KFZ/24h auf. Diese Verkehrsmenge trägt im Nahbereich der L 476 zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung gegenüber Aufpunkt 5 bei. Die Anbindung der K 9 n an die L 476 erfolgt über einen lichtzeichengeregelten Knoten, da die Berechnungsverfahren der MLuS nicht für die Anwendung derartiger Knoten ausgelegt sind. Es wird hier keine Quantifizierung der Schadstoffbelastung vorgenommen."

Dies bedeutet, wenn im Aufpunkt 5 der Immissionswert lediglich um 3 % unter dem Höchstwert liegt, wird dieser auf jeden Fall im Bereich des Grundstückes Nethen überschritten.

Entscheidend ist jedoch der Umstand, dass von einem um 23.000 KFZ/24h höheren Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Das Verkehrsaufkommen erhöht sich fast um 1/3!

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Jahresmittelwerte von NO_2 an den Aufpunkten 3, 4 und 5 sowie im Bereich des Grundstücks Nethen erheblich überschritten werden.

Auch im Planungsrecht hat eine Gemeinde § 22 BImSchV zu berücksichtigen, hier die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte zu beachten. Jedoch besteht keine Verpflichtung der Gemeinde, die Einhaltung der Grenzwerte durch die Planung selbst sicherzustellen.

Das Gebot der Konfliktbewältigung wird jedoch verletzt, wenn die Gemeinde eine Planung zulässt, obwohl absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der § 22 BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Es ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte für NO_2 bei einem Verkehrsaufkommen von 95.000 KFZ/24h weit überschritten werden. Hinzu kommt dann noch die NO_2-Belastung durch die K 9 n selbst. Die zuständige Behörde müsste durch Luftreinhaltepläne und Aktionspläne dafür Sorge tragen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Dies hätte möglicherweise zur Folge, dass der Regierungspräsident für diesen Zweck auf der K 9 n verkehrsbeschränkende Maßnahmen anordnen müsste. Dies wäre aber zu kontraproduktiv zu dem Bestreben eine verkehrsmäßige Entlastung zu erreichen.

Es ist deshalb vorab zu prüfen, ob über einen Luftreinhalteplan überhaupt erreicht werden kann, dass die Grenzwerte eingehalten werden.

Aufgrund des neuen schalltechnischen Gutachtens ergibt sich, dass die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 nicht eingehalten werden, selbst wenn man unter Berücksichtigung einer Vorbelastung eine Überschreitung von 5 dB(A) zu Tages- und Nachtzeiten zulässt. Die Orientierungswerte bei allgemeinem Wohngebieten beträgen 55 dB(A), hier Tagwert, und 45 dB(A), hier Nachtwert.

Gemäß den Berechnungen des Gutachters liegen Überschreitungen in der Nacht von über 10 dB(A) für das gesamte Plangebiet vor! Dies ist im Hinblick auf die Wohnruhe eines allgemeinen Wohngebietes nicht hinnehmbar. Aber auch hinsichtlich der Lärmbelästigungen am Tag wird der Orientierungswert um mehr als 5 dB(A) überschritten. Dies ergibt sich aus der Anlage, hier Beurteilung des Pegel Tag Gesamtverkehr 2025 nach RLS 90 und Schall 03, Berechnungshöhe 2,5 Meter in dB(A).

Danach weist fast ¾ der Gesamtfläche des Wohngebietes eine Lärmbelastung von mehr als 60 bis 65 dB(A) auf.

Begründet wird die erhebliche Überschreitung des Orientierungswertes für allgemeine Wohngebietes wie folgt:

„Der Anregung kann insoweit nicht Rechnung getragen werden, weil ansonsten das gesamte Planvorhaben in Frage zu stellen wäre."

(s. Seite 2 zur Fachlichen Stellungnahme 11-28-1108/4 vom 05.08.2011, Ingenieurbüro Bernd Driesen)

Zu berücksichtigen ist, dass in dem zukünftigen allgemeinen Wohngebiet verschiedenste Gewerbetreibende tätig sind. Insbesondere hat die Firma [redacted] mit 14 Mitarbeitern im Jahre 2008 ca. 5.500 Reparaturen im Bereich der Unterhaltungselektronik und ca. 8.000 Reparaturen im Bereich Computer und Drucker in ganz Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Über den Ersatzteilshop können über 2 Millionen Ersatz- und Zubehörteile der Unterhaltungselektronik, Haustechnik, Telekommunikation und PC/Multimedia bestellt werden.

Das zukünftige allgemeine Wohngebiet wird zu erheblichen Restriktionen für die dort tätigen Gewerbetreibenden führen.

Darüber hinaus ist auch nicht ausreichend mit anderen geeigneten Maßnahmen versucht worden, den Lärm zu reduzieren. Zwar sieht der Bebauungsplan bauliche Schallschutzmaßnahmen vor, hier also passiver Lärmschutz. Bei der Planung wurde jedoch kein Lärmschutz durch z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung vorgesehen.

Dies ist entlang der Kleinbahnstrecke U76 ohne weiteres möglich. Gleichzeitig wären die Gebäude Richtung Süden ausgerichtet, so wie es das Klimaschutzkonzept vorsieht.

Darüber hinaus hätte in der Planung vorgesehen werden müssen, dass die bereits vorhandene Lärmschutzanlage an der A 57 verbessert wird, hier Verlängerung der Abschirmanlage Richtung Norden.

Der Gutachter führt selbst aus, dass selbstverständlich die Erhöhung der Lärmschutzanlagen entlang der K 9 n und entlang der Stadtbahnlinie zur Verbesserung des Lärmschutzes dienen können. Die Minderungen seien jedoch nur verhältnismäßig gering.

Es ist in keinster Weise geprüft worden, welche dB(A) Werte z.B. bei einem 1 Meter höheren Lärmschutzwall bzw. Lärmschutzwand erreicht werden können. Das Gleiche gilt auch für die Verlängerung der Lärmschutzanlage entlang der A 57. Dies ist vorab zu prüfen, bevor passive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden können.

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, dass bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderungen eines Verkehrsweges § 16 BImSchV eingehalten werden muss. Die Grenzwerte liegen für ein allgemeines Wohngebiet bei 59 dB(A) am Tag und bei 49 dB(A) in der Nacht. Wenn man bedenkt, dass für den Tag das Wohngebiet beim Beurteilungspegel Tag Gesamtverkehr 2025 die Werte von 60 bis 65 dB(A) ausweist, könnte durch aktive Schallschutzmaßnahmen versucht werden, den Grenzwert zu erreichen. Das Gleiche gilt auch für die Nachtwerte. Hier liegt der Beurteilungspegel Nacht Gesamtverkehr 2025 bei 50 bis 55 dB(A).

Jedenfalls ergeben sich für das zu planende Wohngebiet keine gesunden Wohnverhältnisse, da die Schallschutzwerte für ein allgemeines Wohngebiet eindeutig überhöht sind. Das Gleiche gilt auch für die Schadstoffbelastung.

Richtig ist, dass der Bau der A 57 in Hochlage das Orts- und Landschaftsbild des Ortsteil Bovert in der Vergangenheit stark beeinträchtigt hat. Im Rahmen des 6-spurigen Ausbaus der BAB 57 wurden den Boverter Bürgern darüber hinaus 9 Meter hohe Lärmschutzwände zugemutet.

Nun soll zu allem Überfluss eine weitere Straße, die K9n, gebaut werden, die mittels eines mächtigen Brückenbauwerks über die Kleinbahnstrecke U74/76 geführt und mit einer 2,50 Meter hohen Lärmschutzwand aus Beton versehen werden soll. Dies ist mit Verlaub gesagt der Zumutungen Zuviel!

Auch wäre der Bau eines Lärmschutzwalls ohne Weiteres möglich. Vom Straßenrand der K 9n bis zum nächsten Gebäude, was erhalten werden soll, hier der Firma [redacted] sind es noch 40 Meter. Bei einem Lärmschutzwall einem Lärmschutzwall von ca. 10 – 12 Meter Höhe ergibt sich eine Breite von 15 – 18 Meter haben, wobei der Lärmschutzwall teilweise in die K9n eingebettet ist, so dass nicht die volle Breite des Lärmschutzwalles benötigt wird.

Wir weisen auch auf das Schreiben der Boverter Bürger vom 06.09.2007 hin, das als Anlage beiliegt.

Im Übrigen könnte man im oberen Bereich noch eine kleine Gabionenwand errichten. Wenn der Lärmschutzwall begrünt wird, könnte schon nach einiger Zeit sogar noch die Lärmschutzwand entlang der A 57 verdeckt werden. Im Übrigen käme es nicht zu Lärmreflektionen.

Bei einer transparenten Wand entlang der U76 hätte man den Blick auf den Außenbereich und den „Steinsbusch", soweit dieser noch vorhanden sein sollte.

Die Ausführungen des Sachverständigen Driessen in seinem schalltechnischen Gutachten hinsichtlich der Erhöhung der Schallwerte um 7 dB(A) sind bei der Immissionsberechnung für die Schiene nicht nachvollziehbar. Der Gutachter Driessen geht bei der Stadtbahn U76 von 57,6 bis 52,3 dB(A) am Tag und von 53,3 bis 48 dB(A) in der Nacht aus.

In einem schalltechnischen Gutachten des Sachverständigen Peutz vom 03.04.2003 für den Bebauungsplan Nr. 265 Görgesheide in Meerbusch Osterath, hat der Gutachter 56,2 dB(A) am Tag und 51,9 dB(A) in der Nacht berechnet. Einen Zuschlag von 7 dB(A) gab es nicht. Dieser ist nicht nachvollziehbar, da es sich um die gleiche Stadtbahnstrecke handelt.

Die Anlieger des Ivangsweges befürchten einen zusätzlichen Verkehrslärm. Hierzu wird ausgeführt, dass für den Siedlungsbereich im Bereich Einmündung der K 9n lediglich mit 600 Fahrzeugen zu rechnen sei. Nicht berücksichtigt wurden aber ein weiterer Ausbau des Ivangswegs und das damit verbundene Verkehrsaufkommen. Deshalb hatten die Boverter Bürger schon in ihren Einwendungen zum Strukturplan und der Ausarbeitung eines alternativen Strukturplans eine Ringerschließung unter Abbindung des Ivangsweges gefordert.

Aus dem Umweltbericht unter 3.1 zum Bebauungsplan Nr. 281 ergibt sich insbesondere Folgendes:

„Hierbei ist es von entscheidender Bedeutung für die künftige bauliche Entwicklung des Gesamtareals „Auf dem Kamp" zwischen Meerbuscher Straße, A57, Stadtbahnlinie und Kamper Weg ein städtebauliches Gesamtkonzept zu entwickeln, dass sowohl den künftigen verkehrlichen Entwicklungen als auch den künftigen baulichen und sonstigen Nutzungsstrukturen des Plangebietes Rechnung trägt."

(Unterstreichung durch die Unterzeichner)

Dies bedeutet, dass es nicht bei den angeblich 600 Fahrzeugen am Tag bleibt, sondern der Ivangsweg mit einem ganz erheblichen zusätzlichen Verkehrsaufkommen am Tag zu rechnen hat. Insbesondere besteht die Gefahr eines zukünftigen Schleichverkehr von der K9n über den Ivangsweg auf die Meerbuscher Straße, so wie es der Strukturplan vorsah.

Darüber hinaus soll der Ivangsweg ausgebaut werden und der inneren Erschließung dienen. Durch eine westlich der Gemengelage gelegene neue Verkehrsführung soll der ausgebaute

Ivangsweg dann mit dem Neuer Weg verbunden werden. Dies bedeutet, dass die Anlieger, Anlieferer und der gesamte gewerbliche Verkehr über den Ivangsweg fahren, um dann rechts in das neue Wohngebiet abzubiegen.

In der Begründung des Bebauungsplanes heißt es nunmehr, dass die einstmals geplante langfristige Siedlungserweiterung für den Bereich jenseits der K 9 n in deren Süden, Osten, Südosten bis zur Meerbuscher Straße (Haltestelle Bovert) nicht mehr verfolgt wird. Andererseits existiert immer noch das vom Stadtrat beschlossene Stadtentwicklungskonzept 2010, das diese Entwicklung vorsieht.

Das Verkehrsgutachten berücksichtigt nicht diese Planung, die möglicherweise doch umgesetzt wird. Darüber hinaus berücksichtigt das Verkehrskonzept nicht den Wohnentwicklungsbereich Nibbelsweg / Ivangsweg. In diesem Bereich ist die Stadt Meerbusch in einer Größenordnung von mindestens 35.000 qm selbst Eigentümer. Noch im Verkehrsgutachten zur Realisierung des Bebauungsplanes Ostara, B-Plan Nr. 266, wird darauf hingewiesen, dass von der Stadt Meerbusch das Wohngebiet Nibbelsweg/Ivangsheide, das von Osten her über dem Küxpfad an den Winklerweg angeschlossen, ca. 250 neue Wohneinheiten zur Verfügung stellen und zu einem weiteren Verkehrszuwachs in einer Größenordnung ca. 1.700 KFz-Fahrten führt soll, geplant sei. Weiterhin hat das Verkehrsgutachten nicht den Verkehr berücksichtigt, der durch den Berufsverkehr und bei Staus entsteht. Insbesondere zum Abend kommt es regelmäßig zu Staus auf der A 57 Richtung Krefeld vor dem Kreuz Meerbusch. Das veranlasst viele Autobahnfahrer aus Krefeld an der BAB Abfahrt Bovert abzufahren, um dann über Osterath nach Krefeld-Fischeln etc. zu fahren. Wenn die K 9 n fertig gestellt ist, würden Krefelder aus dem Bereich Krefeld, hier z.B. Gellep-Stratum etc., abfahren, um über die K 9 n sowie über Lank bzw. die Rheingemeinden nach Krefeld zu fahren. Diese Verkehrsströme hat das bei Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt.

Des Weiteren wird das LKW-Aufkommen des Krefelder Hafens nicht berücksichtigt. Insbesondere wird der Krefelder Hafen für 50 Millionen Euro zu einem neuen Umschlagplatz für Container und Sattelauflieger aufgebaut. Dort können in Zukunft Container per Schiff, per Bahn und LKW transportiert werden.

Nach dem Bebauungsplan Nr. 577 1. Änderung „Südlicher Hafenbereich zwischen Düsseldorfer Straße und Rhein“ der Stadt Krefeld, wird ein über 100 Hektar großes Gelände des Krefelder Hafens überplant. Für das gesamte Hafengebiet wird die Konzeption einer Ringer-

schließung verfolgt. Aufgrund dieser Planung ist mindestens mit einer Verdoppelung des LKW-Aufkommens zu rechnen. Schon jetzt fahren zahlreiche LKWs durch den Ortsteil Lank-Latum, die zu extremen Beeinträchtigungen der Anwohner führen. Es hat sich schon eine Bürgergemeinschaft Meerbusch-Nord in Lank zusammengeschlossen. Diese fordert von der Stadt Meerbusch, dass diese den LKW-Verkehr durch Lank-Latum verhindern soll.

Mit dem Bau der K 9n besteht die Gefahr, dass LKWs aus dem Süden des Hafengebietes der Stadt Krefeld die K 9n über die Ortsteile Nierst, Langst-Kierst, Ilverich, Strümp und Bovert benutzen, um dann auf die A 57 aufzufahren.

Darüber hinaus ist der gewerbliche Verkehr des zukünftigen Baugebietes nicht berücksichtigt worden.

Somit ist mit einem sehr viel höheren Verkehrsaufkommen auf der K 9n und der Meerbuscher Straße zu rechnen, als in dem Gutachten angegeben wird.

Herr [redacted] hat für die Osterather Bürger in einem Schreiben vom 23.04.2010 gefordert, dass für den Bebauungsplan 281 ein Energiekonzept, ressourcenschonendes Abwasserkonzept sowie ein Verkehrskonzept entwickelt werden sollte, wie es beim Bebauungsplan für die „Ostara" der Fall ist.

Dies wurde im Planungsausschuss mit der Begründung abgelehnt, da es sich nur um ein kleines Wohngebiet handele. Dies steht aber im ausdrücklichen Gegensatz zu den Ausführungen im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 281.

Insbesondere sei es für die Errichtung von Passiv- bzw. Energie-Plushäuser notwendig, dass diese in Richtung Süden ausgerichtet werden, damit eine optimale Nutzung der Sonnenenergie möglich ist. Dies entspricht auch dem Klimaschutzkonzept, dass die Stadt Meerbusch selbst im Rat verabschiedet hat. Hierbei soll darauf hingewiesen werden, dass nach einer EU-Verordnung ab dem Jahre 2020 alle Neubauten in der EU Passivhaus-Standard einhalten müssen.

Weiterhin wird darauf aufmerksam gemacht, dass beim Ausbau des alten historischen Ivangsweges es zu einem erheblichen zusätzlichen Verkehr kommen wird, hier durch zusätzliche Anwohnerverkehre, gewerbliche Verkehre sowie Schleichverkehre. Der Ivangsweg sollte vielmehr abgebunden werden und in seiner ursprünglichen Form erhalten bleiben.

Am Ende des Schreibens heißt es dann wie folgt:

„D.h., wir erwarten von Ihnen, dass zumindest zwischen dem Ivangsweg und der Kleinbahnstrecke U76 eine aufgelockerte, durchgrünte, ökologische, verkehrsarme und nachhaltige Bebauung entsteht, die auf die spezifischen und historischen Besonderheiten des Ortsteils Bovert Rücksicht nimmt."

Diesem berechtigten Anliegen der Boverter Bürger ist nichts mehr hinzuzufügen.

Mit freundlichen Grüßen



- Schreiben vom 21.10.2011
- Schreiben „Einwendungen K 9 n"

WEYEN & KOLLEGEN
Rechtsanwälte

RAeWeyen & Kollegen · Rudolf-Diesel-Str. 2 · 40670 Meerbusch
Per Telefax 02150-916-167
Stadt Meerbusch
Planen und Bauen
Wittenberger Str.

40668 Meerbusch

HEINRICH P. WEYEN
Rechtsanwalt am Oberlandesgericht
Zugelassen bei allen Amts- und Landgerichten

SCHNEIDER & DALBERT-SCHNEIDER*
Rechtsanwälte am Oberlandesgericht

Rudolf-Diesel-Str. 2
40670 Meerbusch

Telefon 02159 – 69 75 70
Telefax 02159 – 69 75 75
Mobil 0177 – 52 75 400
e-mail: RAeWeyen@gmx.de

Meerbusch, 06.09.2007
2006/00065-WE/L

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Einwendungen

und

Verbesserungen

vorgetragen:

I.

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

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

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

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

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

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

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

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

II.

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

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

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

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

2. Angesichts dieses Umstandes, dass die Boverter Bürger, insbesondere die Anwohner der Meerbuscher Straße, schon ganz erheblich unter dem immer stärker werdenden Verkehrslärm leiden, kann es nicht angehen, dass dann eine neue Lärmquelle hinter den Gärten eröffnet wird, hier durch Ausbau des Ivangsweges zu einer 10 Meter breiten Straße!

3. Es ist wissenschaftlich bewiesen, dass Anwohner von stark befahrenen Straßen ein erheblich höheres Risiko tragen, einen Herzinfarkt oder Schlaganfall zu erleiden. Dies konnten Wissenschaftlicher der Universität Duisburg-Essen und Düsseldorf bestätigen. Personen, die nahe an einer viel befahrenen Straße wohnen, haben demnach eine stärkere Arteriosklerose der Herzkranzgefäße als solche, die weiter entfernt wohnen. Verglichen mit Studienteilnehmern, die mehr als 200 Meter von einer Autobahn entfernt wohnen, ist die Chance, stark verkalkte Gefäße zu haben, um 63 % für diejenigen erhöht, die weniger als 50 Meter von der Straße entfernt leben. Für die Studien wurden in den 3 Städten Mülheim, Essen und Bochum insgesamt 4.814 zufällig ausgewählte Frauen und Männer im Alter von 45 bis 74 Jahren untersucht.

4. Da die Stadt Meerbusch nach der Realisierung der Kreisstraße K 9 n zwischen Strümp und Bovert weitere Wohngebiete mit 440 Wohneinheiten und mit 200 Wohneinheiten sowie ein weiteres großes Gewerbegebiet schaffen will, ist mit einer immer stärkeren Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße K 9 n und der damit verbundenen Lärmbelastung zu rechnen.

5. Vor diesem Hintergrund stellt die geplante Lärmschutzwand von lediglich 2,50 Meter Höhe entlang der Kreisstraße K 9 n einen nur unzureichenden Schutz für die Boverter Anwohner dar. Notwendig ist vielmehr ein Lärmschutzwall. Gegenüber Lärmschutzwände haben Lärmschutzwälle nämlich folgende erhebliche Vorteile:

   - Begrünte Lärmschutzwälle passen sich in das Landschaftsbild ein.
   - Es wird ein zusätzlicher wertvoller Grünbestand geschaffen. Die Begrünung durch Gehölz hat gleichzeitig einen positiven Effekt der Reduzierung der Schadstoffemissionen.
   - Lärmschutzwälle stören das Landschaftsbild erheblich weniger als Lärmschutzwände.

- Reflektionen, wie sie durch Schutzwände bekannt sind, können bei Lärmschutzwällen ausgeschlossen werden!
- 62 % der Bevölkerung stehen einem Lärmschutzwall positiv gegenüber, einem Lärmschutzwall jedoch nur zu 5 %.

6. Im übrigen hat die Stadt Meerbusch in der Vergangenheit die Bewohner von Wohngebieten regelmäßig durch Lärmschutzwälle vor der Beeinträchtigung durch Verkehrslärm geschützt. Folgende Beispiele sind hier zu nennen:
   - Umgehungsstraße, Wohngebiet Bommershöfer Weg / Max-Ernst Straße
   - Meerbuscher Straße, Höhe Haltestelle Haus Meer, Wohngebiet Alt Meererbusch
   - Forststraße / Xantener Straße, Wohngebiet Josef-Kothes-Ring in Strümp
   - Bundesbahn, Kleingartenanlage Insterburger Straße in Osterath

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

Lärmschutzwalles

Mit freundlichen Grüßen

Weyen
Rechtsanwalt

Einwendungen K 9 n

1. Problematische Rampenlänge des südl. Straßenabschnitts: Rückstau (auch LKW: Versorgungsverkehre sowie Zulieferverkehr und Abtransport Gewerbegebiet) auf steiler Rampe → erhöhte Unfallgefahr

   Der am 20.09.2011 im Rahmen der Sitzung des Bauausschusses ausgehängte Bauplan für die k 9n sieht eine Wegführung dieser Straße zur A 57 vor. Dies aber bedeutet, dass die K 9n nicht wie im Bauplan suggeriert, unmittelbar gegenüber der A 57 – Auffahrt Richtung Köln - auf die Meerbuscher Straße trifft, sondern leicht versetzt.

   Konsequenz: Entweder muss der untere Teil der K 9 n in Kurven geführt oder die A 57-Auffahrt verlegt werden. Ersteres führt zu einer höheren Unfallgefahr. Letzteres zu erheblich steigenden Kosten. Diese sind nicht zu rechtfertigen, da ein Autobahnanschluss für Strümp und damit auch das geplante Gewerbegebiet besteht (A44).

2. Die K 9n verläuft entgegen der Feststellung des Herrn Damblon nicht nur durch Wiesen, sondern im südl. Teil durch neu erschlossenes Siedlungsgebiet. Die Frage der Belastung von Menschen durch unmittelbar mit der K 9n entstehenden Verkehr und den Folgeverkehr sind zu prüfen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Straßenneubauten nachrangig zu erfolgen haben. Hieraus ergibt sich aber, dass die Notwendigkeit eines Straßenneubaus besonders zu begründen ist!

   a) Ein Autobahnanschluss im Stadtgebiet Strümp besteht bereits (A 44). Eine Verbindung zur A 57 (2. Autobahnanschluss) ist daher nicht zwingend erforderlich, auch nicht für Gewerbeverkehre.

   b) Es ist zudem die Gesamtlärm- und Feinstaubbelastung für die Bürgerinnen und Bürger im südl. Teil der K 9n zu ermitteln.

      Hierzu gehören:

      - unmittelbare Belastung durch K 9 n
      - Folgebelastung durch zunehmenden Verkehr auf der Meerbuscher Straße
      - Belastung durch A 57

Die Ermittlung der Belastung von Menschen durch die jüngst auf sechs Fahrbahnen ausgebaute A57 aus Zeitgründen nicht durchzuführen, ist ermessensfehlerhaft, da Gesundheitsgefahren für Menschen ignoriert werden.

Die zulässige Gesamtlärmbelästigung liegt bei 60 Dezibel (aktuelle Stunde WDR, 25.09.2011)

An diesem durch EU-Recht festgelegten Wert ist auch die Stadt Meerbusch gebunden. Das Aussparen der Lärmwerte von A 57 und der Folgeverkehre ist ein unzulässiger Versuch, den maximal entstehenden Lärm zu verschleiern.

c) Die Feinstaubbelastung wurde bislang nicht ermittelt. Auch hier kann die K 9n nicht separat betrachtet werden. Die bereits vorhandene Belastung (Ist-Zustand) muss berücksichtigt werden.

3. Fehlerhafter Bebauungsplan

- Südl. Teil des Mönkesweges wird als Radweg ausgewiesen, obwohl dieser nachweislich auch von Privat-KFZ-Verkehr und LKW-Verkehr genutzt wird.
- Im südl. Abschnitt ist westlich der K 9n ein Baugebiet vorgesehen, das mit dem Bau der K 9n verknüpft wird. Von dieser Straße ist aufgrund der steilen Rampe eine Zufahrt nicht möglich. Die K 9n kann also nicht Begründung für dieses Baugebiet sein.
- Anschluss an A 57 (siehe 1.)

ANLAGE 4 zu TOP 2.1 vom 22.11.2011

MADERT WOHLGEMUTH FAHR & PARTNER

Einwender 4

RECHTSANWÄLTE

VOLKER HOGREBE
Fachanwalt für Handels- u. Gesellschaftsrecht
Fachanwalt für Steuerrecht

WOLFRAM TACKE
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

PETER BOSCHHEIDGEN
Fachanwalt für Arbeitsrecht

FRANK LEMM
Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht

DR. ESTHER SUHR
Fachanwältin für Arbeitsrecht

GUIDO SCHÄFER
Fachanwalt für Familienrecht

DR. GERD-DIETER HAAR
Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht

Per Telefax: 02150/91639101
Stadt Meerbusch
Der Bürgermeister
Wittenberger Str. 21
40668 Meerbusch

Fachbereich 4
Eing.: 26. Okt. 2011
4-61 4-63
wds.

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: -4. Nov. 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Slm

für 31.10.

Durchwahl (02841) 1400-23
Email : tacke@madert.com
Moers, 26.10.2011
Az.: 00435/11 16 / rn
Nethen ./. Stadt Meerbusch -ta-

Aktenzeichen: 4.61.26.03.281
Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath,
Auf dem Kamp/Kreisstr. K9n, 2. Bauabschnitt
hier: Erneute Offenlegung

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie wissen, vertreten wir Herrn [redacted] 40670 Meerbusch als Eigentümer des Grundstücks [redacted]

Namens und in Vollmacht des Herrn [redacted] erheben wir gegen den Bebauungsplan Nr. 281 auch in der erneut offengelegten Fassung Bedenken. Auf die Bedenken vom

23.03.2011 nehmen wir wiederholend Bezug und ergänzen diese unter Berücksichtigung der Änderungen des Bebauungsplanes und der zwischenzeitlich aus der Abwägung und den offengelegten Unterlagen sowie anderen Quellen zugänglichen Informationen:

1.

Der Bebauungsplan lässt eine gerechte Abwägung der privaten Belange unseres Mandanten nicht erkennen. Er wird der Bedeutung und dem Schutzanspruch des Privateigentums in der Abwägung nicht gerecht.

Schon heute ist das Grundstück des Herrn [redacted] sehr stark durch Verkehrslärm belastet. Die K9n, deren Lärm auch noch durch die Lärmschutzwand der Autobahn zum Grundstück des Herrn [redacted] hin reflektiert werden soll, und der Mehrverkehr an der L 476 steigern die Gesamtlärmbelastung auf ein unzumutbares Maß.

Es ist eine unangemessene Konfliktlösungsstrategie, das Grundstück unseres Mandanten nicht wie die nördlich daran anschließenden neu entstehenden Wohngebiete durch aktive Schallschutzmaßnahmen gegen den Lärm zu schützen, sondern die weitere Verlärmung des Grundstücks dadurch zu „kompensieren", dass Lärmbereiche festgesetzt werden und auf weiten Teilen des Grundstücks keine Wohnbebauung errichtet werden darf. Für den Lärmschutz an den Grundstücken des Herrn [redacted] sollte die Stadt den Aufwand nicht scheuen, den sie andererseits für die nördlich angrenzenden, im Bebauungsplan festgesetzten Neubaugebiete erbringen möchte. Bei der Planung und den aktiven Schallschutzmaßnahmen sollte zudem das nationale Verkehrslärmschutzpaket II vom 27.08.2009 zugrunde gelegt werden.

Die Bedenken gegen das Lärmschutzgutachten sind im Übrigen auch durch die Stellungnahme des Herrn Driesen vom 05.08.2011 nicht ausgeräumt. Zudem haben sich die Überlegungen zum Schallschutz nicht – wie im Gutachten des Herrn Driesen vorgenommen – allein am Bestand der vorhandenen Bebauung auszurichten, sondern auch an den Bebauungsmöglichkeiten.

2.

Eine weitere Benachteiligung erfährt unser Mandant durch die Festsetzung der Baugrenzen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Baugrenzen auf dem Grundstück unseres Mandanten 6,5 m bis über 10 m zu den benachbarten Straßen einhalten sollen, während im Baugebiet nördlich des Ivangsweges ein Abstand von 4 m reicht. Unser Mandant verlangt Gleichbehandlung.

3.

Der Bebauungsplan regelt eine unsachgemäße Zufahrtsituation, da diese nur über den Verbindungsweg zwischen der Meerbuscher Straße und dem Ivangsweg vorgenommen werden kann. Der kleine nicht für Zufahrten gesperrte Bereich am Ivangsweg anschließend an die Einmündung dieses Verbindungsweges verfolgt offenbar nur den Zweck, das Grundstück des Mandanten mit Erschließungsbeiträgen für den Ivangsweg belasten zu können, denn für die Herstellung einer ordnungsgemäßen Zufahrt ist diese Ecksituation ungeeignet. Die Erschließung des Plangebiets muss der Festsetzung eines Mischgebiets gerecht werden, in welchem die unterschiedlichsten Liefer-, Last- und Kundenverkehr auslösenden gewerblichen Nutzungen zulässig sind.

4.

Das Grundstück des Herrn [redacted] wird durch das Vorhaben unzumutbaren Schadstoffimmissionen ausgesetzt. Bereits die Abschätzung der Luftschadstoffe vom 08.06.2006 hatte gezeigt, dass das Grundstück des Herrn [redacted] voraussichtlich Schadstoffbelastungen ausgesetzt sein wird, die die Grenzwerte überschreiten (Zusammenfassung S. 10). Das Gutachten ist jedoch überholt, weil es von einer zu geringen Abschätzung des Verkehrs auf der BAB 57 ausgegangen ist. Ausweislich der fachlichen Stellungnahme des Herrn Driesen vom 05.08.2011 muss die Verkehrsprognose für die BAB 57 um 23.000 Kfz/24 h nach oben korrigiert werden. Dies bedeutet eine weitere Steigerung der Luftschadstoffbelastung aus dem

Straßenverkehr, zu der die Schadstoffbelastung aus der K9n und dem zu bildenden Knotenpunkt mit der Meerbuscher Straße hinzutritt. Der Bebauungsplan zeigt die notwendige Lösung des Konfliktes nicht auf.

5.

Die in der Abwägung dargestellen Ausführungen zur Lenkung der Verkehrsströme und zur Variantenprüfung überzeugen nicht.

Bereits die Darlegungen zu den Strukturfallvarianten sind nicht nachvollziehbar. Die weiteren Ausführungen zeigen, dass vor allem die ohnehin nicht stark befahrene Straße „Am Strümper Busch" entlastet werden soll, weil die Anlieger der Straße es sich geleistet haben, an dieser Straße in einer Weise zu bauen, die der Verkehrsfunktion der Straße als Haupterschließungsstraße des Baugebiets nicht gerecht wird. Der Bebauungsplan und in Verbindung mit ihm der Bebauungsplan Nr. 280 nehmen dafür billigend in Kauf, dass andere Wohnnutzungen, wie z.B. an der Forststraße, aber auch im Bereich Ivangsweg und an dem Grundstück unseres Mandanten, stark belastet werden. Die Abwägung verdeutlicht außerdem, dass die K9n im Rahmen des örtlichen und überörtlichen Verkehrs die Funktion einer Umgehung des „neuralgischen Knotenpunktes L 137/L 476 (Haus Meer/Teehäuschen)", eine Entlastung der L 476 und eine Entlastung des stark frequentierten A 44-Anschlusses Strümp/Lank-Latum übernehmen soll. Die der Planung und Abschätzung der Immissionen zugrunde liegende Verkehrsprognose berücksichtigt jedoch diese Funktionen nicht. Die gesamte Planung einschließlich der Abschätzung ihrer Folgen beruht daher auf unbrauchbarem Ausgangsmaterial.

Betrachtet man die in dem Verkehrsgutachten angegebenen Verkehrsströme genauer, so sind zudem zahlreiche Ungereimtheiten bei der Quantifizierung der Verkehrsströme zwischen einzelnen Straßenabschnitten oder beidseits von Verkehrsknotenpunkten festzustellen. Als Beispiel sei nur auf den Verkehrsknoten „Haus Meer" hingewiesen.

Fragwürdig ist zudem das Ziel, die L 154 zu entlasten und stattdessen die ohnehin schon westlich des Autobahnanschlusses Bovert fast doppelt so stark belastete L 476 noch zusätzlich zu belasten. Die in diesem Zusammenhang angestellten Überlegungen zur Funktion der L 154 als Radverkehrsachse treffen in gleicher Weise auf die L 476 zu, da diese einen starken Schülerfahrradverkehr aufnimmt, der z.Zt. die Verbindung von der Meerbuscher Straße entweder am Grundstück des Herrn [redacted] vorbei unter der Autobahn hindurch oder über die Straßen Im Winkel oder Möntgesweg benutzt. Die L 154 ist ebenso wie die L 476 eine Landstraße und hat damit eine im Straßenverkehrsnetz des Landes zugewiesene Verkehrsfunktion, deren Priorität in der leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Verkehrs liegt.

Ein Entlastungsbedarf für die Anschlussstelle der A 44 – Strümp/Lank-Latum um den Preis einer Mehrbelastung der Anschlussstelle Bovert ist nicht erkennbar. Die Anschlussstelle Lank-Latum ist für eine hohe Leistungsfähigkeit ausgebaut und befindet sich außerdem im Außenbereich und nicht, wie der Anschluss Bovert, mitten im bebauten Gebiet. Generell ist Meerbusch hervorragend mit Autobahnanschlüssen an die A 57, die A 44 und die A 52 ausgestattet, die eine solche Verkehrslenkung überflüssig macht.

Tacke

Rechtsanwalt

Stadt Meerbusch
Poststelle
Eing.: 31. Okt. 2011

ANLAGE 5 zu TOP 2.1 vom 22.11.2011

Fachbereich 4
Eing.: -3. Nov. 2011
01 4-63
weiter an: Wds

Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat

☐Kreishaus Neuss · 41456 Neuss
☒Kreishaus Grevenbroich · 41513 Grevenbroich

Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 2-16
D-41515 Grevenbroich
Telefonzentralen
Neuss 02131 928 - 0
Grevenbroich 02181 601 - 0
Fax 02181 601 - 1198
info@rhein-kreis-neuss.de
www.rhein-kreis-neuss.de

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: -3. Nov. 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Slm

Stadt Meerbusch
Stadtplanung
Postfach 16 64
40641 Meerbusch

Grevenbroich, 27.10.2011

Amt
Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung

Gebäude
Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 10
41515 Grevenbroich
Auskunft erteilt
Herr Temburg
Etage / Zimmer
4 457
Telefon
02181-601-6120
Telefax
02181-601-6199
e-mail
planung@rhein-kreis-neuss.de

Bankverbindungen
Sparkasse Neuss
Konto 120 600
BLZ 305 500 00

Postbank Köln
Konto 301 585 03
BLZ 370 100 50

Volksbank Düsseldorf Neuss eG
Konto 500 170 001 6
BLZ 301 602 13

Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp/Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt
hier: Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der erneuten Offenlage

Datum und Zeichen Ihres Schreibens: 04.10.2011
Az.: 61.1-14-26

Zu dem geänderten oder ergänzten Teil nehme ich wie folgt Stellung:

Gesundheitsfürsorge

Der Ausschluss einer Wohnnutzung im Lärmpegelbereich V des Mischgebiets wird grundsätzlich begrüßt. Dennoch bestehen weiterhin gesundheitliche Bedenken gegen eine Wohnnutzung an den Stellen im Plangebiet, wo die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 um mehr als 5 dB (A) zur Tages- und Nachtzeit überschritten werden.

Im Rahmen einer sachgerechten Abwägung können die Werte der DIN 18005 zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung als Orientierungshilfe herangezogen werden, um entweder abwägend davon abzuweichen oder ggf. Teile des Planvorhabens nicht zu verwirklichen.

Im Auftrag

Dipl.-Ing. Marcus Temburg
Techn. Kreisangestellter