



**STADT MEERBUSCH**  
DER AUSSCHUSS-  
VORSITZENDE

## Niederschrift

über die Sitzung des **Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften**  
am 17. Januar 2006

<b>Tagesordnung</b>	<b>Seite</b>
Anwesenheit	3
<b>I. ÖFFENTLICHE SITZUNG</b>	<b>4</b>
1.0 Umgestaltung der B 9 in Meerbusch-Büderich	4
2.0 Platzgestaltung am Deutschen Eck in Meerbusch-Büderich	4
3.0 Böhler-Planung	4
3.1 73. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Böhler	4
3.1.1 Aufhebung des abschließenden Ratsbeschlusses vom 27. Mai 2004	4
3.1.2 Beschluss der erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (3) BauGB	4
3.2 Bebauungsplan Nr. 271, Meerbusch-Büderich, Gewerbe- und Wohnpark Böhlerstraße	4
3.2.1 Aufhebung des Offenlagebeschlusses vom 20. September 2005	4
3.2.2 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	4
3.2.3 Zustimmung zu Änderungen des Entwurfs des städtebaulichen Vertrages	4
4.0 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 12, Meerbusch-Büderich, Hohegrabenweg	6
4.1 Zustimmung zum überarbeiteten städtebaulichen Planungskonzept	6
4.2 Form der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB	6
5.0 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof	7
5.1 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB	7
5.2 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	7
6.0 103. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Niederlörick;	8
6.1 Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB	8
6.2 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB	8
6.3 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	8
6.4 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	8
7.0 Bebauungsplan Nr. 283, Meerbusch-Büderich, Niederlörick;	12
7.1 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB	12
7.2 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	12
8.0 Rahmenplanung für den Ortskern Strümp;	16
Ergebnis der Bürgerbeteiligung	16
9.0 Kreisstraße K 9 n zwischen Buschstraße und L 476 / Meerbuscher Straße;	16
Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit	16
10.0 Bebauungsplan Nr. 267, Meerbusch-Lank-Latum, Uerdinger Straße/Rottstraße;	31
Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	31
11.0 2. vereinfachte Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen	32
11.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	32
11.2 Abschließender Beschluss gem. § 1 (8) und § 2 (1) BauGB	32

12.0.	1. vereinfachte Änderung des Bebauungsplanes Nr. 132 A in Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen	33
12.1.	Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	33
12.2.	Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB	33
13.0	78. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Nierst, Dorfplatz/Feuerwehr; Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	34
14.0	Bebauungsplan Nr. 255, Meerbusch-Nierst, Dorfplatz/Feuerwehr; Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB	35
15.0	Bauleitplanung der Stadt Düsseldorf, 41. Änderung des Flächennutzungsplanes, nördlich Willstädter Straße; Stellungnahme zum erneut offengelegten Entwurf	36
16.0	Konzepte in der Energieversorgung; Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16.08.2005	36
17.0	Veräußerung von Wohnbaugrundstücken im Baugebiet „Kornstraße/Wienenweg“ in Meerbusch-Osterath	36
18.0	Bahnhof Osterath, Gestattungsvertrag Treppenanlage Bahnsteig Ost	37
19.0	Bericht der Verwaltung über die Durchführung der Beschlüsse	37
20.0	Termin der nächsten Sitzung (7. März 2006)	37
21.0	Verschiedenes	37

## Anwesenheit

Sitzungsort: Städt. Mataré-Gymnasium, Meerbusch-Büderich, Niederdonker Straße 36

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr

Ende der Sitzung: 21:05 Uhr

Anwesend

sind unter dem Vorsitz von Ratsherrn Lienenkämper

von der CDU-Fraktion:

Ratsfrauen Schoppe, Kox (bis TOP 3.0/19:20 Uhr),

Ratsherren Damblon, Hoppe, Radmacher (ab TOP 3.0/19:20 Uhr), Rheingans, Stüttgen, Wehrspohn,  
Sachkundige Bürger Denecke, Stocks,

von der SPD-Fraktion:

Ratsfrau Niederellmann,

Ratsherren Losse, Schoenauer,

von der FDP-Fraktion:

Ratsfrau Wellhausen,

Ratsherr Rettig,

von der Fraktion "BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN":

Ratsherr Peters,

Sachkundiger Bürger Behlen,

von der Verwaltung:

Bürgermeister Spindler,

Erster Beigeordneter Nowack,

Herren Gineberg, Wanders, PG St,

Herr Unger, FBL 4,

Frau Herrmann, Frau Neitzert, Herren Hansen, Hüchtebrock, Kirsten, FB 4,

Herr Trapp, FBL 5,

Herr Malinka, WR,

Herr Gorgs, PR,

Gäste:

Herren Hölters, Höfener und Utsch vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, NL Mönchengladbach, und die Herren Schwietering und Trost, Planungsbüro Schwietering, Aachen, zu TOP 1.0.

Es fehlen:

./.

Schriftführer

Herr Hansen

## I. ÖFFENTLICHE SITZUNG

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und stellt fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde und die Beschlussfähigkeit gegeben ist. Einwendungen gegen die Tagesordnung werden nicht erhoben.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erinnert sachkundiger Bürger Behlen an den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, die verkehrliche Anbindung der Stadtbahn an den Bahnhof Osterath zu prüfen. Herr Nowack antwortet, dass im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes eine entsprechende Stellungnahme der Rheinbahn noch nicht vorliege. In der letzten Woche sei dieses Thema besprochen worden. Die Stellungnahme wird in nächster Zeit erwartet, möglicherweise aber noch nicht zur nächsten Ausschusssitzung.

Der Vorsitzende schlägt vor, den TOP 9.0 nach TOP 1.0 vorzuziehen, da die Mehrheit der Zuhörer im Sitzungsraum zu diesem Thema gekommen sei. Dem stimmt der Ausschuss zu.

### 1.0 Umgestaltung der B 9 in Meerbusch-Büderich

Keine Beschlussfassung.

### 2.0 Platzgestaltung am Deutschen Eck in Meerbusch-Büderich

#### Beschluss:

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften stimmt der planungsrechtlichen Befreiung von den Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 174 zur Errichtung eines gläsernen Anbaus an die vorhandene Gastronomie im platzzugewandten Turmeckbereich der Bebauung "Deutsches Eck" zu.

Dem vom Eigentümer des Deutschen Ecks geplanten Pavillon auf der Platzfläche wird nicht zugestimmt.

Das Hochbeet der vorhandenen ortsbildprägenden Kastanie ist wegen des hoch liegenden Wurzelfußes zu erhalten.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

### 3.0 Böhler-Planung

#### 3.1 73. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Böhler

##### 3.1.1 Aufhebung des abschließenden Ratsbeschlusses vom 27. Mai 2004

##### 3.1.2 Beschluss der erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (3) BauGB

#### 3.2 Bebauungsplan Nr. 271, Meerbusch-Büderich, Gewerbe- und Wohnpark Böhlerstraße

##### 3.2.1 Aufhebung des Offenlagebeschlusses vom 20. September 2005

##### 3.2.2 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB

##### 3.2.3 Zustimmung zu Änderungen des Entwurfs des städtebaulichen Vertrages

#### Beschluss:

**3.1 73. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Böhler**

**3.1.1 Aufhebung des abschließenden Ratsbeschlusses vom 27. Mai 2004**-----

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt hebt seinen abschließenden Beschluss gemäß § 2 (1) und (4) BauGB zur 73. Änderung des Flächennutzungsplanes vom 27. Mai 2004 auf.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

**Sprecher im Rat:** Ratsherr Lienenkämper

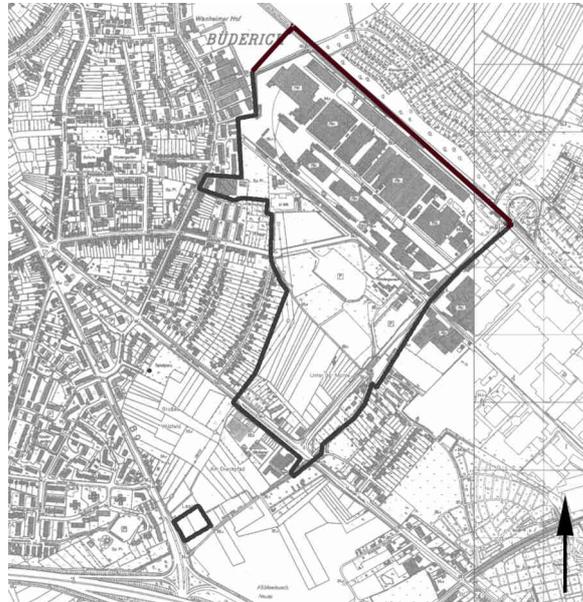
### **3.1.2 Beschluss der erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (3) BauGB**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, den Entwurf der 73. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Böhler einschließlich des Erläuterungsberichtes gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung in Verbindung mit § 3 (3) BauGB zu jedermanns Einsicht erneut öffentlich auszulegen.

Gemäß § 3 (3) BauGB wird bestimmt, dass Anregungen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können.

Gemäß § 3 (3) BauGB wird die Auslegungsdauer auf zwei Wochen verkürzt.

Das Plangebiet ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Mit Wirksamkeit dieses Änderungsplanes werden die entgegenstehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes unwirksam.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

## **3.2 Bebauungsplan Nr. 271, Meerbusch-Büderich, Gewerbe- und Wohnpark Böhlerstraße**

### **3.2.1 Aufhebung des Offenlagebeschlusses vom 20. September 2005**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt hebt seinen Beschluss vom 20. September 2005 zur öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 271 auf.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

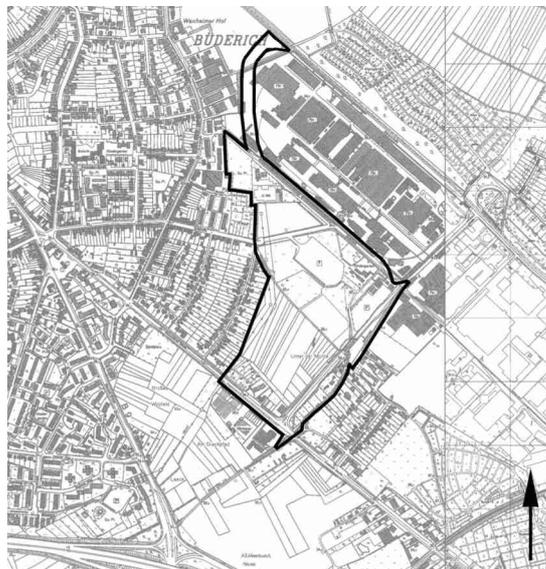
### **3.2.2 Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 271, Meerbusch-Büderich, Gewerbe- und Wohnpark Böhlerstraße, einschließlich der Entwurfsbegründung gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung zu jedermanns Einsicht öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird in etwa begrenzt im

- Nordosten von der Umgrenzung einer durch das Böhler-Werksgelände geplanten Verkehrsfläche sowie die Südwestgrenze des Werksgeländes
- Südosten von der Stadtgrenze zur Stadt Düsseldorf
- Südwesten von der Umgrenzung eines Teils einer geplanten Verkehrsfläche zur Verlängerung der Böhlerstraße nach Südwesten sowie die südwestliche Begrenzung der Düsseldorfer Straße
- Westen von den östlichen Grenzen der Wohnbaugrundstücke an der Ostseite der Gemeindestraße „Hoxdelle“, der südlichen Begrenzung der Oststraße, den östlichen Grenzen der Wohnbaugrundstücke an den Ostseiten der Grünstraße, Magdeburger Straße, der Gemeindestraße „Hoxhof“

und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist erforderlich.

Die Entwurfsoffenlage ist erst nach zustimmendem Ratsbeschluss zu den Änderungen des am 29. September 2005 verabschiedeten Entwurfs des städtebaulichen Vertrags und nach Paraphierung des gesamten Vertragsentwurfs (einschließlich Erschließungsvertragsmuster) in der vom Rat der Stadt beschlossenen Fassung seitens Böhler durchzuführen.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

- 4.0 **Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 12, Meerbusch-Büderich, Hohegrabenweg**
- 4.1 **Zustimmung zum überarbeiteten städtebaulichen Planungskonzept**
- 4.2 **Form der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB**

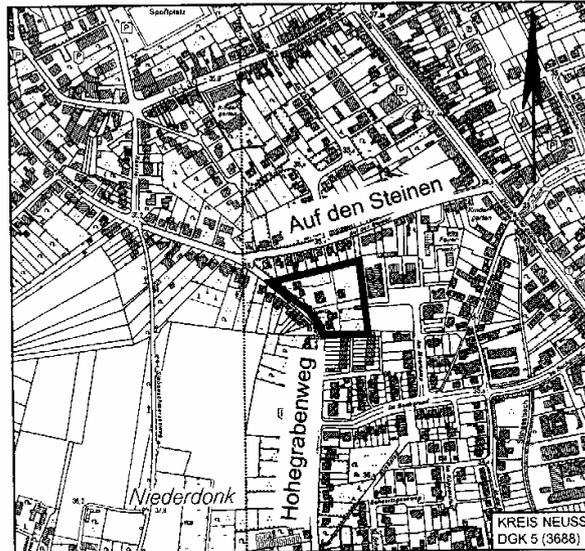
**Beschluss:**

**4.1 Zustimmung zum städtebaulichen Planungskonzept**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt stimmt dem überarbeiteten städtebaulichen Konzept für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen

Bebauungsplans Nr. 12, Meerbusch-Büderich, Hohegrabenweg in der Fassung des Vorhabenträgers vom 31. Oktober 2005 zu.

Der räumliche Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes umfasst die Grundstücke Nr. 194, Nr. 195, und Nr. 101, Flur 41 der Gemarkung Büderich und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

#### 4.2 Form der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, auf der Grundlage des überarbeiteten städtebaulichen Planungskonzeptes in der Fassung vom 31. Oktober 2005 einschließlich der Variante vom 19. Juli 2005 eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch in der Beteiligungsform 2 (mit Versammlung) gemäß den allgemeinen Richtlinien durchzuführen.

Der Gestaltungsplan ist im Südwesten um eine Fläche für und die Darstellung von privaten Stellplätze für die Bürobauten des Gewerbegebietes „Am Meerkamp“ zu erweitern.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

#### **5.0 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof**

##### **5.1 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB**

##### **5.2 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB**

#### **Beschluss:**

##### 5.1 Ergebnis der Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, über die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 1379) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung vorgebrachten Einwendungen nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wie folgt zu entscheiden:

**- siehe Anlage 1 Seiten 2 bis 21 -**

**Abstimmungsergebnis:** 15 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen

5.2 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, über die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 1379) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung -BauGB- und der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gemäß § 2 (2) BauGB vorgebrachten Stellungnahmen nach Abwägung der öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt zu entscheiden:

**- siehe Anlage 2 Seiten 22 - 36-**

Über die Stellungnahme der Kath. Kirchengemeinde vom 19.03.2004 wird im Rahmen der Beratung des Durchführungsvertrages entschieden.

**Abstimmungsergebnis:** 13 Ja-Stimmen, 4 Enthaltungen

- 6.0 **103. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Niederlörick;**
- 6.1 **Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB**
- 6.2 **Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB**
- 6.3 **Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB**
- 6.4 **Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

**Beschluss:**

6.1 Änderung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) und (4) BauGB

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt gemäß § 2 (1) und (4) Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung die Änderung seines Aufstellungsbeschlusses zur 103. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Niederlörick.

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung wird nunmehr begrenzt im

- Norden durch den südlichen Fuß des vorhandenen Rheindeiches
  - Osten durch die westliche Grenze der Kleinkläranlage
  - Süden die nördliche Begrenzung der L 30 / Niederlöricker Straße
- Westen durch die westlichen Grenzen der Hausgrundstücke Niederlöricker Straße 52c, 52, 52b

und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Entsprechend dem o. g. neuen Planungsziel können die damaligen Festsetzungen eines Baustufen- und Bauzonenplan der früheren Gemeinde Büberich aus 1960 nicht Maßstab für die künftige bauliche Entwicklung sein.

zu b)

Es ist richtig, dass auf einer Grenzlänge von ca. 70 m der Rheindeich eine Achse des Landschaftsschutzgebietes „Rheinauen“ darstellt. Eine Veränderung tritt zwischen dem jetzigen und künftigen Zustand auf diesem Grundstück in jedem Fall ein. Es wird jedoch in Frage gestellt, ob vom Deich aus eine verfallene gärtnerische Hofanlage einen höheren visuellen Wert für Spaziergänger und Radfahrer darstellt als eine Neubebauung mit ansprechend gestalteten Hausgärten. Es wird festgestellt, dass das angrenzende Landschaftsschutzgebiet durch die FNP-Änderung oder den Bebauungsplan weder räumlich tangiert noch visuell in Mitleidenschaft gezogen wird. Letzteres ist allein auf Grund des Vorhandenseins des Deiches, der eine „unüberwindbare“ (wenngleich im Niederrheinischen landschaftstypische) optische Zäsur darstellt, zu verneinen.

Zu den Bauformen, insbesondere den Dächern, ist anzumerken, dass grundsätzlich jedes II-geschossige Gebäude mit einer Dachneigung ab ca. 30° einen III-geschossigen Eindruck hervorrufen kann, wenn der Dachraum ausgebaut ist und genutzt wird. Solche Gebäude sind auch in Niederlörick anzutreffen. Aber auch hier gilt, dass der Bestand nicht zwingender Maßstab für eine künftige Entwicklung sein muss. Die vorgesehene Planung nimmt durchaus Rücksicht auf den Bestand. Die bauliche Verdichtung ist städtebaulich nicht deshalb unverträglich, weil sie in diesem Gebiet neu ist.

Seit Jahren wurden in Niederlörick weder Dachformen noch Dachmaterialien oder -farben vorgeschrieben. In wie weit dies in weit zurückliegenden Zeiträumen der Fall gewesen sein mag kann mit vertretbarem Aufwand nicht mehr festgestellt werden. Allerdings wurden und werden in individuellen Bauberatungen auf Wunsch Empfehlungen abgegeben. Zu den in Niederlörick vorherrschenden Satteldächern ist festzuhalten, dass diese sowohl trauf- als auch giebelständig der Straße zugeordnet sind. Der Niederlöricker Straße zugeordnete Giebel von Häusern mit Pultdächern bilden zwar eine bislang nicht vorkommende Ansicht, werden jedoch – da die Gebäude ortsübliche Höhen wahren – nicht als störend wahrgenommen.

zu c)

Denkmalgeschützte Gebäude oder denkmalgeschützte sonstige bauliche Anlagen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Weder das Rheinische Amt für Denkmalpflege noch das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege haben als Träger öffentlicher Belange Bedenken gegen die Vorentwürfe der 103. FNP-Änderung oder des Bebauungsplanes Nr. 283 erhoben.

Auch die Stadt hat nicht die Absicht bekundet – und dies wäre im laufenden Planverfahren möglich gewesen – die hier angesprochenen Gebäude durch Eintragung in die Denkmalliste zu schützen.

Der äußere Zustand der Gebäude mag für den Betrachter einen positiven Eindruck hinterlassen. Das Wohnhaus selbst ist für heutige Verhältnisse nur mit erheblichen Aufwendungen in eine angepasste Wohnform zu versetzen. Konstruktive Nachweise der Dach- und Deckenkonstruktionen (Belastungen) sind nicht zu führen. Das an der Niederlöricker Straße stehende frühere Stallgebäude ist in einem derart schlechten baulichen Zustand, dass sich jegliche Investition als wirtschaftlich nicht tragbar darstellt.

Der angesprochene Zugang zwischen den Flurstücken 54 (Eisheuer) und 122 (Niesen) bleibt als solcher erhalten. Dieser Zugang ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht belastet. Die Stadt Düsseldorf ist als Eigentümer berechtigt, den nördlich dieser beiden Flurstücke befindlichen Kanal über diesen Zugang für entsprechende Wartungsarbeiten zu betreten. Durch den Wegfall des Hofgebäudes auf dem Flurstück 54 kann allerdings der Gassencharakter mit seiner räumlichen Enge nicht erhalten werden.

Unbekannt ist, ob in absehbarer Zeit die auf dem Flurstück 122 liegende, nicht mehr als solche betriebene landwirtschaftliche Hofstelle einer anderen Nutzung zugeführt wird. Mit einem Umbau der bestehenden Gebäude würde sich ohnehin das heutige Erscheinungsbild dieser früheren Hofanlage grundsätzlich verändern. Die rechtliche Möglichkeit hierzu ist unter Beachtung der besonderen gesetzlichen Bestimmungen (§ 35 BauGB) gegeben.

Es ist richtig und für die Nachwelt verpflichtend, Städte und Siedlungen zu erhalten, wie dies auch durch das Denkmalschutzgesetz NRW definiert wird. Volkskundliche Bedeutung muss, wenn möglich, erhalten bleiben. In diesem Falle ist jedoch die Substanz der angesprochenen Gebäude nicht in der Lage, bestehende Funktionen des Wohnens und Arbeitens zu übernehmen.



Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, den Entwurf der 103. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Niederlörick einschließlich des Erläuterungsberichtes gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung zu jedermanns Einsicht öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung wird begrenzt im

- Norden durch den südlichen Fuß des vorhandenen Rheindeiches
- Osten durch die westliche Grenze der Kleinkläranlage
- Süden die nördliche Begrenzung der L 30 / Niederlöricker Straße
- Westen durch die westlichen Grenzen der Hausgrundstücke  
Niederlöricker Straße 52c, 52, 52b

und ist in vorstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.

Mit Wirksamkeit dieses Änderungsplanes werden die entgegenstehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes unwirksam.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

- 7.0 **Bebauungsplan Nr. 283, Meerbusch-Büderich, Niederlörick;**  
 7.1 **Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB**  
 7.2 **Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB**  
**und der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB**

### **Beschluss:**

#### **7.1 Ergebnis der Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, über die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch vorgebrachten Einwendungen nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wie folgt zu entscheiden:

1. Karl Höller Anlage 1 Schreiben vom 15.07.2005

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

Begründung:

zu a)

Der zur Zeit wirksame Flächennutzungsplan -FNP- stellt dieses Gebiet als Dorfgebiet (MD) dar. Diese Ausweisung basiert auf der bei Aufstellung des FNP überwiegenden Nutzung von Landwirtschaft und Gartenbaubetrieben. Diese frühere Entwicklung ist rückläufig. Es besteht in diesem Bereich kein aktiver landwirtschaftlicher Betrieb mehr, wie dies auch eine Aussage der Landwirtschaftskammer Rheinland bestätigt. Die Nutzung auf dem Betriebsgelände ist wegen Erreichung der Altersgrenze durch den Eigentümer eingestellt. Ein Betriebsnachfolger steht nicht zur Verfügung.

Der Charakter des jetzt noch als MD dargestellten Gebietes hat sich grundsätzlich geändert. Daher ist es beabsichtigt, den FNP sowohl an die derzeitigen Verhältnisse anzupassen als auch die künftige Entwicklung in dieser Richtung festzulegen. Einer bereits heute bestehenden und auch künftigen Entwicklung zu einem Wohnbaugebiet können – im Sinne des auch gesetzlich gebotenen sparsamen Umgangs mit Boden (bei einer Besiedelung) – nicht die heute dort anzutreffenden Maße der baulichen Nutzung zu Grunde gelegt werden.

Dementsprechend werden bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 (1) angewendet. Bei einem MD würde dies eine Grundflächenzahl von 0,6 zulassen; der Wohngebiets-Bebauungsplan beschränkt sich auf eine Grundflächenzahl von 0,4 fest.

Entsprechend dem o. g. neuen Planungsziel können die damaligen Festsetzungen eines Baustufen- und Bauzonenplan der früheren Gemeinde Büderich aus 1960 nicht Maßstab für die künftige bauliche Entwicklung sein.

zu b)

Es ist richtig, dass auf einer Grenzlänge von ca. 70 m der Rheindeich eine Achse des Landschaftsschutzgebietes „Rheinauen“ darstellt. Eine Veränderung tritt zwischen dem jetzigen und künftigen Zustand auf diesem Grundstück in jedem Fall ein. Es wird jedoch in Frage gestellt, ob vom Deich aus eine verfallene gärtnerische Hofanlage einen höheren visuellen Wert für Spaziergänger und Radfahrer darstellt als eine Neubebauung mit ansprechend gestalteten Hausgärten.

Es wird festgestellt, dass das angrenzende Landschaftsschutzgebiet durch die FNP-Änderung oder den Bebauungsplan weder räumlich tangiert noch visuell in Mitleidenschaft gezogen wird. Letzteres ist allein auf Grund des Vorhandenseins des Deiches, der eine „unüberwindbare“ (wenngleich im Niederrheinischen landschaftstypische) optische Zäsur darstellt, zu verneinen.

Zu den Bauformen, insbesondere den Dächern, ist anzumerken, dass grundsätzlich jedes II-geschossige Gebäude mit einer Dachneigung ab ca. 30° einen III-geschossigen Eindruck hervorrufen kann, wenn der Dachraum ausgebaut ist und genutzt wird. Solche Gebäude sind auch in Niederlörick anzutreffen. Aber auch hier gilt, dass der Bestand nicht zwingender Maßstab für eine künftige Entwicklung sein muss. Die vorgesehene Planung nimmt durchaus Rücksicht auf den Bestand. Die bauliche Verdichtung ist städtebaulich nicht deshalb unverträglich, weil sie in diesem Gebiet neu ist.

Seit Jahren wurden in Niederlörick weder Dachformen noch Dachmaterialien oder –farben vorgeschrieben. In wie weit dies in weit zurückliegenden Zeiträumen der Fall gewesen sein mag kann mit vertretbarem Aufwand nicht mehr festgestellt werden. Allerdings wurden und werden in individuellen Bauberatungen auf Wunsch Empfehlungen abgegeben. Zu den in Niederlörick vorherrschenden Satteldächern ist festzuhalten, dass diese sowohl trauf- als auch giebelständig der Straße zugeordnet sind. Der Niederlöricker Straße zugeordnete Giebel von Häusern mit Pultdächern bilden zwar eine bislang nicht vorkommende Ansicht, werden jedoch – da die Gebäude ortsübliche Höhen wahren – nicht als störend wahrgenommen.

zu c)

Denkmalgeschützte Gebäude oder denkmalgeschützte sonstige bauliche Anlagen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Weder das Rheinische Amt für Denkmalpflege noch das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege haben als Träger öffentlicher Belange Bedenken gegen die Vorentwürfe der 103. FNP-Änderung oder des Bebauungsplanes Nr. 283 erhoben.

Auch die Stadt hat nicht die Absicht bekundet – und dies wäre im laufenden Planverfahren möglich gewesen – die hier angesprochenen Gebäude durch Eintragung in die Denkmalliste zu schützen.

Der äußere Zustand der Gebäude mag für den Betrachter einen positiven Eindruck hinterlassen. Das Wohnhaus selbst ist für heutige Verhältnisse nur mit erheblichsten Aufwendungen in eine angepasste Wohnform zu versetzen. Konstruktive Nachweise der Dach- und Deckenkonstruktionen (Belastungen) sind nicht zu führen. Das an der Niederlöricker Straße stehende frühere Stallgebäude ist in einem derart schlechten baulichen Zustand, dass sich jegliche Investition als wirtschaftlich nicht tragbar darstellt.

Der angesprochene Zugang zwischen den Flurstücken 54 (Eisheuer) und 122 (Niesen) bleibt als solcher erhalten. Dieser Zugang ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht belastet. Die Stadt Düsseldorf ist als Eigentümer berechtigt, den nördlich dieser beiden Flurstücke befindlichen Kanal über diesen Zugang für entsprechende Wartungsarbeiten zu betreten. Durch den Wegfall des Hofgebäudes auf dem Flurstück 54 kann allerdings der Gassencharakter mit seiner räumlichen Enge nicht erhalten werden.

Unbekannt ist, ob in absehbarer Zeit die auf dem Flurstück 122 liegende, nicht mehr als solche betriebene landwirtschaftliche Hofstelle einer anderen Nutzung zugeführt wird. Mit einem Umbau der bestehenden Gebäude würde sich ohnehin das heutige Erscheinungsbild dieser früheren Hofanlage grundsätzlich verändern. Die rechtliche Möglichkeit hierzu ist unter Beachtung der besonderen gesetzlichen Bestimmungen (§ 35 BauGB) gegeben.

Es ist richtig und für die Nachwelt verpflichtend, Städte und Siedlungen zu erhalten, wie dies auch durch das Denkmalschutzgesetz NRW definiert wird. Volkskundliche Bedeutung muss, wenn möglich, erhalten bleiben. In diesem Falle ist jedoch die Substanz der angesprochenen Gebäude nicht in der Lage, bestehende Funktionen des Wohnens und Arbeitens zu übernehmen.

2. Hans-Josef Dietz                      Anlagen 2a u. 2b                      Schreiben vom 27.07.2005/04.10.2005

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

Der Bebauungsplan entwickelt sich nur über das Hausgrundstück Niederlöricker Straße Nr. 58 (Flurstück 54). Die Verwertbarkeit der angrenzenden Grundstücke hinter der jetzigen Bebauungsgrenze sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes. Eine zukünftige Entwicklung der angren-

zenden Bereiche durch weitere Bebauungspläne ist eventuell zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Eine solche Entwicklung wird durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht ausgeschlossen.

3. Wilfried Sprajc Anlage 3 Schreiben vom 02.08.05

Die mit vorgenanntem Schreiben gemachten Einwendungen wurden nicht begründet, so dass eine Entgegnung nicht möglich ist.

4. Heinz & Marga Pullen Anlagen 4a u. 4b Schreiben vom 1.8.05/10.10.05

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

Begründung:

Die Anreger wohnen in Korschenbroich. Aus der Einspruchsbegründung ist nicht erkennbar, wo die Eheleute Pullen Eigentum im Geltungsbereich des Bebauungsplanes besitzen.

Durch die vorgesehene 103. FNP-Änderung wird eine Gesamtkonzeption in so fern erstellt, als das Planungsziel einer Wohnbebauung verfolgt wird. Derzeit besteht keine Absicht, einen konkreten städtebaulichen Vorschlag für den gesamten Bereich Niederlörick zu entwickeln. Eine zukünftige Entwicklung der angrenzenden Bereiche durch weitere Bebauungspläne ist eventuell zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Sie wird durch den jetzigen Bebauungsplan nicht ausgeschlossen.

**Abstimmungsergebnis:** 13 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen

7.2 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB.

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, über die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) Baugesetzbuch und der Abstimmung mit den Nachbargemeinden gemäß § 2 (2) Baugesetzbuch vorgebrachten Stellungnahmen nach Abwägung der öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt zu entscheiden:

1. Rhein-Kreis Neuss Anlage 6 Schreiben vom 19.09.2005

Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

zu a)

Landschaftspflege

In dem zwischenzeitlich vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplan ist der vorhandene Baumbestand aufgenommen. Entsprechende Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

zu b)

Gefahrenabwehr

Der Deichverband „Neue Deichschau Heerd“ wird bzw. ist im Verfahren bereits beteiligt.

zu c)

Gesundheitsfürsorge

Eine Stellungnahme zur Geruchssituation ausgehend von der Kläranlage Lörick wird vom Kreis Neuss – Gesundheitsfürsorge - angefordert und später vorgelegt. Ein zwischenzeitlich vorliegendes Lärmschutzgutachten gibt Aussagen zu Lärmimmissionen durch den Flughafen, der Landstraße (L 30) und dem Wasserverkehr ab. Die Aussagen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

zu d)

Wasserwirtschaft

Im nördlichen Bereich des Flurstücks 54 verläuft ein Mischwasserkanal DN 1400. Dieser Kanal steht im Eigentum der Stadt Düsseldorf.

In einem Gestattungsvertrag zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und dem zeitigen Eigentümer des Flurstücks 54 (Eisheuer) ist unter anderem festgesetzt: An dem Zuleitungssammler werden auf dem Grundstück Gemarkung Buderich, Flur 15, Flurstück 54, 2 Stützen für die Anlage eines Abzweiges für die Hausanschlussleitungen vorgesehen. Am 26. Oktober 2005 hat ein Gespräch beim Tiefbauamt der Stadt Düsseldorf unter Beteiligung eines Vertreters der Stadt Meerbusch (Tiefbauamt) stattgefunden. In diesem Gespräch ist von den Vertretern der Stadt Düsseldorf zum Ausdruck gebracht, dass in diesen Mischwasserkanal eingeleitet werden darf.

Das Schmutzwasser der geplanten Wohnhäuser.

Das Oberflächenwasser der Straßen- und Wege.

Das Oberflächenwasser aller künftigen Wohnhaus- und Garagendächer.

zu e)

**Bodenschutz**

Die ergänzenden Informationen werden beachtet und ein entsprechender Hinweis in den Textteil des Bebauungsplanes aufgenommen. Die Bodenversiegelungen werden auf das notwendige Maß begrenzt.

zu f)

**Abfallwirtschaft**

Der Rhein-Kreis Neuss wird im Genehmigungsverfahren zu den bevorstehenden Gebäudeabbrüchen beteiligt.

**2. Staatl. Umweltamt Krefeld Immissionsschutz Anlage 7 Schreiben vom 16.09.2005**

Der Anregung wird gefolgt.

Die Auflagen dieser Behörde werden umgesetzt durch Zustellung von Unterlagen für den Immissionsschutz und dem Bebauungsplan im Zuge der künftigen Offenlage.

**3. Staatl. Umweltamt Krefeld Wasser- u. Abfallwirtschaft Anlage 8 Schreiben vom 16.09.2005**

Der Anregung wird gefolgt.

Die Auflagen der Wasserwirtschaft werden eingehalten.

**4. Landwirtschaftskammer Rheinland Anlage 9 Schreiben vom 01.09.2005**

Der Anregung wird nicht gefolgt.

Begründung:

Nach Überprüfung ist festgestellt, dass die Wohnbebauung auf den östlich angrenzenden Grundstücken 52, 52a, 52b, 52c vor Bau des Bio-Hofbetriebes errichtet wurde. Somit besteht ein Abwehranspruch dieser vorhandenen Bebauung gegen diesen Betrieb und nicht.

**5. Neue Deichschau Heerdt Anlage 10 Schreiben vom 12.09.2005**

Den Anregungen wird gefolgt.

Die Hinweise werden beachtet und in den Bebauungsplan übernommen.

**6. Deutsche Telekom AG Anlage 11 Schreiben vom 23. September 2005**

Den Anregungen wird gefolgt.

In allen Straßen bzw. Gehwegen werden geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 30 cm für die Unterbringung der Telekommunikationslinien vorgesehen. Die Eintragung eines Leitungsrechts zu Gunsten der Deutschen Telekom AG im Grundbuch wird zum späteren Zeitpunkt veranlasst. Hinsichtlich vorgesehener Baumpflanzungen wird das Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen usw. beachtet.

Die Telekom wird vor Ausbaus der künftigen Wohnstraßen rechtzeitig informiert.

**7. Wehrbereichsverwaltung West Anlage 12 Schreiben vom 2. September 2005**

Der Anregung wird gefolgt.

Die Wehrbereichsverwaltung wird über die Offenlage gemäß § 3 (2) BauGB unterrichtet.

**8. Landesbetrieb Straßenbau NRW Anlage 13 Schreiben vom 07.09.2005**

Den Anregungen wird gefolgt.

zu 1.

Die Auflagen für die Aufweitung eines Linksabbiegers südlich der L 30 werden beachtet. Die entsprechende Ausführungsplanung wird dem Landesbetrieb Straßenbau rechtzeitig zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt. Die – aufgeweitete – Landesstraße wird in den Bebauungsplanbereich mit aufgenommen.

Vertragspartner des Landesbetriebs NRW ist zunächst die Stadt Meerbusch. Die Straßenausbaukosten werden von der Stadt Meerbusch an den Investor übertragen.

zu 2.

Das Sichtdreieck wird im Bebauungsplan eingetragen.

zu 3.

Ein Lärmschutzgutachten ist in Auftrag gegeben. Das Gutachten wird mit öffentlich ausgelegt und dem Landesbetrieb zur Verfügung gestellt.

zu 4.

Es wird davon ausgegangen, dass keine zusätzlichen Kompensationsflächen für dieses Baugebiet erforderlich werden.

zu 5.

Ein Antrag auf Sondernutzung der Privatstraße in die L 30 wird rechtzeitig dem Landesbetrieb Straßenbau NRW gestellt. Die Straße wird im Bebauungsplan als Privatstraße ausgewiesen.

9. Rheinische Bahngesellschaft AG                      Anlage 14                      Schreiben vom 16.09.2005  
Der Anregung wird in so fern gefolgt, als die Anlegung einer zusätzlichen Bushaltestelle in Höhe des Plangebietes geprüft wird.

10. Industrie- und Handelskammer                      Anlage 15                      Schreiben vom 22. September 2005

Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

zu 1.

Es handelt sich bei den Unterlagen um Vorentwürfe, die noch keine detaillierten Aussagen treffen. Die TÖB sind mit Schreiben vom 25. August 2005 gebeten ihre Stellungnahme bis zum 16. September 2005 abzugeben. Eine dreiwöchige Frist mag knapp erscheinen. Die Offenlage wird entsprechend § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats durchgeführt.

zu 2.

Die Industrie- und Handelskammer wird beteiligt nach Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs. Aussagekräftige Entwurfsunterlagen werden der IHK in Verbindung mit der Offenlage zugeleitet.

zu 3.

Eine Anregung eines Mitgliedsunternehmens durch Planung einer Einzelmaßnahme ist bisher nicht eingegangen. Der Bebauungsplan steht einer späteren Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes nicht im Wege.

**Abstimmungsergebnis:**                      13 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen

## **8.0                      Rahmenplanung für den Ortskern Strümp; Ergebnis der Bürgerbeteiligung**

Keine Beschlussfassung

## **9.0                      Kreisstraße K 9 n zwischen Buschstraße und L 476 / Meerbuscher Straße; Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit**

### **Beschluss:**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften beschließt, dass auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung – IVV Aachen, Mai 2003 – erstellte Verkehrskonzept für die Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ grundsätzlich beizubehalten und den Empfehlungen des Gutachters zu folgen, den nördlichen Teilabschnitt des Mönkesweges an die K 9 n anzubinden (Planfall 2). Hierbei ist den Belangen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer – insbesondere dem Schülerverkehr – ein hoher Stellenwert beizumessen. Im Bereich der schutzbedürftigen öffentlichen Einrichtungen (Kindergärten u. Schulen etc. ) und der Wohnnutzungen am Mönkesweg und im Verknüpfungsbereich der Buschstraße mit der K 9 n sind in der weiteren Detailplanung hohe Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsflächen und den Umweltschutz zu stellen und gezielt Maßnahmen zu treffen, die der Verkehrssicherheit dienen.

Über die schriftlich eingegangenen Stellungnahmen (Zusammenfassung s. Anlage) wird wie folgt entschieden:

### **1.                      Städt. Meerbusch-Gymnasium**

Den Anregungen des Städt. Meerbusch-Gymnasiums wie die Schule aus den verschiedenen Richtungen mit Pkw, Fahrrad, Bus und zu Fuß erreicht werden kann, um die größtmögliche Sicherheit für die Schüler zu gewährleisten, wird mit Ausnahme der Anregung, die Querungshilfe mit einer Fußgängerbedarfsampel auszustatten, gefolgt.

#### **1.1                      Anfahrt mit dem Pkw**

In dem noch herzustellenden Teil des Schulparkplatzes der südlich an den vorhandenen Lehrerparkplatz angrenzt, ist eine Wendemöglichkeit mit Haltebucht anzulegen, die es ermöglicht, Kinder, die von ihren Eltern mit dem Pkw gebracht werden, gefahrlos aussteigen zu lassen, um von dort zum westlichen Eingang des Gymnasiums zu gelangen.

## 1.2 Anfahrt mit dem Fahrrad

Fahrradfahrer, die aus Osterath über die Strümper Straße kommen, werden über einen Radweg am vorgesehenen Spielplatz vorbei auf einen noch anzulegenden Fahrradparkplatz geführt, der westlich der Schule neu angelegt wird.

Fahrradfahrer, die aus Richtung Boverth über den südlichen Teilabschnitt des Mönkesweges anfahren, können die K 9 in Höhe der Querungshilfe, die eine Breite von 3,0 m aufweist, sicher überqueren. Die Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel erscheint angesichts der geringen Verkehrsmengen und der geplanten Richtgeschwindigkeit von 50 km/h in diesem Teilabschnitt der K 9 n sowie der vorhandenen Sichtweiten nicht erforderlich. Dennoch beabsichtigt die Verwaltung, in Absprache mit dem Rhein-Kreis Neuss die gesamte K 9 n über einen Gutachter ein Sicherheitsaudit erstellen zu lassen. Das Ergebnis der Auditierung soll im Ausschuss vorgestellt werden und bei der weiteren Ausführungsplanung für die K 9 n berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Verkehrsführung für Radfahrer an den Kreisverkehren Osterather Straße/Schneiderspfad sowie die Maßnahmen auf dem Mönkesweg gutachterlich untersucht werden.

In Höhe der Querungshilfe auf der K 9 n ist eine neue Zuwegung für Radfahrer zum vorhandenen Fahrradparkplatz anzulegen, der sowohl von den Radfahrern auf der K 9 n aus Westen und Osten sowie von Süden über den Mönkesweg genutzt werden kann.

Fahrradfahrer, die den nördlichen Teil des Mönkesweges nutzen, sind auf dem Radweg vom Fouesnantplatz zum Schulgelände zu führen. Hierzu ist die Wegeführung im Bereich der Parkplatzausfahrt Fouesnantplatz so zu ändern, um eine zügigere Linienführung des Radweges zu ermöglichen, damit Radfahrer im glatten Fluss vom Fahrradweg des Mönkesweg auf den zwischen Fouesnantplatz und Schulgelände gelegenen Radweg wechseln können. Die Attraktivität dieses Radweges soll dadurch erhöht werden, dass das Bankett freigelegt wird und die Beleuchtung verbessert wird. Die angeregte Schließung der Zufahrt zum Fahrradparkplatz vom Mönkesweg aus sollte erst dann in Erwägung gezogen werden, sofern die v.g. Maßnahmen für die Radfahrer nicht greifen.

Fahrradfahrer aus der Ortsmitte von Strümp, die über die Straße Auf dem Hahn bzw. über den Schlossendweg zur Schule kommen, sollen gebündelt den Mönkesweg in Höhe des Schlossendweges überqueren und den vorhandenen Fuß- und Radweg zur Schule benutzen. Obwohl kein besonderer Gefahrenpunkt im Bereich der Einmündung Auf dem Hahn in den Mönkesweg für Radfahrer erkennbar ist, ist die Sicherheit der querenden Radfahrer im Bereich dieses Teilabschnittes des Mönkesweges durch bauliche Maßnahmen (Einengungen, Aufpflasterungen der Fahrbahn etc.) zu verbessern. Selbst die prognostizierten Verkehrsmengen auf diesem Teilabschnitt des Mönkesweges (100 bis 120 Kfz in der Spitzenstunde) lassen bei dem geplanten Straßenquerschnitt und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ein problemloses Miteinander von Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr zu..

## 1.3 Anfahrt mit dem Bus

Die Buslinie 832 und der Schulbus aus Bösinghoven werden weiterhin am Fouesnantplatz halten. Nach Realisierung der K 9 n zwischen Buschstraße und der Straße Am Strümper Busch wird die Buslinie 839 über die v.g. Straßen zur Osterather Straße geführt. In Höhe der Querungshilfe auf der K 9 n wird eine Haltestelle eingerichtet.

## 1.4 Zu Fuß

Die Schule ist aus allen Richtungen auf ausreichend breiten Fußwegen bzw. kombinierten Fuß- und Radwegen sicher zu erreichen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Schule für nichtmotorisierte Schülerinnen und Schüler aus allen Richtungen mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß sicher zu erreichen ist und durch die Erweiterung des Schulparkplatzes auf der Westseite des Gymnasiums eine weitgehende

Trennung der Verkehrsarten erreicht wird und somit auch zur Sicherheit der nichtmotorisierten Schülerinnen und Schüler beiträgt.

*Anmerkung:*

*Das Rad- und Fußwegesystem wird in der Sitzung von der Verwaltung vorgestellt.*

## 2. Einwender G. Amos, B. und W. Fröhlich, M. Junker und 191 Unterstützer

2.1 Längs der geplanten Verlängerung der Forststraße mit südlicher Umgehung des Gymnasiums muss incl. etwa eingeplanter Bushaltestellen die Straße mit wirksamen Lärmschutzmaßnahmen von den Wohngebäuden getrennt werden.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche ist bei dem Bau einer öffentlichen Straße sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BimSchV) nicht überschreitet. Diese Immissionsgrenzwerte betragen in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten 59 dB am Tag und 49 dB in der Nacht. Nach dem derzeitigen Stand der lärmtechnischen Untersuchung für die K 9 n werden diese Immissionsgrenzwerte nur im Bereich der unmittelbaren Einmündung der K 9 in die Buschstraße überschritten. In diesen Bereichen ist es erforderlich, entsprechende Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche zu treffen. An der nächstgelegenen Wohnbebauung am Hölunderweg treten Pegel um 55 dB(A) tags und um 45 dB(A) nachts auf, so dass im Teilabschnitt zwischen Buschstraße und Mönkesweg keine Lärmschutzmaßnahmen gesetzlich erforderlich sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil vom 21.03.1996 entschieden, dass bei dem Bau einer öffentlichen Straße ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur dann besteht, wenn der von der neuen Straße ausgehende Verkehrslärm je nach § 2 Abs. 1 der 16. BimSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschreitet, wobei ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastungen zu keiner Gesamtbelastung führen dürfen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Bundesimmissionsschutzgesetz ist striktes Recht. Es ist gem. § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel der Grenzwerte nicht überschritten werden. Andererseits haben verschiedene Obergerichte sich dahingehend geäußert, dass bereits das Einhalten des Grenzwertes – für sich gesehen – nicht stets abwägungsgerecht ist. Auch unterhalb der Grenzwerte kann – nach Lage der Dinge – bei Atypik durchaus eine abwägungsrelevante Schutzwürdigkeit bestehen. Es kann Betroffenheiten und damit abwägungsrelevante Beeinträchtigungen geben, die es erfordern, trotz Einhaltung der Grenzwerte des BimSchV Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu treffen. In Ausnahmefällen können im Rahmen des allgemeinen planerischen Abwägungsgebotes Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden, die zu einer Absenkung des Beurteilungspegels unter die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BimSchV führen. Die Verpflichtung der planenden Gemeinde unzumutbare Beeinträchtigungen benachbarter Grundstücke zu vermeiden, ergibt sich nach Maßgabe des in § 1 Abs. 6 BauGB normierten Abwägungsgebotes, wonach die Gemeinde dafür zu sorgen hat, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplanes den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung getragen wird.

Neben den normativen Regelungen in der 16. BimSchV vom 12.06.1990 besteht als technisches Regelwerk die DIN 18005 Teil I (Fassung Mai 1987). Die DIN 18005 enthält in ihrem Beiblatt 1 zum Teil I schalltechnische Orientierungswerte für die Beurteilung des Lärmschutzes in der städtebaulichen Planung für die Wohnbebauung.

Sie soll ein möglichst störungsfreies Wohnen gewährleisten. Den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Baugebiete) sind folgende Orientierungswerte für den Beurteilungspegel zugeordnet:

Bei Reinen Wohngebieten tags 55 dB und nachts 40 dB,  
bei Allgemeinen Wohngebieten tags 55 dB und nachts 45 dB

Da die DIN 18005 keine normativ verbindlichen „Grenzwerte“ festsetzt, können im Rahmen der gerechten Abwägung die Orientierungswerte zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebietes als Orientierungshilfe herangezogen werden. Eine Überschrei-

tung der Orientierungswerte um 5 dB(A) kann das Ergebnis einer gerechten Abwägung sein. Maßgeblich sind jedoch die Umstände des Einzelfalles (Bundesverwaltungsgericht – Beschluss vom 18.12.1990).

Im Rahmen der weiteren Bauleitplanung für die K 9 n wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt, deren Ergebnisse mit in die Abwägung einfließen.

## 2.2 Der nördliche Mönkesweg soll nicht an die neue Straße K 9 n angebunden werden

Der Anregung wird nicht gefolgt. Mit der Anbindung des Mönkesweges an die K 9 n soll einerseits die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen am Mönkesweg verbessert werden und andererseits die Kommunikation zwischen den verschiedenen Standorten des Wohnens, des Arbeitens sowie der Freizeitgestaltung im Zusammenhang mit der Realisierung des Wohn- und Gewerbegebietes Am Strümper Busch hergestellt werden. Eine einschneidende Verschlechterung der derzeit gegebenen Wohn- und Lebensqualität der beiderseits des Mönkesweges gelegenen Wohnquartiere ist nicht zu erwarten. Zwar erhöht sich das Verkehrsaufkommen von 400 KFZ DTV auf 1.000 bzw. 1.200 KFZ DTV im südlichen Teilabschnitt, dies entspricht einem Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde zwischen 100 bzw. 120 KFZ. Diese Verkehrsmengen lassen sich jedoch problemlos mit dem vorgesehenen Straßenquerschnitt bewältigen und sind bereits heute im mittleren Abschnitt des Mönkesweges festzustellen. Beschwerden seitens der Bevölkerung aufgrund dieses Verkehrsaufkommens sind der Stadt bislang nicht bekannt geworden.

Durch die Anbindung des Mönkesweges an die K 9 n ergeben sich für das Wohngebiet zwischen Mönkesweg, Am Kapellengraben und der Buschstraße relativ gesehen nennenswerte Veränderungen im Netz. So reduzieren sich die Verkehrsbelastungen auf dem Mönkesweg im unmittelbaren Umfeld von Grundschule und Kindergarten um ca. 50 % gegenüber heute und auf den als Mischfläche ausgebauten Wohnstraßen Dechant-Fassbender-Straße und Amandusstraße wird die heutige „Problematik“ des quartiersbezogenen Durchgangsverkehrs (Verkehre die an anderen Straßen des Wohnquartiers Ziel oder Quelle haben) gänzlich gelöst. Lediglich der Südabschnitt des Mönkesweges (südlich der Einmündung Auf dem Hahn) hat – bedingt durch seine neue Netzfunktion die gegenüber der heutigen reinen Erschließungsfunktion als Stichstraße zukünftig bei Anbindung an die K 9 n auch untergeordnete Verbindungsfunktion erhält – Zusatzbelastungen aufzunehmen (s. auch Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet Am Strümper Busch – Seite 20), die jedoch als verträglich einzustufen sind.

Selbstverständlich nimmt die Schulwegsicherung einen hohen Stellenwert bei der Entwicklung von Verkehrskonzepten ein, so auch bei der Planung für die Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“. Durch die Anbindung des Mönkesweges wird die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer nicht verschlechtert. Vielmehr ist davon auszugehen, dass durch die geplanten Maßnahmen, so wie sie unter Ziffer 1.1 bis 1.4 dieses Beschlusses aufgeführt sind, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in Teilbereichen erreicht wird. Gerade für die Grundschulkinder, die die Straße Am Kapellengraben als Schulweg benutzen, ergeben sich Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, da die Verkehrsmenge in diesem nördlichen Teilabschnitt des Mönkesweges erheblich reduziert wird.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass durch die Anbindung des Mönkesweges an die K 9 n und die damit verbundenen Verkehrsverlagerungen keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit eintreten wird. Vielmehr ist aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und der Straßenraumgestaltung mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Wohnquartier zu rechnen. Darüber hinaus ist die Stadt bemüht, auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss zu nehmen, und zwar durch eine gezielte Förderung des Umweltverbundes (Radweg-/Fußverkehr sowie ÖPNV), die Förderung einer stadtverträglichen Nutzung des Autos sowie die Förderung eines stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs (s. hierzu auch Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010, 7.3 Verkehr, S. 46 bis 50).

## 2.3 Die einzurichtenden Bushaltestellen für den Schülerverkehr sollen südlich des Gymnasiums, d.h. möglichst weit von der vorhandenen Wohnbebauung vorgesehen werden

Der Anregung kann nicht gefolgt werden, da die neu einzurichtende Bushaltestelle im Bereich der Querungshilfe nicht nur der Beförderung der Schüler des Meerbuschs Gymnasiums dienen soll, sondern auch die angrenzende Wohnbebauung am Mönkesweg sowie im Bereich der Buschstraße bedienen soll, zumal die derzeitige Bushaltestelle in Höhe der Forstraße zukünftig entfällt. Von einer Beeinträchtigung der Wohnquartiere am Mönkesweg bzw. an der Buschstraße ist nicht auszugehen.

- 2.4 Die Lärmschutzmaßnahmen an den vorhandenen und noch einzurichtenden Sportanlagen müssen so gestaltet werden, dass auch die jetzt vorhandene Bebauung geschützt wird.

Diese Anregung ist nicht Inhalt der Bauleitplanung für die K 9 n und ist daher im Rahmen der noch aufzustellenden Bauleitplanung für die Erweiterung der Sportanlagen zu behandeln.

### 3. Sachverständigen-Arbeitsgruppe

Den von der Sachverständigen-Arbeitsgruppe vorgelegten Lösungsvorschlag für das Gesamtproblem K 9 n / Mönkesweg kann nicht gefolgt werden. Aufgrund der Grundwasserverhältnisse im Bereich der K 9 n/Mönkesweg ist eine Absenkung der K 9 n um 1,2 m nicht möglich. Der höchste Grundwasserstand liegt in diesem Bereich zwischen 34,00 und 34,60 m üNN. Die Geländeoberkante liegt bei 35,35 bzw. 35,50 m üNN, so dass sich zwischen höchstem Grundwasserstand und Geländeoberkante lediglich ein Abstand von 1,35 bzw. 0,90 m ergibt. Da zwischen höchstem Grundwasserstand und Straßenoberkante ein Mindestabstand von 1,0 m eingehalten werden soll, ist eine Tieferlegung der K 9 n mit seitlicher Straßenentwässerung nicht möglich. Eine Tieferlegung wäre nur machbar mit einer aufwendigen Wasserhaltung beim Bau der K 9 n sowie Ausführung mit einer wasserdichten Wanne, die neben hohen Baukosten auch mit erheblichen Folgekosten verbunden wäre. Außerdem ließe sich der gewonnene Aushub nur in geringem Umfang in die seitlichen Lärmschutzwälle einbauen, da es sich weitgehend um Oberboden handelt, der lediglich zur Abdeckung der Lärmschutzwälle verwendet werden darf. Es müssten somit weitere erhebliche Bodenmassen zugeliefert werden, die mit einer weiteren Kostensteigerung verbunden wäre. Die Zugänge zu den beiden Bushaltestellen müssten behindertengerecht mit entsprechenden Rampen ausgestattet werden, die sich nur schwerlich realisieren lassen bzw. ebenfalls einen hohen Kostenaufwand erfordern.

Im Bereich des vorgeschlagenen Wendehammers würden sich zusätzlich Konfliktpunkte zwischen nichtmotorisierten und motorisierten Verkehrsteilnehmern ergeben, da sich an diesem Standort mehrere Rad- und Fußwegeverbindungen kreuzen würden.

### 4. Beate und Walter Fröhlich

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden. Hierzu wird auf den Beschluss zu Ziffer 2 verwiesen. Die beabsichtigte Anbindung des Mönkesweges an die K 9 n soll nicht dazu dienen, den motorisierten Kfz-Verkehr zu fördern, sondern vielmehr den im Wohnquartier verbleibenden Kfz-Verkehr stadtvträglich abzuwickeln. Eine Beeinträchtigung der Wohnqualität wie von den Einwendern vorgetragen, ist nicht zu erwarten. Anzumerken bleibt, dass es sich bei dem Mönkesweg südlich der Einmündung Schlossendweg nicht um eine Spielstraße im Sinne der Straßenverkehrsordnung handelt, sondern um eine für den allgemeinen Verkehr zugelassene Anliegerstraße. Der geplante Ausbau dieses Teilabschnittes führt vielmehr zu einer Verbesserung der derzeitigen Verkehrssituation, da auf der Westseite des Mönkesweges ein ca. 2 m breiter Fußweg angelegt wird, der heute nicht vorhanden ist. Die Befürchtung, dass der Mönkesweg eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße wird, trifft aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet „Am Strümper Busch“ nicht zu. Die in der Verkehrsuntersuchung prognostizierten Verkehrsmengen sind nach den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) selbst noch bei einem geringeren Straßenquerschnitt problemlos verkehrssicher abzuwickeln. Zusätzlich geplante bauliche und sonstige verkehrliche Maßnahmen werden die Verkehrssicherheit auf dem Mönkesweg insgesamt erhöhen.

Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der K 9 n und dem Mönkesweg lassen eine Beeinträchtigung der Gesundheit und der Lebensqualität nicht erwarten. Wie bereits ausgeführt, wird im weiteren Bauleitplanverfahren für die Bebauungspläne Nr. 280 und 281 den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung in Abwägung mit den übrigen in § 1 Abs. 6 BauGB genannten Belangen, u.a. auch den Belangen des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nichtmotorisierten Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung

sichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung Rechnung getragen. Auch in der Vergangenheit hat die Stadt bereits durch die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen sowie von separat geführten Fuß- und Radwegen der umweltgerechten Mobilität in diesem Teil von Strümp Rechnung getragen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Mönkesweg von ortsfremdem Durchgangsverkehr in erheblichem Maße benutzt wird, da durch das vorgesehene Verkehrskonzept motorisierte Verkehrsteilnehmer auf den Hauptverkehrsstraßen, die weitgehend anbaufrei gestaltet sind, die Wohnquartiere zeitgünstiger umfahren können. Lediglich der Teil des Kfz-Verkehrs, der sein Ziel bzw. Quelle in diesem Quartier hat, wird den Mönkesweg benutzen. Richtigerweise kommt es zu einer gewissen Verlagerung von Verkehrsströmen, die jedoch nicht zu Unverträglichkeiten im südlichen Teilabschnitt des Mönkesweges bzw. zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation in diesem Bereich führen. Die angeregten verkehrsberuhigenden Maßnahmen, z.B. durch Abbinden der Dechant-Fassbender-Straße von der Straße Auf dem Hahn führen lediglich zu weiteren Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen in diesen Wohnquartieren und führen nicht zu einer grundsätzlichen Lösung dieses Problems. Einbahnstraßen bzw. Sackgassen erzeugen grundsätzlich mehr Verkehr.

Der Bereich des Mönkesweges vom Schlossendweg bis zur K 9 n ist noch nicht erstmalig hergestellt. Sollte im Zusammenhang mit der Bauleitplanung für die K 9 n Planungsrecht für den Ausbau des Mönkesweges in diesem Teilabschnitt geschaffen werden und ein Ausbau erfolgen, könnten diese Kosten nach den Vorschriften des BauGB abgerechnet werden. Da jedoch auch das Schulgrundstück über den Mönkesweg erschlossen wird, ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Prozentsatz der Erschließungskosten bei den Anliegern verbleibt. Eine genaue Ermittlung der Anliegerbeträge erfolgt im weiteren Verfahren.

#### 5. Dr. Inq. Klaus Fröhlich

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden. Begründung siehe hierzu Ziffer 4.

#### 6. Gerhard Amos

##### 6.1 Einspruch gegen die Anbindung des nördlichen Mönkesweges an die K 9 n

Bereits der Bebauungsplan Nr. 4 der ehemaligen Gemeinde Strümp, der die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau des Mönkesweges zwischen Osterather Straße und dem Schlossendweg bildete, gab zu erkennen, dass der Mönkesweg auch weiter südlich zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut werden sollte und eine Breite erhalten sollte, die dem heute vorhandenen Querschnitt entspricht. Diesem Umstand wurde auf der Westseite teilweise bereits dadurch Rechnung getragen, indem Einfriedungen zurückgesetzt wurden. Somit mussten die Anlieger, die zu einem späteren Zeitpunkt am südlichen Teilabschnitt des Mönkesweges gesiedelt haben, davon ausgehen, dass auch ein Ausbau des Mönkesweges erfolgen würde, insbesondere ab dem Zeitpunkt als das Meerbusch Gymnasium mit seinem Hauptzugang über den Mönkesweg errichtet wurde.

Die Ausführungen bezüglich des Rückbaus der Oberfläche des Kapellengrabens treffen nicht zu. Vielmehr soll es bei der Verkehrsberuhigung auf der Straße Am Kapellengraben verbleiben, da dieser ein wesentlicher Bestandteil des Schulweges ist und die Maßnahmen damit der Schulwegsicherheit für die Grundschul- und Kindergartenkinder dienen.

Ein Rückbau der zwar äußerst restriktiven aber überaus wirksamen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen würde zu einer Verkehrsverlagerung auf den Kapellengraben mit bis zu plus 500 KFZ DTV östlich der Einmündung der Straße Auf dem Hahn, Auf dem Hahn selbst mit plus 200 KFZ DTV führen. Diese Belastungsverlagerungen nehmen zwar eine Größenordnung ein, die absolut betrachtet als nicht nennenswert einzustufen ist, jedoch im Hinblick auf die Schulwegsicherheit der Grundschul- und Kindergartenkinder als negativ zu bewerten ist. Ferner ist davon auszugehen, dass Kfz-Verkehr wieder zurück in das Wohnquartier geführt wird, der bisher über das anbaufreie Tangentensystem Osterather Straße, Schlossstraße und Xantener Straße abgewickelt wurde. Wie bereits oben ausgeführt, soll durch weitere bauliche und straßenrechtliche Maßnahmen sichergestellt werden, dass die bereits heute auf 30 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird.

##### 6.2 Forderung zum Einplanen ausreichender Halte- und Wendemöglichkeiten auf dem Lehrerparkplatz

Dieser Anregung wird durch entsprechende Gestaltung des Lehrerparkplatzes Rechnung getragen.

- 6.3 Einspruch gegen den Bau der K 9 n im weiteren Verlauf von der Forststraße/Buschsstraße in Richtung Westen ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Der Anregung kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht stattgegeben werden. Hierzu wird auf die Begründung zu 2.1 verwiesen.

- 6.4 Einspruch gegen den Bau der K 9 n vom „Kreisel zum neuen Industriegebiet in Strümp“ bis „Bovert“

Gerade die Entwicklung der Gewerbegebiete der Gesamtmaßnahme „Wohn- und Gewerbegebiet Am Strümper Busch“ erfordert eine südliche Anbindung an die A 57 im Bereich der Anschlussstelle Bovert, um Wirtschaftsverkehr über die K 9 n unmittelbar auf das übergeordnete regionale Straßenverkehrsnetz abführen zu können. Die vom Einwender vorgeschlagene Anbindung dieses Entwicklungsbereiches über die B 222 und L 476 (bisher B 9) ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll und führt zu weiteren Beeinträchtigungen der Umwelt.

## 7. Gerhard Amos – unterstützt von 33 zusätzlichen Einwendern

Siehe hierzu Beschluss zu 2.1.

## 8. Familie W. Adam

- 8.1 Anbindung des Mönkesweges

In den vom Einwender vorgetragene Anregungen zur Verkehrsberuhigung auf dem Mönkesweg wird wie folgt Stellung genommen:

Auf dem Mönkesweg besteht bereits heute eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die selbstverständlich auch auf den südlichen Teilabschnitt bei einer Anbindung des Mönkesweges an die K 9 n ausgedehnt wird.

Fahrbahneinengungen sind bereits heute im nördlichen Teilabschnitt vorhanden. Wie bereits zu Ziffer 1 ausgeführt, sind weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer vorgesehen, so z.B. im Bereich der Einmündung Auf dem Hahn und Schlossendweg in den Mönkesweg.

Eine Fortführung des Radweges in den südlichen Teilabschnitt des Mönkesweges ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenbreiten ohne erhebliche Eingriffe in die Vorgärten der Hausgrundstücke nicht möglich. Hier soll durch verkehrslenkende Maßnahmen der radfahrende Schülerverkehr anderweitig geführt werden (siehe hierzu auch Beschluss zu Ziffer 1).

Eine Bebauung der nördlich der Osterather Straße gelegenen Bereiche bis zum Schürkesfeld ist weder von Seiten der Stadt noch seitens der Landesplanung vorgesehen. Somit erübrigt sich hierzu eine Stellungnahme.

- 8.2 Keine Anbindung des Mönkesweges

Zu dem angeregten Rückbau der Straße Am Kapellengraben wird auf den Beschluss zu Ziffer 6.1 verwiesen.

Die Anregung, die Amandusstraße und die Dechant-Fassbender-Straße durch Einführung einer wechselseitig ausgelegten Einbahnstraßenregelung vom Durchgangsverkehr zu entlasten, führt, wie vom Einwender selbst ausgeführt, nur zu einer Verkehrszunahme auf den angrenzenden Straßen. Hiermit ein geändertes Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu erreichen, bleibt wohl weitgehend Wunschenken.

## 9.0 Christian Schmidt

#### 9.1 Lärmschutzmaßnahmen

Hierzu wird auf den Beschluss zu Ziffer 2.1 verwiesen.

#### 9.2 Sicherheit der Radfahrer

Hierzu wird auf den Beschluss zu Ziffer 1 verwiesen.

#### 9.3 Kosten für Ausbau Mönkesweg

Hierzu wird auf Beschluss zu Ziffer 4 verwiesen.

#### 9.4 Eingriffe in Grundstücke der Anlieger

Um insbesondere die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im südlichen Teilabschnitt des Mönkesweges sicherzustellen, ist es erforderlich, diesen Teilabschnitt auszubauen. Nach dem derzeitigen Stand der Planung sind hierfür Grundstücksteile der westlich angrenzenden Grundstücke für den Ausbau erforderlich, wobei diese Eingriffe in das Eigentum auf ein Minimum reduziert werden sollen.

Die Anregungen, wie der Konflikt zwischen den Interessen der Anwohner der Amandus-/Dechant-Fassbender-Straße sowie des Mönkesweges gelöst werden können, führen zu keinem tragfähigen Kompromiss und einer grundlegenden Verbesserung in der verkehrlichen Gesamtsituation. Sie bewirken wiederum lediglich Verkehrsverlagerungen vom Mönkesweg (mit minus 100 bis minus 200 KFZ DTV) und der Buschstraße zwischen Forststraße und Am Kapellengraben (mit minus 300 bis minus 400 KFZ DTV) auf die Straße Am Kapellengraben (mit plus 200 bis plus 500 KFZ DTV) sowie auf der Straße Auf dem Hahn (mit plus 200 KFZ DTV). Ein Rückbau erscheint deshalb im Hinblick gerade auf die Schulwegsicherheit der Grundschul- und Kindergartenkinder nicht umsetzbar, da diese weitaus mehr gefährdet sind, als die Jugendlichen der weiterführenden Schulen. Aufgrund der Netzgestaltung ist ein Ausbau des Mönkesweges als „Spielstraße“ nicht möglich.

### 10. Karin und Thomas Feldges

#### 10.1 bis 10.4

Der Anregung, den Mönkesweg auf Höhe des Gymnasiums abzapfen und auf beiden Seiten einen ausreichenden Wendeplatz für beide Zufahrten anzulegen, wird nicht gefolgt. Eine solche Planungsvariante führt nicht zu einer Verbesserung der Gesamtsituation im Wohnquartier, da nach wie vor alle Einrichtungen im Bereich des Mönkesweges nur über den nördlichen Teilabschnitt des Mönkesweges sowie die angrenzenden Wohnstraßen zu erreichen sind. Zudem ist eine zusätzliche Zufahrt zum Gymnasium in Höhe des Mönkesweges von der K 9 n nicht erforderlich, da diese nach dem B-Plan 276 bereits westlich des Gymnasiums in Höhe des Lehrerparkplatzes erfolgen soll.

10.5 Der Anregung wird stattgegeben. Siehe hierzu Beschluss zu Ziffer 1.

10.6 Der Anregung, die Verkehrsberuhigung des Kapellengrabens zurückzubauen, wird nicht gefolgt.  
Siehe hierzu Beschluss zu Ziffer 6.1.

10.7 Der Anregung für einen Lärmschutz entlang der K 9 n kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht abschließend entschieden werden. Sie wird im Rahmen der noch durchzuführenden verbindlichen Bauleitplanung entschieden.

### 11. Andreas Skaletz

Den Ausführungen hinsichtlich der Bedenken, dass der Mönkesweg zu einer stark frequentierten Hauptstraße in solchen Fällen führt, dass es zu Stausituationen auf der A 57 im Zuge der Bauarbeiten kommt, kann nicht geteilt werden. Die A 57 wird derzeit (voraussichtlich bis 2008) 6-spurig ausgebaut. Hierdurch soll der Verkehrsfluss auf der A 57 und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Es ist somit künftig nicht davon auszugehen, dass es zu den vom Einwander befürchteten Umleitungsstrecken über den Mönkesweg kommen wird, zumal der 1. Bauabschnitt der K 9 n

zwischen Buschstraße und Kreisverkehr in Höhe der Straße Am Strümper Busch erst ab ca. 2008 realisiert wird, also nach Abschluss der Bauarbeiten auf der A 57.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer im Bereich des Mönkesweges wird auf den Beschluss zu Ziffer 1 verwiesen.

#### 12. Karl und Margot Hennig

Hierzu wird auf die Beschlüsse zu Ziffer 2 verwiesen.

#### 13. Familie Jünemann

Den Anregungen kann nicht stattgegeben werden.

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmenge, welche im übrigen unterhalb der bereits heute auf der Buschstraße vorzufindenden Verkehrsmenge liegt, ist nicht zu erwarten, dass der Mönkesweg in erheblichem Umfang Durchgangsverkehre aufnehmen wird. Vielmehr werden diese gebietsfremden Durchgangsverkehre in aller Regel, die den Stadtteil Strümp umgebenden Tangentialstraßen (L 154, K 9 / K 9 n sowie die B 222) aufgrund der Zeitvorteile, die diese weitgehend anbaufreien Straßen bieten, nutzen. Der Mönkesweg soll in erster Linie Ziel- und Quellverkehr aus dem Wohnquartier und den angrenzenden öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindergarten, Sportanlage sowie den kirchlichen Einrichtungen) auf kurzem Wege auf das örtliche Hauptverkehrsstraßennetz abführen. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen ist auch künftig nicht mit unzumutbaren Beeinträchtigungen im persönlichen Umfeld des Einwenders zu rechnen, so dass nach wie vor von gesunden Wohnverhältnissen ausgegangen werden kann. Ebenso ist eine Wertminderung der Liegenschaft durch die Anbindung des Mönkesweges an die K 9 nicht gegeben.

Bei dem geplanten Ausbau des Mönkesweges lässt es sich nicht vermeiden, im Bereich der Hausgrundstücke Mönkesweg 50 bis 56 in den dort vorhandenen Baum- und Gehölzbestand einzugreifen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird geprüft, inwieweit sich der Eingriff in Natur und Landschaft durch Änderung der z.Zt. vorliegenden Planung minimieren lässt. Sofern sich der Eingriff nicht verhindern lässt, ist dieser nach dem Landschaftsgesetz auszugleichen. Es wird angestrebt, den in diesem Bereich vorhandenen dörflichen Siedlungscharakter durch entsprechende Gestaltung des Straßenraumes aufrecht zu erhalten.

Klarzustellen ist, dass es sich bei dem Mönkesweg nicht um eine Spielstraße handelt, sondern um eine Anliegerstraße, die bis in Höhe der Einmündung Holunderweg dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung steht.

#### 14. Frieda Hübner

Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Hierzu wird auf den Beschluss zu Ziffer 2 verwiesen.

#### 15. Heidrun Gnieser

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden. Für den verkehrssicheren Ausbau ist es nach dem derzeitigen Stand der Planung erforderlich, geringfügig in die sehr großen Vorgärten (2 bis 4 m) der Hausgrundstücke 50 bis 56 einzugreifen.

Den Ausführungen der Einwenderin, dass sich das Umfeld seit dem Bau ihres Hauses im Jahre 1967 stark verändert hat, kann zugestimmt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die städtebaulichen Zielsetzungen der ehemaligen selbständigen Gemeinde Strümp, die keine bauliche Erweiterungen in diesem Bereich vorsahen, mit Gründung der Stadt Meerbusch obsolet geworden sind. Aufgrund der Vorgaben im Neugliederungsgesetz und den landesplanerischen Vorgaben war der Raum zwischen Strümp und Boverth als Siedlungsschwerpunkt mit gesamtstädtischen Einrichtungen vorgesehen. So wurden im Rahmen der Flächennutzungsplanung entsprechende Bauflächen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Verkehrsinfrastruktur im Flächennutzungsplan dargestellt. Ein Teil dieser Entwicklungsziele wurde in den folgenden Jahren umgesetzt. Dies alles hat natürlich auch zu Veränderungen im Umfeld der Einwenderin geführt, welche selbstverständlich von den dort wohnenden als störend empfunden werden, aber nicht die Grenze des unzumutbaren übersteigen. Mittlerweile hat der Rat der Stadt im Rahmen der Aufstellung des

Stadtentwicklungskonzeptes „Meerbusch 2010“ beschlossen, die ursprünglich geplante zentrale Entwicklung der Stadt Meerbusch aufzugeben und dafür eine Stärkung der einzelnen Ortsteile als Entwicklungsziel definiert. Dies bedeutet für das Umfeld der Einwenderin, dass die ursprünglich vorgesehenen gesamtstädtischen Einrichtungen, wie Rathaus, Hallenbad und Kultureinrichtungen nicht mehr in diesem Bereich errichtet werden.

## 16. Sabine Bull

### 16.1 Wir lehnen den Bau der K 9 ab.

Der Anregung kann nicht stattgegeben werden.

Die K 9 n ist bereits seit 1980 im Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch dargestellt und somit Ziel der Stadtentwicklung.

Nach wie vor ist von einem Wachstum des Verkehrsaufkommens vor allem im motorisierten Individualverkehr in den Ballungsbereichen der Oberzentren auszugehen. Wesentliche Gründe für diesen Entwicklungstrend liegen in den sich verlängernden Wegen zwischen Wohnort, Arbeitsort, Versorgungszentren sowie Erholungs- und Freizeitangeboten bei sinkenden Raumüberwindungskosten. Dabei besteht eine Wechselwirkung zwischen der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung. Die wesentlichen Handlungsansätze zur Reduzierung der Verkehrsprobleme liegen daher einerseits in der Förderung verkehrsvermeidender Siedlungs- und Raumstrukturen (Stadt der kurzen Wege), wie sie im Rahmen der Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes Am Strümper Busch umgesetzt wird und andererseits in der Einflussnahme auf die Verkehrsmittelwahl, z.B. Förderung des ÖPNV. Die zunehmende Mobilität der Bevölkerung macht es jedoch erforderlich, zur Erschließung der einzelnen Stadtteile unter Aufrechterhaltung der Verbindungen mit den Nachbarstädten ein gut entwickeltes und ausgebautes Verkehrsnetz vorzuhalten. Dabei sollte der Sicherung und Förderung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs besondere Bedeutung beigemessen werden. In der Stadt Meerbusch steht zwar bereits heute ein gut ausgebautes Straßennetz den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung, dennoch besteht neben dem 6-spurigen Ausbau der A 57 weiterer Handlungsbedarf, u.a. in der Verlängerung der K 9 über Strümp hinaus bis Boverth zur Anschlussstelle an die A 57. Über diese gesamtstädtische Bedeutung hinaus übernimmt die K 9 n auch Erschließungsfunktionen für das Wohn- und Gewerbegebiet Am Strümper Busch. Unter den in der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet Am Strümper Busch genannten Annahmen zur Mobilität, Motorisierung, Verkehrsmittelwahl und Anwesenheit ist von einem Verkehrsvolumen von ca. 11.000 Kfz-Fahrten am Tag, die von den neuen Nutzungen hervorgerufen werden, nach der Realisierung der Gesamtmaßnahme auszugehen. Diese Kfz-Fahrten allein über einen Anschluss an die Osterather Straße abzuwickeln ist verkehrstechnisch nicht machbar und führt insbesondere auf der bereits heute stark befahrenen Xantener Straße zu weiteren Beeinträchtigungen im Wohnumfeld. Die Entwicklung eines derartig großen Baugebietes erfordert in jedem Fall eine leistungsfähige äußere Erschließung.

Für die zusammenhängenden Wohnsiedlungsbereiche sowie die Gemeinbedarfsflächen im Bereich des Mönkesweges, die in einem engen baulichen Zusammenhang stehen, ist die Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz des Wohn- und Wohnumfeldes sowie der dazugehörigen Funktionsbeziehungen von besonderer Bedeutung. Die Einzelwohnlagen außerhalb des Siedlungsverbundes dienen ebenfalls dem Wohnen, jedoch ist hier der funktionale Zusammenhang geringer. Die unbebauten Freiflächen westlich und südlich des Siedlungsverbundes haben als siedlungsnaher Freiraum nur eine mittlere Bedeutung für die Wohnumfeldfunktion. Infolge der Verlärmung durch die A 57 ist dieser Freiraum als deutlich vorbelastet einzustufen. Darüber hinaus besteht eine visuelle Beeinträchtigung des Landschaftserlebens infolge der in Nord-Südrichtung verlaufenden Hochspannungsfreileitung. Die Eignung der Freiflächen für die Erholungsnutzung ist infolge der überwiegend ackerbaulichen Nutzung (fehlende Begehbarkeit der Flächen, keine spezielle Ausstattung, mangelnde Vielfalt) eingeschränkt. Gleichwohl ist deren Erreichbarkeit sowohl vom Wohnsiedlungsbereich Meerbusch-Strümp als auch von Boverth prinzipiell über das Wirtschaftswegenetz gegeben. Die Bedeutung der Freiflächen ist somit insgesamt nur als Mittel einzustufen. Dem Landschaftsbild kommt überwiegend nur eine mäßige bis geringe Bedeutung zu. Die Freiflächen im Gebiet sind durch die vorherrschend landwirtschaftliche Nutzung relativ strukturarm, wenig natürlich und zudem durch die Verlärmung des Auto-

bahnverkehrs vorbelastet. Wohngebäude werden von dem geplanten Bau der K 9 n nicht in Anspruch genommen.

Eine Zerschneidung von Funktionsbeziehungen innerhalb bebauter Bereiche oder eine Trennung vom siedlungsnahen Freiraum erfolgt ebenfalls nicht, da die Wegebeziehungen erhalten bzw. wieder hergestellt werden. Betriebsbedingte Auswirkungen (Lärm, visuelle Beeinträchtigung der Wohnfunktion etc.) durch die K 9 n ergeben sich aus der prognostizierten Verkehrsmenge von max. 3.400 Kfz-DTV im östlichen und bis 7.400 Kfz-DTV im südlichen Bauabschnitt der Trasse westlich der A 57. Eine erste Einschätzung der schalltechnischen Situation kommt zu dem vorläufigen Ergebnis, dass Überschreitungen der Emissionsgrenzwerte nur im Bereich Boverth sowie im Bereich des Anschlusses an die Forststraße vorliegen. Für die übrige Wohnbebauung werden die Emissionsgrenzwerte der 16. BImSchVO eingehalten. Grundsätzlich ist von einer zum Teil hohen Vorbelastung durch den Autoverkehr der A 57 auszugehen, so dass betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch die K 9 n (Verlärnung und Luftschadstoffemissionen) teilweise überlagert werden. Bezüglich der Wohnumfeldfunktion sind Beeinträchtigungen aufgrund der genannten Vorbelastung sowie der Aufrechterhaltung der Wegebeziehung nicht zu erwarten. Ebenso ist im Hinblick auf die überwiegend geringe Grundbedeutung für die Erholungsnutzung und die bestehende Vorbelastung durch die A 57 von keiner gravierenden Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsfunktion auszugehen. Die Zerschneidung der Freiflächen, insbesondere östlich der A 57 durch den Bau der K 9 n, ist im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung des Wohn- und Gewerbegebietes Am Strümper Busch zu sehen und nicht zu vermeiden.

Im noch durchzuführenden Bauleitplanverfahren für die K 9 n werden sowohl die Belange der Anwohner als auch die Belange des Verkehrs nochmals einer Abwägung unterzogen.

Selbstverständlich ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen im Stadtteil Strümp durch die Entwicklung des Wohn- und Gewerbegebietes zunehmen wird. Um diese zusätzlichen Verkehrsmengen abzuwickeln, ist, wie bereits ausgeführt, ein leistungsfähiges, allen Verkehrsteilnehmern gerecht werdendes Verkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass die Verlängerung der K 9 n über die B 222 bis zur Anschlussstelle Boverth an der A 57 zusätzlichen überörtlichen Verkehr anziehen wird.

Die Attraktivität einer Stadt wird neben den von der Einwanderin zitierten Einrichtungen selbstverständlich auch von einer attraktiven und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur geprägt.

Anzumerken bleibt, dass die K 9 n als Kreisstraße in die Finanzierung und Baulastträgerschaft des Rhein-Kreises Neuss übergeht. Seitens der Stadt werden nur die nicht zuschussfähigen Kosten (u.a. für die Planung) getragen.

## 16.2. Wir lehnen die Anbindung und den Ausbau des Mönkesweges an die K 9 n ab

Hierzu wird auf die vorangegangenen Beschlüsse unter Ziffer 2 und Ziffer 15 verwiesen.

17. Katrin Bull

18. Anja Bull

19. Thomas Bull

20. Heinz und Marlies Kämpken

Hierzu wird auf die vorangegangenen Beschlüsse zu Ziffer 2, 15 und 16 verwiesen.

21. Dipl.-Kauffr. Natascha Wickerath u. Dipl.-Wirtsch.Ing. Raimund Wickerath

Durch die Realisierung der K 9 n wird keine unzumutbare Verschlechterung der Lebensqualität der Einwander hervorgerufen.

### 21.1 Sicherheit für unsere Kinder

Mit der K 9 n soll in erster Linie örtlicher Ziel- und Quellverkehr (z.B. aus den Rheingemeinden Richtung A 57) von den Wohnquartieren ferngehalten werden und auf kurzem Weg auf das regionale und überregionale Verkehrsnetz abgeleitet werden. Mit Realisierung der K 9 n und der damit verbundenen Verkehrszunahme, die jedoch als verträglich einzustufen ist, kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass im Bereich der Querungen mit dieser Hauptverkehrsstraße ein gewisses Gefährdungspotential besteht. Um diese möglichen Gefährdungspotentiale von vornherein zu minimieren, wird die Planung für die K 9 n durch unabhängige Gutachter im Hinblick auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer untersucht. Sollten sich aus der Untersuchung Änderungen für die Planung der K 9 ergeben, werden diese im weiteren Verfahren berücksichtigt.

### 21.2 Zusätzliche Lärmbelästigung

Hierzu wird auf den Beschluss zu Ziffer 2 verwiesen.

Die Neuführung des Mönkesweges im Bereich der Anbindung an die K 9 n weist eine Fahrbahnbreite von 5,0 m auf. Diese Breite ist gerade im Einmündungsbereich erforderlich, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei Begegnungsverkehr sicherzustellen. Der Mönkesweg soll nach wie vor mit Ausnahme von Anlieger- und landwirtschaftlichem Verkehr für den allgemeinen Verkehr gesperrt bleiben. Eine Sperrung für landwirtschaftlichen Verkehr ist nicht möglich, da von diesem Teilabschnitt des Mönkesweges auch die Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erfolgt.

### 21.3 Starker Eingriff in die Landschaft

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden (siehe hierzu Beschluss zu Ziffer 16).

## 22. Dr. Peter und Emmanuelle Minuth

### 22.1 Lärmschutz

Hierzu wird auf die Ausführungen im Beschluss zu Ziffer 2 verwiesen.

Zu den Ausführungen der Einwender hinsichtlich der Lärmschutzwälle im Bereich des Wohngebietes Josef-Kohtes-Straße an der Forststraße ist anzumerken, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplanes für dieses Wohngebiet im Jahre 1990 eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wurde. Diese schalltechnische Untersuchung basierte auf der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Ausgabe Mai 1987, und dem Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1, Ausgabe Mai 1987 sowie der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen [RLS-81]. Diese lärmtechnische Untersuchung musste nicht nur das Verkehrsaufkommen auf der Forststraße, sondern auch das Verkehrsaufkommen auf der Xantener Straße / Moerser Straße berücksichtigen, welches sich ebenfalls aufgrund der höheren Emissionspegel auf das Baugebiet auswirkt. Hieraus ergab sich, dass auch parallel zur Forststraße aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wurden, um die Orientierungswerte einhalten zu können.

Bei dem Bau der K 9 n besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur dann, wenn der von der neuen Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Grenzwert überschreitet. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln. Ein jedoch bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung, hier A 57) und die durch den Bau der K 9 entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen aber zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Kann eine Summation aus Rechtsgründen unbeachtet bleiben und wird die Grenze der Gesundheitsgefährdung noch nicht erreicht, bleibt die prognostizierbare Gesamtbelastung ein Abwägungsbelang im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.

### 22.2 Anbindung Mönkesweg

Siehe hierzu Beschluss zu Ziffer 2.

### 22.3 Sicherheit der Kinder

Siehe hierzu Beschluss zu Ziffer 1 und 21.1.

### 23. Michael Tiggelkamp

Zu den Anregungen bezüglich von Sicht- / und Lärmschutzmaßnahmen wird auf den Beschluss zu Ziffer 2 verwiesen.

Die Zufahrt zu den bestehenden Garagen wird durch das Überfahren der Mittelinsel auf der Buschstraße gewährleistet. Anliegerkosten für die K 9 n entstehen dem Einwender nicht, da es sich hier um eine Kreisstraße in der Baulast des Rhein-Kreises Neuss handelt.

### 24. Familie B. Jordan

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden. Die mit der Planung der K 9 n vorgesehenen Kreisverkehre dienen in erster Linie der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich mit untergeordneten Straßen. Zudem haben die Kreisverkehre geschwindigkeitsdämpfende Effekte. Im übrigen wird auf die vorgegangenen Beschlüsse verwiesen.

### 25. Dr. Volkher Banse

Es ist nicht vorgesehen, die Funktion des Mönkesweges als Anliegerstraße zu ändern.

### 26. Dr. Horst Euteneuer

### 27. M. Hackbusch

### 28. Dr. Nicole Rosenfeld

Der Anregung kann nicht stattgegeben werden. Hierzu wird auf den Beschluss zu Ziffer 2 verwiesen.

### 29. Die Anwohner der Dechant-Faßbender-Straße

Der Anregung, den Mönkesweg an die K 9 n anzubinden, wird gefolgt.

### 30. Familie Hans u. Daniele van den Houdt

### 31. Karl Kmak

### 33. Natascha Lessacher

#### 30.1 Anbindung des südlichen Teils des Mönkesweges an die K 9 n

Der Anregung wird gefolgt.

#### 30.2 Lärmschutz an der Forststraße

Der Anregung, zwischen Strempe und Buschstraße einen Lärmschutzwall anzulegen, kann nicht gefolgt werden. Dieser Teil der K 9 n ist bereits ausgebaut und nicht Bestandteil der noch durchzuführenden verbindlichen Bauleitplanung. Im weiteren Verfahren wird jedoch geprüft, ob sich aufgrund der geänderten Netzkonzeption der Emissionspegel Straßenlärm in diesem Teilabschnitt geändert hat und sich hieraus evtl. Lärmschutzmaßnahmen ergeben.

#### 30.3 LKW-Nachfahrverbot

Der Anregung, auf der Ost-West-Verbindung ein LKW-Nachfahrverbot vorzusehen, kann nicht gefolgt werden, da es sich bei der K 9 n um eine Hauptverkehrsstraße handelt, die auch künftige Gewerbegebiete erschließt.

### 32. Brigitte Güttling und weitere 33 Schreiben (Einwender 34 bis 67)

Die Einwender 32 sowie 34 bis 67 regen an, den Mönkesweg an die K 9 n anzubinden. Dieser Anregung wird gefolgt.

68. Robert Schalley

Der Anregung, im Bereich des Grundstückes des Einwenders aktive Lärmschutzmaßnahmen bezüglich des von der K 9 n ausgehenden Verkehrslärms vorzusehen, wird stattgegeben. Die endgültige Materialwahl dieser Lärmschutzwand soll im weiteren Verfahren endgültig festgelegt werden.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung für die K 9 n wird auch das Grundstück des Einwenders mit in das Verfahren einbezogen, um die durch den Bau der K 9 n entfallende heutige Grundstückerschließung zu ersetzen. Hierbei sind auch alternative Erschließungsmöglichkeiten, wie sie vom Einwender vorgetragen wurden, zu prüfen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kann auch für den z.Zt. nicht bebauten Teil des Grundstückes eine Bebauung vorgesehen werden.

69. Hans Speis

Im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung für den Bebauungsplan Nr. 281 wird durch eine schalltechnische Untersuchung geprüft, welche aktiven bzw. passiven Lärmschutzmaßnahmen für die vorhandene und künftig geplante Bebauung erforderlich ist.

Der Anregung, die Hof- und Gewerbeflächen sowie weitere zur Bebauung und zur Erschließung über den Ivangsweg erforderliche Flächen in das Bebauungsplanverfahren 281 einzubeziehen, wird gefolgt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 281 soll entsprechend der Anlage zu dieser Beratungsvorlage im weiteren Verfahren erweitert werden.

70. Weven & Kollegen RAe. für Nethen

Der Anregung, auf die geplante Streckenführung der K 9 n auf dem Grundstück Nethen zu verzichten, kann nicht gefolgt werden. Die K 9 n ist unverzichtbarer Bestandteil der Netzkonzeption zur Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ sowie der innerörtlichen Verkehrlenkung. Anderweitige Linienführung für die K 9 n wurden im Vorverfahren geprüft und gegeneinander abgewogen. Letztendlich hat sich der zuständige Fachausschuss des Rates der Stadt Meerbusch für die bereits seit 1980 im Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch dargestellte Linienführung ausgesprochen. Da aufgrund der örtlichen Verhältnisse aktive Lärmschutzmaßnahmen ausscheiden, sind im Rahmen der weiteren verbindlichen Bauleitplanung passive Lärmschutzmaßnahme festzusetzen.

Problem:

Nachdem der Rat der Stadt am 02.09.1999 entschieden hat, seine Beschlüsse zur Entwicklung des Siedlungsschwerpunktes Meerbusch-Mitte aufzuheben, wurde die Verwaltung mit Beschluss vom 08.02.2000 beauftragt, auf der Grundlage des Bürgergutachtens zur künftigen Entwicklung der Stadt Meerbusch eine Planung für die Entwicklung eines Wohn- und Gewerbegebietes („Am Strümper Busch“) für den Bereich zwischen Osterather Straße/A 57/Meerbuscher Straße sowie den östlichen Siedlungsrand von Strümp zu entwickeln. Dem grundlegenden Entwicklungskonzept hat der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften am 05.02.2002 zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, für den nördlichen Teilabschnitt (1. Realisierungsabschnitt) die planungsrechtlichen Grundlagen für die Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten zu erarbeiten. Hierfür hat der Rat der Stadt am 28.05.2003 den Aufstellungsbeschluss für die 96. Änderung des Flächennutzungsplanes und den Bebauungsplan 276 (Wohngebiet „Im Plötchen“) sowie am 24.07.2003 die Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne 280 (Am Strümper Busch/Kreisstraße 9 n, 1. Bauabschnitt) und Nr. 281 (Auf dem Kamp/Kreisstraße 9 n, 2. Bauabschnitt) sowie am 16.10.2003 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 277 (Gewerbegebiet Bundenrott) gefasst.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Wohn- und Gewerbegebiete „Am Strümper Busch“ ist auch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz unter Beachtung gesamtstädtischer Zusammenhänge herzustellen. Dies soll in erster Linie durch eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße als Verbindungsstraße zwischen der B 222/ K 9 (Xantener Straße/Moerser Straße) und der L 476 / A 57 (Anschlussstelle Boverit an der Meerbuscher Straße) gesichert werden (s. Anlage 1). Die Linienführung der K 9 n basiert auf den Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Meerbusch aus dem Jahre 1980, wobei durch die 96. Änderung des Flächennutzungsplanes geringfügige

Änderungen unter Berücksichtigung der Entwicklungsplanung für das Wohn- und Gewerbegebiet Am Strümper Busch vorgenommen wurden. Mit dem Rhein-Kreis Neuss wurde zwischenzeitlich eine Verwaltungsvereinbarung dahingehend abgeschlossen, dass diese innerörtliche Hauptverkehrsstraße als Verlängerung der Kreisstraße 9 über die B 222 bis zur Anschlussstelle Boverat an der A 57 als Kreisstraße in die Baulastträgerschaft des Rhein-Kreises Neuss übergeht. In dieser Verwaltungsvereinbarung hat sich die Stadt dazu verpflichtet, das Planungsrecht zu schaffen und den erforderlichen Grunderwerb bereitzustellen. Die Objektplanung wird der Rhein-Kreis Neuss in Abstimmung mit der Stadt Meerbusch durchführen. Die Entwurfsplanung für die K 9 n wurde im APWL am 19.04.2005 durch den Rhein-Kreis Neuss bzw. das beauftragte Ingenieurbüro vorgestellt. Am 09. Juni 2005 hat der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften beschlossen, eine Bürgerbeteiligung zur übergeordneten verkehrlichen Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ durchzuführen. Am 30. Juni 2005 wurden der Straßenbauvorentwurf für die Kreisstraße 9 n zwischen Buschstraße und Meerbuscher Straße sowie die Planung der Stadt Meerbusch zur Anbindung des Mönkesweges an die K 9 n einschließlich einer Variante ohne Anbindung der Bürgerschaft in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Über die Erörterung wurde eine Niederschrift gefertigt, die dieser Vorlage als Anlage 2 beigelegt ist. Die Planentwürfe lagen anschließend bis zum 08. Juli 2005 im Fachbereich Planen und Bauen im Techn. Dezernat zur Einsichtnahme aus. Der Bürgerschaft wurde anschließend die Möglichkeit eingeräumt, sich mündlich oder schriftlich zu der Planung bis zum 22. Juli 2005 zu äußern. Während dieser Zeit gingen die als Anlage 3 beigelegten Stellungnahmen ein. Über das Ergebnis der Bürgerbeteiligung hat nun der APWL zu entscheiden.

Grundlage des Verkehrskonzeptes für die Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes Am Strümper Busch ist eine Verkehrsuntersuchung vom Mai 2003, die die Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung – IVV Aachen – als Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Gesamtstadt aus dem Jahre 1998 vorgelegt hat. Das Gutachten kommt im Endergebnis zu folgender Bewertung:

Zusammenfassende Bewertung für die Planfälle 1 – ohne Anbindung am Mönkesweg und 2 – mit Anbindung am Mönkesweg

Die durch die Realisierung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ ausgelösten Zusatzverkehre führen zu keinen gravierenden Verschlechterungen der Verkehrssituation im derzeitigen Straßennetz.

Die Leistungsfähigkeit des Hapterschließungssystems (K 9 n und die Verbindung zwischen K 9 n und L 154 (Nord-Süd-Allee) im Plangebiet ist in vollem Maße gewährleistet.

Hinsichtlich der Umfeldverträglichkeit weisen die mit ca. 3.000 Kfz-DTV belasteten und östlich und nördlich der Kesselshütte gelegenen Streckenabschnitte des Hapterschließungssystems (K 9 n und Nord-Süd-Allee) für eine anliegende Wohnbebauung ein leicht gestörtes Wohnumfeld auf, was lärmäßig auf eine Überschreitung der für die Bauleitplanung maßgeblichen Lärmorientierungswerte schließen lassen könnte. Für eine abschließende Bewertung der Verträglichkeit sind in den anstehenden Bauleitverfahren weitere lärmtechnische Untersuchungen erforderlich.

Der Südast der K 9 n ist mit seinen Verkehrsbelastungen von ca. 7.000 Kfz-DTV der Belastungsgruppe „5.000 bis 10.000 Kfz-DTV“ zuzuordnen. Straßen dieser Belastungsgruppe werden Wohnumfeldbeeinträchtigungen und eine leicht gestörte Aufenthaltsqualität zugesprochen. Obwohl die prognostizierten Verkehrsbelastungen dem unteren bis mittleren Feldbereich der Belastungsgruppen angehören, ist hier von dem Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen und/oder baulichen Festlegungen (Auflagen) auszugehen.

Der Planvariante 2 – mit Anschluss des Mönkesweges an die K 9 n – ist aus verkehrlicher Sicht der Vorzug zu geben, da sie die Verkehrsverhältnisse und damit die Wohnqualität, in dem Wohngebiet, das sich zwischen Buschstraße und der Straße „Am Kapellengraben“ aufspannt, quasi flächendeckend optimiert. Die auf dem südlichen Abschnitt des Mönkesweges auftretende Mehrbelastung steht den Vorteilen auf allen anderen Straßen des Wohnquartiers gegenüber und wird als hinnehm- und zumutbar eingestuft. Die hier mit 1.200 Kfz-DTV entstehende Belastungssituation gewährleistet nach wie vor eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität.

**E m p f e h l u n g**

Daraus leitet sich die gutachterliche Empfehlung ab, das Erschließungssystem des Planfalles 2 – mit Anschluss des Mönkesweges an die K 9 n – bei der Realisierung des Wohn- und Gewerbegebietes „Am Strümper Busch“ umzusetzen.

PS: Durch eine direkte Erschließung des Plangebietes durch den ÖPNV (evtl. durch veränderte Führung der Buslinie 839) sowie eine Entspannung der Problemsituation im Knoten B 9/B 222/L 476 durch Einrichtung einer niveaufreien Querung der Schiene lassen sich das Kfz-Verkehrsaufkommen und die Kfz-Verkehrsbelastung auf den Straßen des Plangebietes geringfügig reduzieren. Ein Aufgreifen bzw. ein Weiterverfolgen dieser Planungsüberlegungen wird ebenfalls empfohlen.

Die Verkehrsuntersuchung für das Wohn- und Gewerbegebiet Am Strümper Busch wurde dem APWL in seiner Sitzung am 02.10.2003 durch den Gutachter vorgestellt. Der APWL nahm den Bericht zur Kenntnis, ohne einen Beschluss zu fassen.

**Abstimmungsergebnis:** 13 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen

#### 10.0 **Bebauungsplan Nr. 267, Meerbusch-Lank-Latum, Uerdinger Straße/Rottstraße; Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

##### **Beschluss:**

##### **Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 267, Meerbusch-Lank-Latum, Uerdinger Straße / Rottstraße, einschließlich der Entwurfsbegründung gem. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung zu jedermanns Einsicht öffentlich auszulegen.

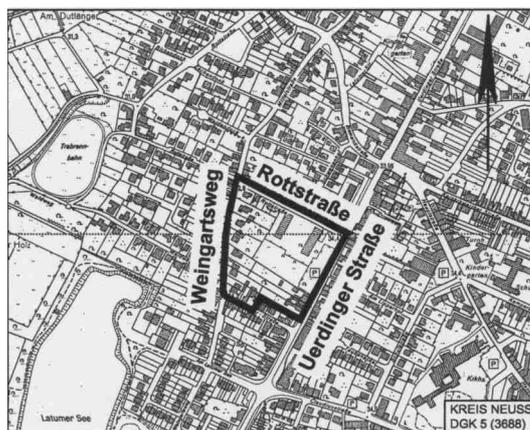
Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird begrenzt im Norden von der Rottstraße

Osten von der Uerdinger Straße

Süden durch den westlichen Abschnitt der Ossummer Straße und die nördlichen Grenzen der Hausgrundstücke Ossummer Straße Nr. 13, 11, 9 und Uerdinger Straße Nr. 30

Westen vom Weingartsweg

und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

**Abstimmungsergebnis:** 15 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen

- 11.0 2. vereinfachte Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen**  
**11.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB**  
**11.2 Abschließender Beschluss gem. § 1 (8) und § 2 (1) BauGB**

**Beschluss:**

11.1 Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB i.V.m. § 13 (2) BauGB.

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt stellt fest:

Der Entwurf der 2. vereinfachten Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen hat gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in Verbindung mit § 13 (2) Baugesetzbuch in der zur Zeit geltenden Fassung vom 23. November 2005 bis einschließlich 23. Dezember 2005 öffentlich ausgelegen.

Während dieser Zeit gingen keine Stellungnahmen ein.

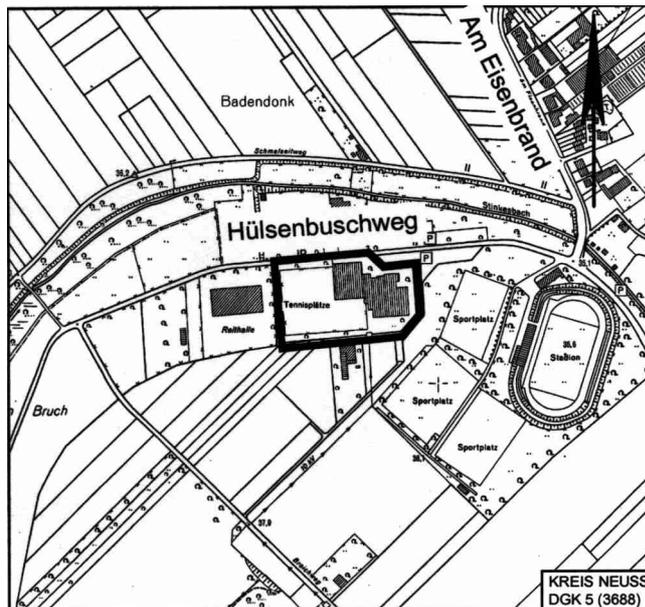
**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

11.2 Abschließender Beschluss gem. § 1 (8) und § 2 (1) BauGB.

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt die 2. vereinfachte Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen abschließend gemäß § 1 (8) und § 2 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2005 (GV.NRW. S. 498).

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung umfasst das Flurstück 116 der Flur 54 der Gemarkung Büderich und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung als Entscheidungsbegründung gemäß § 5 (5) Baugesetzbuch beschlossen.

Die Abwägung lag dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 17. Januar 2006 vor.

Mit Wirksamkeit dieses Änderungsplanes werden die entgegenstehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes unwirksam.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

**Sprecher im Rat:** Ratsherr Lienenkämper

- 12.0. **1. vereinfachte Änderung des Bebauungsplanes Nr. 132 A in Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen**
- 12.1. **Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB**
- 12.2. **Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**

Beschluss:

12.1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB i.V.m. § 13 (2) BauGB.

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt stellt fest:

Der Entwurf der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 132 A in Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen hat gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in Verbindung mit § 13 (2) Baugesetzbuch in der zur Zeit geltenden Fassung vom 23. November 2005 bis einschließlich 23. Dezember 2005 öffentlich ausgelegen.

Während dieser Zeit gingen keine Stellungnahmen ein.

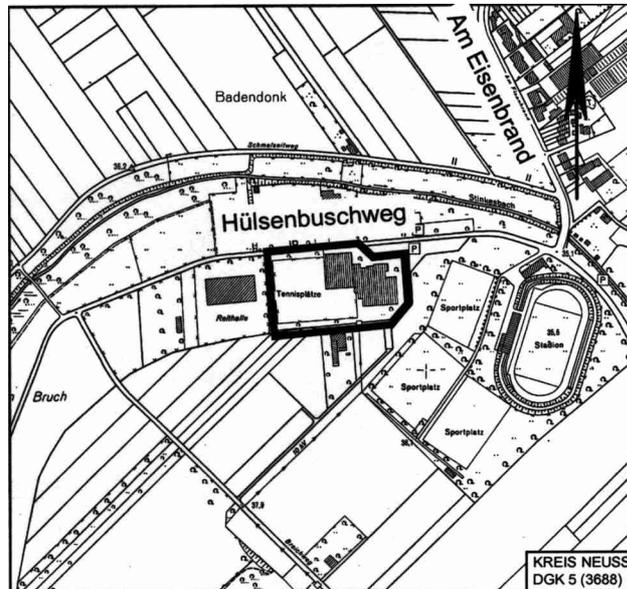
**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

12.2. Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt die 1. vereinfachte Änderung des Bebauungsplanes Nr. 132 A in Meerbusch-Büderich, Sport- und Freizeitpark Eisenbrand, Tennishallen als Satzung gemäß § 10 Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2005 (GV.NRW. S. 498).

Der räumliche Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung umfasst das Flurstück 116 der Flur 54 der Gemarkung Büderich und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung als Entscheidungsbegründung gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch beschlossen.

Die Abwägung lag dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 17. Januar 2006 vor.

Mit dem Inkrafttreten dieser Bebauungsplanänderung treten die entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 132 A außer Kraft.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

**Sprecher im Rat:** Ratsherr Lienenkämper

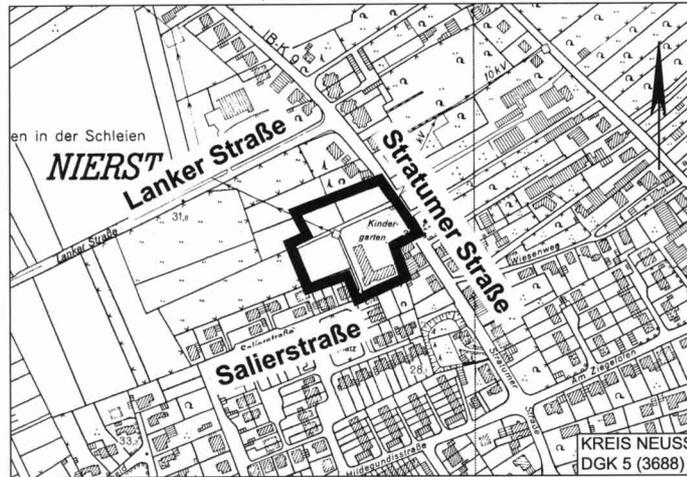
**13.0 78. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Nierst, Dorfplatz/Feuerwehr; Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

**Beschluss:**

**Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, den Entwurf der 78. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Nierst, Dorfplatz/Feuerwehr einschließlich des Erläuterungsberichtes gem. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung zu jedermanns Einsicht öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung umfasst die Flurstücke 19, 22-26, 46, 48, 49, 51, 52, 57, 310, 459 und 562 der Flur 13 der Gemarkung Nierst und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Mit Wirksamkeit dieses Änderungsplanes werden die entgegenstehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes unwirksam.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

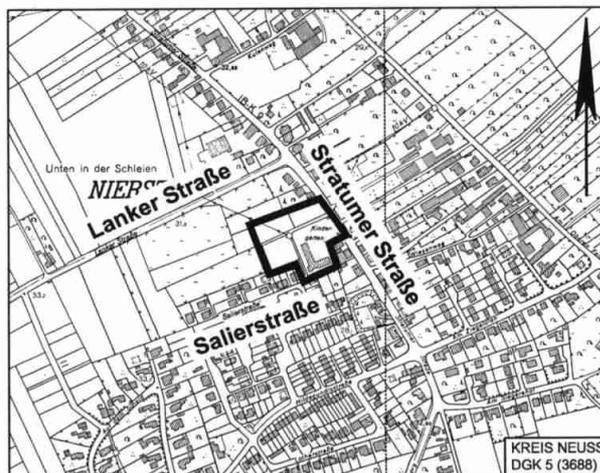
**14.0 Bebauungsplan Nr. 255, Meerbusch-Nierst, Dorfplatz/Feuerwehr;  
Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB**

**Beschluss:**

Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 255, Meerbusch-Nierst, Dorfplatz/Feuerwehr, einschließlich der Entwurfsbegründung gem. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung zu jedermanns Einsicht öffentlich auszulegen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst die Flurstücke 19, 22-26, 46, 48, 49, 51, 52, 57, 310, 459, 562 und 563 teilweise der Flur 13 der Gemarkung Nierst und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

Mit dem Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 118 und seiner 1. Änderung außer Kraft.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig

**15.0 Bauleitplanung der Stadt Düsseldorf,  
41. Änderung des Flächennutzungsplanes, nördlich Willstädter Straße;  
Stellungnahme zum erneut offengelegten Entwurf**

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften beschließt, zur 41. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Düsseldorf – nördlich Willstädter Straße – keine Bedenken vorzubringen.

Vorsorglich weist die Stadt Meerbusch jedoch darauf hin, dass die Realisierung des Baumarktes erst dann erfolgen darf, wenn die Finanzierung der verlängerten Böhlerstraße bis zur Anschlussstelle Büberich an der A 57 gesichert ist und mit dem Bau dieser Straße begonnen wurde. Diese verlängerte Böhlerstraße ist unabdingbare Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens, da ansonsten eine stadtverträgliche Bewältigung der zu erwartenden Verkehrsmengen, die durch die bereits errichteten und geplanten Vorhaben ausgelöst werden auf dem Stadtgebiet Meerbuschs, nicht gegeben ist. Allein der Abschluss der verbindlichen Bauleitplanung für die verlängerte Böhlerstraße kann nicht als gesicherte Erschließung angesehen werden.

**Abstimmungsergebnis:** 15 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen

**16.0 Konzepte in der Energieversorgung;  
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16.08.2005**

Keine Beschlussfassung

**17.0 Veräußerung von Wohnbaugrundstücken im Baugebiet „Kornstraße/Wienenweg“ in Meerbusch-Osterath**

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Die 11 städtischen Wohnbaugrundstücke im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 274 Meerbusch-Osterath, Kornstraße/Wienenweg werden, mit Ausnahme der Grundstücke die eine Größe von rund 520 m<sup>2</sup> haben, zum Baulandrichtwert für Wohnbaugrundstücke für den Ortsteil Osterath mit 330,00 €/m<sup>2</sup> (einschl. Anliegerbeiträge) an Selbstnutzer zum Kauf angeboten. Die Grundstücke mit einer Größe von rund 520 m<sup>2</sup> werden abweichend zum Richtwert mit 315,00 €/m<sup>2</sup> (einschl. Anliegerbeiträge) an Selbstnutzer angeboten. Der Verkauf erfolgt auf der Grundlage der derzeitigen allgemeinen Verkaufsbedingungen und Vergabekriterien der Stadt Meerbusch.

In den Kaufverträgen ist ein Hinweis aufzunehmen, dass sich im näheren Umfeld des Verkaufsgrundstückes ein Festplatz befindet.

**Abstimmungsergebnis:** 15 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen

**Sprecher im Rat:** Ratsherr Lienenkämper

**18.0 Bahnhof Osterath, Gestattungsvertrag Treppenanlage Bahnsteig Ost**

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften stimmt dem Gestattungsvertrag für einen Treppenzugang zwischen nordöstlichem Außenbahnsteig und der P+R-Anlage an der Ladestraße am Bahnhof Osterath zu.

**19.0 Bericht der Verwaltung über die Durchführung der Beschlüsse**

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

**20.0 Termin der nächsten Sitzung (7. März 2006)**

Die nächste Sitzung findet nach Langzeitplan am 7. März 2006 statt.

**21.0 Verschiedenes**

Keine Beschlussfassung

Meerbusch, den 18.01.2006

---

Lienenkämper  
Ausschussvorsitzender

---

Hansen  
Schriftführer

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift</b> <b>Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>

Einwender Nr. 1

Magret und Helmut Esser  
 Cornelia und Jan Pit Esser  
 Friedhofweg 61  
 40667 Meerbusch  
 Schreiben 01 vom  
 09.03.2004

Anmerkungen zum Verkehrsgutachten für die Firma Sunrise

Zu Einleitung / Basisdaten

Der Friedhofweg = Sackgasse von ca. 130 Metern Länge, kann nur im Vergleich mit der Dorfstraße - vielbefahrene Durchgangsstraße - als verkehrsarm bezeichnet werden.

Denn zum angegebenen hauptsächlich Fahrradverkehr in dem kurzen Stück Friedhofweg zwischen Dorfstraße und dem Hövel muss auch der nicht geringe Autoverkehr der Anlieger berücksichtigt werden.

Vorhandene und täglich mehrmals bewegte Pkw's  
 15 aus dem Haus Friedhofweg 63 / Tiefgarage,  
 3 aus dem Haus Friedhofweg 61,  
 5 aus dem Haus Michael Friedhofweg / Am Hövel, sowie  
 1 aus dem Haus Derstappen..

Hinzu kommen:

1 Pkw der Wirtin vom Lindenhof, mindestens  
 3 Pkw der Beschäftigten von Lindenhof und Gulasch- sowie  
 3 Pkw der Pferdebesitzer und Reiter.

Weiter sind zu berücksichtigen :

Die Besucher der Gaststätten Lindenhof und Gulasch / hauptsächlich mittags und abends,  
 die Besucher der Ballettschule / vom frühen Nachmittag bis zum späten Abend,  
 die Hochzeiter und Ihre Gäste bei den Trauungen / vormittags bis mittags -  
 die täglichen Anlieferungen für den Lindenhof/ hauptsächlich vormittags und mittags -  
 und die Wagen zur besonderen Entsorgung der Gaststättenabfälle.

Die Aussage von Sunrise, dass maximal nur 50 % der Angestellten mit dem Wagen kommen, mag für andere Standorte zutreffen.

Die Anmerkungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wie folgt beantwortet:

1. Die Verkehrsbelastungen des Friedhofweges sind nicht nur im Vergleich zu denen der Dorfstraße als sehr gering zu bezeichnen, sondern auch absolut gesehen. Nur unter Beachtung dieser Ausgangssituation ist die derzeit ungeordnete Verkehrsabwicklung und das Parken am Straßenrand des Friedhofweges aus verkehrstechnischer Sicht noch akzeptabel.

Hinsichtlich der Kapazitätsbetrachtungen wird auf die EAE (Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen) 85/95, Tabelle 16, Bild AS3 (S.68) verwiesen, wo die Kapazitätsgrenze einer mit der geplanten Mischverkehrsfläche vergleichbaren Mischverkehrsfläche mit ca. 150 Kfz/h angegeben wird.

2. Zur Beurteilung der derzeitigen und zukünftigen Verkehrssituation (ohne und mit Seniorenresidenz) ist von entscheidender Bedeutung, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes *Dorfstraße / Friedhofweg / Alter Kirchweg* nachzuweisen. Diese ist maßgeblich von der Verkehrsbelastung der vorfahrtsberechtigten Dorfstraße abhängig; es galt also, für die Verkehrsuntersuchung den Zeitraum zu wählen, zu dem die Dorfstraße ihre stärksten Verkehrsbelastungen aufzeigt und somit den Verkehren der untergeordneten Straßen die größten Probleme auferlegt werden, ihre Fahrten im Knotenpunkt sicher abzuwickeln.

Ihre Maximalbelastung erreicht die Dorfstraße, wie auch Ergebnisse aus früheren Zählungen eindeutig belegen, weder während der Morgenstunden noch zur Mittagszeit oder am Abend, sondern zweifelsfrei in der nachmittäglichen Zeit zwischen 15.00 und 19.00 Uhr. In dieser Zeit wird ca. ein Drittel des gesamtäglichen Verkehrs abgewickelt, was auch größenordnungsmäßig für den Friedhofweg gilt.

Da das Verkehrsaufkommen am Wochenende auf der Dorfstraße deutlich

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	
	<p>Doch selbst bei der angegebenen geringeren Anzahl fehlen durch die Überschneidungen, des Arbeitsbeginns Parkplätze in der vorgesehenen Tiefgarage !          Es dürfte sich jedoch herausstellen, dass mindestens 70 % der Arbeitnehmer den Wagen benutzen wird !</p> <p>Zu den Arbeitszeiten:          Wenn in einem Heim für ausschließlich Pflegebedürftige für die besonders kritische Nachtzeit zwischen 20 und 6Uhr 30 nur 3 Kräfte eingeplant - und von diesen nur 72 % anwesend sind - also nur 2 Kräfte für 85 ! Pflegebedürftige -          So sollte das zum Wohle der Senioren und im Interesse des Betreibers überdacht werden.</p> <p>Noch zu den Besuchern:          Wenn für die Anlage ein Einzugsbereich, von ca. 5 - 8 km angenommen wird, so kann bei den hiesigen Verhältnissen und Gepflogenheiten nicht davon ausgegangen werden, dass nur 70 % der Besucher mit dem Wagen kommen werden - es werden mindestens 90 % sein !</p> <p>Und dass für die täglichen Anlieferungen nur 2 Lkw = 4 Pkw anzusetzen sind, darf bei der hohen Belegungs- und Beschäftigtenzahl bezweifelt werden.          Es werden ja nicht nur Nahrungsmittel sondern auch Hygiene- und Verbandmaterial benötigt.          Und wenn nicht - oder nicht mehr - die reichlich anfallende Wäsche im Heim gewaschen wird, kommen die Fahrten der Wäschereibetriebe hinzu.          Außerdem sind die für ein Pflegeheim nun einmal vorauszusehenden häufigeren Einsatzfahrten von Notarzt, Krankenwagen und Bestattungsunternehmen anzusetzen.          Dies gilt auch für die Fahrten zur vorgeschriebenen besonderen Entsorgung der speziellen Abfälle von Gaststätten und Krankenhäusern außerhalb der üblichen Abfuhrtermine.</p>	<p>geringer ist als am Werktag, ist mit dem gewählten Zeitpunkt der Zählung eindeutig der Zeitpunkt herangezogen worden, der die <i>extremste Belastungssituation</i> darstellt.</p> <p>Darüber hinaus ist für den Leistungsfähigkeitsnachweis des Knotenpunktes nicht die reale Spitzenstundenbelastung in die Berechnungen eingeflossen, sondern eine theoretische, die für jeden einzelnen Knotenstrom die zwischen 15.00 und 19.00 Uhr jeweils auftretenden beiden stärkst belasteten Halbstunden-Intervalle zur Stundenbelastung zusammensetzt und so eine maximale Belastungssituation konstruiert, die eine Auswertung der Zählung auf der sicheren Seite garantiert.</p> <p>3. Selbstverständlich sind bei der Verkehrszählung alle Kfz–Verkehre erfasst worden, die den Friedhofweg belasten; unabhängig davon, ob es sich um Anliegerverkehre, Besucherverkehre der Restaurants, der Ballettschule oder um Freizeitverkehre handelt. Selbst wenn man die Annahme träte, dass alle 31 Pkw's, die durch die/den Einwender(in) aufgeführt werden, 4-mal (!) pro Tag bewegt würden — diese Annahme trifft mindestens mit ziemlicher Sicherheit nicht auf die Fahrzeuge der Beschäftigten des Lindenhofes und des „Gulasch“ sowie der Reiter zu (5/31 = 16 %) und lässt die Tatsache außer acht, dass längst nicht jedes Fahrzeug täglich bewegt wird — würde lediglich ein Fahrtenvolumen von 124 Kfz-Fahrten pro Tag erreicht.          Die Verkehrsuntersuchung geht jedoch von 150 Kfz-Fahrten pro Tag auf dem Friedhofweg aus und übersteigt damit diesen sicherlich unrealistischen Maximalwert von 124 Kfz-Fahrten pro Tag nochmals um mehr als 20 %.</p> <p>4. Wie der Tabelle auf Seite 4 des Verkehrsgutachtens zu entnehmen ist, unterstellt der Gutachter bei der Verkehrsaufkommensermittlung — <i>entgegen der Vorgaben des Vorhabenträgers</i> —, dass 70 % der Beschäftigten den Pkw nutzen und 100 % der Beschäftigten anwesend sind (kein Urlaub, keine Krankheit, kein Überstundenausgleich) und trifft mit seinen Maximalannahmen genau dieselben Annahmen, die auch die/der Einwender(in) unterstellt bzw. wünscht.</p>	

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	

Zur Ermittlung des maximalen Verkehrsaufkommen durch die Seniorenresidenz : Da die vorgenannten Fahrten wohl nicht in der Auflistung auf Seite 4 und dem Diagramm von Seite 6 enthalten sind - und nicht ersichtlich ist ob mit „KNOSIMO“ die örtliche Situation vollständig erfasst werden konnte = Sackgasse, ca. 130 Meter lang, 2 gutbesuchte Gaststätten/ Ballettschule / Standesamt - können Auflistung und Diagramm auch nur bedingt zur Ermittlung herangezogen werden.

Zum PS. auf Seite 5:

Eine nur abgedachte ! -wegen ihrer Größe ! und Höhe ! nicht genehmigte Bebauung mit 6 Mehrfamilienhäusern eignet sich nicht zum Vergleich mit dem von Sunrise zu erwartenden Verkehrsaufkommen.

Zum PS auf Seite 7:

Der Hinweis auf die zu erwartende stärkere Lärmbelästigung ist lobenswert!

3. Der Leistungsfähigkeitsnachweis für die Kreuzung Dorfstraße kann nicht beurteilt werden

4. Ruhender Verkehr: Diese Situation wird durch Sunrise keinesfalls verbessert -sie wird im Gegenteil noch wesentlich verschlechtert!

Die Verkehrserhebung von 15 Uhr hat nicht den Vormittags- und Mittagsverkehr berücksichtigt !

Dann stehen dort nämlich nicht nur der Wagen der Wirtin vom Lindenhof - mehrere Stunden - die Fahrzeuge der Beschäftigten von Lindenhof und Gulasch - mehrere Stunden - die Fahrzeuge der Hochzeiter und ihrer Gäste - mehrere Stunden - sondern auch noch die Wagen der Anlieger, die ihrer Mittagspause nach Hause kommen.

Die auf Seite 13 im letzten Absatz gemachte Ausführung zum Stellplatzangebot und zur Stellplatznachfrage zur Mittagszeit ist deshalb falsch !

Und darum können auch die Berechnungen zu den Stellplätzen in der

5. Bei der Ermittlung des Stellplatzanfordernisses ist, wie das Verkehrsgutachten aussagt, die Mittagszeit entscheidend, in der verstärkt Schichtwechsel erfolgen und Überlappungen der Schichten nicht auszuschließen sind. Das Gutachten unterstellt für diese Situation wiederum *Maximalannahmen*:

Das Gutachten unterstellt für diese Situation wiederum *Maximalannahmen*:

- Die 37 Vollzeitbeschäftigten (siehe Tabelle Seite 2 des Gutachtens) der Schichten 1 und 2 belegen mittags die Tiefgarage mit ihren Fahrzeugen gleichzeitig (volle Überlappung der Schichten).
- Der Anwesenheitsgrad der Beschäftigten beträgt 100 %.
- Zur Mittagszeit halten sich bei ungünstiger Besucherverteilung 5 Besucher gleichzeitig im Seniorenheim auf.
- Ca. 30 % der Teilzeit- und Aushilfskräfte der Schichten 1 und 2 (ca. 12 von insgesamt 40) sind mittags anwesend (Laut Vorhabenträger halten sich mittags, zur Essens- und Ruhezeit, maximal 15 % bis 20 % der Teilzeit- und Aushilfskräfte in der Seniorenresidenz auf.).
- 70 % der Beschäftigten und der Besucher nutzen den Pkw; der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Meerbusch weist aus, dass lediglich 63 % aller Wege und Fahrten der Meerbuscher Bürger mit dem Pkw ausgeführt werden; der Vergleichswert (Anteil des motorisierten Individualverkehrs) liegt NRW-bezogen bei 57 %. Ordnet man die Besuche dem Reisezweck "Freizeit" zu, so sinkt die MIV-Nutzung NRW-weit sogar auf knapp 52 %. Die Annahme des Einwenders, dass trotz einer hervorragenden ÖPNV-Erschließung der Seniorenresidenz mindestens 90 % der Besucher den Pkw nutzen, widerspricht demzufolge deutlich den Statistik- und Erfahrungswerten.

Die o. g. Annahmen führen rechnerisch zur folgenden Stellplatzbilanz:

- $37 \times 0,7 = 26,0$  erforderliche Stellplätze für die Vollzeitbeschäftigten
- $12 \times 0,7 = 8,5$  erforderliche Stellplätze für die Teilzeit-/Aushilfskräfte
- $5 \times 0,7 = 3,5$  erforderliche Stellplätze für die Besucher \*

$54 \times 0,7 = 38,0$  erforderliche Stellplätze für Beschäftigte und Besucher

\* Die Forderung der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung nach einem Mindestangebot von 3 Stellplätzen für die Einrichtung eines Altenwohnheims ist damit erfüllt. Zusätzlich zu den Forderungen aus dem Gutachten werden ausgewiesen:

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	

Tiefgarage von Sunrise nicht darüber hinwegtäuschen, dass die dort ausgewiesenen 38 Plätze schon allein für das Personal nicht ausreichen !

Und dann sollen dort auch noch Besucher parken können ? ?

Außerdem:

Was geschieht, wenn nicht genügend Pflegebedürftige ohne Pkw im Heim wohnen können - oder wegen des Fluglärms dort wohnen wollen - - - sich aber noch mehrere „rüstige Alte“ mit Pkw zur Aufnahme anmelden ? Wo sollen die dann ihre Fahrzeuge unterbringen ? ?

5. Ausbauvorschlag für den Friedhofweg : Bisher waren die Fußgänger durch den Bürgersteig vom Fahrverkehr getrennt und somit weitgehend vor dessen Gefahren geschützt. Wenn diese Trennung nun aufgehoben wird, sind sie dem, wesentlich stärkeren Verkehr schutzlos ausgeliefert.

Dies insbesondere bei dem dann häufigeren Begegnungsverkehr zwischen Pkw und Pkw, oder Pkw und Lieferwagen - oder sogar Lieferwagen und Lieferwagen Da helfen die vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen auch nicht viel „eilige Fahrer“ halten sich nicht daran !

Und die vielen Radfahrer - vor allem die älteren - dürfen sich dann als „gejagte Hasen“ vorkommen!

Sie sind durch den von Sunrise ausgelösten starken Autoverkehr besonders gefährdet!

Da die in der Tiefgarage geplanten 38 Stellplätze mit Sicherheit nicht ausreichen - Theorie und Praxis sind - allem guten Willen zum Trotz - meistens 2 Paar Schuh' - werden die von Sunrise vorgesehenen „öffentlichen“ Parkplätze wohl kaum den übrigen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen. Sie können deshalb auch nicht die bisherigen „unbefristeten“ Parkmöglichkeiten ersetzen

Eine „optische Aufwertung“ des Friedhofweges wird von seinen bisherigen Benutzern und den Anliegern weder benötigt - noch gewünscht !

- 3,0 Stellplätze für Bewohner
  - 1,0 Stellplatz für den Seniorenkleinbus (Besonderheit des Betreibers)
- Somit ergibt sich eine (theoretische) *Gesamtspitzenkapazität* von 42 privaten Stellplätzen.

Geplant ist die Schaffung von 38 unterirdischen (Tiefgarage) und 9 ebenerdigen privaten Stellplätzen. Das ergibt einen Kapazitätsüberschuss von 5 Stellplätzen zur *Gesamtspitzenkapazität* von 42. Mit diesem Überschuss soll folgender Extremsituation entsprochen werden:

Die 38 unterirdischen Stellplätze decken vollständig die *Spitzenkapazität für Mitarbeiter* der Seniorenresidenz sowie die erforderliche *Bewohnerkapazität* ab. Von den 9 ebenerdigen privaten Stellplätzen ist 1 Stellplatz mit zeitlicher Nutzungseinschränkung geplant; 1 Stellplatz wird vom Seniorenkleinbus belegt. Die verbleibenden 7 Stellplätze decken exakt die erforderliche *Maximalkapazität* für Besucher ab. Damit wird dem zu erwartendem Gewohnheitsverhalten der Besucher Rechnung getragen wird, zuerst oberirdische Stellplätze nutzen zu wollen und erst dann Tiefgaragenstellplätze anzufahren. Dadurch wird insgesamt gewährleistet, dass auch für die jeweils ungünstigsten Bedarfsfälle keine öffentlichen Stellplätze in Anspruch genommen werden.

Zur weiteren Verbesserung der Gesamtsituation hinsichtlich der *öffentlichen* Stellplätze wurden in Überarbeitung des Vorentwurfs des Bebauungsplanes Änderungen vorgenommen:

- Die Kapazität der öffentlichen Stellplätze wurde von den im Gutachten geforderten 13 auf 14 erhöht.
- Gleichzeitig wurde deren Anordnung so umgestaltet, dass *nur* öffentliche Stellplätze an der öffentlichen Mischverkehrsfläche vor dem Hauptzugang der Seniorenresidenz liegen.
- Die bisher von der öffentlichen Verkehrsfläche erschlossenen 3 privaten Stellplätze wurden nach innen an die private Haupteinfahrt der Residenz verlegt. Diese Maßnahme führt zur verbesserten Orientierung und zu eindeutig abgegrenzten Verantwortlichkeiten hinsichtlich Verkehrssicherungspflicht und Pflege.

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	

Sie kann auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich der durch Sunrise ausgelöste starke Autoverkehr mit allen seinen Gefahren und Schattenseiten (Lärm, Abgase, Verkehrsbehinderungen, usw.) auf ca. 130 Metern in einem Wohngebiet in Naturraumnähe konzentriert !

Magret und Helmut Esser  
Friedhofweg 61  
40667 Meerbusch  
Schreiben 02 vom  
10.03.2004

Bei der Bürgerbefragung am 9.3.04 hatte Herr Puchert auf Anfrage den Anliegern die Zusicherung gegeben, dass die Firma Sunrise die Kosten für den Aus- und Umbau der Straße Friedhofweg voll selbst tragen würde. Wir bitten Sie, dies - falls bisher noch nicht geschehen - im Sitzungsprotokoll festhalten zu lassen.

Magret und Helmut Esser  
Cornelia und Jan Pit Esser  
Schreiben 03  
vom 10.03.2004

Da bei der Bürgerbefragung am 9.3.04 - stärker als vermutet - Bedenken gegen die geplante Seniorenresidenz vorgetragen wurden - in der Hauptsache ging es dabei um deren Autoverkehr - fragen nun auch wir:  
Gibt es wirklich kein anderes Grundstück, das für ein derartiges Unternehmen mindestens ebenso gut geeignet wäre - aber gleichzeitig weniger Verkehrsprobleme bereiten würde ?  
Wenn schon auf dem Friedhofweg der Bebauungsplan geändert werden muss, dann dürfte das doch auch für andere Grundstücke gelten und möglich sein.  
Wir verstehen, dass der Stadt sehr an einer solchen Einrichtung gelegen ist - wir verstehen auch die Firma Sunrise, die glaubt, ein für ihre Zwecke optimales Grundstück gefunden zu haben - wir verstehen aber auch die Anlieger und Benutzer des Friedhofweges, die berechtigte Sorgen und Bedenken wegen des zusätzlichen Verkehrs geäußert hatten.

Überdies ist eine zeitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Zeit zwischen 15:00 und 19:00 Uhr vorgesehen.  
(Vergleiche auch Stellungnahme zu Einwender Nr. 2, 3 und 6.)

Das Konzept des Vorhabenträgers ist so aufgebaut, dass ca. 75 % der Kapazität des Hauses einer Seniorenbetreuung entsprechen und ca. 25 % einer Altenpflege.  
Daraus resultiert, dass je nach Belegung und Pflegebedarf bis maximal 3 (im Durchschnitt 2) Mitarbeiter während der Nachtschicht vorrangig für den Pflegebereich eingeteilt sind. Dies entspricht einem weitaus höheren Personalschlüssel als bei vergleichbaren Einrichtungen. Im Notfall wird selbstverständlich der Notarzt gerufen.  
(Vergleiche hierzu auch Einwender Nr. 10 / Träger öffentlicher Belange.)

Auch wenn zur Zeit überhaupt keine genehmigte Planung für diesen Wohnsiedlungsbereich vorliegt, wird am Vergleich mit einer hypothetisch möglichen Wohnbebauung festgehalten.

Die Befürchtung, dass mit dem Vorhaben ein "starker Autoverkehr mit allen seinen Gefahren und Schattenseiten" oder gar eine wesentliche Verschlechterung der kleinräumigen Klimasituation — auf ca. 130 m Verkehrsweg — ausgelöst werde, wird nicht gesehen. Auch die Einschätzung einer gestörten "Naturraumnähe" kann unter Beachtung der vorhandenen Vorbelastungen nicht erkannt werden. Weiterhin gilt zu berücksichtigen, dass gegenwärtig bereits Versorgungsfahrten stattfinden bzw. stattfinden müssen, die aufgrund der derzeitigen Nutzungen entlang des Friedhofweges erforderlich sind.  
(Vergleiche auch Einwender Nr. 3.)

Aus verkehrstechnischer Sicht ist eine Mischverkehrsfläche für eine verkehrsberuhigte Sackgasse — wie sie der *Friedhofweg* innerhalb des Plangebietes darstellt — gut geeignet. Die auf einem Höhengniveau liegenden Bereiche für Fußgänger und Kfz werden durch unterschiedliche Oberflächen (in Material, Struktur und Farbe) gekennzeichnet, um optische

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

Vorrangbereiche auszubilden. U. a. wird auch eine Bodenwelle (verkehrsberuhigende Maßnahme) an der Einfahrt zum Friedhofweg farbig markiert.

Daher ist der Fußgänger auf dem vorhandenen kleinen ca. 1,15 m breiten Gehwegstreifen, aufgrund der gegenwärtig geringen Fahrbahnbreite mit ca. 4,15 m Breite, von der wiederum mindestens 1,65 m für „ungeordnetes“ Längsparken abgezogen werden müssen (verbleibende lichte Fahrbahn dann ca. 2,50 m), heute bereits im Begegnungsfall Pkw / Pkw durch ein dann notwendiges Überfahren des Gehweges stärker gefährdet als auf der geplanten 6,00 m breiten Mischverkehrsfläche + *zusätzlicher* Fläche für 14 öffentliche „geordnete“ Stellplätze. Das Längsprofil der Mischverkehrsfläche ist mit der vorgesehenen Gliederung von 1,90 m für vorzugsweise Fußgängerverkehr sowie 4,10 m für die übrigen Verkehrsteilnehmer eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand.

Überdies werden auf einer Mischverkehrsfläche die Rechte und der Status des Fußgängers erheblich gestärkt. Somit stellt die Mischverkehrsfläche auch eine Lösung dar, die sowohl älteren Mitmenschen als auch Kindern mehr Sicherheit und Komfort bietet.

Ebenso wie die geplante Seniorenresidenz ihren privaten Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen hat, ist der private Stellplatzbedarf sowohl für die Betreiber als auch die Beschäftigten der Restaurationen *Lindenhof* bzw. *Gulasch*, für Standesamtmitarbeiter sowie Bewohner des Friedhofweges ebenfalls auf deren jeweilig eigenen Grundstücken nachzuweisen. Selbstverständlich sind sie aufgefordert, ihre vorhandenen privaten Stellplätze und Garagen zu nutzen. Ggf. fehlende private Stellplatzmöglichkeiten sind auf den eigenen Grundstücken neu anzulegen und rechtlich mittels eines Baugenehmigungsverfahrens bei der städtischen Bauaufsichtsbehörde auf Zulässigkeit zu prüfen. In besonderen Fällen ist eine Stellplatzablösung möglich.

Die Kosten für den Um- und Ausbau des Friedhofweges übernimmt der Vorhabenträger. Die Details werden im Durchführungsvertrag geregelt. Der Anregung wird gefolgt.

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

Der Vorhabenträger hat mögliche Alternativen geprüft. Leider stehen innerhalb des Stadtteils Büderich keine geeigneten Flächen zur Verfügung, die den gewünschten Standortkriterien (vor allem hinsichtlich Zentralität) entsprechen.

(Zu den Standortkriterien für eine Seniorenresidenz vergleiche auch Einwender Nr. 14.)

Einwender Nr. 2

Lindenhof Taverne GmbH  
Doris Hülsmann  
Dorfstrasse 48  
40667 Meerbusch  
Schreiben vom 10.03.2004

Seit 20 Jahren führe ich das Restaurant Lindenhof.  
Wir haben in dieser Zeit viele junge Menschen ausgebildet und viele berühmte Gäste bewirtet.

Unsere Gäste kommen aus Meerbusch-Büderich und aus der näheren und weiteren Umgebung. Zu 99% natürlich mit dem eigenen PKW.

Es gibt schon jetzt Problem einen eigenen Parkplatz zu finden. „Das wilde Parken“ wie es in dem Verkehrsgutachten beschrieben wird darf nicht wegfallen, oder muss an anderer Stelle gewährleistet werden.  
Auch schon gewährleistet während des Baubeginns.

Wenn unsere Gäste nicht in der Nähe parken können werden sie auf einen Besuch bei uns verzichten.  
Das wäre das Aus für unsere Gastronomie.  
Und alle Arbeitsplätze.

Ich bitte dringlichst darüber nachzudenken wie dieses Problem gelöst werden kann.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Den Anregungen wird zum Teil gefolgt.

Die Ausbildung junger Menschen im Restaurant *Lindenhof* wird begrüßt. Die regelbaren Belange des Hauses bezüglich der öffentlichen Parkplatzsituation wurden im Vorentwurf des Bebauungsplanes berücksichtigt.

Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass der Nachweis der Zahl der notwendigen privaten Besucherstellplätze für den Gastronomiebetrieb bauordnungsrechtlich auf dem eigenen Grundstück durch den Antragsteller nachzuweisen ist. Ein eventuell vorhandenes Defizit kann dabei nicht auf einem benachbarten Fremdgrundstück bzw. durch das hier geplante Vorhaben kompensiert werden. Ggf. werden Konzepte zur Aktivierung der Innenhoffläche des Lindenhofes o. a. erforderlich. Die Klärung dieser Belange ist jedoch nicht Inhalt dieses Bebaubauungsplanes.

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften des Rates der Stadt hat hierbei für den öffentlichen Straßenraum schon zum Aufstellungsbeschluss des B-Plans Nr. 259 am 29. August 2000 festgelegt, dass eine der heutigen Situation entsprechende Zahl öffentlicher Parkplätze im Bereich des Friedhofweges anzulegen ist. Diese Festlegung wurde bereits im Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 6 planerisch umgesetzt.

Durch die Kapazitätserhöhung von gegenwärtig max. 12 „ungeordneten“ auf 14 öffentliche „geordnete“ und den heutigen Ausbaustandards entsprechende öffentliche Parkplätze verbessert sich die Parkplatzsituation im

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

Friedhofweg.

Für den *nachmittäglichen* Kurzbesucher der Restaurationsbetriebe stellt sich zukünftig eine günstigere Stellplatzsituation ein, da die öffentlichen Parkplätze durch eine zeitliche Begrenzung der Parkdauer (zwischen 15:00 und 19:00 Uhr) bewirtschaftet werden und somit *nicht* durch Anwohnerparken blockiert werden können.

Für Langzeitparker am Nachmittag wird auf das im Umfeld vorhandene, in zumutbarer Entfernung liegende, öffentliche Stellplatzangebot verwiesen (z. B. entlang der Dorfstraße). Bewohner sind aufgefordert, die vorhandenen privaten Stellplätze und Garagen auf den eigenen Grundstücken zu nutzen. (Vergleiche hierzu auch Einwender Nr. 1 und 3.)

Während der Bauphase können aus bauorganisatorischen und haftungsrechtlichen Gründen temporäre Stellplätze auf dem Grundstück der Seniorenresidenz nicht vorgehalten werden. Der Vorhabenträger ist jedoch bemüht, durch eine abgestimmte Organisationsplanung die Bauzeit für die Errichtung der Seniorenresidenz und Erschließungsmaßnahmen einschließlich der Erstellung der neuen öffentlichen Stellplätze so kurz wie möglich zu halten.

Einwender Nr. 3  
  
 Wolfram Siebeck  
 Lessingstrasse 4  
 40667 Meerbusch  
 Schreiben vom 11.03.2004

Ich bin der Pächter der Stallungen des Lindenhofes, welche unmittelbar an die Rückseite der Mauer des alten Kirchturms angrenzen, sowie der Pächter der sich an das für eine Bebauung vorgesehene Grundstück angrenzenden Weiden am Friedhofsweg.

Hiermit möchte ich gemäß Bürgerbeteiligung zu o.a. Bebauung um die Beantwortung folgender Fragen bitten:

1. Es ist vorgesehen, die Strasse mit einem absoluten Halteverbot zu versehen. Wie soll in Zukunft Heu und Stroh angeliefert werden? Die beiden Luken zur Tenne liegen an der Seite des Gebäudes, wo in Zukunft absolutes Halteverbot gelten soll.
2. Wir werden regelmäßig mit Futter und Spänen (25 KG bzw. 50 KG Säcke) von einem LKW beliefert. Wo soll der LKW in Zukunft

Den Anregungen wird zum Teil gefolgt.

Die vorgetragenen Fragen werden wie folgt beantwortet:

Fragen 1, 2, 3 und 4:

Selbstverständlich werden auch zukünftig Anlieferungen (Heu und Stroh, 1 bis 2x im Jahr / Futter und Späne, 1x im Monat) und damit Entladetätigkeiten auf dem Friedhofweg abgewickelt werden können.

Dabei ist vorgesehen, im Lade-Bereich am Lindenhof über eine gestalterische Variation der Straßenbelagsfläche, das temporäre Aufstellen von Versorgungsfahrzeugen zum Be- und Entladen zuzulassen (z. B. durch Pflastermuster / Farbe, Beschilderung).

Gerade die geplante niveaugleiche Mischverkehrsfläche ist geeignet, verschiedenen verkehrstechnischen Anforderungen adäquat gerecht zu wer-

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	
	<p>ausgeladen werden?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Wie Ihnen bekannt ist, machen Pferde auch Mist. Wie soll In Zukunft eine Entsorgung mit einem Traktor mit Anhänger erfolgen und wo soll der Mist außen gelagert werden ?</li> <li>4. Auf meiner Tenne lagern in Spitzenzeiten ca. 500 Ballen Heu und Stroh. Wie ist die Sicherheit gewährleistet, dass eine Erreichbarkeit durch die Feuerwehr besteht? Umgekehrt ist zu klären, wie gewährleistet ist, dass im Brandfall im Seniorenheim keine Gefahr für meinen Stall besteht.</li> <li>5. Es ist vorgesehen Parkplätze zu schaffen und die Parkzeit auf 1 Stunde zu begrenzen. Die mittlere Verweildauer eines Reiters im Stall beträgt jedoch 2 bis 3 Stunden(Misten, Putzen, Reiten, Füttern). Wo soll der/ die Reiter/in parken?</li> <li>6. Auf der Rückseite des Lindenhofes zum alten Kirchturm hin befinden sich 3 Boxen mit Fenstern. Wie ist die Gestaltung in diesem Bereich vorgesehen und wie ist gewährleistet, dass Unbefugte die Pferde in Ruhe lassen? Diese Frage stellt sich umso mehr, da die Grundstückseigentümerin des angrenzenden alten Kirchturms nebst Teilen des Parks, die kath. Mauritiusgemeinde, einen Weg über ihr Gelände ablehnt und die Stadt in Erwägung zieht den Weg über ihr eigenes Gelände zu führen und damit an unseren Pferdeboxen vorbei.</li> <li>7. Z. Zt. besteht der Zugang zu unseren Pferdekoppeln von dem Gelände des Seniorenheimes aus. Der Zugang muss verlegt werden.</li> </ol> <p>Soweit die Fragen, die mich direkt betreffen.</p> <p>Weiter möchte ich anmerken</p> <p><b>1. Verkehrsgutachten</b></p> <p>Das Verkehrsgutachten wurde am Dienstag, den 17.06.2003 in der Zeit von 15:00Uhr bis 19:00 Uhr erstellt. Dieser Tag und Zeitraum ist meines Erachtens nun wirklich nicht repräsentativ für eine Verkehrszählung, da weder der Mittagsverkehr „Lindenhof“ und „Gulasch“, noch der abendliche Verkehr berücksichtigt wurde. Auch wurde keinerlei Bezug auf das Standesamt und die sich in unmittelbarer Nähe befindliche Ballettschule genommen. Nicht berücksichtigt wurde, dass auch der „Lindenhof“ per LKW beliefert werden muss. Dies geschieht in der Regel mehrmals am Tag.</p>	<p>den. Die technische Ausarbeitung des Straßenraumprofils ist Bestandteil der Erschließungsplanung und wird in ihren Details im Durchführungsvertrag geregelt.</p> <p>Pferdemist kann zukünftig nicht mehr auf dem Grundstück der Seniorenresidenz gelagert werden. Die Suche nach einem Ersatzstandort ist vom Pächter selbst durchzuführen.</p> <p>Frage 4: Die Heranführung von Feuerwehr als auch Rettungsfahrzeugen ist sowohl während als auch nach Umgestaltung und Ausbau des Friedhofweges sichergestellt. Entsprechende Fachuntersuchungen wurden bereits durchgeführt und mit dem Kreisbrandmeister des Rhein-Kreises Neuss und der Feuerwehr der Stadt abgestimmt.</p> <p>Die Errichtung der Seniorenresidenz wird in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften zum Brandschutz erfolgen. Die Abstände der Neuplanung zum bestehenden <i>Lindenhof</i> sind größer als die Forderungen aus den geltenden Vorschriften.</p> <p>Frage 5: Der alleinige Anspruch <i>eines</i> Grundstückseigentümers auf Dauerparkplätze im öffentlichen Straßenraum ist nicht gegeben. Eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer ist nur für die Nachmittagszeit zwischen 15.00 und 19.00 Uhr vorgesehen.</p> <p>Frage 6: Die Rückseite des Lindenhofes (Ostseite) wird zur Gewährleistung des Sichtschutzes durch eine Heckenbepflanzung aus nichtgiftigen Pflanzen geschützt. Dadurch entsteht Distanz und angemessene Sicherheit für die Tiere. Vorgenannte Maßnahme ist als Festsetzung in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen worden.</p> <p>Frage 7: Der zur Zeit bestehende Zugang zur Koppel ist mit Realisierung der Planung dann nicht mehr möglich und daher zu verlegen. Alternative Zugangsmög-</p>	

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>

Erstaunlich ist, dass das Seniorenheim mit 2 LKW-Fahrten pro Tag hinkommen will (bei ca. 300 Essen pro Tag, Post, UPS, DHL, Krankenwagen, Notarzt, mehrere Müllabfuhrfahrzeuge wegen Essensreste, Hausmüll etc., Wäscherei usw.). Für eine Objektivität eines Gutachtens bedarf es meines Erachtens der Beobachtung über einen längeren Zeitraum, insbesondere unter Einbeziehung der Wochenenden, da hierbei der Ausflugsverkehr in das Naherholungsgebiet erheblich höher sein dürfte. Ferner muss in Erwägung gezogen werden, dass auch die Seniorenresidenz am Wochenende eine stärkere Besucherfrequenz aufweisen wird. Von daher meine ich, dass dieses Gutachten einer äußerst kritischen Überprüfung unterzogen werden müsste.

### 2. Firsthöhen der Seniorenresidenz

Der Investor nimmt als Ausgangsbasis die Firsthöhe des „Lindenhofes“ zur Dorfstraße hin als Basis an. Das Objekt selber hat aber seine Ausrichtung um 90°C zum Friedhofsweg hin gedreht. Die Gebäude des denkmalgeschützten „Lindenhofes“ die parallel zum Friedhofsweg stehen, sind jedoch niedriger als die nunmehr geplante Bebauung. Es kann somit meines Erachtens nicht richtig sein, dass die höchste Stelle des „Lindenhofes“ als Ausgangspunkt für die Firsthöhen angesehen wird. Über die Höhe der Einfamilienhäuser am „Landsknecht“ und die Einfamilienhäuser am Wendehammer im Vergleich hierzu, möchte ich mich an dieser Stelle nicht äußern.

### 3. Alternativvorschlag

Meines Erachtens wäre eine Bebauung mit 5 bis 6 Einfamilienhäusern, angepasst an die umliegenden Nachbarn, den beiden Denkmälern und in Anbetracht der Gesamtsituation „Lindenhof“, „Gulasch“, Standesamt und Ballettschule eine angemessene Bebauung. Das soll nicht heißen, dass ich gegen eine Seniorenresidenz bin. Nur meine ich, dass dieses Grundstück für eine Seniorenresidenz zu klein und die Bebauung zu massiv ist und auch optisch gesehen sicherlich nicht mit den beiden Denkmälern in Einklang zu bringen ist - unabhängig von der Verkehrssituation.

Für Rückfragen oder auch einem persönlichen Ortstermin stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

lichkeiten sind vom Eigentümer der angrenzenden Koppel selbst zu ermitteln und dem Pächter aufzuzeigen.

Zu den Anmerkungen wird nachfolgend geantwortet:

#### 1. Verkehrsgutachten:

Wesentliche inhaltliche Fragen wurden bereits unter Einwender Nr. 1 beantwortet.

Zur Ver- und Entsorgung der Residenz ist zu präzisieren, dass kleinteilige Anlieferungen über die geplante Hauptzufahrt zur Seniorenresidenz abgewickelt werden.

Dabei entspricht die Anzahl der notwendigen (und im Verkehrsgutachten) benannten Versorgungsfrequenzen den langjährigen Erfahrungen des Vorhabenträgers.

Weiter gilt bei Versorgungsfahrten zu berücksichtigen, dass

- diese nicht alle täglich anfallen (Krankenwagen, Notarzt, Sondermüllabfuhr etc.)
- diese nicht ausschließlich und eigens für die Seniorenresidenz den Friedhofweg ansteuern (Post, UPS, DHL, Müllabfuhr)
- diese im Wesentlichen nicht zu den Verkehrsspitzenzeiten abgewickelt werden und somit für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen von untergeordneter Bedeutung sind.

#### 2. Firsthöhen der Seniorenresidenz:

Die an der Dorfstraße und mit ihrem Giebel zum Friedhofweg gelegenen Gebäudeteile des Lindenhofes sind, da diese gestaltbestimmend wirken, die gewählten Bezugshöhen für den Neubau. Hierbei wurde der Neubau auf Grund denkmalpflegerischer Belange bewusst ca. 20 m bzw. 15 m mit seinen Giebeln vom *Friedhofweg* zurückgesetzt. Durch die festgesetzten Baugrenzen werden sowohl in Fassadenabschnittslänge als auch hinsichtlich städtebaulicher Raumkanten Bezüge zu den Umrissen der bestehenden Einfamilienhäuser des unmittelbaren Umfeldes aufgenommen.

Zu den östlich des Plangebietes liegenden Einfamilienhäusern besteht beispielsweise ein lichter Mindestabstand von 12,25 m. Zu den westlich

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

liegenden Einfamilienhäusern beträgt dieser ca. 21 m. Abstände zwischen Gebäuden sind im städtebaulichen Zusammenhang zu sehen.

Hinsichtlich der Gebäudehöhenentwicklung ergeben sich bei einem Vergleich mit einem zweigeschossigen Einfamilienhaus (EFH), das mit einem traditionellen (geneigten) Dach gestaltet ist, ähnliche Höhenverhältnisse bezüglich der lotrechten Fassaden- als auch der Firsthöhen (EFH: Fassade ca. 6,00 m bis 6,75 m, First ca. 9,50 bis 11,00 m). Die Fassadenhöhe der Seniorenresidenz ist mit 6,60 m und die Firsthöhe mit 10,75 m festgesetzt.

Wesentlich sind die räumlichen Bezüge der Baukörper zueinander und wie diese Bezüge miteinander korrespondieren. Die getroffene exakte geometrische Festlegung des Baufeldes der Seniorenresidenz (im Rechtsplanentwurf) als auch dessen gebührender Abstand zum Lindenhof schaffen gestalterischen Respekt und gegenseitige Achtung.  
(Vergleiche auch Einwender Nr. 5 als auch Einwender / Träger öffentlicher Belange Nr. 9.)

### 3. Alternativvorschlag:

Der Anregung wird nicht gefolgt.

Hinsichtlich der Grundstücksgröße ist festzustellen, dass die Seniorenresidenz von einer hochwertig gestalteten, parkähnlichen Gartenanlage umgeben wird und sich damit zum einem in das vorhandene nördliche und südliche „grüne“ Stadtbild einfügt. Zum anderen wird mit der Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,30 gewährleistet, dass nur 30 % der Grundstücksfläche für eine Überbauung zur Verfügung stehen. Zum Vergleich sind der Lindenhof mit eine GRZ von 0,58, das Wohngebäude Dorfstraße Nr. 46/46a / Friedhofweg Nr. 63 mit einer GRZ von 0,37 und das Gebäude Friedhofweg Nr. 61 mit einer GRZ von 0,20 zu nennen.

Einwender Nr. 4

Liselotte Derstappen

Nachdem ich mich mit der von Ihnen am 09.03.2004 vorgestellten Planung einer Seniorenresidenz auf dem ehemaligen Grundstück des Lindenhofes eingehend befasst habe, möchte ich nun die Gelegenheit wahrnehmen hierzu

Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	
Dorfstrasse 48 40667 Meerbusch Schreiben vom 12.03.2004	<p>Stellung zu nehmen.</p> <p>Sie werden mir sicherlich zustimmen, wenn ich feststelle, daß es sich hier um einen besonderen Ort im Zentrum von Büderich handelt, mit dem auch besonders behutsam umgegangen werden muß. Der Lindenhof, mit einer mehr als 300-jährigen Tradition als Gasthaus und Reiterhof, markiert heute mit dem alten Kirchturm zusammen den ursprünglichen Ortskern. Dieses Denkmal, das dank seiner über viele Generationen hinweg mit Büderich verbundenen Besitzer, sich in einem guten Zustand befindet, ist auch heute noch ein Aktiv-Posten der Stadt- Infrastruktur. Damit dies auch künftig so bleibt ist es im Interesse der Bürger, daß sowohl die wirtschaftlichen als auch die denkmalpflegerischen Aspekte der geplanten Veränderung beachtet werden. In der von Ihnen vorgestellten Planung sehe ich jedoch weder das eine noch das andere berücksichtigt.</p> <p>Die Gastronomie im Lindenhof ist dank der heutigen Pächterin, Frau Hülsmann, ein solider Betrieb mit 8 qualifizierten Arbeitsplätzen. Wie jeder Betrieb in dieser Branche ist er auf ausreichende Versorgung mit Auto-Stellplätzen und der gesicherten Anlieferungsmöglichkeit ohne zeitliche Einschränkung angewiesen. Gleiches gilt für den Betrieb der Pferdestallung. Die vorgestellten Verkehrsplanung erfüllt diese Bedingungen nicht!</p> <p>Geplant sind zwar 13 öffentlichen Stellplätze, jedoch zweifelt der Verkehrsgutachter der Fa. Sunrise selber an, daß diese tatsächlich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen werden.</p> <p>Zitat: „Wenn es gelingt, bei den Beschäftigten und Besuchern die Nutzung der Tiefgarage durchzusetzen...“</p> <p>Erfahrungsgemäß gelingt es eben nicht und daher ist heute schon abzusehen, daß die Plätze keineswegs für Gäste des Lindenhofes zur Verfügung stehen werden. Der wirtschaftliche Niedergang eines gesunden Betriebes wäre damit programmiert. Gehen Sie nicht davon aus, daß es dafür so ohne weiteres einen Ersatz gäbe! Auch hier lehrt die Erfahrung, vor allem der letzten Jahre, daß eine dem Denkmal angemessene Nutzung künftig sehr unwahrscheinlich wird. Dies kann weder im Sinne der städtebaulichen Zukunft Büderichs, noch im Sinne des Denkmalschutzes sein.</p>	<p>Der Aussage, dass die vorgestellte Planung weder wirtschaftliche Aspekte des <i>Lindenhofes</i> und auch keine denkmalpflegerischen Aspekte berücksichtigt, kann nicht beigestimmt werden.</p> <p>Ziel der vorgestellten Planung ist es, das Plangebiet einer angemessenen sinnvollen Nutzung zuführen, als auch die vorhandenen infrastrukturellen Defizite (Erschließung + Verkehr) innerhalb des Plangebietes geordnet zu beseitigen.</p> <p>In diesem Zusammenhang sind eine Reihe von Maßnahmen (Hochbau, Verkehr, Freiraum, Boden, Denkmalpflege, Sicherheitsaspekte etc.) miteinander zu koordinieren, die dann ein städtebauliche tragfähiges Gesamtergebnis formulieren.</p> <p>(Vergleiche auch Einwender / Träger öffentlicher Belange Nr. 9.)</p> <p>Sinn und Zweck dieses Bebauungsplanverfahrens ist, das Vorhaben auf alle möglichen städtebaulichen Auswirkungen hin zu überprüfen und zwischen vorgebrachten Einwendungen und Bedenken — nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander — zu entscheiden. Auch die hier angesprochenen Punkte sind dabei abwägungsrelevante Positionen.</p> <p>Der <i>Friedhofweg</i>, der aufgrund seiner geringen Querschnittsbreiten nur ein alternierendes Parken zulässt, das zusätzlich bereichsweise durch die Anordnung eines absoluten Halteverbotes sowie durch die Freihaltepflcht privater Grundstückszufahrten und der Zuwegung zur Straße <i>Am Hövel</i> eingeschränkt wird, bietet heute insgesamt 12 Kfz Raum zum Parken. Das zur Verfügung gestellte Parkplatzangebot ist also eindeutig eingeschränkt. Zweifelsfrei wird dieses Stellplatzangebot in den Verkehrsspitzenzeiten des Tages gänzlich genutzt, jedoch keineswegs alleine nur von den Besuchern des Lindenhofes, sondern gleichermaßen von den Anliegern des Friedhofweges und den Besuchern anderer Einrichtungen aus dem Umfeld des <i>Friedhofweges</i> (z. B. Restaurant „Gulasch“, Standesamt, Privatadressen etc.).</p> <p>Der artikulierte Anspruch, die Planung so auszurichten, dass zukünftig dem Lindenhof 12 der geplanten 14 öffentlichen Stellplätze am <i>Friedhofweg</i> zur alleinigen Nutzung zur Verfügung gestellt werden, ist unter Berücksich-</p>	

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	

Hinweisen möchte ich Sie noch darauf, daß der Lindenhof bereits im Jahr 1979 für die Einrichtung von Stellplätzen auf der Dorfstraße Straßenland an die Stadt Meerbusch abgegeben hat. Diese Plätze wurden später wieder für Fahrradwege geopfert!

Zur vorgestellten Gestaltung der Seniorenresidenz möchte ich noch folgendes anmerken. Wie eingangs erwähnt handelt es sich hier nicht um eine Bebauung auf einem x-beliebigen Grundstück, sondern um die engere Umgebung zweier Denkmale. Der Entwurf hat hierauf keine Rücksicht genommen, sondern tut so, als stünde das geplante Objekt in einem Gewerbegebiet wo es darauf ankommt mit dem Bau Aufsehen zu erregen, also Werbung zu betreiben. Dabei greift er u.a. das Turm-Zitat des Denkmals auf und dekoriert damit sein Gebäude nach Disney- Art. Es kann nicht im Sinne einer traditionsbewußten Stadt sein, daß durch aufdringliche Gebäude die historische Gebäude- Substanz entwertet wird und die Menschen damit ein Stück Lebensqualität verlieren. Denn erst dann, wenn der Schaden entstanden ist, werden Sie den Verlust bemerken!

Ich rege an, die gesamte Planung unter den genannten Gesichtspunkten zu überarbeiten (bzw. fallenzulassen und einer Wohnbebauung den Vorzug zu geben).

Jedoch bitte ich folgende Punkte in jedem Fall unbedingt zu berücksichtigen:

- Die Stellplatz-Situation darf sich zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsbetriebes Lindenhof in keinem Fall verschlechtern! Daher sind seitens der Stadt min. 12 Stellplätze für den Lindenhof über den Tag zeitlich uneingeschränkt dauerhaft zu sichern
- Die Anlieferung für den Lindenhof, sowohl Gaststätte als auch Pferdebetrieb sind durch entsprechende Festsetzungen so zu sichern, daß über den Tag jederzeit im Friedhofweg LKW- Be- und Entladetätigkeit ohne zeitliche Begrenzung stattfinden darf
- Wenn es der Stadt Meerbusch nicht gelingt diese Vorgaben als Bedingungen des B-Plans rechtsverbindlich durchzusetzen, dann wäre

tigung des Ausgewogenheitsprinzips nicht begründbar.

Die Neuplanung des *Friedhofweges* berücksichtigt die Belange des Restaurationsbetriebes angemessen derart, dass sowohl dessen Erschließung verbessert, die Nutzbarkeit des unmittelbaren Freiraumes zu Restaurationszwecken optimal möglich als auch die Anzahl der öffentlichen Stellplätze erhöht und deren Erreichbarkeit verbessert werden.

Der zitierte Satz des Verkehrsgutachtens "Wenn es gelingt, bei den Beschäftigten und Besuchern die Nutzung der Tiefgarage durchzusetzen ...." ist inhaltlich so zu interpretieren, dass der Gutachter den Vorhabenträger / Seniorenresidenz auf die Gefahr einer möglichen Fehlnutzung der öffentlich zur Verfügung gestellten Stellplätze hinweist und ihn anhält, frühzeitig entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Der Vorhabenträger trägt diesem Hinweis Rechnung, indem er seine Beschäftigten und Bewohner, letztere im Heimunterbringungsvertrag, verpflichtet, die Tiefgarage zu nutzen und auch den Residenzbesuchern (Angehörige) das Parken in der Tiefgarage aufgibt. Darüber hinaus werden entsprechende Hinweisschilder für Besucher, auf denen die Tiefgaragenutzung als verbindlich dargestellt wird, aufgestellt.

Zusätzlich werden auch 9 ebenerdige private Stellplätze zur Verfügung stellt. Eine diesbezügliche Verantwortlichkeit des Vorhabenträgers wird im Durchführungsvertrag geregelt.

Zur weiteren Optimierung der Besucher-Stellplatzsituation des *Lindenhofes* wird angeregt zu prüfen, ob der Eigentümer private Stellplätze im Innenhof schaffen kann. Dadurch, dass die Mischverkehrsfläche barrierefrei ausgebaut wird, ist somit auch eine bequeme Erreichbarkeit des Innenhofes möglich (Vor der Tordurchfahrt zum Innenhof des *Lindenhofes* stehen ab Vorderkante Außenwand hindernisfrei und senkrecht mindestens 5,75 m zur Verfügung, was zum Ein- und Ausfahren angemessen ist.)

Der Anregung, die vorliegende Planung durch eine „Wohnbebauung“ zu ersetzen, wird nicht gefolgt.

Das Vorhaben ist im Kern eine Wohnbebauung mit der speziellen Ausrich-

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

das sichere Ende für den Betrieb absehbar und ich sähe mich gezwungen den Rechtsweg zu gehen um das zu verhindern.

- Das geplante Gebäude ist in seiner Dimension und seiner Gestaltung dem Ort nicht angemessen und wird von mir in dieser Form abgelehnt. Eine derartige Verdichtung zwischen zwei Wohngebieten und in unmittelbarer Nachbarschaft zum Denkmalschutzbereich kann nur durch handfeste Wirtschaftsinteressen begründet sein. Dies kann jedoch nicht zu Lasten der Nachbarn und der Öffentlichkeit durchgesetzt werden.

tung auf Betreuung hochbetagter Menschen in ihrem letzten Lebensabschnitt.

In den aktuellen Analysen der Stadt zur demographischen Struktur der Bevölkerung wurde für den Stadtteil Büderich festgestellt, das dringender Bedarf an adäquaten Wohn- und Betreuungsmöglichkeiten besteht.

Weiterhin belegen aktuelle Sozialforschungen auf dem Gebiet des alterngerechten Wohnens, dass ältere und hochbetagte Menschen überwiegend in dem sozialen Umfeld verbleiben möchten, in dem sie sozial eingebunden sind.

Daher ist die Entscheidung, in einer integrierten Lage — wie sie das Plangebiet darstellt (beschrieben durch gute eigene Erreichbarkeit und gutes Erreichen von Orten sozialer Interaktion) — eine solche Wohn- und Betreuungsmöglichkeit zu schaffen, sachgemäß.

Aus den funktionellen Erfordernissen leiten sich wesentliche Kriterien hinsichtlich Gliederung und Gestaltung sowohl des Gebäudegrundrisses als auch der Aufrisse (Fassaden) ab.

Bezüglich der Bedenken hinsichtlich der äußeren Gestaltung wird angemerkt, dass sowohl für Gestaltungselemente (z. B. Fensterformate, Fensterläden, Gauben, etc.) als auch Materialität (Fassadengliederung, Dachdeckung, etc.) bewusst Bezüge zum Lokalkolorit gesucht wurden.

Sowohl die in den Hochbauentwurfplänen dargestellten Gestaltungselemente als auch Materialien werden im städtebaulichen Vertrag fixiert, so dass gewährleistet wird, dass sowohl die Gesamterscheinung als auch die Materialität mit der späteren Ausführung übereinstimmen.

Darüber hinaus handelt es sich bei der Baukörpergestaltung der Seniorenresidenz nicht um eine ungegliederte Gesamtfassadenansicht, wie sie bei gewerblich genutzten Gebäuden als funktionale Hülle vorzufinden ist. Der Baukörper nimmt jeweils auf die ihn umgebende Bebauung durch Vor- und Rücksprünge Bezug und hält einen angemessen Abstand zu den untergeordneten nördlichen Nebengebäuden des Lindenhofes. Dabei wird die historische Gebäudesubstanz nicht entwertet und keinerlei Lebensqualität entzogen.

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift</b> <b>Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>

Einwender Nr. 5

Lisa und Martin Günther  
 Am Landsknecht 8  
 40667 Meerbusch  
 Schreiben vom 03.04.2004

Wie im Rahmen der Informations- und Diskussionsveranstaltung am 9.03.2004 bereits vorgetragen, möchte wir hiermit schriftlich auf unsere Vorbehalte gegenüber der vorgestellten Planung für o.a. Projekt dokumentieren.

1. Das Verkehrsgutachten entbehrt in vielen Punkten eines realistischen Ansatzes z.B.

- a. Anlieferfrequenz = 2 LKW pro Tag bei bis zu 85 Wohnplätzen und einer Personalstärke von ca. 80 Beschäftigten.
- b. Fahrrad- und Fußgängerfrequenz = Schüler und Kindergartenkinder, sowohl in Richtung Stadtzentrum als auch in Richtung Haltestelle Landsknecht, konnten auf Grund des Zeitfensters im Erhebungszeitraum nicht berücksichtigt werden. Das Gutachten weist für den Vormittag insbesondere für den Zeitraum „Schule/Kindergarten“ keine separaten Zahlen aus.
- c. Besucher = Sunrise präferiert einen Einzugsbereich von 5 km, wie lässt sich das gewährleisten, was passiert wenn dem nicht so ist ?
- d. Das Zusammentreffen von Wochenendbesuchern, Gästen der angrenzenden Gaststätten und der Naherholungsverkehr kollidieren in besonderem Maße und sind in keiner Form ausreichend betrachtet.

Der "Stadt im Grünen" stände hier ein besonderes Maß an Verantwortungsbewusstsein an.

Das Gutachten zitiert weder Quellen noch Referenzprojekte sondern arbeitet vornehmlich mit Annahmen und „Erfahrungen“. Die Empfehlung dieses Gutachters für zukünftige Projekte der Stadt sollte daher grundsätzlich überdacht werden.

2. Nachbarschaftliche Beeinträchtigungen und Investitionssicherheit

- a. Den Erschließern und in der Folge den Erwerbenden der Flurstücke *Am Landsknecht* wurde durch Auflagen (GRZ und GFZ) noch 1991 die 2- bzw. 2½-geschossigen Bauweise und damit eine entsprechende Nutzung der erworbenen Grundstücke mit Hinweis auf die gesamte Überplanung untersagt. Eine Stadtentwicklung muss möglich sein, aber für Investoren muss auch ein Bestandsschutz berücksichtigt werden, der

Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.  
 Den Anregungen wird nicht gefolgt.

Punkt 1:

Der Vorhabenträger verfügt aufgrund zahlreicher realisierter Projekte über die Erfahrung, dass die für die Verkehrsaufkommensermittlungen zugrunde gelegte Anlieferfrequenz von 2 Lkw pro Tag der Realität entspricht. Zu bedenken ist u. a., dass

- sich die Anlieferfahrten über die gesamte Woche verteilen
- nicht alle Anlieferverkehre täglich anfallen
- einige Anlieferverkehre (z. B. Post, Müllabfuhr) nicht ausschließlich und eigens für die Seniorenresidenz den Friedhofweg ansteuern.

Das *unter Maximalannahmen* ermittelte Verkehrsaufkommen, das durch die Einrichtung der Seniorenresidenz ausgelöst wird, führt zu der Aussage, dass in der Spitzenstunde (zwischen 15.00 und 19.00 Uhr) lediglich *ca. alle 2,5 Minuten 1 zusätzlicher Pkw* den Straßenquerschnitt des Friedhofweges nutzen wird. Das bedeutet auch, dass während der übrigen Zeiten des Tages das Zeitintervall (Zeitabstand zwischen 2 Fahrzeugbewegungen) deutlich ansteigt. Resultierend ist festzustellen, dass sich die Verkehrssituation des *Friedhofweges* gegenüber heute nicht entscheidend ändern wird, sieht man von den Vorteilen — insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radverkehr) — ab, die durch die geplante Querschnittsumgestaltung und Neuordnung der Verkehrsverhältnisse erreicht wird.

Der Vorhabensträger sieht die / den typische(n) zukünftige(n) Bewohner(in) aus dem unmittelbaren bis näheren Umfeld kommen. Der definierte Einzugsbereich kann praktischerweise keine starre Grenze sein. Jedoch ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Entfernung erfahrungsgemäß die sogenannte Affinität (Anziehungskraft) der Einrichtung progressiv abnimmt und somit auch hinsichtlich verkehrlicher Auswirkungen vernachlässigbar gering ist.

Die Bearbeitungsweise der verkehrlichen Belange — wie in dem Gutachten

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	

- nicht nur einen Zeitraum von etwas mehr als 10 Jahren definiert.
- b. Die ursprünglichen Überplanung wie auch die aktuelle Empfehlung Ihrer Behörde sieht eine 1½-geschossige Bauweise für diese Gesamtenflächen vor, welche üblicherweise impliziert, dass auf den ebenerdigen Flächen, Erdgeschosse und Gärten, das tägliche Leben stattfindet und in den Obergeschossen die Schlafräume vorgehalten werden.
- c. Durch die vorgestellte Planung der Seniorenresidenz werden Wohnungen und/oder Arbeitsräume im ersten und zweiten OG. geplant, die von teilweise bewegungseingeschränkten Menschen ganztägig bewohnt werden. Der von uns freizügig genutzte Garten dient dann als willkommene Kinolandschaft. Diese gravierende Veränderung unseres Wohnumfeldes auf Grund einer einseitigen Planungsänderung kann und werden wir nicht akzeptieren.
- d. Eine Planung eines erweiterten Parkplatzes oder gar einer Zuwegung unmittelbar auf der Nordseite unseres Grundstückes mit entsprechenden Fahrzeugbewegungen ist eine ebenso gravierender Einschnitt in unsere Wohnsituation. Die Fluglärmbelastung ist ohnehin in diesem Ausmaße zum Zeitpunkt unseres Engagements nicht absehbar gewesen. „Wohnen im Grünen“ wäre bei einer derartigen Planänderung wohl nur noch eine hohle Parole für die betroffene Nachbarschaft.

vorgenommen — entspricht sowohl qualitativ als auch quantitativ den dafür erforderlichen Maßstäben.

(Vergleiche auch Einwender Nr. 1.)

Punkt 2:

Den Erwerbern der Flurstücke *Am Landsknecht* (unmittelbar an der Stadtbahntrasse) wurde Baurecht nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) eingeräumt. Hierbei wurden Bauten ohne Bauleitplanverfahren ermöglicht, die sich stärker der umgebenden Bebauung und Nutzungen anzupassen hatten.

Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6 zu betrachtenden Flächen werden zwecks Gebietsabrundung einer Bauleitplanung unterworfen, um dadurch sowohl Fragen zu Art und Maß der Bebaubarkeit als auch zur Lösung der unmittelbaren Erschließung detaillierter zu klären. Eine Genehmigung nach § 34 BauGB konnte für die geplante Seniorenresidenz aufgrund der vorhandenen Gegebenheiten nie in Aussicht gestellt werden. Das geplante Vorhaben erfordert aufgrund seiner speziellen Anforderungen ein Bauleitplanverfahren, um die stärkeren Veränderungen zu regeln und um eben die geplante Geschossigkeit zu ermöglichen.

Sicherlich wäre eine Bebauung mit 4 Einzelhäusern auf großen Grundstücken nach § 34 BauGB möglich, jedoch wurde ein solches Baugesuch nie gestellt.

Gerade mit dem Instrumentarium der *Bauleitplanung* ist es die Aufgabe, den höheren Anforderungen an die geplante besondere Bauart *Seniorenresidenz* Rechnung zu tragen. Einen rechtlichen Bestandschutz für die Nachbarschaft auf Unbebaubarkeit vorhandener, im Flächennutzungsplan dargestellter Wohnbauflächen gibt es nicht.

Der Stadt selbst stehen keine städtischen Alternativ-Grundstücksflächen für ein solches Vorhaben im Stadtteil Büderich zur Verfügung. Alternative Entwicklungsansätze (z. B. auf der „grünen Wiese“) sind nicht vorhanden und unter Beachtung notwendiger, hoher Investitionen im Bereich der öffentlichen Infrastruktur (Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Verkehrsinfrastruktur

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

etc.) nicht in Planung. Deshalb unterstützt die Stadt, unter Beachtung der demographischen Entwicklung im Rhein-Kreis Neuss, die Ansiedlung einer privaten Seniorenresidenz. Bei der hierfür vom Investor gewählten privaten Grundstücksfläche handelt es sich um den Bereich „B 9“ nach dem vom Rat der Stadt Meerbusch im Juli 2004 verabschiedeten Stadtentwicklungskonzept 2010.

Für das Plangebiet ist eine zweigeschossige Bebaubarkeit definiert worden, die sich z. B. aus der Betrachtung des Umfeldes (i. d. R. im Radius von 100 m) ergibt. Im beschriebenen Umfeld ist eine 1 bis 3-geschossige Bebauung anzutreffen, die eine vorgesehene 2-Geschossigkeit rechtfertigt. Die vorliegende Planung lässt zwei Vollgeschosse und ein Nichtvollgeschoss (Dachgeschoss) zu, d. h. ein *zweites Obergeschoss* ist nicht zulässig. Ebenfalls ausgeschlossen wird eine *zweite Ebene* im Dachgeschoss. Somit als auch mit den Festlegungen zu den maximal zulässigen Firsthöhen wird gesichert, dass sich die Neuplanung in das Umfeld einfügt. (Vergleiche auch Einwender Nr. 1.)

Die Anregung, bestimmte Raumnutzungen *innerhalb* einer Nutzungsart nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) auszuschließen, ist eine unzulässige und auch unangemessene Einschränkung; ihr wird somit nicht gefolgt. Überdies würde das zu unververtretbaren Härten hinsichtlich der funktionalen Organisationsmöglichkeiten eines Gebäudes mit der Nutzungsart *Reines Wohnen (WR)* führen.

Im vorliegenden Rechtsplanentwurf sind jedoch Einschränkungen für die Nutzungsart *Reines Wohnen (WR)* nach § 3 BauNVO festgesetzt worden, die störende Einflüsse auf den angestrebten Gebietscharakter verhindern (z. B. keine Läden, keine öffentliche soziale Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehrs etc.). Mit diesen Festsetzungen wird sichergestellt, dass sowohl innerhalb des Plangebietes als auch die vom Plangebiet ausgehenden Störeinflüsse minimiert sind.

Mit der eineindeutig festgesetzten Geometrie des Baufeldes wird gesichert, dass die östlichen Giebel des Neubaus zu den bestehenden Baukörpern *Am Landsknecht* Nr. 8 und 7 größtmögliche lichte Abstände (im Minimum

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

12,25 m) haben. Damit und bei gleichzeitiger Schrägstellung der Giebelflächen im Dachbereich wird gesichert, dass eine Verschattung auf den angrenzenden Grundstücken durch den Neubau minimal bleibt und somit maximale Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für die angrenzenden Nachbarn aufrechterhalten wird.

Zusätzlicher Sichtschutz entsteht durch die zu erhaltende bis zu ca. 7 m hohe Gehölzhecke (einheimische Sträucher wie Hasel, Liguster, Holunder, Eibe) entlang der östlichen Plangebietsgrenze. Die Erhaltung und Pflege dieser Hecke ist bereits im Bebauungsplanvorentwurf vorgesehen worden.

Es ist nicht geplant, öffentliche oder auch private Verkehrsflächen an der nördlichen Plangebietsgrenze in die Tiefe (d. h. nach Osten hin) zu entwickeln. Jedoch ist festgesetzt, das sich in diesem Bereich befindliche Ortsrandgrün zu erhalten und durch geeignete gärtnerische Maßnahmen in seiner Gestaltwirkung zu verbessern.

Damit und dem im Gestaltungsplan zum Bebauungsplanentwurf definierten Ziel, eine hochwertige Gartenanlage zu schaffen, sind sowohl optische als gestalterische Verbesserungen zu erwarten, die sowohl innerhalb des Plangebietes als auch auf das angrenzende Umfeld positiv wirken werden. Der Charakteristik der Stadt Meerbusch „Wohnen im Grünen“ wird somit weitgehend entsprochen.

Einwender Nr. 6

Herr Backhaus aus der  
Bürgerversammlung  
vom 9. März 2004

Gibt es anstatt einer Kfz—Erschließung über den Friedhofweg einen alternativen Zugangsweg zum Objekt? Gibt es hierzu Angebote seitens der Stadt?

Die Frage ist geprüft worden.

Alternativen zur Erschließung außer über den Friedhofweg sind nicht gegeben:

Eine mittelbare Erschließung über den an der Dorfstrasse gelegenen Denkmalplatz (Flurstück 66 bzw. 1099) ist aufgrund des besonderen Charakters als Platz zum Verweilen und Gedenken nur als fußläufige „ruhige“ Zuwegung möglich. Eine solche zusätzliche Zufahrt, zwischen den vorhandenen Straßen *Am Landsknecht* und *Friedhofweg* wäre darüber hinaus auch aus verkehrstechnischen Gründen nicht akzeptabel.

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

(Vergleiche dazu auch Einwender / Träger öffentlicher Belange Nr. 7.)

Die Nutzung des Friedhofweges aus der Gegenrichtung (von Norden) durch Kfz-Fahrverkehr ist aufgrund seiner peripheren Anfahrtslage und eines gewollten Charakters als Fuß- und Radwegverbindung städtebaulich nicht erwünscht (ausgenommen zu Rettungszwecken). Dieser Teil des Friedhofweges soll in seiner bisherigen Funktion erhalten bleiben.

Weitere Alternativen sind ohne substantielle Eingriffe und unangemessene Härten gegenüber den unmittelbar angrenzenden Nachbarn nicht erkennbar.

Einwender Nr. 7

Ein Bürger aus der  
Bürgerversammlung  
vom 9. März 2004

Ein Bürger spricht die Wahl der Geschossigkeit an und kritisiert eventuelle Einschränkungen der Belichtung für seinen Garten (Südwestseite).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zur Frage der Abstände zu den östlich angrenzenden Grundstücken als auch zur Geschossigkeit wurde in der Stellungnahme zum Einwender Nr. 5 ausführlich geantwortet.

Ergänzend ist darzulegen, dass zur südwestlich verlaufenden Grundstücksgrenze des Flurstücks 1482 das geplante Baufeld ca. 12,25 m entfernt bleibt. Das ist mehr als das Zweifache der erforderlichen Abstandsfläche gemäß der geltenden Landesbauordnung (BauO NRW, § 6 (5)).

Einwender Nr. 8

Herr Backhaus aus der  
Bürgerversammlung  
vom 9. März 2004

Warum ist jetzt eine um ein Geschoss höhere Bebauung möglich?

Zu dieser Frage wurde in der Stellungnahme zum Einwender Nr. 5 ausführlich geantwortet.

Einwender Nr. 9

Frau Backhaus aus der  
Bürgerversammlung  
vom 9. März 2004

Besteht überhaupt Bedarf für diese Form des hochwertigen Wohnens?

Der Bedarf an dieser Wohnform ist gegeben.

Die aktuelle Analyse der Stadt zur Demographie insbesondere im Seniorenalter zeigt für Meerbusch-Büderich folgende Situation:

In Meerbusch-Büderich lebten im Jahre 2003 4069 Bürger im Alter zwischen 60 und 65 Jahren. Bis zum Jahre 2015 wird sich der Anteil dieser

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	
		<p>Altersgruppe um 0,5% auf 4089 Senioren erhöhen.          Anders stellt sich die Situation bei den über 75 jährigen Bürgern dar. Dieser Bevölkerungsanteil wird von 1734 Menschen im Jahr 2003 um mehr als 33% auf 2312 Personen im Jahre 2015 ansteigen.          Hinsichtlich der stark ansteigenden Zahlen (sowohl Gesamtzahlen als auch die der über 75jährigen) ist der bestehende Deckungsgrad von 8,8% (zur Zeit) und 7,7% (in 2015) auch auf die zukünftige Entwicklung anzuwenden. Dieser Prozentsatz ergäbe bis zum Jahr 2015 einen beständig ansteigenden Bedarf von bis zu 204 Plätze (mit heutiger Quote) und bei der laut <i>Silbernen Plan</i> anzunehmenden Quote von 178 Plätzen. In Anbetracht der Umsetzungs- und Realisierungsdauer von Altenheimenrichtungen ist die Deckung des zusätzlichen Bedarfs an Plätzen im Stadtteil Büderich im öffentlichen Interesse als dringend geboten anzusehen.          Weitere, vom Vorhabenträger beauftragte Analysen bestätigen diese Daten ebenfalls.</p>	
Einwender Nr. 10  Herr Jansen aus der Bürgerversammlung vom 9. März 2004	Wie wird sichergestellt, dass die öffentlichen Stellplätze nicht durch Gäste der Residenz fehlbelegt wird?	Die Frage wurde eingehend in der Stellungnahme zum Einwender Nr. 1 beantwortet.	
Einwender Nr. 11  Frau Hülsmann aus der Bürgerversammlung vom 9. März 2004	Die Bürgerin zweifelt die Richtigkeit der Verkehrszählung des Gutachters an. Die für die derzeitige Situation festgestellten 12 Stellplätze würden nicht dem erforderlichen Bedarf an Besucherstellplätzen für den Lindenhof entsprechen. Daher wären 13 geplante öffentliche Stellplätze zu wenig.	Die Fragen wurde eingehend in der Stellungnahme zum Einwender Nr. 2 beantwortet.	
Einwender Nr. 12  Ein Bürger aus der	Ein Bürger spricht den Denkmalplatz als alternativen Kfz-Erschließungszuweg zur Residenz an und fragt, ob dies eine prüfenswerte Alternative sei.	Die Frage wurde in der Stellungnahme zum Einwender Nr. 6 beantwortet.  Der Denkmalplatz ist aufgrund seiner historischen Bedeutung und heutigen	

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>	

Bürgerversammlung  
vom 9. März 2004

Nutzung keine geeignete Alternative für die Kfz-Erschließung.

Einwender Nr. 13

Wieviel Bruttogeschossfläche wird geschaffen?

Oberirdisch werden ca. 5200 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche geschaffen.  
(Vergleiche hierzu auch Einwender Nr. 5.)

Zwei Bürger aus der  
Bürgerversammlung  
vom 9. März 2004

Warum ist dies heute möglich? Vor ca. 2 Jahren habe er an gleicher Stelle eine  
Planung mit weniger Fläche realisieren wollen, was von der Stadtverwaltung  
aber abgelehnt wurde.

Einwender Nr. 14

Der Bürger fragt, ob der Investor Sunrise alternative Standorte geprüft habe und  
warum der Standort am Friedhofweg für ihn so wichtig sei (Vorteile/Nachteile).

Die Frage wurde weitgehend unter Einwender Nr. 1 beantwortet.

Herr Lutum aus der  
Bürgerversammlung  
vom 9. März 2004

Ein Alternativstandort steht nicht zur Verfügung.  
Wesentliche Standortkriterien (Professor Winfried Saup, Universität Augsburg) für eine zeitgemäße Seniorenresidenz sind:

- Innerstädtischer, zentraler Wohnstandort; in kleineren Orten möglichst in der Nähe des Ortskerns (nahe Fußgängerzone, Kirche, Rathaus etc.); in größeren Städten möglichst in zentralen Stadtteillagen (mit Einkaufszentrum etc.)
- kein Wohnstandort „im Grünen“, keine Ortsrandlagen. Solche sehr ruhig gelegenen Wohnlagen hatte man bis in die 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts immer wieder beim Neubau von Alteneinrichtungen präferiert; dieses Leitbild des Altenwohnheim-, Altenheim- und Altenpflegeheimbaus gilt aber heutzutage als überholt.
- gute Erreichbarkeit und gute Anbindung an den öffentlichen und privaten Personennahverkehr. Dies ist nicht nur für die Bewohner selbst, sondern auch für Angehörige und Freunde — also für das bestehende Kontaktnetzwerk, das auch nach Wohnungswechsel aufrecht erhalten bleiben soll — wichtig.
- In Fußgängerentfernung (500 m im Umkreis des Wohnstandortes) sollten Einkaufsmöglichkeiten (Lebensmittel, Bäcker, Zeitungen etc.) und eine ‚gesunde‘ Infrastruktur für Dienstleistungen (Friseur, Bankfiliale, Gastronomie etc.) erreichbar sein.

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medizinische Infrastruktur in Fußgängerentfernung (z. B. Allgemeinarztpraxis, Apotheke). Ein Krankenhaus muss sich nicht in der unmittelbaren Umgebung befinden.</li> <li>• Wünschenswert sind rekreationsbezogene Möglichkeiten im fußläufigen Wohnumfeld (z. B. gefahrlos erreichbare Spazierwege, Parkbank zum Ausruhen, Friedhof, Schwimmbad etc.)</li> <li>• sicheres Wohngebiet (möglichst geringe Gefährdung der Älteren durch Straßenkriminalität und Vandalismus)</li> <li>• Wohngebäude sollte barrierefrei bzw. barrierearm erschlossen werden können (z. B. kein Wohnstandort an steilen Handlagen)</li> </ul> <p>Die vorgenannten Standortkriterien werden zum übergroßen Teil an der vorgesehenen Örtlichkeit erfüllt. Daher und unter Abwägung aller Vor- und Nachteile ist der vorgesehene Standort für die Errichtung einer Seniorenwohnanlage sehr gut geeignet.</p>	
Einwander Nr. 15  Ein Bürger aus der Bürgerversammlung vom 9. März 2004	Warum bietet Sunrise nicht Parkplätze in der Tiefgarage der Seniorenresidenz für die Gäste des Lindenhofs an?	Der Anregung wird nicht gefolgt.  Die Tiefgarage, die den notwendigen privaten Stellplatzbedarf der Seniorenresidenz mit abdeckt, ist für diesen Zweck konzipiert und dimensioniert. Aufgrund hoher Sicherheitsbedürfnisse der zukünftigen Bewohner der Seniorenresidenz und den daraus resultierenden Sicherheitsvorkehrungen sieht der Vorhabenträger eine Nutzung der privaten Tiefgarage durch die Öffentlichkeit (Fremdnutzung) nicht vor.	
Einwander Nr. 16  Ein Bürger aus der Bürgerversammlung vom 9. März 2004	Ein Bürger fragt, warum der Friedhofweg zur Residenz nicht stärker aufgeweitet wird, um noch mehr Stellplätze zu schaffen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.  Die Anregung ist eingehend geprüft worden. Ein Aufweitung kann aus folgenden Gründen nicht erfolgen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zur Sicherstellung von Rettungsmöglichkeiten im Gefahrenfall wird unmittelbar nördlich des <i>Lindenhofes</i> eine Feuerwehrezufahrt erforderlich. Auf dieser Zufahrt und der sich anschließenden Aufstellfläche ist nach den geltenden Vorschriften das Parken unzulässig.</li> </ul>	

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
<i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	

- Die öffentliche Stellplatzanzahl wurde vom Vorentwurf zum Bebauungsplanentwurf von 13 auf 14 erhöht. Gleichzeitig wurden 3 private Stellplätze zur Hauptzufahrt der Seniorenresidenz hin verschoben. Damit und unter Berücksichtigung der angestrebten hochwertigen Gartengestaltung vor der Hauptfassade der Residenz sind alle praktikablen Möglichkeiten ausgeschöpft worden.



<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
Einwender Nr.  Anschrift Datum	Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge

**Träger öffentlicher Belange**

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p>1.</p> <p>wbm Meerbusch<br/>Hochstrasse 1<br/>40670 Meerbusch<br/>Schreiben vom 03.03.2004</p>                                      | <p>Gegen den o.g. Vorhabensbezogenen Bebauungsplan bestehen von Seiten der wbm keine Bedenken.<br/>Wir bitten Sie jedoch in der B-Planbegründung unter „5.1 städtebauliche Auswirkungen“ zu korrigieren, dass die Wirtschaftsbetriebe Meerbusch nicht für die Abwasserentsorgung zuständig sind sondern dies durch die Stadt Meerbusch durchgeführt wird.<br/>Nachrichtlich weisen wir darauf hin, dass die im Friedhofsweg befindliche Wasserhauptleitung sanierungsbedürftig ist und die Wirtschaftsbetriebe Meerbusch beabsichtigen, vor Beginn der Baumaßnahme, diese Leitung zu erneuern.<br/>Wir bitten Sie diese Erneuerung in der detailgenauen Tiefbauplanung des Friedhofsweges zu berücksichtigen.<br/>Die erforderlichen Standorte für die Löschwasserhydranten bitten wir ebenfalls vor Leitungserneuerung mit uns abzustimmen.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde in der Entwurfsbegründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6 redaktionell geändert.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>   |
| <p>2.</p> <p>Rheinische Bahngesellschaft AG<br/>Hauptverwaltung<br/>Hansaallee 1<br/>40549 Düsseldorf<br/>Schreiben vom 05.03.2004</p> | <p>Zu der o.g. Planung bestehen unsererseits keine Anregungen.<br/>Das Plangebiet wird von der Rheinbahn z.Zt. mit den Stadtbahnlinien U70, U74, U76 und den Buslinie SB 51 und O38 mit der Haltestelle „Büderich, Landsknecht“ bedient.<br/>Des weiteren wird das Plangebiet mit den Buslinien SB 51 und 038 mit der Haltestelle „Brühler Weg“ bedient.<br/>Die mittlere Gehwegentfernung zur Haltestelle beträgt ca. 250 - 300 m.<br/>Zum Fahrplanwechsel Juni 2004 wird die Linie 038 eingestellt. Die Bedienung der Haltestelle „Brühler Weg“ erfolgt dann durch die neue Buslinie 829. Die Haltestelle „Büderich, Landsknecht“ wird hierbei von der neuen Buslinie nicht bedient.</p>   | <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wurden in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes eingearbeitet.</p> <p>Das für die lärmtechnischen Berechnungen zugrunde gelegte Mengengerüst wurde der Rheinbahn AG durch die <i>Ingenieurgesellschaft bsp, Düsseldorf</i> mit Schreiben vom 11.03.2004 zur Verfügung gestellt.<br/>Nach Auswertung der Daten wurde festgestellt, dass keine Änderungen der im schalltechnischen Gutachten vorgeschlagenen Werte hinsichtlich des Schallschutzes erforderlich werden.</p> |

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>

Wir bitten uns das für die lärmtechnischen Berechnungen des Schienenverkehrs zugrunde gelegte Mengengerüst zur Verfügung zu stellen.

3.  Deutsche Telekom AG T-Com PF 10 07 09 44782 Bochum Schreiben vom 05.03.2004	Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.  Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Planbereich der Deutschen Telekom AG, T-Com, TI West, PT114, PBB2, so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
4.  Kath. Kirchengemeinde Hlg. Geist im Pfarrverband Büderich Karl-Arnold-Strasse 36 40667 Meerbusch Schreiben vom 16.03.2004	Zu dem vorliegenden Planungsvorhaben nimmt die Kirchengemeinde Hlg. Geist als Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung: Unsere Kirchengemeinde ist räumlich weit entfernt von der Planung auf den angegebenen Grundstücken am Friedhofweg. Sie ist somit von den Ausdehnungen und der städtebaulichen Einbindung des geplanten Projektes nicht berührt. Insofern gibt es keine Einwendungen oder Anregungen zu der Planung. Allerdings bitten wir die Belange der Kirchengemeinde St. Mauritius zu berücksichtigen, die über die Fußgängerwege auf dem Denkmalgrundstück 66, Flur 10, andere Vorstellungen hat als in der Planung vorgesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
5.  Staatliches Umweltamt Krefeld PF 10 21 61 47721 Krefeld Schreiben vom 16.03.2004	Zum o.g. Planentwurf sind seitens des Staatlichen Umweltamtes Krefeld Anregungen (Bedenken) nicht vorzubringen.  Es wird jedoch empfohlen, im Rahmen des Bauantrages das Gutachten dahingehend zu erweitern, die verursachten Lärmemissionen des Seniorenheimes (Klimaanlagen, Kühleinrichtungen im Bereich der Küche, Fahrzeugverkehr im Bereich der Parkplätze und Warenanlieferung) und deren Auswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung mit zu berücksichtigen.	Den Empfehlungen wird gefolgt.  Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens werden die Lärmemissionen nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) untersucht. Ebenso werden die Lärmmissionen auf die angrenzende Wohnbebauung im weiteren Verfahren durch ein Ergänzungsgutachten dargestellt und präzisiert, das dem Staatlichen Umweltamt vorgelegt wird.

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
<b>Einwender Nr.</b>  <b>Anschrift</b> <b>Datum</b>	<b>Anregungen, Hinweise</b>	<b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b>

6. Mit Schreiben vom 28. Februar 2004 geben Sie uns Gelegenheit zur Stellungnahme in der vorbezeichneten Angelegenheit. Grundsätzlich begrüßen wir das Vorhaben als Aufwertung für den Wohnstandort Büderich und eine Bereicherung um einen weichen Standortfaktor. Bei der durch das Bauvorhaben notwendigen Sanierung des Friedhofweges geben wir jedoch zu bedenken, dass bereits heute im Bereich Dorfstraße / Ecke Friedhofweg wirtschaftliche Nutzungen stattfinden, die auf die heutigen Bewegungs- und Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum existenziell angewiesen sind. So ist bisher sicherlich das „Wilde Parken“, insbesondere in den Mittags- und den Abendstunden, der Frequentierung des Restaurants Lindenhof zuzuschreiben. Aber auch Besucher der nahegelegenen Gaststätte „Gulasch“ und Besucher anderer Adressen in der Gegend sorgen für regelmäßige Ausnutzung dieser heute mindestens 13 Fahrzeugabstellmöglichkeiten auf dem Friedhofweg. Das „Wilde Parken“, was jedoch im Sinne der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften völlig legal erfolgte, hatte jedoch den Vorteil, dass die Fahrzeuge hier im Allgemeinen nur für die Dauer des Besuchs abgestellt werden.

IHK Mittlerer Niederrhein  
 PF 10 10 62  
 47710 Krefeld  
 Schreiben vom 17.03.2004

Die zukünftige Anordnung der Parkplätze als Schrägparkplätze im Einzugsbereich der Seniorenresidenz werden wahrscheinlich auch Anwohnern der Dorfstraße Anreiz bieten, diese Parkflächen als Dauerparkplatz über Nacht oder das Wochenende zu nutzen. Die durch die Neuorganisation der Parkplätze zu vermutende Reduktion der heutigen Zahl an Abstellmöglichkeiten für Pkw's würde sich für die Wirtschaftsbetriebe im engeren Bereich der Dorfstraße negativ auswirken. Für Einzelbetriebe wird dies sogar existenzbedrohend sein. Es ist bei der Entwicklung der Maßnahme, insbesondere bei der Neuregelung der Parkieranlagen, zu gewährleisten, dass die heutigen Abstellmöglichkeiten nicht nur statistisch und formal, sondern auch tatsächlich weiter bestehen bleiben. Da die Reservierung der Parkplätze für einzelne Nutzungsarten nicht möglich sein dürfte und eine Ausdehnung des Kurzzeitparkens auch den Bedürfnissen der Besuchern der Seniorenresidenz wie auch der o. g. gastronomischen Einrichtungen nicht genügen würde,

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.  
 Zu den Bedenken wird nachfolgend Stellung genommen.

Die Belange der im Umfeld des *Friedhofweges* ansässigen Wirtschaftsbetriebe sind in den Planungen zur Seniorenresidenz ausdrücklich mit berücksichtigt worden.

Zu den Bedenken hinsichtlich des Ausbaus des *Friedhofweges* vergleiche Einwender Nr. 1 bis Nr. 4.

Um eine dauerhaften Belegung der geplanten 14 öffentlichen Stellplätze auszuschließen, ist eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer in der Nachmittagszeit zwischen 15.00 und 19.00 Uhr vorgesehen. Das ist gleichzeitig die Zeit, in der für die Seniorenresidenz die höchste Besucherfrequenz erwartet wird.

Gleichzeitig bedeutet dies, dass praktisch ab 18.00 Uhr keine Einschränkungen für die öffentlichen Stellplätze hinsichtlich Parkdauer gegeben sind und somit auch abendlichen *Langzeit*besuchern der Gasthöfe Parkmöglichkeiten zu Verfügung stehen.

Die Anregung der Einrichtung einer Anliegerstrasse für den im Plangebiet befindlichen Teil des *Friedhofweges* wird nicht gefolgt.

Eine Anliegerstrasse schließt nach gültigem Verkehrsrecht das Parken von *Nicht-Anliegern* innerhalb dieser aus. Rein formal betrachtet sind weder Besucher des *Lindenhofes* noch des *Gulasch* Besucher von Anliegern, da beide Einrichtungen ihre Adresse und Haupteinschließung an der Dorfstrasse haben.

Somit steht die Einrichtung des *Friedhofweges* als Anliegerstrasse bei gleichzeitiger Ausweisung von öffentlichen Stellplätzen am *Friedhofweg* im Widerspruch mit dem Ziel, eben diese öffentlichen Stellplätze der / dem Besucher(in) von Anwohnern als auch von Einrichtungen des unmittelbaren

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB		
Einwender Nr.  Anschrift Datum	Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge	

empfehlen wir, über die Befahrbarkeit des Friedhofweges in den Abendstunden nachzudenken. Möglicherweise bietet sich auch im Sinne eines erhöhten Nachtruhebedürfnisses an, die Straße Friedhofweg ab 18.00 Uhr nur noch für Anlieger offen zu halten. Damit wäre die Dauernutzung der Parkplätze über Nacht oder über das Wochenende ausgeschaltet, eine Erreichbarkeit der Parkplätze gewährleistet und für die Bewohner der Seniorenresidenz ein höherer Wohnkomfort durch Lärmreduktion zu erreichen.

Im Sinne eines fürsorglichen Umganges mit bestehenden Wirtschaftsbetrieben auch unter Berücksichtigung der sehr angespannten wirtschaftlichen Lage empfehlen wir Ihnen, die von uns angeregte Lösung, die Straße Friedhofweg temporär zur Anliegerstraße zu machen, mit der Stadt Meerbusch zu erörtern.

Umfeldes zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus wird erwartet, dass die Errichtung der Seniorenresidenz wirtschaftlich positive Auswirkungen auf die naheliegenden Wirtschaftsbetriebe hat (Synergieeffekt), da sowohl Bewohner und als auch deren Angehörige die Gastronomieangebote nutzen werden.

8.

Rhein-Kreis Neuss  
 Der Landrat  
 Kreishaus Neuss  
 Oberstrasse 91  
 41460 Neuss  
 Schreiben vom 26.03.2004

Zu der vorgelegten Planung nehme ich wie folgt Stellung:

**Gesundheitsfürsorge:**

Aus Sicht des Kreisgesundheitsamtes bestehen keine Bedenken gegen die geplante Errichtung einer Seniorenresidenz in Meerbusch - Büderich, wenn an der lärm exponierten Giebelfassade Süd ( Fassade 1 ) keine ruhebedürftigen Räume, Schlafräume, angeordnet werden.

Den geplanten Einbau mechanischer Be- und Entlüftungssysteme an dieser Fassadenseite hält das Kreisgesundheitsamt für ungeeignet.

**Wasserwirtschaft:**

Der Planbereich liegt außerhalb von festgesetzten oder geplanten Wasserschutzgebieten des Rhein-Kreis Neuss.

Gegen die Errichtung eines Seniorenheimes bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine Bedenken, wenn das häusliche Abwasser in den städtischen Kanal eingeleitet wird.

Gemäß Planung soll das Niederschlagswasser der Dachflächen in Mulden versickern und andere zu befestigende Flächen in durchlässiger Bauweise

1. Gesundheitsfürsorge:  
 Der Anregung wird nicht gefolgt.

Die südliche Giebelfassade ist nicht derart lärmexponiert, dass ruhebedürftige Räumlichkeiten dort *nicht* angeordnet werden können. Der im Schallschutzgutachten vom 24.07.2003 der *Ingenieurgesellschaft bsp, Düsseldorf* ermittelte maximale Beurteilungspegel an der relevanten Fassade für den maßgebenden Zeitraum (Nachtzeit) beträgt  $L_r \leq 49$  dB(A) und liegt damit um 4 dB(A) über dem Beurteilungspegel für ungestörten Schlaf bei teilweise geöffneten Fenstern (Kippstellung) gemäß DIN 18005.

Unter Berücksichtigung dieses speziellen Sachverhaltes wird die betroffene Fassade mit schallgedämmten Fenster- oder Fassadenlüftungselementen zur Be- und Entlüftung ausgestattet, die bei *automatischem* Betrieb eine ausreichend raumhygienische Situation im Hinblick auf die DIN 1946 auch zur *Nachtzeit* schaffen. Durch den automatischen Betrieb ist sichergestellt, dass auch Menschen mit eingeschränkten motorischen Fähigkeiten ausreichend raumhygienische Bedingungen vorfinden.

Gesichert ist diese Maßnahme durch die entsprechende textliche Festsetzung im Bebauungsplanentwurf.

Weiterhin ist vorgesehen, die betroffenen Räumlichkeiten auch mittelbar

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i>                      <i>Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

ausgeführt werden.

Auf Grund des im Altlastenkataster erfaßten **Altstandortes ME 338** sowie den auf dem gesamten Grundstück festgestellten Auffüllungen mit belastetem Material Z 1.2 bis in Tiefen von 1,0/1,2/1,8 m unter Gelände ist eine Niederschlagswasserbeseitigung nur unter der Voraussetzung zulässig, dass die Versickerungsanlage außerhalb der Altlast oder der vg. Auffüllungsflächen angeordnet wird und im Bereich des Versickerungsstandortes nachweislich kein kontaminierter Untergrund ansteht oder dieser durch grundwasserneutrales Bodenmaterial ersetzt wird. Die bisher ausgeführten Rammkernsondierungen erfassen nicht den in der Planung zur Versickerung vorgesehenen nördlichen Grundstücksbereich. Hier sind weitere Erkundungen erforderlich.

**Wasserdurchlässige Flächenbefestigungen** sind wegen vg. Auffüllungen **nicht zulässig**. Das Niederschlagswasser dieser Flächen kann in eine Versickerungsanlage mit Bodenpassage (Mulde/Versickerungsbecken) eingeleitet werden. Die Rampe in die Tiefgarage ist an den städtischen Kanal anzuschließen. Dies gilt auch für etwaige Entwässerungssenken aus dem Tiefgaragenbereich.

Da der höchste zu erwartende Grundwasserstand über das Gründungsniveau ansteigen kann sowie bei anhaltendem Rheinhochwasser noch darüberliegende Werte erreichen könnte, ist die Tiefgarage in wasserundurchlässiger Bauweise (Weiße Wanne) zu erstellen. Für die Bauausführung können Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich sein.

**Altlasten- und Bodenschutz:**

Aus altlasten- und bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.

**Altlasten:**

**Hinweis auf einen Altstandort:**

(d. h. über die Flure) an das Be- und Entlüftungssystem der Flurbereiche anzuschließen.

2. Wasserwirtschaft:

Abwasser:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es ist vorgesehen, das häusliche Abwasser in den bestehenden städtischen Kanal im *Friedhofweg* einzuleiten.

Mit Datum vom 23.06.2004 wurde durch den Vorhabenträger bei den Wirtschaftsbetrieben Meerbusch der Antrag auf Herstellung eines Schmutzwasserhausanschlusses gestellt. Dieser soll an den städtischen Kanal im Friedhofweg erfolgen.

Niederschlagswasser:

Den Anregungen wird gefolgt.

Die geforderten ergänzenden Rammkernsondierungen im Bereich der zur Versickerung vorgesehenen Fläche wurde am 09.02.2004 durch das Ingenieurbüro *bqs consult, Duisburg* sachgemäß durchgeführt.

Die gewählten Maßnahmen zur Regenwasserversickerung basieren hierbei auf den Versickerungsuntersuchungen des Ingenieurbüros *bqs consult, Duisburg* vom Februar 2004 sowie auf dem Versickerungskonzept des Büros *Ellen Förster Julia Mach Landschaftsarchitekten, Düsseldorf* vom April 2004.

Die Regenwasserversickerung erfolgt demnach als dreigeteiltes System:

- Die Dachflächenwässer des nordöstlichen Baufeldbereichs werden in einer naturnah und landschaftstypisch gestalteten Mulde (Länge ca. 32 m, Breite ca. 2,5 m) im nordöstlichen Teil des Plangebietes versickert. Es wurde festgestellt, dass die hydrogeologischen Voraussetzungen für eine Versickerung gegeben sind. Durch Altlasten belasteter Boden wurde nicht festgestellt.
- Die Dachflächenwässer des südwestlichen Baufeldbereichs werden in einem geschlossenen Rohr-Rigolen-System im südwestlichen Teil des

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

Im Plangebiet befindet sich der bekannte Altstandort Me-388,00.

Weitere Hinweise:

Ausgehobenes Material aus dem Bereich des Altstandortes kann nur mit definierten technischen Sicherungsmaßnahmen (siehe hierzu auch das Baugrundgutachten bqs consult vom 11.07.2003, Seite 19) wieder eingebaut werden.

Werden Auffälligkeiten bei Erdbauarbeiten bemerkt, ist die Untere Bodenschutzbehörde, Herr Bruchertseifer, Tel. 601-6821, unverzüglich zu informieren.

Auffälligkeiten können sein:

- geruchliche und/oder farbliche Auffälligkeiten, die durch menschlichen Einfluss bewirkt wurden, z.B. durch die Versickerung von Treibstoffen oder Schmiermitteln,
- strukturelle Veränderungen des Bodens, z.B. durch die Einlagerung von Abfällen

Im Falle einer Entsorgung von Material  $\geq$  Z2 ist gemäß Nachweisverordnung ein entsprechender Entsorgungsnachweis zu führen. Dieser ist vorab der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde des Rhein-Kreises Neuss vorzulegen. Erst nach deren Zustimmung darf mit der Entsorgung begonnen werden.

Die Hinweise sollten zudem in die Baugenehmigung aufgenommen werden.

**Bodenschutz:**

Hinweise:

Aus einem 0,6 bis 2,3 m mächtigen lehmigen Hochflutsand, der den Sanden und Kiesen aus dem Pleistozän aufliegt, hat sich in dem betreffenden Gebiet eine Braunerde, stellenweise auch eine Pseudogley-Braunerde, entwickelt. Diese Böden sind großflächig in der Rheinebene vorhanden. Sie besitzen eine geringe bis mittlere Sorptionsfähigkeit und eine geringe bis mittlere nutzbare Wasserkapazität. Es handelt sich um einen teilweise dürreempfindlichen

Plangebietes versickert.

- Schwach belastetes Niederschlagswasser (Flächen mit schwachem Kfz-Verkehr — Vorfahrt sowie private Stellplätze) versickern großflächig über die belebte Bodenzone (nach „Wasserrundbrief 3“ NRW). Befestigte Flächen (Wege, Terrassen, befestigte Freiflächen- und Sitzplätze) entwässern in angrenzende Vegetationsflächen.

Belasteter Untergrund unterhalb vorgenannter Anlagen als auch unterhalb wasserdurchlässiger Flächenbefestigungen (z.B. Schotterterrassen) wird vollständig entfernt und durch grundwasserneutrales Bodenmaterial ersetzt.

Die Regenwasserversickerung ist als textliche Festsetzung im Bebauungsplanentwurf aufgenommen worden.

Die Hinweise zur Rampenentwässerung werden zur Kenntnis genommen und bei Realisierung des Vorhabens umgesetzt. Das anfallende Regenwasser im Bereich der Tiefgaragenrampe wird dem städtischen Kanal zugeführt.

In den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplanentwurf wurde ein Hinweis zu Baugrundrisiken aufgenommen. Die Ausbildung des Untergeschosses als sogenannte weiße Wanne ist vorgesehen.

3. Altlasten und Bodenschutz:

Altlasten:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind Bestandteil der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs.

Bodenschutz:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Entwurfskonzept für die Freiraumgestaltung basiert auf Gestaltungsmitteln, die zum Ziel haben, die Bodenversiegelung auf ein notwendiges Mindestmaß zu beschränken. Dadurch und durch die Gestaltung einer hochwertigen Gartenanlage wird dem Gedanken des ressourcenschonenden Bauen entsprochen.

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i>                      <i>Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

Standort, der jedoch jederzeit bearbeitbar ist. Bei den Bodenwertzahlen, die als Verhältniszahlen von 1 bis 100 Auskunft geben über den Grad der Ertragsfähigkeit (1 = geringste Ertragsfähigkeit, 100 = größte Ertragsfähigkeit), liegen diese Böden mit 45-55 im mittleren Bereich.  
 Bodenversiegelungen sind in den Bereichen, wo noch der natürlich gewachsene Boden vorhanden ist, auf das notwendige Maß zu begrenzen. Es sind Vorsorgemaßnahmen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen, insbesondere durch den Eintrag von schädlichen Stoffen, zu treffen.

9.  
 Rheinisches Amt für  
 Denkmalpflege  
 Postfach 21 40  
 50250 Pulheim  
 Schreiben vom 30.03.2004

Das Areal des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 6 liegt in unmittelbarer Nähe der beiden folgenden Baudenkmäler: Dorfstraße 48 (Lindenhof) und alter Kirchturm. Insofern sind denkmalpflegerische Belange von dem Bebauungsplanentwurf unmittelbar betroffen.

Das Baudenkmal Dorfstraße 48 ist eine maximal zweigeschossige Hofanlage mit einer traditionsreichen Gaststätte; der Kirchturm bildet als baulicher Rest einer alten Kirche an der Dorfstraße eine wichtige städtebauliche Dominante. Das Umfeld ist ansonsten geprägt durch eine überwiegend offene, ein- oder zweigeschossige Bauweise.

Innerhalb dieser relativ kleinteiligen städtebaulichen Situation stellt die nun geplante Seniorenresidenz in Größe, Kubatur und Grundfläche einen sehr dominanten, massiven Fremdkörper dar, der die örtlich vorgegebenen Proportionen überschreitet.

Der Landschaftsverband Rheinland / Rheinisches Amt für Denkmalpflege war bisher in den Jahren 1998/1999 im Rahmen von diversen Neubauplanungen an gleicher Stelle beteiligt, wobei Ein- und Mehrfamilienhäuser vorgesehen waren. Damals wurde bereits die zu heterogene und zu dominante Bebauung neben dem Baudenkmal Lindenhof bemängelt. Die jetzt vorliegende Planung eines

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen:  
 Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

Mit der Einordnung des Baukörpers der Seniorenresidenz in die vorhandene Siedlungsstruktur werden sehr wohl die vorgefundenen städtebaulichen Bezüge des unmittelbaren Umfeldes berücksichtigt. Das betrifft sowohl die Beziehung des Hochbaukörpers zur Umgebungsbebauung durch die Aufnahme vorhandener städtebaulicher Raumkanten als auch die Einbindung in das landschaftliche Umfeld sowie die Respektierung der landschaftsprägenden Elemente (gewachsener Baumbestand und Ortsrandgrün).

Der Baukörper der Seniorenresidenz versteht sich jedoch auch als ergänzendes *neues* städtebauliches Element in einem differenzierten, über einen langen Zeitraum gewachsenen urbanen Gefüge. Somit trägt er entsprechend zu einer lebendigen Gestaltung und attraktiven Erweiterung des ursprünglichen Siedlungskernes von Büderich bei und rundet den Siedlungsbereich mit einer sinnvollen Nutzung nach Norden hin ab.

Der neue Baukörper erfährt eine differenzierte Binnengliederung, wobei sich die typische Fassadenkantenlänge im Bereich zwischen 14 und 20 m bewegt, einem Maß, dass zwischen freistehenden Einfamilienhäusern (9 bis

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i> <i>Anschrift</i>                      <i>Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

massiven Wohnblocks überschreitet die damaligen Überlegungen bei weitem.

Die Dominanz des neuen Baukörpers wird der Bedeutung der beiden Baudenkmäler nicht gerecht. Aus denkmalpflegerischer Sicht wird daher Folgendes angeregt:

- Grundfläche und Kubatur des Neubaukörpers sollten deutlich reduziert werden.
- Insbesondere ist auf eine reale Zweigeschossigkeit zu achten. Das Dachgeschoß tritt in der vorliegenden Planung durch die mächtigen Gauben optisch als Vollgeschoß in Erscheinung.
- Es wird dringend empfohlen, in der Gestaltung zumindest auf die beiden Ecktürme zu verzichten. Es sollte keinerlei inhaltlicher Bezug zu dem benachbarten Kirchturm hergestellt werden.



Abb. 2: Schrägaufnahme, Aufnahmedatum nicht bekannt.

16 m) und dem historischen Vierkantgehöft Lindenhof (25 bis 39 m) vermittelt. Die Gestaltung sowohl der Fassaden als auch des Daches orientiert sich an ortstypischen und prägenden Elementen des Umfeldes. Durch die Anwendung des Gestaltungsmittels *Grundtyp und Variation* wird sowohl Differenziertheit als aber auch Homogenität geschaffen. Gleichwohl wirkt die Planung mit *einem differenzierten*, aber kompakten Baukörper einer denkbaren Bebauung aus mehreren Baukörpern (z. B. Villen) und einer sich daraus ergebenden umfassenden Parzellierung der dann jeweils eng gefassten Grundstücksflächen mit deren verschiedensten Zufahrten und Garagen, die dann aufgrund ihrer funktionellen Eigenart eher *heterogen* sein dürfte, entgegen.

Die Raumkante des Neubaukörpers entlang des Friedhofweges wurde sichtbar zurückgestellt, springt zusätzlich in der Mittelzone bewusst zurück, um eine städtebauliche Konkurrenzsituation zum *Lindenhof* zu vermeiden. Bei Betrachtung der historischen Entwicklung ist auch auf das kompakte, größere Gebäudevolumen der hier an diesem Standort vormals befindlichen Reithalle hinzuweisen (vgl. Abb. 1 und 2).

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
<i>Einwender Nr.</i> <i>Anschrift</i> <i>Datum</i>	<i>Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>

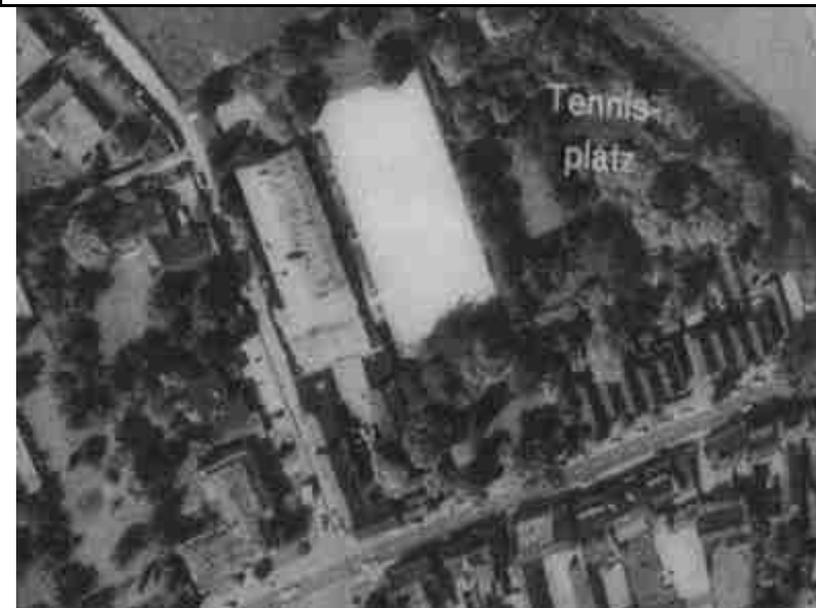


Abb. 1: Luftbild, ca. 1985.

Um die Dominanz des historischen *Kirchturmes* der alten Büdericher Pfarrkirche allseitig zu wahren, hält die südliche Giebelfassade des Neubaukörpers einen angemessenen Abstand (ca. 25 m) zum Kirchturm. Bewusst sind in den dem Kirchturm nächstgelegenen Dachflächen keine Öffnungen vorgesehen. Die bestehende, ca. 4 m hohe Hecke sowie die dort auf städtischem Besitz stehende Mauer zwischen Kirchplatz und südlicher Plangebietsgrenze determinieren zugleich eine vorhandene und weiterhin gewollte städtebauliche Zäsur.

1. Eine weitere Reduzierung der Grundfläche ist aufgrund der funktionellen Anforderungen nicht realisierbar. Jedoch sind durch ein ausgewogenes Maß an Grundflächendifferenziertheit (Baufeldgliederung) sehr wohl die

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
Einwender Nr.  Anschrift Datum	Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge

städtebaulich prägenden Aspekte und Eigenarten berücksichtigt worden. Durch die Ausbildung einer vorwiegend verglasten Mittelzone wird der Gesamtkörper zusätzlich aufgelöst.

2. Das Dachgeschoss berücksichtigt sowohl in seiner Geometrie als auch Höhe die Referenz des vorderen Teils des Vierkantgehöfts *Lindenhof*. Dabei bleibt das Pegelniveau / Firsthöhe Neubau ca. 15 cm unter dem des vorderen Teiles des *Lindhofs*. Ebenfalls bleibt das absolute Maß der Wandhöhe des Neubaus ca. 25 cm hinter dem des vorderen Teiles des Lindenhofs zurück. Die Gauben sind in Größe, Lage und Gestaltung so gewählt, dass sie Dachflächen gliedern, jedoch nicht dominieren. Durch die Anordnung der Gauben innerhalb größerer zusammenhängender undurchbrochener Dachflächen entsteht gestalterische Spannung und Ausgewogenheit.
3. Die beiden „Ecktürme“ verstehen sich als gliedernde integrale Elemente, die den Gesamtbaukörper an entscheidenden Punkten gestalterisch akzentuieren und dezent städtebaulichen Raum markieren. Aufgrund ihrer nur unwesentlich exponierten Lage innerhalb der Grundrissfigur sind sie sehr wohl als Kontrastelement, jedoch nicht als sich verselbständigender Turmkörper lesbar. Inhaltliche Bezüge zum historischen Kirchturm sind aufgrund der räumlichen Distanz, der definitiven Größenunterschiede als auch der Integration in den Gesamtbaukörper nicht erkennbar.

10.  Flughafen Düsseldorf GmbH Flughafenstrasse 120 40474 Düsseldorf Schreiben vom 30.03.2004	Mit Schreiben vom 28.02.2004 hatten Sie uns für die Stadt Meerbusch die Unterlagen über den o. g. Bebauungsplan, der als vorhaben bezogener Bebauungsplan beschlossen werden soll, zur Stellungnahme zugeleitet.  Wir erheben  <p style="text-align: center;">Einwendungen</p> gegen den Inhalt der Entwürfe mit folgender Begründung:  Das Planungsgebiet liegt in der verlängerten Achse des An- bzw. Abflugsektors unseres Flughafens. Bekannter Maßen führt bereits geringfügiger Fluglärm zu	Der Anregung zur Einstellung des Bebauungsplanverfahrens wird nicht gefolgt.  Ende 2002 lebten in Meerbusch ca. 55.000 Einwohner. Hierbei stellten im gesamten Zeitraum von 1992 bis 2002 die bis unter 46jährigen die vorherrschende Altersgruppe. Im Jahre 2002 waren es ca. 36 %. An zweiter Stelle fand sich die Gruppe der 46- bis unter 60jährigen mit ca. 18,5 % im Jahre 2002. Am auffälligsten ist jedoch, dass die älteren Jahrgänge ab 60 bis unter 80 am Ende dieses Zeitraumes bereits mit ca. 26 % vertreten waren. Dies zeigt deutlich, dass die Meerbuscher Bevölkerung überaltert ist; insbesondere durch die unterdurchschnittlichen Werte der nachwachsenden
--	---	---

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i>                      <i>Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

erheblichen Beschwerden seitens der betroffenen Bevölkerung. Im Hinblick darauf schreibt das Gesetz um Schutz gegen Fluglärm (FluglG) bestimmte Zonen vor, innerhalb derer ein generelles Bauverbot vorgesehen ist sog. „Lärmschutzbereich“ (§ 2 FluglG). Innerhalb dieses räumlichen Bereiches, innerhalb dessen für den Flughafen Düsseldorf das Plangebiet bzw. das Vorhaben für die geplante Seniorenresidenz liegt besteht ein allgemeines Bauverbot u. a. für Altenheime (§ 5 Abs. 1, S.1 FluglG). Von diesem Bauverbot kann im Einzelfall nach Entscheidung der zuständigen Behörde abgesehen werden. Diese Ausnahme ist allerdings von Voraussetzungen abhängig, die in dem Bebauungsplanaufstellungsverfahren nicht berücksichtigt wurden. Ferner ist nicht erkennbar, inwiefern die notwendige Ausnahmegenehmigung erteilt werden konnte.

Um keine neuen Betroffenen zu schaffen und den gesetzlichen Vorschriften zum Schutz vor Fluglärm zu entsprechen, ist die Aufstellung des Bebauungsplanes sowie die Umsetzung des Vorhabens zu unterlassen.

Altersgruppen im Vergleich mit den Gemeinden und Städten des Rhein-Kreises Neuss und dem Land NRW. Die Bewohner der Stadt Meerbusch sind im Schnitt älter, wobei die älteren Jahrgänge ab 65 aufwärts Spitzenwerte erreichen.

In den vergangenen drei Jahren ist der Anteil der Einwohner, die 60 Jahre und älter sind, jeweils um 1 % angestiegen. Inzwischen ist jeder vierte Meerbuscher über 60 Jahre alt. Die derzeitige Bevölkerungsstruktur mit den unterdurchschnittlichen Werten bei den "Nachwachsenden" und einem stagnierenden Wanderungszuwachs wird weiter zu einer überdurchschnittlichen Alterung beitragen. Es ist zu erwarten, dass im Jahre 2015 bereits jeder dritte Einwohner in Meerbusch über 60 Jahre alt ist.

Aus den genannten Zahlen folgt, dass vor allem der größte Stadtteil Meerbuschs — trotz seiner überwiegenden Lage im Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf — als Standort für die Errichtung von Wohnungen für Senioren besondere Berücksichtigung finden muss. Die Stadt Meerbusch unterstützt hierbei die Eigeninitiative der Privatwirtschaft. Eine reine Deckung der zukünftig erforderlichen Maßnahmen für Senioren durch die öffentlich geförderten Träger ist unter Berücksichtigung der angespannten finanziellen Lage von Bund, Land und Gemeinden ungewiss. Hierbei ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein vom Land NRW gefördertes klassisches Altenheim handelt. Die Seniorenresidenz wird freigewerblich errichtet, so dass die entstehenden Plätze nicht auf die Bedarfsdeckungsquote in Meerbusch angerechnet werden.

Die Seniorenresidenz wird freigewerblich errichtet und betrieben. Hinsichtlich Kostenerstattungen gilt stets das *Verhältnis Bewohner zum Sozialhilfeträger*. Die Seniorenresidenz (Sunrise) ist von diesem Verhältnis nicht betroffen. § 91 (2) Sozialgesetzbuch (SGB) XI, regelt, dass weitergehende Kostenerstattungen — über den gesetzlich festgelegten Rahmen hinaus — durch einen Sozialhilfeträger unzulässig sind.

Gleiches gilt sinngemäß für Leistungen des hauseigenen ambulanten Pflegedienstes innerhalb eines *Altenwohnheimes*. Auch hier wird zugunsten des § 91 SGB XI auf eine Vergütungsvereinbarung mit dem Kostenträger verzichtet.

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

Ggf. noch erforderliche Abstimmungen werden im Rahmen des Planverfahrens mit dem Sozialdezernat der Stadt Meerbusch erfolgen.

Im Sinne einer sozialen Integration gilt es, für diesen großen und künftig weiterhin wachsenden Bevölkerungsanteil im Stadtteil Büderich das gewohnte soziale Umfeld — mit der Entscheidung für Altenwohnen — zu sichern und zu erhalten. Ein Wegzug aus dem gewohnten Umfeld würde bei vielen der hier stark verwurzelten älteren Mitmenschen zu einer Vereinsamung führen und damit physische und psychische Schäden hervorrufen. Hierbei ist zu beachten, dass es vielen älteren Menschen mit zunehmenden Alter sehr schwer fällt, neue soziale Bindungen in fremder Umgebung zu knüpfen.

Die Entscheidung für den Standort am Friedhofweg wurde vom Vorhabenträger nicht ohne Wissen der Belastungen durch den Fluglärm getroffen. Jedoch begründen die ebenfalls nicht zu vernachlässigenden Standortfaktoren, die sehr gute Nähe zum Ortsmittelpunkt mit seinen öffentlichen und privaten Dienstleistungsbereichen, seiner Lage unmittelbar an der Grenze zur freien Landschaft, die im Hinblick auf die Erholung als besonders geeignet anzusehen ist und die sehr gute Anbindung an den ÖPNV innerhalb Meerbuschs aber auch in die Nachbarstädte, die Standortentscheidung. Anderweitige auf dem freien Markt angebotene Grundstücke für die geplante Seniorenresidenz außerhalb der Schutzzone 2 des Lärmschutzbereiches des Verkehrsflughafens Düsseldorf schieden wegen anderer Konfliktlagen (Grundstücksgröße, Außenbereich etc) oder Bindungen (Landschaftsschutzgebiete) aus. Hierbei ist zu beachten, dass der Großteil Meerbusch-Büderichs in der Schutzzone 2 nach § 2 FlulärmG und der historische Siedlungskern vollständig in der Lärmschutzzone B nach LEP liegt.

Mit dem Grundstück am Friedhofweg kann ein ausreichend großes Grundstück, das innerhalb der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen liegt, aktiviert werden.

Ergänzend ist zu beachten, dass das Plangebiet laut Gebietsentwicklungsplan 99 (GEP 99) im Allgemeinen Siedlungsbereich liegt. Ebenso wird das Plangebiet im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch als

<b>STADT MEERBUSCH</b>	<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b> Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB	
Einwender Nr.  Anschrift Datum	Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge

Wohnbaufläche dargestellt.

Die notwendige Ausnahmegenehmigung nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm für die Realisierung des Vorhabens wurde zwischenzeitlich — nach Zusammenstellung der hierfür notwendigen Unterlagen — erteilt. Der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 6 — Seniorenresidenz Sunrise — der Stadt Meerbusch wurde am 18. Juli 2005 im Sinne des § 5 (1) Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) durch die Bezirksregierung Düsseldorf zugestimmt. (Siehe hierzu Schreiben der Bezirksregierung vom 18.07.2005, Einwender / Träger öffentlicher Belange Nr. 11.)

Selbstverständlich sind in besonderem Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes getroffen worden. So wurden in den textlichen Festsetzungen unter Punkt A, Ziffer 7 zum Bebauungsplan Festsetzungen über Vorkehrungen zum baulichen Schallschutz getroffen. Auf die höheren Anforderungen nach der Schallschutzverordnung zum Schutz gegen Fluglärm vom 5. April 1974 für Außenbauteile innerhalb der Schutzzone 2 des Verkehrsflughafens Düsseldorf wurde explizit hingewiesen (siehe textliche Festsetzungen unter Punkt B, Ziffer 1 — Fluglärm —). Die Einhaltung dieser Anforderungen ist im bauordnungsrechtlichen Verfahren nachzuweisen.

Somit werden auch in Zukunft eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung und die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Wohn- und Arbeitsbevölkerung gewährleistet.

Nach Abwägung aller Belange lässt sich feststellen, dass die Lage für eine Seniorenresidenz am Friedhofweg trotz der Fluglärmbeeinträchtigungen als ein sehr günstiger städtebaulicher Standort im Stadtteil Büderich anzusehen ist.

Entsprechende Ausführungen werden in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i>                      <i>Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

Bezirksregierung Düsseldorf  
 Postfach 30 08 65  
 40408 Düsseldorf  
 Schreiben vom 02.06.2004

Vorhabens hinsichtlich der Schallschutzproblematik resultierend aus der Lage in der Schutzzone des Lärmschutzbereiches um den Verkehrsflughafen Düsseldorf gebeten. Zwischenzeitlich sind diverse fernmündliche Gespräche mit Ihnen und Herrn Puchert von der Sunrise Senior Living Germany GmbH erfolgt.

Nach Überprüfung der örtlichen Lage und der Zweckbestimmung des Bauvorhabens ergeben sich folgende luftrechtlich relevante Fakten:

Die Fläche des vorhabenbezogenen B – Planes befindet sich in der Lärmschutzzone B gemäß des Landesentwicklungsplanes (LEP) des Landes Nordrhein-Westfalen „Schutz vor Fluglärm“ des Flughafens Düsseldorf.

Die Fläche liegt in unmittelbarer Nähe der verlängerten Grundlinie der Start - und Landebahn 23L (centerline) des Flughafens Düsseldorf.

Begründet durch den § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 dürfen im Lärmschutzbereich Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und ähnliche im gleichen Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden.

Darüber hinaus ist im LEP „Schutz vor Fluglärm“ unter Ziffer 4.52 „Bauleitplanung“ ausdrücklich geregelt worden, dass wegen der in Zone B noch auftretenden hohen Lärmimmissionen neues Baurecht für besonders lärmempfindliche Einrichtungen grundsätzlich nicht begründet werden darf.

Im Ergebnis meiner Prüfung lehne ich aus luftrechtlicher Sicht eine Zustimmung zu dem vorhabenbezogen B-Plan ab.

Begründung:

Die geplante Seniorenresidenz ist unbedingt als schutzbedürftige Einrichtung einzustufen. Dies ergibt sich aus der Zweckbestimmung, die ein Wohnungsangebot für betagte Menschen beinhaltet und somit eine Zusammenführung dieser besonders – gerade vor Lärmeinwirkungen –

Vorhaben zugestimmt. Die Begründung der Bezirksregierung wird nachfolgend wiedergegeben.

Die Stadt Meerbusch schließt sich den Ausführungen an:

*Der Aufstellung des vorhabenbezogenen B-Plan Nr. 6-Seniorenresidenz Sunrise der Stadt Meerbusch stimme ich hiermit für die von mir zu vertretenden luftrechtlichen Belange im Sinne des § 5 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmSchG) zu.*

*Meine Verfügung vom 02.06.2004 zu dem o. g. Vorhaben unter Bezug auf die Nichtzulässigkeit des Vorhabens wird hiermit gegenstandslos.*

Gründe:

*In meiner Verfügung vom 02.06.2004 hatte ich meine luftrechtliche Zustimmung zu der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Meerbusch, Nr. 6 - Seniorenresidenz Sunrise mit einer ausführlichen Begründung auf der Grundlage meines damaligen Informationsstandes verweigert.*

*Von Seiten der Flughafen Düsseldorf liegen mit Datum vom 30.03.2004 Einwendungen gegen das o.g. Projekt vor, die neben dem Hinweis auf die damals nicht erkennbaren Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 5 Fluglärmschutzgesetz vorrangig darauf zielen, keine neuen Betroffenheiten durch Fluglärm in der Lärmschutzzone II des Flughafens zu schaffen.*

*In der Zwischenzeit haben verschiedene Gespräche mit der Projektleitung der Fa. Sunrise, dem Rhein-Kreis-Neuss, dem Dezernat 35 (Bauaufsicht) in meinem Hause, der Flughafen Düsseldorf GmbH und Ihnen stattgefunden. Weiterhin wurden von der Fa. Sunrise mit Datum vom 03.11.2004 ergänzende Unterlagen zu dem Projekt vorgelegt.*

*Meine Teilbegründung der Ablehnung unter Bezug auf eine nicht mit den*

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i>                      <i>Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

schutzbedürftiger Personen beinhaltet. Dadurch findet § 5 des Fluglärmsgesetzes direkte Anwendung, wonach solche Einrichtungen nicht errichtet werden dürfen. Für mich ist eine Begründung einer Ausnahme gemäß der Ausnahmeregelung des § 5 Fluglärmsgesetz nicht ersichtlich, da das Vorhaben nicht der Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen dienen soll oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.

Die Einstufung als schutzbedürftige Einrichtung ist u.a. dadurch gestützt, dass für das Vorhaben auf der Grundlage des § 9, Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) im B-Plan-Verfahren die Belange des Schallimmissionsschutzes zu untersuchen waren (Schalltechnisches Gutachten vom 24.07.2003). Hierbei handelt es sich nicht um eine generelle städtebauliche Nachweispflicht, sondern sie kann von der Bauordnung gefordert werden.

In dem o.g. maßgeblichen LEP sind Aussagen zu lärmempfindlichen Einrichtungen getroffen worden. Bei der geplanten Seniorenresidenz handelt es sich im Sinne des § 1 Abs. 1 Heimgesetz (HeimG) um ein Altenpflegeheim. Die Residenz ist in die Kategorie dieser lärmempfindlichen Einrichtung einzustufen.

Der vorhabenbezogene B – Plan begründet neues Baurecht. Dieses neue Baurecht darf gemäß Ziffer 4.52 des LEP nicht begründet werden. Die Regelung für Ausnahmefälle, d.h. die Ausnahme für den notwendigen Bedarf, kann nicht zur Anwendung kommen, zumal es sich – wie oben bereits ausgeführt - um eine Angebotsplanung eines privaten Investors und keine öffentliche Bedarfsplanung handelt. Nach Auskunft des Landrates des Rhein-Kreis Neuss stehen im Stadtgebiet der Stadt Meerbusch entsprechende Einrichtungen bereits zur Verfügung.

Planungsrechtlich zwingende Gründe für die Realisierung gerade dieses Standortes liegen des weiteren nicht vor. Die Erläuterungen zu dem vorhabenbezogenen B-Plan weisen lediglich die für die Standortwahl des Vorhabensträgers entscheidenden infrastrukturellen Vorteile aus. Grundsätzlich ist die Realisierung des Vorhabens auch an einem anderen Standort durchaus möglich.

*Regelungen des Landesentwicklungsplanes IV „Schutz vor Fluglärm“ zu vereinbarenden Schaffung eines neuen Baurechts durch den o.g. vorhabensbezogenen B-Plan in der Lärmschutzzone II des Flughafens Düsseldorf ist nach Vorliegen einer fachlichen Stellungnahme meines zuständigen Dezernates 35 vom 21.12.2004 als nicht mehr zutreffend einzustufen. Durch das Vorhaben wird kein neues Baurecht im eigentlichen Sinne des LEP geschaffen.*

*Entsprechend § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm dürfen im Lärmschutzbereich II des Flughafens Düsseldorf Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.*

*Nach Bestätigung des Rhein-Kreis-Neuss handelt es sich bei dem Vorhaben deshalb um die Errichtung eines Altenheimes, weil zu dem Bauvorhaben auch die Einrichtung einer Pflegestation für debile Bewohner der Seniorenresidenz gehört. Ein entsprechender Nachweis eines öffentlichen Bedarfs dieser Einrichtung lag mir zunächst nicht vor. Auf dieser Einstufung basiert folgerichtig der zweite Begründungsteil meiner Ablehnung.*

*Mit den Schreiben des Rhein-Kreis-Neuss vom 13.10.2004 und der Stadt Meerbusch vom 25.10.2004, jeweils an die Fa. Sunrise, erfolgten dann erste Belege für den öffentlichen Bedarf des Bauvorhabens.*

*Diese Belege waren nur an den Antragsteller gerichtet. Mit Datum vom 25.01.05 habe ich daraufhin den Rhein-Kreis-Neuss um den offiziellen Nachweis des öffentlichen Bedarfs gebeten. Vom 02.03.2005 liegt mir dementsprechend ein Bericht des Rhein-Kreis Neuss vor, wonach die Inhalte der o. g. Schreiben an die Fa. Sunrise eine Bestätigung finden*

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift</i>                      <i>Datum</i></p>	<p><b>Anregungen, Hinweise</b></p>	<p><b>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</b></p>

Ergänzend zu den Aspekten der Bauleitplanung möchte ich auf die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung verweisen, wonach Altenheime ebenfalls als besonders schutzbedürftige Bereiche eingestuft sind. Die Innenraumpegel sind nach Prof. Jansen als Schutzziele tags mit  $L_{max} = 51$  dB(A) und nachts mit  $L_{max} = 45$  dB(A) ausgewiesen. Bei geschlossenen Fenstern mag dieses Schutzziel durch schalldämpfende Baumaßnahmen erreichbar sein. Praktisch ist aber den Bewohnern eines solchen Gebäudes, die in ihrer Mobilität oft deutlich eingeschränkt sind, auch unter Berücksichtigung der direkten Nachbarschaft zu der Abflugrichtung der Startbahn 23L des FH Düsseldorf und der dort möglichen täglichen Flugbewegungen ein andauernder Aufenthalt in geschlossenen Räumen, d.h. faktisch in einer Einhausung, nicht zuzumuten.

Im Ergebnis unterliegt das Vorhaben den bewusst restriktiv gefassten Regelungen zu lärmempfindlichen Einrichtungen sowohl des Fluglärmsgesetzes als auch des LEP „Schutz vor Fluglärm“. Dieser Sachverhalt lässt nur eine Ablehnung zu.

Eine Durchschrift meiner Stellungnahme geht mit gleicher Post an das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) NRW, den Bürgermeister der Stadt Meerbusch und die Flughafen Düsseldorf GmbH.

*und die weitere Unterstützung des Vorhabens hervorgehoben wird.*

*Der abschließende Nachweis des öffentlichen Bedarfs ist nunmehr durch den Rhein-Kreis Neuss mit Bericht vom 24.06.2005 und die Stadt Meerbusch mit Bericht vom 28.06.2005 erbracht.*

*Die gemäß § 5 Fluglärmschutzgesetz hoch angesetzte Bedingung für den Nachweis des öffentlichen dringend gebotenen Bedarfs der Seniorenresidenz ist somit erfüllt.*

*Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass die Flughafengesellschaft Düsseldorf nach wie vor Ihre Bedenken gegen das Vorhaben aufrecht erhält. Zwischen dem Vorhabensträger, der Fa. Sunrise, und der Flughafen Düsseldorf GmbH erfolgte in einem Gespräch am 07.07.2005 in meinem Hause und unter meiner Moderation ein Austausch der Positionen. Als möglicherweise gangbarer Weg mit dem Ziel des Ausgleichs der Interessen wurde erwogen, dass die Fa. Sunrise und mögliche Rechtsnachfolger jegliche Erstattungsforderungen gegen die FDG bzgl. des derzeit erforderlichen baulichen Schallschutzes oder später notwendiger nachträglicher Maßnahmen in juristisch tragfähiger Form ausschließt. Das aus dem örtlichen Fluglärm möglicherweise resultierende Einwanderpotenzial seitens künftiger Vertragspartner der Fa. Sunrise gegen die Aktivitäten der FDG könnte zudem durch entsprechende Hinweise durch die Fa. Sunrise in Verträgen mit diesen Kunden eingeschränkt werden. Im Gegenzug bietet sich ein Rechtsmittelverzicht der FDG als Drittbetroffene bzgl. der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 6 an.*

*Zum Zeitpunkt dieser luftrechtlichen Zustimmung hat der von mir empfohlene Ausgleich der Interessen zwischen den Beteiligten nicht stattgefunden. Dieser Ausgleich wäre im Hinblick auf die zeitnahe Bestandskraft des o. g. Bebauungsplans wünschenswert gewesen. Derartige Vereinbarungen sind jedoch für meine Zustimmung nach den*

<p><b>STADT MEERBUSCH</b></p>	<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</b>                  Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB                  Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB                  und Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</p>	
<p><i>Einwender Nr.</i>  <i>Anschrift Datum</i></p>	<p><i>Anregungen, Hinweise</i></p>	<p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i></p>

*luftrechtlichen Erfordernissen in keiner Weise maßgeblich.*

Am 17.08.2005 hat die Flughafen Düsseldorf GmbH *Widerspruch* gegen die Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 18.07.2005 bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingelegt.

Am 26.08.2005 wurde der Widerspruch der Flughafen Düsseldorf GmbH durch die Bezirksregierung mittels *Widerspruchsbescheid* zurückgewiesen.

Im November 2005 hat die Flughafen Düsseldorf GmbH Klage beim Verwaltungsgericht Düsseldorf gegen die Bezirksregierung Düsseldorf eingebracht.

Der Ausgang des Rechtsstreites zwischen der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Bezirksregierung Düsseldorf ist abzuwarten.