

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

Beratungsvorlage

zu TOP **9.0** der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften am
17.01.2006

Planung K 9 n zwischen Buschstraße und Meerbuscher Straße Beschluss über das Ergebnis der Bürgerbeteiligung

Beschlussvorschlag:

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 Verkehrsteilnehmern – 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 Bovert 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 Verkehrsgeräusche 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 Verkehrsgeräusche zu treffen. An der nächstgelegenen Wohnbebauung am Holunderweg 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 (Vorbelastrung) und die durch den Bau einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen 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 Überschreitung 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 Teilschnittes 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 Strümpfer 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 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 Unverträglich-

lichkeiten 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 Strümpfer 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 vorgetragenen 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 verkehrlenkende 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 Wunschdenken.

9. 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 abzapfeln und auf beiden Seiten einen ausreichenden Wendepunkt 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 Tangenzialstraßen (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 ausgebautenes 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 Boverit 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 Boverit 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 Autobahnverkehrs 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 Boverit 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 (Verlärmung 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.-Kaufm. 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 werde (sh. 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 vorgangenen 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. Weyen & 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 Verkehrslenkung. 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 Plötschen“) 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 Boverat 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 Haupterschließungssystems (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 Haupterschließungssystems (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.

Lösung:

Vorab einige grundsätzliche Anmerkungen zur Planung von kommunalen Verkehrskonzepten.

Kommunale Verkehrskonzepte traditioneller Art als Reaktion auf Verkehrsentwicklungen sind allein kein geeignetes Instrument, die Verkehrsprobleme in unseren Städten und Gemeinden zu bewältigen. Verkehr ist zum überwiegenden Teil kein Selbstzweck, sondern Ergebnis der räumlichen Trennung von Standorten, an denen menschliches Handeln stattfindet. Deshalb ist nur ein **ganzheitlicher Planungsansatz** überhaupt geeignet, die begrenzten kommunalen Spielräume für eine verträgliche Gestaltung des Verkehrsalltages zu nutzen. Dieser muss in jeder Phase der Erarbeitung von langfristigen Planungsvorstellungen und von Standortentscheidungen (z.B. von kommunalen Einrichtungen) einen Prüfungspunkt „Folgeabschätzung zum Verkehr“ enthalten, dem selbstverständlich auch „K.o.-

Qualitäten“ eingeräumt werden müssen. Erst für den dann noch verbleibenden zugegebenen meist immer noch sehr anspruchsvollen Restverkehr sind Verkehrsbewältigungskonzepte zu erstellen.

Zwischen Siedlungsstruktur, Stadt- und Verkehrsentwicklung gibt es untrennbare Wechselbeziehungen, so dass Entwicklungstendenzen auch nur im Kontext dargestellt werden können. Städtische Siedlungsformen sind als Folge der Arbeitsteilung im Leben und in der wirtschaftlichen Tätigkeit des Menschen entstanden. Ihre Größe und Struktur steht historisch in einem Abhängigkeitsverhältnis zur Leistungsfähigkeit städtischer Verkehrsmittel für den Personen- und Güterverkehr. Bei einem nachweisbar annähernd gleichbleibenden Reisezeitbudget im täglichen Personenverkehr ermöglichte die Geschwindigkeitszunahme der Verkehrsmittel in der Vergangenheit ein räumliches Wachstum der Städte und Regionen. Besonders die Nutzbarkeit des PKW für breite Bevölkerungsschichten schafft die Grundlage für eine flächenhafte Siedlungstätigkeit. Sättigungstrends bei der Entwicklung des PKW-Bestandes sind, obwohl seit Jahrzehnten immer wieder vorausgesagt, nicht in Sicht. Neuere Vorausberechnungen ergeben, dass wir uns auf die Bewältigung von ca. 600 PKW/1.000 Einwohner einrichten müssen

Stadt- und Umland-Verkehrsbeziehungen machen unter diesen Randbedingungen einen immer größeren Anteil städt. Verkehrsprobleme aus, weil sie nur schwer mit stadtkonformen Verkehrsmitteln bewältigt werden können. Kommunale Verkehrskonzepte lassen sich nur in einem regionalen Kontext erstellen und umsetzen. Der räumliche Zuschnitt ergibt sich aus den wichtigsten verkehrlichen Verflechtungen (z.B. Berufs- und Ausbildungspendlerströme) und den zentral örtlichen Funktion einer Stadt. Für die Erarbeitung solcher kommunaler Verkehrskonzepte und ihrer Inhalte gibt es keine Standards. Grundsätzlich ist kommunale Verkehrsplanung ein Prozess mit Rückkopplungsnotwendigkeit sowohl zu anderen Teilbereichen kommunaler Planung (Siedlungsentwicklung) als auch zu übergeordneten Planungsebenen, seien es nun räumliche integrierte Planungen oder spezielle Fachplanungen. Welche konkreten Fragen in diesen Planungsprozess zu beantworten sind, richtet sich alleine nach der örtlich und zeitlich konkreten Problemlage. Verkehrskonzepte sollten dabei das gesamte Verkehrssystem einer Gemeinde sowie die Schnittstellen zur komplexen Stadtplanung zu gleichrangigen Fachplanungen sowie zu übergeordneten Planungen behandeln. Generalziel ist die Sicherung des für das Funktionieren der Stadt unerlässlichen Verkehrs bei möglichst geringen Nebenwirkungen.

Dabei geht es um die Erreichbarkeit von und die Kommunikation zwischen Standorten. Planungsziel ist dabei, dass für den jeweiligen Verkehrszweck geeignete stadtverträglichste Verkehrsmittel zum Einsatz zu bringen. Dieses Planungsziel kann durchaus über die Zeit hin variabel sein. Unbestritten sind sicherlich die Füße und auch das Fahrrad als die stadtverträglichsten Verkehrsmittel anzusehen. Sie sind aber leider nicht für alle Verkehrszwecke in unseren heutigen Städten geeignet, so dass unsere Städte ohne PKW bzw. LKW-Verkehr wohl nicht lebensfähig sind. Hinter den mittlerweile zum allgemeinen Sprachgut gehörenden Begriff der Stadtverträglichkeit versteckt sich eins der größten Probleme kommunaler Planung und damit auch kommunaler Verkehrsplanung. Global könnte man sagen, dahinter verbergen sich soziale und ökologische Qualitätsparameter, deren Einhaltung die städtische Verträglichkeit des Verkehrs wohl garantiert. Hier gibt es eine Reihe von quantifizierbaren Bereichen, z.B. Grenz- und Richtwerte für Lärmimmissionen, zum anderen aber auch Fälle, die für eine generelle Quantifizierung schwer zugänglich sind, z.B. die Beeinträchtigung der Aufenthaltsfunktion im öffentlichen Straßenraum. Es ergibt sich somit die Notwendigkeit, für die spezielle Problemlösung überall dort Zielgrößen zu ermitteln, wo es keine gesetzlich fixierten Normen gibt.

Bei der Konzeption des Verkehrswegenetzes soll eine städtebaulich verträgliche Teilung der Verkehrsaufgaben auf die verschiedenen Verkehrsarten angestrebt werden. Dies ist auch deshalb erforderlich, weil viele Bevölkerungsgruppen zumindest zeitweise auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr angewiesen sind. Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sollen bei der Planung und dem Entwurf von Verkehrsanlagen als besonders schutzbedürftige Gruppen bevorzugt berücksichtigt werden.

Netzelemente mit bedeutender Verbindungsfunktion für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr als Voraussetzung für die dauerhafte Erhaltung von Funktion und Struktur bestehender bzw. geplanter Baugebiete sollen nach Möglichkeit dort gebündelt werden, wo die Ansprüche aus Erschließung sowie Gebäude- und Freiraumnutzung gering sind. Straßenräume in Gebieten mit starker oder überwiegender Wohnnutzung erfordern gezielte Maßnahmen zur Fernhaltung gebietsfremden KFZ-Verkehrs. Dabei dürfen die gesamtstädtischen Zusammenhänge bei der funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes nicht außer Acht gelassen werden. Einerseits müssen die auf der Ebene der Gesamtstadt festgelegten maßgebenden Funktionen der Verkehrswege mit den städtebaulichen Zielen, auf der Stadtteilebene verträglich sein, andererseits müssen aber auch leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen zur Verfügung stehen, um eine ausreichende Verkehrserschließung sicherzustellen.

Unter Beachtung der v.g. allgemein gültigen Regelungen und Vorgaben bezüglich der Entwicklung von kommunalen Verkehrskonzepten und der Gestaltung von Verkehrsnetzen schlägt die Verwaltung vor, 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 Verkehrsteilnehmern – 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.

Die Verwaltung schlägt vor, zu den eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen wie im Beschlussvorschlag dargestellt zu entscheiden.

Auf eine gesonderte Entscheidung über die in der Versammlung vorgetragenen Anregungen kann verzichtet werden, da diese allesamt in den schriftlichen Stellungnahmen enthalten sind.

In Vertretung:

N o w a c k
Erster Beigeordneter