Die Ergebnisse des Abstimmungstermins des Investors mit der Verwaltung am 12. August 2010 sind in rot kursiv unter den jeweiligen Antragspunkten aufgeführt.

Ergänzungen der Verwaltung sind in blau kursiv unter den jeweiligen Antragspunkten aufgeführt.

Die Ergebnisse des Abstimmungstermins des Investosr mit der Verwaltung am 27. August 2010 sind in grün kursiv unter den jeweiligen Antragspunkten, bei denen noch Diskussionsbedarf bestand, aufgeführt.

Ergänzungen der Verwaltung sind in hellblau kursiv unter den jeweiligen Antragspunkten aufgeführt.

1.0 Antrag der Ratsfraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen zum Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara

1. Wärmeversorgung

- a. Verpflichtung zur Errichtung eines Kleinkraftwerks (regenerativ), mit hundertprozentiger Versorgung des Gebietes.
Alternativ: Die Versorgung des Ostara-Geländes erfolgt ausschließlich über regenerative Energieformen. Die Größe der vorgesehenen regenerativen Energieerzeugungsanlage soll sich am Wärme-Mindestbedarf orientieren. Dieser könnte durch eine umfassende Bebauung mit Passivhausstandard deutlich reduziert werden.
Eine entsprechende Verpflichtung zur Errichtung eines Kleinkraftwerkes erfolgt im Rahmen des Städtebaulichen Vertrages (»Erstellungszwang«).
Prüfung durch den Investor beratenden Rechtsanwalt Dr. Oerder, wie der »Werkvertrag« zwischen WBM und Carat als Bauverpflichtung in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen ist.
Um den städtebaulichen Vertrag nicht zu überfrachten, erfolgen hier keine Detailregelungen zur Energieversorgung. Es wird statt dessen auf den Versorgungsvertrag – der vor dem städtebaulichen Vertrag abzuschließen ist – zwischen der WBM und dem Investor Bezug genommen.
Hierzu werden Dr. Oerder und Service Recht schriftlich Stellung beziehen.
- b. Die Firma CARAT muss im städtebaulichen Vertrag sicherstellen, dass der Verkauf der Grundstücke an die regenerative Versorgung mit Wärme gekoppelt wird. Dies gilt auch für den Frischemarkt.
Im Nachgang zur Besprechung weist Herr Dr. Oerder auf mögliche vergaberechtliche Probleme hin, aus seiner Sicht bietet sich hierbei eher eine sog. »Bemühensklausel« an. Inwiefern die Endabnehmer im Rahmen der Kaufverträge mittels des Anschlusszwanges gebunden werden können, muss geprüft werden.
Darüber hinaus ist ein Werkvertrag zwischen CARAT und WBM erforderlich, der vor Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes unterschrieben vorliegen muss. Inwiefern eine Festsetzung der Energieversorgung nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB (im Sinne des allgemeinen Klimaschutzes) vorgenommen wird, ist bei der Detailabstimmung des Rechtsplanes festzulegen.
Prüfung durch Dr. Oerder, ob und ggf. wie im städtebaulichen Vertrag sichergestellt werden kann, dass die Grundstücksverkäufe von Carat an Dritte an die regenerative Wärmeversorgung gekoppelt werden können (auch für den Frischemarkt). In diesem Zusammenhang ist auch eine vergaberechtliche Klärung erforderlich. Prüfung, ob der Anschlusszwang als Dienstbarkeit gesichert werden kann und welche Festsetzungsmöglichkeiten es im Bebauungsplan gibt.
Nach Darstellung von Dr. Oerder ist der Ausschluss von anderen Energieversorgern für das Plangebiet kartellrechtlich problematisch. Herr Koch weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Machbarkeitsstudie (Fertigstellung voraussichtlich Dezember 2010) belegt, dass das Holzschnitzel-Heizkraftwerk nur dann wirtschaftlich betrieben werden kann, wenn die Wohnbebauung und der Frischemarkt hierüber mit Wärme bzw. Kälte versorgt werden. Einerseits ergibt sich hiermit ein wirtschaftlicher Zwang für den Investor

zur Refinanzierung der Investitionen, andererseits auch für die Endabnehmer, da die entsprechende Haustechnik auf die Versorgung über das Heizkraftwerk auslegt ist. Eine andere Wärmeversorgung würde aufwändige Investitionen in diesem Bereich für die Privathaushalte nach sich ziehen. Zudem wird auch kein Gasleitungsnetz im Plangebiet verlegt werden.

Zur weiteren Absicherung soll im Bebauungsplan festgesetzt werden

- dass fossile Brennstoffe ausgeschlossen sind (gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB), Ausnahme: Not-Erdgasbetrieb des Holzschnitzel-Heizkraftwerkes bei technischen Defekten der Hauptanlage
- dass die baulichen Voraussetzungen in den Gebäuden für die Wärme-/Kälteversorgung über das Holzschnitzel-Heizkraftwerk vorzunehmen sind (gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB)

- c. Die Firma CARAT sichert für einzelne Bauabschnitte energetisch optimierte Gebäude zu, die die Mindestanforderungen des energetischen Wärmeschutzes durch verbesserte Dämmmaßnahmen um mehr als 30 % überschreiten (ähnlich Passivhausstandard). Der Gesamtumfang dieses Standards liegt (für den Verkauf der Grundstücke und für die eigene Bebauung) bei mindestens 50 % der Wohnbebauung. Der Anteil der erforderlichen Energie muss durch diesen Standard und dem Angebot von Energie-Plus-Häusern reduziert werden.

Eine entsprechende Selbstverpflichtung wird CARAT übernehmen. Ansätze sind hierbei eine räumliche Zuordnung für die Standards, eine Bebauung weiterer Baufelder wäre erst möglich, wenn diese Standards erfüllt worden sind.

Prüfung durch Dr. Oerder, wie die Mindestanforderungen des energetischen Wärmeschutzes im städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden können und wie im Vertrag die Prüfung der Einhaltung geregelt werden kann.

Die Festsetzung im Bebauungsplan erfolgt mit der Bezugnahme auf eine Anzahl Wohneinheiten (Festsetzung von Baufeldern, die entsprechende Voraussetzungen erfüllen müssen), wird hierbei berücksichtigt. Um eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, werden Ausnahmentatbestände gem. § 31 Abs. 1 BauGB formuliert und im städtebaulichen Vertrag um eine »Ersetzungsbefugnis« ergänzt.

50 % der Gesamtwohneinheiten müssen mit dem im Beschluss genannten Wärmeschutz ausgeführt werden.

Wie im Vertrag die Prüfung der Einhaltung geregelt werden kann, ist noch zu prüfen.

- d. Es ist verbindlich zu regeln, dass das Gebiet bebaut wird. Auszuschließen ist die Errichtung des Frischemarktes ohne Bauverpflichtung für die weiteren Bereiche. Die bauliche Entwicklung des Gebietes erfolgt zeitnah zum Frischemarkt. Es wird ein verbindlicher Zeitplan für die Umsetzung des Gesamtgebietes mit den jeweiligen baulichen Maßnahmen erstellt.

CARAT wird eine Absichtserklärung erstellen, welche die Bebauung des Plangebietes innerhalb von 10 Jahren nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes sicherstellt. In diesem Zusammenhang wird auf den städtebaulichen Vertrag verwiesen, in dem der Ablauf und die Bauabschnitte der Erschließungsmaßnahme sowie der Hochbauabschnitte detailliert geregelt werden. Entsprechend der fertig gestellten Erschließung wird CARAT auch aus wirtschaftlichen Gründen (Refinanzierung der Erschließung und der Investition des Kleinkraftwerkes) eine zügige Bebauung anstreben.

In den städtebaulichen Vertrag wird eine Regelung aufgenommen, welche die Erstellung des Frischemarktes an die Realisierung des Bauabschnittes 1 koppelt. Der Bauabschnitt 1 umfasst die gesamte äußere Erschließung und sowohl die Erschließung des Frischemarktes als auch die innere Haupterschließung des Wohn- und Gewerbegebiets an der Bahn und wird in Gänze durch Bürgschaft gesichert. Darüber hinaus weist Dr. Oerder darauf hin, dass es keinerlei realistische Möglichkeiten gibt, die zeitnahe Errichtung der Wohngebäude vertraglich abzusichern. Auch hierbei muss jedoch beachtet werden, dass der Investor, der vertraglich dazu verpflichtet worden ist, die Erschließung zu errichten, allein aus wirtschaftlichen Gründen die weitere Bebauung von sich aus zügig forcieren wird.

- e. Für Teilgebiete wird die Option geschaffen, Genossenschaftsmodelle (gewünscht Bauverein, evtl. ALMA) anzubieten.
CARAT wird entsprechende Akteure im Rahmen des Wettbewerbes (»gleichwertige Angebote«) besonders berücksichtigen.

Investor und Verwaltung stimmen überein.

2. Energiekonzept

Zur Klärung des Gesamtenergiebedarfs mit der modularen Anpassung im Kraftwerk wird ein Versorgungs- und Energiekonzept erstellt. Dieses soll die Versorgungsgrundlagen, den Gesamtenergieverbrauch, die hieraus entstehenden Klimabelastungen, die Gesamtökobilanz und mögliche weitere Einsparpotentiale darstellen. Es würde begrüßt, wenn sich die WBM am Kleinkraftwerk bzw. der regenerativen Energieversorgung beteiligt.

CARAT wird ein entsprechendes Konzept einschließlich Wirtschaftlichkeitsberechnung vorlegen. Auszugehen ist von einer jährlichen CO₂-Ersparnis von über 6.000 Tonnen, lediglich fünf Lkw werden die Anlage pro Woche beliefern. Intensive Gespräche mit der WBM haben bereits stattgefunden, ein »Letter of Intent« liegt der WBM zur Unterschrift vor.

Investor und Verwaltung stimmen überein.

3. Ressourcenschonendes Regenwasserkonzept

- a. Für den südlichen Teil der Wohnbebauung und für den Frischemarkt wird das Dachflächenwasser einer Versickerung, bzw. einer gestalteten Wasserfläche zugeführt. Eine Nutzung des Regenwassers soll grundsätzlich möglich sein. Das Regenwasser wird in einem gesonderten Regenwassersystem, wo möglich in offenen Rinnen, gesammelt und zur „Promenade“ geleitet. Hier soll eine Grünachse mit einer dauerbespannten Wasserfläche als gestalterisches Element eingeplant werden. Ein Überlauf führt bei Extremregenereignissen in eine angrenzende Versickerungsfläche (Mulden-Rigolensystem).

Die geforderte Versickerung wird auf privaten Flächen erfüllt. Im Zusammenhang mit der angedachten »gestalteten Wasserfläche« weist die Verwaltung insbesondere auf haftungsrechtliche Probleme (wer haftet, wenn ein Mensch hier ertrinkt) sowie die hohen Unterhaltungs-/Pflegekosten hin. Zu der Haftungsfrage ist eine entsprechende Stellungnahme von Herrn Dr. Oerder in Bearbeitung. Zudem stehen erforderliche technische Anlagen (Pumpen etc.) im Widerspruch zu der gewünschten Ressourcenschonung. Die Tatsache, dass privates Niederschlagswasser in eine öffentliche Fläche geleitet werden soll, stellt ein weiteres rechtliches Problem dar. Unter diesen Rahmenbedingungen wird der Ansatz der »gestalteten Wasserfläche« im Grünzug sehr kritisch gesehen.

Ergänzend wird hierbei darauf hingewiesen, dass technische Maßnahmen zur Sicherung entsprechender Wasserflächen aus gestalterischen Gründen seitens der Verwaltung unerwünscht sind.

- b. Im nördlichen Bereich an den Einfamilienhäusern sind Zisternen, wo möglich in Verbindung mit Mulden-Rigolenversickerung, vorzusehen.

Bei Doppelhäusern sollen entsprechende Versickerungsanlagen (Mulden-Rigolen) festgesetzt werden, sofern sich keine Einschränkungen infolge einer mehreren Meter mächtigen Schicht aus Tonablagerungen und punktuell nicht zu realisierenden Mindestabständen zur wasserstauenden Schicht bei der Versickerung ergeben. Darüber hinaus sind in großen Teilen des nördlichen Plangebietes Versickerungsanlagen wegen geplanter Tiefgaragen sowie erforderlicher Abstandsflächen nicht möglich. Da bei Gemeinschaftsanlagen (bei Reihenhausbauung) zudem ein dauerhafter Betrieb nicht gewährleistet ist, wird die Untere Wasserbehörde solche Anlagen erfahrungsgemäß ablehnen. Eine Festsetzung der Grauwassernutzung im Bebauungsplan ist wegen fehlendem bodenrechtlichen Bezug nicht möglich, CARAT wird aber die Grauwassernutzung (Waschmaschine, Toilettenspülung) bei der neuen Bebauung forcieren.

Auf Grund der relativ kleinen Grundstücke und erforderlicher Abstandsflächen könnten auch bei den Doppelhaus-Grundstücken Mulden-Rigolen nur in der Mitte des Gartens ausgebildet werden. Diese Lösung wird aus Praktikabilitätsgründen / unter Abwägungsaspekten (Nutzung des „Restgartens“) sehr kritisch gesehen. In Zusammenhang mit der angeregten Bündelung der Versickerungsmulden am nördlichen Rand der Stellplatzanlage des Frischemarktes erläutert Herr Schaller, dass dieses auf Grund erforderlicher Tiefen der Zuleitungen (für das Niederschlagswasser der Dachflächen nördlich des Grünzuges) nicht möglich ist.

- c. Die Grünachse (Promenade) wird in die spätere Zuständigkeit der Stadt fallen.
Die zentrale Grünachse war bisher grundsätzlich als öffentliche Grünfläche vorgesehen.
- d. Die Promenade, derzeit die Trennung zwischen Geschosswohnungsbau und Parkplatz des Frischemarktes, soll durch die obige Gestaltung eine deutliche Aufwertung erhalten. Über die gesamte Länge soll die Wasserfläche den Grüncharakter betonen.
siehe Ausführungen zu 3a.

Investor und Verwaltung stimmen überein.

4. Abgrenzung zum Parkplatz des Frischemarktes

Der nördlich der Promenade vorgesehene Geschosswohnungsbau wird durch einen erweiterten und verdichteten Grünzug mit ausreichender Höhe auf der Südseite der Promenade aufgewertet, damit die störende Sichtbeziehung zum großflächigen Parkplatz aufgehoben wird.

Optional soll der Firma CARAT eine hochwertige Bebauung mit gewerblicher Nutzung an dieser Stelle eingeräumt werden. Es kann berücksichtigt werden, dass die Vermarktungschancen derzeit durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beeinträchtigt sind. Dem kann dadurch Rechnung getragen werden, dass keine unmittelbare Bauverpflichtung vorzusehen ist.

Hieraus ergibt sich eine anteilige Reduzierung des Parkraums des Frischemarktes.

Der Grünzug stellt grundsätzlich die Trennung zwischen Wohnbebauung und gewerblicher Nutzung dar. CARAT schlägt parallel zur Allee eine Heckenanpflanzung vor, so dass ein wirksamer Sichtschutz gewährleistet wird. Zusätzlich wird eine 10 m breite Grünfläche vorgesehen. Die Option eines Gewerberiegels wird abgelehnt. Unabhängig hiervon wird darauf hingewiesen, dass sich die Anzahl der Stellplätze des Frischemarktes gegenüber den ursprünglichen Ansätzen bereits durch die Verbreiterung der Grüneinfassung am östlichen Rand der Stellplatzanlage (Mai 2010) auf das vertraglich mit EDEKA festgelegte Mindestmaß reduziert hat. Die große Anzahl an Stellplätzen ergibt sich auch durch das besondere Konzept des Frischemarktes: Die Verweildauer der Kunden ist hier deutlich länger als in »klassischen« Lebensmittel-Märkten (z.B. Discountern), wodurch sich per se die Anzahl erforderlicher Stellplätze deutlich erhöht. Zudem resultiert die Anzahl an Stellplätzen aus Gründen des gewünschten Komforts für den Kunden, zusätzliche Verkehre werden hierdurch (auch im Vergleich mit einer kleineren Stellplatzanlage) nicht erzeugt.

Investor will keine weitere Reduzierung der 338 Stellplätze.

Im Rechtsplan ist ein Baufenster mit „GE“ als Art der baulichen Nutzung vorzusehen. Der Intention des Beschlusses folgend wären dort Stellplätze auszuschließen. Eine Interimslösung als Grünanlage auszuweisen wird seitens der Verwaltung befürwortet. Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 (2) BauGB sind anzuwenden.

Gemäß den Richtzahlen zur Ermittlung der Anzahl der „notwendigen Stellplätze“ für die geplante Verkaufsfläche des Frischemarktes kann von einem Maximum an 200 Stellplätzen ausgegangen werden. Die Planung sieht jedoch 400 Stellplätze für das Sondergebiet „Frischemarkt“ vor. Die Errichtung des „GE-Riegels“ würde eine Reduzierung des SO-Stellplatzangebotes um etwa 80 bedeuten, so dass immer noch 320 Stellplätze zur Verfügung ständen.

Bei Realisierung des GE-Riegels können die dafür notwendigen Stellplätze aus dem Überhang aus den notwendigen Stellplätzen des Frischemarktes durch Baulast nachgewiesen werden. Alternativ kann ein Teil der verbleibenden SO-Stellplätze als GE-Stellplätze festgesetzt werden.

Investor und Verwaltung stimmen nicht überein.

Durch weitere Abstimmungen ergibt sich hierbei ein neuer Sachstand. Der aktuelle Gestaltungsplan sieht am nördlichen Rand der Stellplatzanlage einen 10 m breiten Grünstreifen vor, an den sich die Versickerungsmulde für das Niederschlagswasser des Frischemarktes (4 m breit) und eine Hecke anschließt. Hierdurch reduziert sich die Anzahl an Stellplätzen auf 343, eine weitere Reduktion ist wegen vertraglicher Verpflichtungen mit dem Betreiber ausgeschlossen.

Investor und Verwaltung stimmen überein.

5. Wege- und Radwegeverbindung im Wohnbereich und zum Frischemarkt

- a. Zwischen den verschiedenen Kleinquartieren werden durchgängige Fuß- und Radwegverbindungen geschaffen bzw. diese optimiert, anteilig durch oben beschriebene Parallelführung zu den Wasserläufen.
Es soll grundsätzlich, wo dieses umsetzbar ist, direkte kurze Verbindungen für Fuß- und Radverkehr geben (zum Ortskern, zum Frischemarkt). Die Promenade wird zur Achse zwischen Winklerweg und dem Ortskern Osterath (Theodor-Heuss-Straße).
Das Plangebiet bietet durch zahlreiche verkehrsberuhigte Straßen, Tempo-30-Bereiche sowie kombinierte Geh- und Radwege ein engmaschiges Netz für Fußgänger und Radfahrer. Weitere Fuß-/Radwege stellen eine Übererschließung dar, erhöhen die Versiegelung sowie die Unterhaltungskosten und mindern letztendlich die Qualität privater Freiflächen.
- b. Die Anschlüsse für Radfahrer an das bestehende Straßennetz im Norden und Südwesten sind zu optimieren.
Die Anschlüsse ergeben sich aus den planfestgestellten Unterlagen zur Bahnunterführung und mussten darüber hinaus bestehende Strukturen berücksichtigen. Eine Abstimmung mit Straßen NRW ist erfolgt, ein Sicherheitsaudit wurde vorgenommen.
- c. Die Rad- und Fußwegeverbindung über die Parkplätze im Baugebiet sind so zu gestalten, dass keine Konflikte mit Parkverkehren entstehen. Eine Wegeverbindung über den Parkplatz ist auszuschließen.
Im Rahmen des überarbeiteten Gestaltungsplanes wird dieser Forderung nachgekommen; sowohl zum Grünzug als auch zum Winklerweg gewährleisten eigenständige Rad-/Fußwege eine sichere Führung der Verkehrsteilnehmer.

Investor wird den Punkt im Gestaltungsplan berücksichtigen.

- d. Auf Radwege im Straßenbereich wird aufgrund der Tempo 30-Zone und der verkehrsberuhigten Bereiche entsprechend der Straßenverkehrsordnung verzichtet.
Separate Radverkehrsanlagen sind in Tempo-30-Bereichen gemäß StVO ausgeschlossen und aus verkehrsplanerischer Sicht auch nicht erforderlich.
- e. Radwege, wo sie notwendig sind, sollen nicht als Geh-Radwege ausgelegt sein und mindestens nach ERA 95 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) bzw. nach ERA 2010 geplant werden. Diese beinhalten optimierte Radverkehrsplanungen, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.
Die Dimensionierung sämtlicher Geh- und Radwege ist entsprechend der aktuellen Richtlinien (RASt 06, ERA 95) und in enger Abstimmung mit dem Fachbereich 5 der Stadt Meerbusch vorgenommen worden. Ein Sicherheitsaudit hat die Verkehrssicherheit detailliert geprüft und bestätigt. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass einseitige Zweirichtungs-Radwege in Meerbusch inner- und außerorts üblich sind.

Aufgeführte Punkte sind im Sicherheitsaudit etc. nachgewiesen.

6. Straßenbreite / autoreduzierte Bereiche

Die Straßenbreiten sollen minimiert werden, wo dies möglich ist. Die Breite soll sich ausschließlich am technisch Notwendigen orientieren.

Insbesondere:

- a. Der ca. 6 m breite Grünzug („Anger“) zwischen den geplanten Gewerberiegeln an der Bahn und dem Geschosswohnriegel wird in der Breite reduziert und einer Straßenseite zugeordnet oder als Allee mit einem Straßenmittelzug geplant. Die Straße kann schmaler geplant werden.

Der Nord-Süd-Grünzug entlang der ehemaligen Ladestraße stellt von Beginn der Planungen ein wesentliches Entwurfsmerkmal dar und gewährleistet eine hohe Aufenthaltsqualität und ein Alleinstellungsmerkmal für dieses Gebiet. Im Mai 2010 wurde die Breite durch Reduzierung privater Grundstücksflächen wieder auf 9,0 m erhöht, so dass die Anpflanzung einer Allee (statt einer Baumreihe) möglich ist.

Alternativ ist der beschlossene asymmetrische Straßenquerschnitt mit einseitiger Baumreihe auf breiteren Gehsteigen auf der „GE-Seite“ städtebaulich denkbar. Eine zeichnerische Gegenüberstellung beider Querschnitte sollte eine endgültige Entscheidungsfindung unterstützen.

Investor stimmt nicht zu.

Im aktuellen Gestaltungsplan werden beide Alternativen zur Entscheidung am 7. September 2010 dargestellt.

- b. Einzelne Wohnbereiche im Nordosten werden autoreduziert gestaltet.

Im überarbeiteten Gestaltungsplan wird im nördlichen Plangebiet (anstelle der aufgelockerten EFH-Bebauung) eine verdichtete EFH-Reihenhausbebauung (optional kleinere Mehrfamilienhäuser) um einen großzügigen Wohnhof konzipiert, der autoreduziert gestaltet werden kann.

Investor berücksichtigt den Punkt.

Sollte ein autofreies (Klein-) Quartier zum Tragen kommen, ist eine Fläche für Stellplätze dennoch vorzuhalten und im Rechtsplan festzusetzen, auch wenn sie auf Grund vertraglicher Konstrukte ggf. zunächst nicht errichtet werden müssten (Interimslösung nach § 9 Abs. 2 BauGB).

Es ist zu prüfen, ob einzelne Straßen in Stichstraßen umgewandelt werden können. Die Straßenbreiten sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Die Umwandlung in Stichstraßen ergibt keine Reduzierung der Verkehrsflächen, da stattdessen großzügige Wendeanlagen für die Müllabfuhr (Ø 21 m) berücksichtigt werden müssten.

- c. Die dortigen Straßen (b) werden in minimiertem Standard erstellt, unter Verzicht auf separate Gehwege, ausgebaute Parkbuchten, Querparker (bereits im Gestaltungsplan vorgesehen). Die Straßenbreiten werden minimiert. Parken soll dort nicht mehr oder nur sehr begrenzt möglich sein. Die Straßen sollen verkehrsberuhigt sein, Spielmöglichkeiten vor der Haustür sollen bestehen.

Bei der Dimensionierung der Straßen, die im Trennungsprinzip geplant sind (Tempo-30-Zonen), wurden die Mindestbreiten für den Begegnungsfall Lkw / Pkw angesetzt. Die Breite der Seitenräume ergibt sich bei diesen Straßen durch die Anordnung der Bäume und Parkstände sowie aus den Ansprüchen des Fußgängerverkehrs.

Die Dimensionierung der Straßen, die im Mischungsprinzip geplant sind (Verkehrsberuhigte Bereiche), erfolgt in Anlehnung an die RAS 06 für Wohnwege. Dabei wurden die Anfahrbarkeit der Garagen sowie notwendige Besucherstellplätze berücksichtigt. Durch das Mischungsprinzip und die Verkehrsberuhigung ist der gesamte Straßenraum, z.B. für Kinderspiel, nutzbar.

Sämtliche Straßenbreiten sind in enger Abstimmung mit dem Fachbereich 5 der Stadt Meerbusch gewählt worden. Auf Wunsch der Verwaltung wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,8 für Besucher berücksichtigt.

- d. Dem folgend werden in einzelnen Bereichen (nord-östlicher Wohnbereich) Quartiersparkräume geschaffen, die für Besucher oder Zweitwagen zur Verfügung stehen (bereits Bestandteil des aktuellen Gestaltungsplans).
Quartiersparkplätze sind über das gesamte Gebiet verteilt angeordnet.
- e. Andere Straßen:
Wo möglich sollen versetztes Parken oder gestalterische Maßnahmen, Beete und Bäume, die Geschwindigkeit in den Wohnbereichen mindern und zur Verkehrsberuhigung beitragen.
Auf den Tempo-30-Straßen sind keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen. Die geringe Fahrbahnbreite in Kombination mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird als ausreichend angesehen. Ggf. sind Plateaupflasterungen denkbar. Dabei sollte dann aber eine mögliche Buslinie berücksichtigt werden. In den verkehrsberuhigten Bereichen sind Baumtore und Versätze vorgesehen.
- f. Die Planstraße E2 soll auf der Kreuzung zur Planstraße D enden und dann verkehrsberuhigt (7 km/h) weiter geführt werden. Dort – im Kreuzungsbereich D-E2 – soll ein Platz entstehen, der jedoch u. a. für Versorgungsfahrzeuge zum Wenden genutzt werden kann. Der gesamte zur Promenade ausgerichtete Wohnbereich (Geschosswohnungen) liegt in einer verkehrsberuhigten Zone. Um die Zugänglichkeit im Krisenfall für die Feuerwehr zu sichern, sind an den Straßenenden Wendebereiche vorhanden oder durchfahrtgesicherte Stichverbindungen vorzusehen.
*Auf Grund der erhöhten Anzahl von Stellplätzen, die an die Planstraßen F2 und D angebunden sind, wird auf diesen Straßen etwas mehr Verkehr erwartet, als es in klassischen Wohnstraßen üblich ist. Daher wurde das Trennungsprinzip gewählt. Die Lage der Wendeanlage ermöglicht Versorgungsfahrzeugen die Anfahrt aller Häuser und sollte an der vorgesehenen Stelle verbleiben.
Der westliche Teil der Planstraße D ist als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen.*
- g. Im gesamten Gebiet soll durch bauliche oder gestalterische Maßnahmen grundsätzlich ausgeschlossen werden, dass die zugelassenen Geschwindigkeiten (30 km/h bzw. 7 km/h) überschritten werden können.
Die vorgesehenen Maßnahmen gewährleisten in hohem Maße, dass die zugelassenen Geschwindigkeiten eingehalten werden.

Investor sieht keinen Nachbesserungsbedarf.

7. Wohnraum - Soziale Strukturen

- a. Die Wohnquartiere sollen so verändert werden, dass die Innenräume sozial-kommunikativ nutzbar werden. Dies kann u. a. durch kleine Gemeinschaftsflächen und innenliegende Wegeverbindungen möglich sein.
Für zwei Bereiche (nördlich des Grünzuges) sieht der Gestaltungsplan bereits entsprechende Innenhöfe vor, für die Geschossbauten entlang der Planstraße E 1 ist ein solches Konzept möglich, sollte aber privat initiiert sein. Der Bebauungsplan wird eine solche Nutzung nicht ausschließen.
- b. In zwei Bereichen sollen sogenannte Wohnhöfe, evtl. mit der Orientierung an historischen Vierkanthöfen, geschaffen werden. Dies könnte am Ende der beiden möglichen Stichverbindungen (östlich) vorgesehen werden. Im Bedarfsfall ist die Erschließung entsprechend anzupassen.
Der vorgeschlagene Standort wird kritisch gesehen, da eine Umsetzung auch eine Abkehr von der Lärmschutzkonzeption bedeuten würde. Hierbei erscheint es zweifelhaft, inwiefern Lärmschutzwände (bzw.-wälle) westlich und bei einer weiteren Entwicklung auch östlich des Winklerweges eine nachhaltige städtebauliche Qualität erzeugen. Hiermit entstehen isolierte Quartiere, von denen lediglich Schallschutzanlagen wahrgenommen werden. Dieses Ergebnis deckt sich mit den Ergebnissen der Sitzung des internen Arbeitskreises am 15. April 2010, denen auch der Politik-Berater zugestimmt hatte. Im überarbeiteten Gestaltungsplan wird im nördlichen Plangebiet (anstelle der aufgelockerten EFH-Bebauung) eine verdichtete EFH-Reihenhausbebauung (optional kleinere Mehrfamilienhäuser) um einen großzügigen Wohnhof konzipiert, der autoreduziert gestaltet werden kann.

Investor berücksichtigt den Punkt im Gestaltungsplan teilweise.

- c. Es sollen unterschiedlichste Grundstücksgrößen für verschiedene Bedarfe angeboten werden, auch sehr kleine Grundstücke. Dies soll die Möglichkeit schaffen, Singlehäuser, Mehrgeschoss Häuser, übliche Einfamilienhäuser, Reihenhäuser – also eine Mischung verschiedener Häusertypen – zu errichten, anteilig auch nebeneinander. Ebenso soll möglich sein, zumindest in einem Teilbereich, unterschiedliche Fertigbautypen zu errichten. Beispiel: Das sogenannte Smart-Haus (80 m² für ca. 100.000 €), es reicht ein sehr kleines Grundstück. Ziel ist eine soziale Mischung. Es sollen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass sowohl erschwingliche wie kleine Häuser mit einer sehr hohen Qualität errichtet werden können.
- Das vorliegende Konzept berücksichtigt unterschiedliche Grundstücksgrößen, auf denen flexibel eine Vielzahl von Gebäudetypen (z.B. Geschosswohnungsbauten, Stadtvillen, Reihenhäuser, Kettenhäuser, Doppelhäuser und freistehende Einfamilienhäuser) realisiert werden können. Die Bedürfnisse von zahlreichen Zielgruppen können auf diese Weise befriedigt werden.*
- d. Die Ausrichtung der Häuser ist grundsätzlich entsprechend dem Klimakonzept 4/2007 zur optimalen Nutzung der Sonneneinstrahlung vorzunehmen.
- Im vorliegenden Entwurf sind ein Großteil der Gebäude Richtung Süden orientiert (60 % optimale Ausrichtung, 30 % befriedigende Ausrichtung), so dass ideale Bedingungen für die Nutzung der Sonnenenergie bestehen. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass diese Rahmenbedingungen auf Grund des spezifischen Energiekonzeptes eine eher untergeordnete Rolle spielen.*
- e. Der Bebauungsplan und die Gestaltungssatzung sollen sich auf ein Minimum an Vorgaben beschränken. Dem Bauträger und den späteren Nutzerinnen und Nutzern sollen variable Gestaltungsmöglichkeiten offen stehen.
1. Es sollen unterschiedlichste Materialien möglich sein: Holz, Stahl, Stein, Lehm, Beton
 2. Kein festgezogener Gestaltungsrahmen, freie Farb- und Aufteilungswahl
 3. Es sollen Gründächer und Fassadenbegrünung möglich sein / vorgesehen werden
 4. Keine Festlegung der Trauf-, Firsthöhe – lediglich eine max. Bauhöhe, Trauf-, Firsthöhe
 5. Keine Festlegung auf eine einheitliche Dachform
 6. Es sollen Fertighäuser, auch Smart-Häuser möglich sein.
 7. Kein Reines Wohngebiet im B-Plan, bzw. es soll die Entwicklung von Kleingewerbe zulässig sein. Auszuschließen ist Gewerbe mit Lärm- oder Schadstoffbelastungen.

Es muss versucht werden, ein Mindestmaß der architektonischen Qualität sicherzustellen. Insbesondere gilt dies für die Gestaltung von Garagen: sehr häufig werden Garagen von der Stange einfach neben die Wohngebäude gestellt (Negativbeispiele in Osterath: Gorgesheide [ten Brinke], Poststraße) – ohne Verklammerung, Dach oder Integration in das Wohngebäude

Allen aufgeführten Punkten kann gefolgt werden, die Verwaltung strebt zudem auch eine Festlegung von Mindestgebäudehöhen an. In Absprache mit der Verwaltung soll der Entwurf einer Gestaltungssatzung erarbeitet werden, die ein Mindestmaß an architektonischer Qualität bei einer Gewährleistung eines Höchstmaßes an Gestaltungsmöglichkeiten für die künftigen Bauherren berücksichtigt. Die Wohngebiete sollen im Bebauungsplan grundsätzlich als WA-Gebiet festgesetzt werden.

Alle Punkte finden Akzeptanz, wobei beim Maß der baulichen Nutzung auch die Festsetzung von Mindest-Trauf- und Firsthöhen unabdingbar ist, um das städtebaulich gewollte Bild zu gewährleisten. Eine Dachlandschaft z.B., in der bei Doppelhäusern gravierende Höhenunterschiede vorzufinden sind, würde die visuelle Qualität des Plangebietes in hohem Maße beeinträchtigen.

8. P+R-Platz

Die ursprüngliche Planung mit dem P&R-Standort unmittelbar am Bahnhof (südwestlich des Plangebietes) wird weiter verfolgt.

Der jetzige Standort (Planentwurf) des P&R-Platzes wird aufgegeben.

Dieser liegt ungünstig. Die Zufahrt zum P & R-Platz verläuft nach der Planung mitten durch das Wohngebiet und wird deshalb kritisch und als belastend bewertet.

- a. Der Investor wird versuchen, das Grundstück zu erwerben und an die Stadt weiter zu veräußern.

Sollte das nicht möglich sein, sollte die Stadt Meerbusch das Grundstück zu einem angemessenen Preis (entsprechend der Empfehlung der Verwaltung) erwerben. Die erforderlichen Mittel werden im Haushalt 2011 bereitgestellt.

Die Entwicklung dieser Fläche ist erforderlich, um keine Entwertung der städtischen Grundstücke und der kulturellen Angebote in diesem Bereich zuzulassen, um keine langfristige Brache im Zentrum zu akzeptieren und den Bereich um den Bahnhof und den Frischemarkt attraktiver zu machen.

- b. Am bisher geplanten Standort des P&R-Platzes soll ein Quartiersparkraum (natürlich deutlich kleiner als P&R-Platz) entstehen.

- c. Geprüft werden soll:

Der Standort des P&R-Platzes wird zum Kinderspielplatz, mit deutlicher Abgrenzung zur Straße (hohe Mauer oder Wall).

Der geplante Standort des Kinderspielplatzes wird aufgegeben.

Der Verlagerung des P&R-Platzes an den ursprünglichen Standort wird seitens CARAT ausdrücklich zugestimmt. Carat wird die Grunderwerbsverhandlungen mit dem Eigentümer der Fläche wieder aufnehmen. Der Vorschlag, an dieser Stelle einen Quartiersparkplatz anzubieten, wird kritisch gesehen, da die bisherige Konzeption eine ausreichende Anzahl öffentlicher Stellplätze im Straßenraum bzw. an dezentralen Stellplatzanlagen vorsieht. Ebenso wird der Standort für einen Kinderspielplatz auf Grund der Nähe zu stark befahrenen Straßen sowie der Bahntrasse als ungeeignet eingeschätzt. CARAT schlägt vor, den Kinderspielplatz im zentralen Grünzug zu belassen und anstelle des P+R-Platzes den Gewerberiegel in Richtung Süden fortzusetzen.

Zur Verlagerung des Kinderspielplatzes nimmt der zuständige Bereich (SB 11) Stellung:

Von der angedachten Verlegung des zentralen Kinderspielplatzes des B-Planes aus der Grünachse (Promenade) in den Bereich der P+R-Anlage wird dringend abgeraten.

Die Vorteile des in der Grünachse positionierten Spielplatzes sollten keinesfalls aufgegeben werden. Durch seine in die Grünachse eingebettete Lage abseits jeglichen Fahrverkehrs bietet der Platz ein Optimum an Sicherheit und Geborgenheit inmitten einer langgestreckten Grünfläche. Die Spielangebote sind gut durchdacht und so eingeplant, dass auch der angrenzende Geh- und Radweg sowie die Wiesenflächen den Spielraum deutlich erweitern und zur Bewegung einladen. Die soziale Kontrolle der öffentlichen Fläche ist durch die Einsicht von allen Seiten her gut gegeben. Man kann somit davon ausgehen, dass Vandalismus und mutwillige Zerstörung weitgehend ausgeschlossen werden können. Die Anlage ist ohne den Bau einer begrenzenden Einfriedigung möglich und dadurch großzügig und transparent. Die Verlegung des Platzes auf das Gelände der geplanten P+R-Anlage bringt eine ganze Reihe von Nachteilen mit sich. Durch das Heranrücken des Spielraumes an die Bahngleise sowie die Unterführung sind Gefahrenquellen gegeben, die aufwändig durch bauliche Maßnahmen, wie Zäune oder Mauern, ausgeschaltet werden müssen. Mauern und Zäune wecken die Neugier der Kinder und laden zum Überklettern und Erkunden, was sich dahinter verbirgt, ein. Somit werden die Gefahren, die sich durch eine Bahnstrecke in unmittelbarer Nähe eines Spielplatzes zwangsläufig ergeben, trotz aufwändiger Baumaßnahmen nicht gänzlich auszuschließen sein. Weiterhin wird der Platz durch die zwangsläufig erforderliche Einfriedigung und die periphere Lage der sozialen Kontrolle weitgehend entzogen. Eine Ausweitung der Spielmöglichkeiten über die eigentliche Spielplatzfläche hinaus ist nicht gegeben. Allein auf Grund der ausgeführten Argumente ist die Verwaltung der Auffassung, dass die derzeit geplante Lage des Spielplatzes innerhalb der Grünachse als optimal zu betrachten ist und deshalb beibehalten werden sollte.

Herr Dr. Oerder soll auch hier zur Klärung der Haftungsfragen im Zusammenhang mit möglichen Unfällen bei den gestalteten Wasserflächen ein Statement abgeben.

Investor und Verwaltung stimmen überein.

9. ÖPNV / Buslinienführung

Neben der Optimierung der Zufahrt zum P&R-Platz und der Wegeverbindung zum Bahnhof wird die Anbindung an den ÖPNV verbessert. Zu prüfen ist die Realisierbarkeit folgender Veränderung:

- a. Die Buslinie 832 wird mit einer Schleife durch das Gebiet geführt.
- b. Im Gebiet ist ein zentraler Haltepunkt vorgesehen mit optimaler Nähe zum Bahnhof (derzeit an dem geplanten P&R-Platz).
- c. Die derzeit geplante Haltestelle Winklerweg / Ecke Strümper Straße (mit erhöhtem Investitionsaufwand) entfällt.
- d. Ein weiterer Haltepunkt wird an die Strümper Straße nördlich des Plangebietes, in einfacher Ausführung – Bushalt auf der Fahrbahn – erstellt.
- e. Um die Anbindung der Buslinie an die Strümper Straße (in der Nähe der derzeitigen Schranke) zu ermöglichen, wird das Gebiet zunächst (d. h. vor Realisierung der Unterführung) provisorisch an die Strümper Straße angebunden.

Unabhängig von der Frage, inwiefern eine solche Lösung eine Optimierung im Vergleich mit den bestehenden Planungen darstellt (vgl. Übersichtsplan mit 300 m Radien um vorhandene/geplante ÖPNV-Haltestellen), stellt das vom Landesbetrieb Straßen NRW geforderte Abbiegeverbot für Lkw und Busse von der Strümper Straße in die Planstraße A (bei Realisierung der Bahnunterführung) ein Ausschlusskriterium für diese Planungsoption dar. Des Weiteren ist auf die Stellungnahme der Rheinbahn sowie von Straßen NRW zu verweisen.

Investor sieht den Punkt als nicht umsetzbar.

10.1 Frischemarkt

Unabhängig von der unterschiedlichen Bewertung und der Ablehnung verschiedener Fraktionen der Größe des Frischemarktes ist die jetzige Planung zu korrigieren.

- a. Die geplante Parkfläche des Frischemarktes wird entsprechend der obigen Planung reduziert.

Wurde berücksichtigt, siehe Punkt 4.

- b. Der Parkplatz ist umfassend zu begrünen bzw. mit hoch wachsenden Bäumen zu versehen.

Nachzeitigem Stand sind sowohl zwischen den Parkständen als auch zu den öffentlichen Verkehrsflächen gewandt fast 60 großkronige, einheimische Laubbäume geplant.

- c. Der sich durch die Reduzierung ergebende Anteil an Parkfläche könnte durch ein Parkhaus, Tief- oder Halbtiefgarage, oder Stelzenparkfläche kompensiert werden. Vorstellbar ist dieses zur gemeinsamen Nutzung der:

1. Anlieger (monatliche Gebühr oder Mitfinanzierung der Stellfläche – entsprechend der Kosten für die Stellplatzverordnung)
2. Besucher der Frischemarktes – gegen Einkauf
3. Nutzer des ÖPNV (gegen Gebühr)
4. Evtl. der Arbeitskräfte (gegen Gebühr)
5. Stellfläche für CarSharing Angebot

Eine Doppelnutzung der Stellplätze wird nachzeitigem Stand nicht ausgeschlossen. Auch aus Sicht von CARAT stellen Carsharing-Plätze eine sinnvolle Ergänzung dar, sollten aber idealerweise auf der P+R-Anlage realisiert werden.

Investor berücksichtigt die Punkte.

In den städtebaulichen Vertrag wird eine entsprechende Absichtserklärung aufgenommen.

10.2 Frischemarkt / Lage des Frischemarktes

Die Lage und Ausrichtung des Gebäudes wird als ungünstig und problematisch bewertet. Die Anlieferung mit Sichtbeziehung zum Ortskern / Bahnhof ist unattraktiv. Zudem müssten dort Fußgänger und Radfahrer vorbei.

- a. Der Frischemarkt wird in seiner Ausrichtung um 180° gedreht. Anlieferung und Lagerbereich werden südlich gelegt, der Eingangsbereich erfolgt in nördlicher Richtung zur Wohnbebauung.

Die Sichtbeziehung vom Wohngebäude auf die optisch unattraktive Lagerhalle (an Promenade) wird durch obige Anpassung verbessert werden. Ebenso erfährt die Promenade eine Aufwertung und wird zur fußläufigen Verbindungsachse in den Osterather Ortskern. Die Promenade als durchgehende Achse über den Rathauspark schafft eine fußläufige Anbindung an den Osterather Ortskern. Die nun zur Promenade und zur Wohnbebauung ausgerichtete Außengastronomie des Frischemarktes erhöht die Attraktivität des Bereiches.

- b. Die Anlieferung ist neu zu regeln. Es soll keine Sichtbeziehung vom Bahnhofsbereich oder aus dem Ortskern zur Ladezone des Frischemarktes bestehen.

Im Zusammenhang mit der Verlagerung der P+R-Anlage in das südliche Plangebiet gewährleistet allein die Beibehaltung der Ausrichtung des Frischemarktes eine städtebaulich sinnvolle Kombination von Einfahrt zur P+R-Anlage und Eingangssituation Frischemarkt. Wichtige Elemente des Entwurfes sind neben dem markanten Eingangsgebäude, dem Dreiecksplatz mit den Blick leitenden Baumreihen auch die Allee parallel zum Gebäude entlang der Ladestraße, die im nördlichen Plangebiet fortgesetzt wird.

Neben einer Reihe von Gründen, die aus Betreibersicht gegen die Drehung des Marktes sprechen (vgl. Schreiben der EDEKA), werden insbesondere aus städtebaulicher Sicht folgende Aspekte gegen die Drehung angeführt:

Blickbeziehungen zum zentralen Versorgungsbereich verloren

Die bisherige Konzeption basiert darauf, dass der Frischemarkt als Teil des zentralen Versorgungsbereiches von Osterath die Funktion eines Magneten an dessen östlichen Ende übernimmt. Voraussetzung hierfür ist, dass der Frischemarkt von der Meerbuscher Straße mit seiner »Schauseite« (in der bisherigen Konzeption das markante Eingangsgebäude) wahrgenommen wird. Der vorgelagerte »Dreiecksplatz« mit den Blick leitenden Baumreihen hat diese Blickbeziehung unterstützt. Bei einer Drehung würde anstelle des Eingangsgebäudes die Rückseite (Anlieferung) an dieser wichtigen Schlüsselposition sichtbar sein, der Bezug des Frischemarktes zum zentralen Versorgungsbereich würde verloren gehen, die Funktion als Magnet wäre nicht zu erfüllen. Das Empfangsgebäude würde lediglich von einer Stelle jenseits der Bahntrasse wahrgenommen werden, an der sich nur wenige potenzielle Kunden aufhalten und in der keinerlei weiterer Einzelhandelsbesatz vorhanden ist.

Qualitätsvolle Bebauung entlang der Gottlieb-Daimler Straße unwahrscheinlich

Die bisherige Konzeption sieht an der Gottlieb-Daimler Straße das architektonisch markante Eingangsgebäude des Frischemarktes vor. Ein solcher Baukörper kann auch für die übrigen Gewerbegrundstücke eine Initialzündung für eine qualitätsvolle Bebauung darstellen und für die Gottlieb-Daimler-Straße eine »Adresse« ausbilden. Bei einer Drehung würde stattdessen der Anlieferungsbereich hier platziert werden, so dass die Gefahr besteht, dass hier ein »gesichtsloser« Gewerbebereich entsteht.

Verlust eines möglichen attraktiven Entrees für Bahnreisende

Die bisherige Konzeption (Eingangsgebäude mit Dreiecksplatz) bietet die Chance, ein attraktives Entree für die in Osterath aussteigenden Bahnreisenden auszubilden, welches das Image des Stadtteils positiv prägt. Mit der Drehung des Frischemarktes würde diese Chance verloren gehen, der Bahnreisende nimmt lediglich eine Gebäuderückseite wahr.

Verlängerung der Distanzen für Fußgänger

Wie oben dargestellt basiert die Konzeption des Frischemarktes im Wesentlichen darauf, ein fußläufig erreichbares Angebot für Kunden darzustellen, die den zentralen Versorgungsbereich von Osterath frequentieren. Bei einer Drehung des Marktes würde die Distanz zum Eingang des Frischemarktes für die (wenigen) Kunden aus der

Wohnbebauung auf dem OSTARA-Gelände zwar geringer, aber für den weitaus größeren Teil der Kunden (u. a. diejenigen aus den westlich angrenzenden Gebieten) würde sich die Distanz zum Eingang verdoppeln (statt ca. 100 m von der Meerbuscher Straße westlich der Bahntrasse dann über 200 m). Daher erscheint es aus unserer Sicht sinnvoller, Fußgänger bzw. Einkäufer über die Meerbuscher Straße (mit Einzelhandelsbesatz) zu führen als über einen Park im Zusammenhang mit einer Fußgängerunterführung.

Ergebnis

Bei einer Drehung würde der Frischemarkt keine sinnvolle Ergänzung des zentralen Versorgungsbereiches mehr darstellen, Synergieeffekte mit anderen Einzelhändlern könnten nicht erfolgen. Der strukturell erforderliche Magnet am östlichen Ende des zentralen Versorgungsbereiches würde so weiterhin fehlen. Die Chancen für ein qualitativvolles Entree zum Stadtteil Osterath am Bahnhofpunkt sowie eine attraktive Bebauung an der Gottlieb-Daimler-Straße würden gegen Null tendieren.

Investor stimmt nicht zu.

Die Lagepläne des Edeka-Marktes in Krefeld-Uerdingen – hier insbesondere die Anlieferungszone – sollten als Vergleich zu Rate gezogen werden. Die Verlegung der Ladezone aus dem Sichtbereich Bahn/Ortskern wird städtebaulich befürwortet. Sie bedeutet nicht automatisch die Drehung des gesamten Marktes oder die Verlegung der Eingangszone !

Die Lage der Außengastronomie in Verbindung mit Grünzug/Promenade/Spielplatz ist eine städtebauliche Alternative.

Die Verlegung der Anlieferung an die nördliche Gebäudeseite wird vom Investor in Absprache mit dem Betreiber geprüft. Eine Verlegung der Außengastronomie des Frischemarktes an den Grünzug ist auf Grund der inneren Gebäudeorganisation problematisch. Unabhängig davon sind jedoch gastronomische Angebote im Bereich Grünzug/Promenade/Spielplatz/Quartierplatz in den nördlich angrenzenden Gebäuden denkbar.

Der Vorschlag der Verwaltung, die Anlieferung über eine im Gebäude durchgängige Fahrgasse im nördlichen Bereich abzuwickeln, wird vom Investor derzeit geprüft. Hierbei könnte ein Teil des Grünstreifens (Punkt 4.) als Fahrgasse fungieren.

Der Investor hat von der Verwaltung das Entwurfsmuster des städtebaulichen Vertrages (Stand vom 7.5.2010) erhalten. Dieser ist vom Investor um die v. g. Punkte rechtssicher zu ergänzen.