

An die
Damen und Herren
des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften

Informationsvorlage

zu TOP **6.0** der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften
am 18. November 2004

Planfeststellung für die Neuführung und Verknüpfung der L 154 und der L 476 im Bereich der Ortslage Meerbusch-Osterath

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat gemäß dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen die Planfeststellung für die Neuführung und Verknüpfung der L 154 und der L 476 im Bereich der Ortslage Meerbusch-Osterath beantragt. Die Bezirksregierung als Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Meerbusch im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens um Stellungnahme zu diesem Bauvorhaben mit Schreiben vom 18. August 2004 aufgefordert. Parallel hierzu lagen die Planfeststellungsunterlagen im Techn. Rathaus in der Zeit vom 15.09. bis einschließlich 18.10.2004 öffentlich aus. Die Frist zur Abgabe von Einwendungen gegen die Baumaßnahme endet am 15. November 2004.

Aufgrund der Fristvorgabe für die Stellungnahme der Stadt Meerbusch hat die Verwaltung die Stellungnahme vorbehaltlich der Zustimmung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften abgegeben.

Am 04.11.2004 fand ein erster informeller Gesprächstermin beim Landesbetrieb Straßenbau NRW, Niederlassung Mönchengladbach, zwecks Erörterung und Abstimmung der Stellungnahme der Stadt zu der o.g. Maßnahme statt. In diesem Termin wurde für den überwiegenden Teil der Anregungen und Einwendungen der Stadt Einvernehmen zwischen den Straßenbaulasträgern erzielt. Die Punkte, die noch nicht abschließend geklärt werden konnten, sollen kurzfristig zwischen Landesbetrieb und der Stadt geprüft werden, um auch hierfür abschließend eine einvernehmliche Regelung zu erreichen. Das Ergebnis dieser Abstimmung soll in der nächsten Sitzung des Ausschusses als abschließende Stellungnahme der Stadt gegenüber der Planfeststellungsbehörde vorgestellt werden. Diese Vorgehensweise ist sowohl mit dem Landesbetrieb als auch mit der Bezirksregierung als Planfeststellungsbehörde abgestimmt.

In Vertretung:

N o w a c k
Erster Beigeordneter

**Stellungnahme der Stadt Meerbusch
zur Planfeststellung für die Neuführung und Verknüpfung der L 154 und der L 476
im Bereich der Ortslage Meerbusch-Osterath**

A. Allgemeines

A.0 Präambel

Die Stadt Meerbusch begrüßt die Maßnahme und unterstützt sie nachhaltig im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Neben der Begleitung der Vorplanung durch ihre politischen Gremien und die Vorabstimmung der Planung unter den beteiligten Verwaltungen hat die Stadt dies mit der Bereitstellung eines Modells zur Verdeutlichung der Planfeststellungsunterlagen demonstriert.

Die weitere Unterstützung möchte sie in eine Kreuzungsvereinbarung gemäß § 5 EkrG, die nach ihrer Auffassung vor der Erörterung im Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden sollte, einbringen.

Ausweislich Punkt 3.0 des Erläuterungsberichtes – Zweck und Rechtsgrundlage der Planfeststellung – sollen „zur umfassenden Problembewältigung in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen mit Ausnahme der Enteignung rechtsgestaltend“ geregelt werden.

Unabhängig von den finanziellen Lasten, die auf die Stadt Meerbusch zu kommen, stellt die Maßnahme auch einen Eingriff in das Stadtbild dar. Die gestaltende Mitwirkung der Stadt Meerbusch im weiteren Verfahren ist ausweislich der Planunterlagen nicht vorgesehen. Die Stadt Meerbusch bringt daher zur Wahrung ihrer finanziellen, technischen und städtebaulichen Interessen die folgenden Anregungen und Einwendungen, wo möglich detailliert unter Bezug auf das Bauwerksverzeichnis oder ansonsten in pauschalierter Form, vor.

Die Einwendungen und Anregungen zu A. und B. werden gegenstandslos, wenn die oben genannte Kreuzungsvereinbarung einvernehmlich abgeschlossen ist.

A.1 Straßenbeleuchtung

Sämtliche Straßen im Plangebiet sind durch die Stadt Meerbusch mit einer Straßenbeleuchtung ausgestattet. Im Rahmen der Neuführung der Straßen muss eine Straßenbeleuchtung, auch im Bereich der Fuß- und Radwege, errichtet werden. Die Kostenregelung für Bau und Unterhaltung ist nach § 13 Abs. 1 EKrG festzulegen.

Vor Ausschreibung ist die Straßenbeleuchtung mit der Stadt Meerbusch einvernehmlich abzustimmen.

A.2 Detailplanung

Da wesentliche, stadtprägende Details im Rahmen der Planfeststellung nicht geregelt sind, sind diese, hier insbesondere Farben, Oberflächen, Belagsarten, Pflasterarten- und Formen, Gehölz- und Pflanzensorten, Pflanzpläne oder optisch-konstruktive Details, vor Ausführungsplanung mit der Stadt Meerbusch einvernehmlich abzustimmen.

A.3 Grenzen der Planfeststellung

Da auch die heutige Kreuzung Strümper Straße/Krefelder Straße/Bahnhofsweg (L 154/Stadtstraße/L476) im Zuge der Baumaßnahme verändert wird, ist diese Maßnahme auch in die Planfeststellung zu integrieren.

A.4 Verkehrsrechtliche Anordnung

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Stadt Meerbusch als Straßenverkehrsbehörde ein Beschilderungsplan sowie ein Plan über die geplanten Umleitungsführungen zur Genehmigung vorzulegen. Da auch die heutige Kreuzung Strümper Straße/Krefelder Straße/Bahnhofsweg (L 154/476/Stadtstraße) im Zuge der Baumaßnahme verändert wird, ist für diese Maßnahme eine entsprechende Anordnung auf Änderung der Lichtzeichenanlage zu stellen. Ein überarbeiteter Signalzeitenplan ist dem Antrag beizufügen.

A.5 Planung im Bereich Kreisverkehr Stadtstraße/Meerbuscher Straße

Die derzeit vorgelegte Planung ist im Hinblick auf die Führung des Gegenverkehrsradweges als nicht verkehrssicher einzustufen. Seitens des Planungsträgers ist der Bereich einvernehmlich mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Meerbusch verkehrssicher zu überplanen und ein entsprechendes Deckblatt zu fertigen.

A.6 Frühere Zuschüsse nach GVFG

Der Stadt Meerbusch sind in der Vergangenheit Zuwendungen seitens des Bundes und des Landes im Rahmen des GVFG für Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Osterath, hier insbesondere im Bereich der heutigen Park- und Ride-Anlage des westlichen Bahnsteigzuganges gewährt worden. Sollte aus dieser Zuschussgewährung ein Rückforderungsanspruch an die Stadt Meerbusch geltend gemacht werden, so ist dieser von den Kreuzungsbeteiligten zu übernehmen.

A.7 Mehrkosten

Da die Vorstellungen der Stadt Meerbusch teilweise über das notwendige Maß hinausgehen, ist diese bereit, diese zu übernehmen, sofern im Planfeststellungsbeschluss eine eindeutige Abgrenzung zu den anderen Kosten getroffen wird und die Kosten der Stadt nach Fertigstellung der Maßnahme nachvollziehbar dargelegt werden.

A.8 Baum- oder Grün-Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen

Laut Erläuterungsbericht werden 37 neue Straßenbäume gepflanzt. Nach Durchsicht des Feststellungsentwurfes vom 11. Aug. 2004 sind lediglich 26 Neupflanzungen im Baustellenbereich nachvollziehbar. Hier wäre eine zusätzliche Erläuterung erforderlich. Es wird die Auffassung vertreten, dass die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume zu gering bemessen ist. Im straßenbegleitenden Grünstreifen auf der Westseite der Maßnahme sollte die im Planfeststellungsentwurf vorgesehene Strauchpflanzung durch reihenartige Baumpflanzung ergänzt werden. Weiterhin sollten Baumpflanzungen entlang der L 476 im Bereich der rekultivierten Strümpfer Straße vorgesehen werden. Ebenfalls bieten sich Baumpflanzungen auf der Grünfläche vor dem Bahnhofsgebäude an.

Auf der Westseite des Bahnkörpers sollte die Baumreihe entlang der L 154 auf der westlichen Straßenseite alleeartig ergänzt werden.

Es wird angeregt, einen Großteil der erforderlichen Stützmauern zu begrünen. Dies kann über kleine Pflanzscheiben am Fuße der Stützmauer erfolgen oder durch Überwachsen des Begleitgrüns aus der Grünfläche über die Mauerköpfe hinweg. Eine Begrünung des Rückhaltebeckens sowie des Pumpenhauses (Ifd. Nr. 48 des Bauwerksverzeichnisses) ist gleichfalls wünschenswert. Im Bereich des Rathausparkes wird in die Rahmenpflanzung der Parkanlage eingegriffen. Hier ist es erforderlich, diesen Eingriff durch die Neuanlegung einer dichten Strauchbepflanzung aus Solitärsträuchern auszugleichen (Handelsgröße 175 – 200 cm).

A.9 Vorhandenes und zukünftiges Kanalnetz der Stadt Meerbusch

Das Stellwerk, der vorhandene Park- und Ride-Platz einschl. Zugangs- und Zufahrtsflächen wird derzeit in das städt. Kanalnetz in der Theodor-Heuss-Straße entwässert. Da durch die Rampe „Stadtstraße“ dieser Kanal durchschnitten wird, eine Neuführung in den Unterlagen nicht erkennbar ist, ist die zukünftige Entwässerung für diese Flächen nachzuweisen bzw. herzustellen. Seitens der Stadt Meerbusch wird vorgeschlagen, den vorhandenen Kanal DN 250 Stzg von der Meerbuscher Straße bis zum alten Bahnhofsgebäude zu Lasten der Stadt Meerbusch zu erneuern und das Stellwerk, den Park- und Ride-Platz einschl. Zugangs- und Zufahrtsflächen an diesen Kanal –ggf. bei entsprechenden hydraulischen Verhältnissen gedrosselt- anzuschließen. Die entsprechenden Mehrkosten für Bau und Betrieb sind der Stadt zu erstatten.

Zur Entwässerung der über B.49 -Zufahrt- und B.100 -Anschluss: Parkplatzzufahrt- erschlossenen Flächen sind zu Lasten und in Abstimmung mit der Stadt Meerbusch Stichkanäle in der Rampe L 154 von km 0+050 bis 0+100 und Rampe L 476 von km 0+510 bis 0+585 zu verlegen.

Seitens der Stadt Meerbusch wird vorgeschlagen, die Gesamtproblematik „Entwässerung“ zu überdenken und mit allen Beteiligten einvernehmlich zu regeln.

B. Bauwerksverzeichnis

Die Nummern der folgenden Anregungen und Einwendungen beziehen sich, sofern nichts anderes erwähnt wird, auf die laufenden Nummern des Bauwerksverzeichnisses.

B.1 Unterführung

Die Unterführung ist nicht nur Teil des früheren Gehweges, sondern wegen Wegfall der Radwegführung entlang der L 154 auch hierfür ein Ersatz. Insofern ist, sofern die Unterhaltung des zukünftigen kombinierten Geh- und Radweges der Stadt Meerbusch obliegen soll, seitens des Landesbetriebes Straßenbau die Unterhaltungslast für den Teil Radweg abzulösen.

B.3 Rampe

Auf die Ausführungen zu B.1 -Unterführung- wird verwiesen.

Da sich bei anderen Bauwerken gezeigt hat, dass die einfache Entwässerung über Sickerschlitze äußerst unterhaltungsintensiv ist, da von den Grünflächen erhebliche Verschmutzungen in die Sickerschlitze gerät und dort die Funktion beeinträchtigen, muss der Sickerschlitze so ausgebildet werden, dass eine regelmäßige Reinigung ohne erheblichen Unterhaltungsaufwand möglich ist. Näheres ist mit der Stadt Meerbusch, sofern diese die Unterhaltungslast für den kombinierten Geh- und Radweg erhalten sollte, vor Detailplanung einvernehmlich abzustimmen. Es wird auf die Einwendung zu A.2 -Detailplanung- verwiesen.

B.6 Geh-/Radweg

Wie zu B.1 -Unterführung-

B.11 Straßenabschnitt Strümper Straße

Die farbig markierte zu rekultivierende Fläche erstreckt sich nur in den Bereich der rückzubauenden Fahrbahn der L 154. Es fehlen die Gehwegflächen bis an die Grundstücksgrenze des Flurstückes 440. Auch diese Flächen sind bis auf die Zufahrten und Zugänge zu den Häusern Nr. 3 und Nr. 5 zu rekultivieren. Sofern die Unterhaltung der rekultivierten Flächen der Stadt Meerbusch obliegen soll, ist diese der Stadt Meerbusch abzulösen. Die nicht mehr benötigten Teile des städt. Kanals sind abzumauern und zu verdämmen.

B.22 Regen-/Schmutzwasserkanal

Der Regen-/Schmutzwasserkanal kann nur entfernt werden, wenn durch die Vorhabensträger nachgewiesen wird, dass er vollständig seine Funktion auch ggf. für die anliegenden Grundstücke oder den geplanten Parkplatz verloren hat. Im übrigen ist in den Unterlagen nicht der aktuelle Kanalbestand ausgewiesen. Der Nachweis ist vor Entfernung des Kanals gegenüber der Stadt Meerbusch unaufgefordert zu führen.

B.29 Straßenbeleuchtung

Hier wird auf die Einwendung zu A.1 -Straßenbeleuchtung- verwiesen.

B.32 Zaun

Sofern vom Anlieger gefordert, ist der Zaun an der Ausbaugrenze wieder herzustellen. Die Kostenregelung ist ggf. nach § 13 Abs. 1 EKrG festzulegen.

B.34 Parkplatz (Doppelparkdeck)

Das obere Parkdeck wird auf absehbarer Sicht von der Stadt Meerbusch nicht errichtet. Ein entsprechender Hinweis ist in die Planfeststellungsunterlagen aufzunehmen.

B.36 Geh- und Radweg

Der Geh- und Radweg ist bereits heute als Radweg in ähnlicher Lage als Teil der L 476 vorhanden. Auch zukünftig ersetzt er den Radweg, der normalerweise entlang der L 476, im Bereich zwischen Strümper Straße und Meerbuscher Straße Ostseite, hätte gebaut werden müssen. Insofern ist der Teil der Unterhaltung, der auf den Radweg entfällt, durch den Landesbetrieb gegenüber der Stadt, sofern diese die Unterhaltung übernehmen soll, abzulösen.

Die Neuführung des Bahnhofsweges und die Verknüpfung der L 154 und L 476 wird eine wesentliche Veränderung des Straßenumfeldes des jetzigen Bahnhofsweges mit sich bringen. Prägend für diesen Bereich sind derzeit die vorhandenen großkronigen Kastanien entlang der L 476. Laut Erläuterungsbericht (Seite 3) sollen durch die Maßnahme 47 Straßenbäume gefällt werden. Nach örtlicher Überprüfung wird davon ausgegangen, dass ein Teil der zu entfernenden Bäume nicht als Bestand aufgenommen worden ist. Es ist also davon auszugehen, dass zusätzlich Bäume gefällt werden müssen (Ifd. Nr. 28 des Bauwerksverzeichnisses). Es wird daher die Auffassung vertreten, dass es bei einer leichten Verschiebung des geplanten Geh- und Radweges möglich ist, im Bereich des Rathausparkes ca. 14 großkronige Bäume dauerhaft zu erhalten. Dies sollte in der weiteren Detailplanung berücksichtigt werden. Die im Feststellungsentwurf vom 11. Aug. 2004 dargestellten Wegeanschlüsse des Rathausparkes an den Geh- und Radweg basieren auf einer veralteten Planungsgrundlage. Es sollte der derzeitige tatsächliche Bestand in die Planung übernommen werden. Im Rampenbereich des Geh- und Radweges sollen Bäume entfernt werden (Ifd. Nr. 4 des Bauwerksverzeichnisses). Auch in diesem Fall scheinen zwischen der Örtlichkeit und dem Planfeststellungsentwurf Unstimmigkeiten vorzuliegen. In der weiteren Detailplanung sollte der gesamte Baumbestand exakt eingemessen werden.

B.37 Vorhandener Park and Ride-Platz

Da die Detailplanung nicht Bestandteil der Planfeststellung ist, wird auf die Einwendung zu A.2 -Detailplanung- verwiesen.

B.40 Gehweg mit Überführung

Die Stadt Meerbusch geht davon aus, dass mit Unterhaltung des Gehweges ausschließlich die Unterhaltung des Gehwegbelages gemeint ist.

B.41 Gehweg mit Überführung

Bereits im Zuge der Vorgespräche hat die Stadt Meerbusch darauf hingewiesen, dass dieser Gehweg Bestandteil einer von der Stadt gewünschten Geh- und Radwegeverbindung zwischen Theodor-Heuss-Straße und OSTARA-Werksgelände darstellt. Insofern sind alle Bauwerke, die sich im Zuge dieser Geh- und Radwegeverbindung befinden, als kombinierter Geh- und Radweg in den Planunterlagen zu bezeichnen, auszubauen und zu beschildern. Im Übrigen wird auf A.7 -Mehrkosten- verwiesen.

B.42 Anschluss: Theodor-Heuss-Straße

Der Form halber wird darauf hingewiesen, dass der Anschluss der Theodor-Heuss-Straße an die L 476 seit längerem nur noch als Fuß- und Radweg besteht. Insofern entfällt die Einziehung hinsichtlich des Kfz-Verkehres.

B.43 Kreisverkehr

Der Form halber wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Meerbusch durch besondere Vereinbarung bisher Unterhaltungspflichtiger des Kreisverkehrs ist.

B.44 Treppe

Hier wird auf die Einwendungen zu A.2 -Detailplanung- und A.7 -Mehrkosten- verwiesen.

B.45 Gehweg

Hier wird auf die Einwendung zu B.44 -Treppe- verwiesen.

B.49 Zufahrt

Die neue Einmündung ersetzt die Zufahrt, Bauwerksverzeichnis Nr. 52, die ersatzlos eingezogen werden soll. Die Kosten für die Stadt Meerbusch sind um den Betrag zu reduzieren, der für eine Ersatzzufahrt für die vorgenannte Zufahrt erforderlich gewesen wäre. Entsprechend sind auch die Unterhaltungskosten anteilig durch den Landesbetrieb Straßenbau zu übernehmen.

B.52 Zufahrt

Hier wird auf die Einwendungen zu B.49 -Zufahrt- verwiesen.

B.65 Geh- und Radweg

Hier wird auf die Einwendung zu B.3 -Rampe- verwiesen.

B.67 L 154 alt

Da es sich um eine Restfläche der L 154 handelt, muss die Unterhaltungs- und Erhaltungslast, sofern diese künftig bei der Stadt Meerbusch verbleiben soll, vom Landesbetrieb Straßenbau gegenüber der Stadt Meerbusch abgelöst werden.

B.72 Taxistände

Von den beiden Taxiständen ist derjenige, der sich in Richtung südliche Fußgängerquerung der zukünftigen Stadtstraße erstreckt, in den Planunterlagen als Kiss-and-Ride-Platz zu kennzeichnen.

B.74 Zaun

Sofern der Zaun ersatzlos entfernt wird, ist eine entsprechende Verzichtserklärung des Grundstückseigentümers betreffend einer neuen Einzäunung seines Grundstückes vor Bauende der Stadt zu übergeben.

B.81 Anschluss Meerbuscher Straße

Hier wird auf die Einwendung zu A.5 -Planung im Bereich Kreisverkehr Stadtstraße/Meerbuscher Straße- verwiesen.

B.82 Kreisverkehrsplatz

Die Kosten der Maßnahme werden nur insoweit von der Stadt Meerbusch erhoben, als sie über das Maß hinausgehen, was entstanden wäre, wenn die Stadtstraße „Meerbuscher Straße“ und die Stadtstraße „Kornblumenweg“ als Straßen verknüpft und an die Rampe „Stadtstraße“ verkehrsgerecht angebunden worden wären.

B.85 L 476 alt

Hier wird sinngemäß auf die Einwendung zu B.82 -Kreisverkehrsplatz- verwiesen. Da es sich bei der Grünfläche um eine Restfläche handelt, sind die Unterhaltungskosten der Stadt Meerbusch abzulösen, sofern die Unterhaltung durch die Stadt Meerbusch durchgeführt werden soll.

B.86 Radweg

Hier wird sinngemäß auf die Einwendung zu B.82 -Kreisverkehrsplatz- und B.36 -Geh- und Radweg- verwiesen.

B.87 Gehweg

Hier wird sinngemäß auf die Einwendungen zu B.86 -Radweg- verwiesen.

B.92 Anschluss Erschließungsstraße

Hier wird sinngemäß auf die Einwendungen zu B.82 -Kreisverkehrsplatz-, B.87 -Gehweg- und A.5 -Planung im Bereich Kreisverkehr Stadtstraße/Meerbuscher Straße- verwiesen.

B.94 Grünfläche

Es handelt sich um eine Restfläche. Sollte die Stadt Meerbusch hierfür die Unterhaltungslast übernehmen, ist diese entsprechend abzulösen.

B.95 Einleitung

Entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht und im Bauwerksverzeichnis, hat die Stadt einer Einleitung in das städt. Kanalnetz in der Meerbuscher Straße nur grundsätzlich aber ohne konkrete Einleitungsmenge zugestimmt.

Nach derzeitigem Kanalnetzbestand kann in der Meerbuscher Straße nur eine Menge von 72 l/s bei $n = 0,2$ und $r = 15$ min aufgenommen werden, wobei die Wassermengen aus der Entwässerung A.9 abgezogen werden müssen. Eine darüber hinausgehende Einleitung aus dem Bauwerk in das städt. Kanalnetz ist nicht möglich.

B.99 Grünfläche

Hier handelt es sich um eine Restfläche. Sollte die Stadt Meerbusch hierfür die Unterhaltung übernehmen, ist diese der Stadt Meerbusch abzulösen.

B.100 Anschluss Parkplatzzufahrt

Hier wird auf die folgende Einwendung B.101 -Zufahrt- verwiesen.

B.101 Zufahrt

Die Zufahrt ist Ersatz für den heutigen Anschluss der Ladestraße an die L 476. Insofern sind die Kosten, die entstanden wären, wenn die Zufahrt verkehrsgerecht wieder erstellt worden wäre, sowie die Kosten, die für die Herrichtung der neuen Zufahrt B.101 erforderlich sind, von den Kosten, die durch die Stadt Meerbusch zu tragen sind, abzuziehen. Die entsprechenden Unterhaltungsmehrkosten sind der Stadt zu erstatten.

B.103 Gehweg

Hier wird sinngemäß auf die Ausführungen zu B.41 -Gehweg mit Überführung- verwiesen.

B.105 Gehweg

Der Gehweg ist Ersatz für einen bereits heute vorhandenen Gehweg. Insofern können die Kosten nicht der Stadt Meerbusch angelastet werden. Gleichzeitig ist er Zugang von der Westseite zum Unterführungsbauwerk bzw. zu den Bahnsteigen.

Diese Zugangsmöglichkeit von der Westseite zu den Bahnsteigen ist bereits heute vorhanden. Insofern handelt es sich nur um eine Ersatzmaßnahme. Die Kosten sind insofern der Stadt Meerbusch nicht anzulasten.

B.106 Geh- und Radweg mit Unterführung

Der Geh- und Radweg wird einerseits als kombinierter Geh- und Radweg benutzt, andererseits als Ersatzzugang zu den Bahnsteigen, die entgegen dem heutigen Zustand nicht mehr über die Meerbuscher Straße erreichbar sind. Diese Doppelnutzung erfordert eine größere Breite als 4,00 m, die allein für die Geh- und Radwegnutzung erforderlich gewesen wäre. Legt man angesichts des stoßartigen erhöhten Fußgängerverkehrs die übliche Regellichtraumweite für Fußwege zugrunde, so ergeben sich mindestens zusätzliche 2,00 m zu den erforderlichen 4,00 m für den Fuß- und Radweg. In vergleichbaren Fällen, hier insbesondere bei der zur Zeit im Bau befindlichen Fuß- und Radwegeunterführung am Bahnhof Kempen, wurden diese Maße von der DB-AG akzeptiert und vom Zuschussgeber nach GVFG gefördert. Insofern kann von einer Mehrbreite von 2,00 m des Unterführungsbauwerkes und des unterführten Geh- und Radweges zu Lasten der Stadt Meerbusch nicht die Rede sein. Die gesamte Breite von 6,00 m ist demzufolge nach § 13 Abs. 1 EKRg zu behandeln.

B.111 Stützmauer

Auf den Plänen ist nicht erkennbar, welche Bereiche konkret gemeint sind. Seitens der Stadt Meerbusch wird nicht verkannt, dass durch die Anlage des zusätzlich gewünschten Geh- und Radweges Mehraufwendungen im Bereich der Stützmauern erforderlich werden. Die Mehraufwendungen sind entsprechend zu beziffern und exakt zu bezeichnen. Im Übrigen wird auf A.7 – Mehrkosten – verwiesen.

B.112 Gehweg

Hier wird sinngemäß auf B.41 -Gehweg mit Überführung- verwiesen.

B.115 Ausgleichsmaßnahme

Die auf dem Flurstück Nr. 100, Flur 4 der Gemarkung Lank-Latum, vorgesehene Ausgleichsmaßnahme in einer Größenordnung von 7.000 m² ist durch die Stadt Meerbusch im Rahmen des Flächenpools bereits angelegt, wird auch dauerhaft von ihr unterhalten und soll in ihrem Eigentum verbleiben. Die Kostenregelung muss entsprechend korrigiert werden. Die Stadt Meerbusch berechnet nach Satzung 18,90 € pro m² für derartige Flächen. Diese sind ihr zu erstatten.

C. Denkmalschutz

Die Stadt Meerbusch als Untere Denkmalbehörde weist darauf hin, dass die bestehende öffentliche Grünfläche im nördlichen Bereich des Plangebietes früher der Osterather Friedhof war. Bei Bodeneingriffen ist mit entsprechenden Funden zu rechnen. Es wird empfohlen, das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege zu beteiligen.

In dieser Grünanlage sind zwei Kleindenkmäler vorhanden: Ein Bildstock (Hochkreuz) und ein Grabstein (Bürgermeister Kürfgen-Sockel). Diese sind unbeschädigt am Ort zu erhalten.

D. Bauordnung

Bauordnungsrechtliche Belange sind von der Planung nur insoweit betroffen, als sich Einschränkungen aus § 25 StrWG NRW ergeben. Für alle Gebäude im Planungsgebiet muss während und nach Durchführung der Maßnahme die Erschließung gesichert bzw. gewährleistet sein.