

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

Beratungsvorlage

zu TOP 2.0 der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften
am 30. Mai 2006

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

- 2.1 Beschluss über Anregungen gem. § 3 (2) BauGB**
- 2.2 Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 3 (3) Satz 3 BauGB**
- 2.3 Zustimmung zum Durchführungsvertrag (öffentlicher Teil)**
- 2.4 Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB**
- 2.5 Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 259**

Beschlussvorschlag:

2.1.1.1 Beschluss über Anregungen gem. § 3 (2) BauGB

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

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof hat 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 vom 28. März 2006 bis einschließlich 4. Mai 2006 öffentlich ausgelegen.

Über die eingegangenen Anregungen entscheidet der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt:

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB		
Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge	
<p>Einwender Nr. 1</p> <p>Wolfram Siebeck Lessingstrasse 4 D-40667 Meerbusch Schreiben vom 20.04.2006</p>	<p>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 Friedhofweg.</p> <p>Die Beantwortung meiner Fragen zu meinem Schreiben vom 11.03.04 habe ich aus dem Internet zur Kenntnis genommen. Zugleich möchte ich mich für das sehr konstruktive Gespräch mit Herrn Kirsten vom 11.04.06 bei Ihnen bedanken.</p> <p>Ergänzend zu meinem o.a. Schreiben möchte ich nachfolgendes festhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ich begrüße, insbesondere auch aus Sicherheitsgründen, dass die Mauer zum alten Kirchturm hin nicht geöffnet wird. 2. Meine Bedenken an der Richtigkeit des Verkehrsgutachtens erhalte ich aufrecht. Ich bezweifle, dass der Friedhofweg den zukünftigen Verkehr auch nach dem geplanten Umbau entsprechend aufnehmen kann. Die Parkplatzsituation ist, insbesondere bedingt durch Standesamt, Gaststätte Gulasch, Ballettschule etc., heute schon an bestimmten Tagen sehr unbefriedigend. Sie wird sich sicherlich eher weiter verschärfen. Ferner ist in dem Gutachten auch nicht berücksichtigt worden, dass wir auch regelmäßig mit unseren Pferden dort entlang müssen. Vielleicht sollte in diesem Zusammenhang auch noch einmal über die Schaffung eines Parkplatzes am Apelter Weg / Landsknecht nachgedacht werden. 3. Die Belieferung meines Stalles scheint nach Ihrer Beantwortung geklärt. 4. Den Misthaufen werde ich auf die Rückseite des Lindenhofes links von dem Eingang verlegen (siehe Skizze). Es wird relativ trockener Mist (Späne und Leinstreu) anfallen, den wir regelmäßig entsorgen lassen werden. 5. Die zur Zeit noch existierende restliche Mauer am Ende des Lindenhofes (siehe Skizze) muss durch einen entsprechenden Eingang ersetzt werden, sodass dann auch ein zweiter Fluchtweg wieder zur Verfügung stehen wird. Auch muss über diesen Weg die Entsorgung (Mistabfuhr) vorgenommen werden. 6. Die von mir gepachteten Pferdekoppel muss einen neuen Eingang im Bereich des Friedhofweges erhalten (siehe Skizze). <p>Abschließend möchte ich noch anmerken, dass der Lindenhof ca. einen halben Meter unterhalb des Straßenhöhe des Friedhofweges liegt. Die Dachentwässerung und die Entwässerung des Innenhofes erfolgt zur Zeit noch über drei, nur zum Teil noch intakte Sickerungsschächte, die sich im Bereich des Bauvorhabenträgers befinden. Vor Baubeginn muss unbedingt die Entwässerung neu geregelt werden, da sonst unser Stall schon bei einem normalen stärkeren Regenguss unweigerlich unter Wasser stehen würde. Der damalige Investor, der den Abriss der Reithalle</p>	<p>Die Hinweise und Darstellungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Den Anregungen des Einwenders aus der frühzeitigen Beteiligung wurde teilweise gefolgt und im Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigt.</p> <p>Zu Punkt 1: Richtig ist, dass der Vorhabenträger zum jetzigen Zeitpunkt sein Interesse an einer Zuwegung über den vorhandenen Weg westlich des alten Kirchturms auf das private Grundstück der Seniorenresidenz zurückgezogen hat. Jedoch hält er diese Option einer Wegeverknüpfung weiterhin städtebaulich für sinnvoll. Sicherheitsproblematiken für Fußgänger werden unter der Annahme einer hypothetischen Anbindung des westlich vorhandenen Weges an das private Grundstück der Seniorenresidenz nicht erkannt.</p> <p>Zu Punkt 2: Die Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens wurden in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung hinreichend erörtert und behandelt. Ergänzend wird dargelegt, dass ein Abbau von Parkdruck, der aus <i>privaten</i> Nutzungen des weiteren Umfeldes — ohne Nachweis einer ausreichenden privaten Stellplatzanzahl auf den eigenen Grundstücken — resultiert, nicht durch die Schaffung <i>öffentlicher</i> Stellplatzkapazität innerhalb des Plangebietes abgedeckt werden kann (vgl. dazu auch Entwurfsbegründung S. 11). Die Berücksichtigung von Pferdebewegungen ist zwar nicht Gegenstand des Verkehrsgutachtens, jedoch werden aufgrund der ausgewiesenen Mischverkehrsfläche alle Verkehrsteilnehmer zukünftig — im Sinne einer erhöhten Rücksichtnahme — bessergestellt. Die entsprechenden Regelungen der Straßenverkehrsordnung im Bereich der Mischverkehrsfläche gelten selbstverständlich auch für Pferde und deren erforderlichen Begleiter/innen. Die Schaffung ergänzender öffentlicher Parkplätze wäre durch die Realisierung des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 206, Meerbusch-Büderich, Apelter Weg möglich; ist jedoch nicht Inhalt dieses Bebauungsplanes.</p> <p>Zu den Punkten 3 bis 6: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Einer Realisierung der angesprochenen Änderungsnotwendigkeiten stehen die Inhalte des Bebauungsplanes nicht entgegen.</p> <p>Die momentane Beseitigung der Dachwässer des <i>Lindenhofes</i> auf einem fremden Grundstück ohne grundbuchrechtliche Regelung ist unzulässig. Die Eigentümerin des <i>Lindenhofes</i> hat dafür Sorge zu tragen, dass sowohl rechtlich als auch technisch eine angemessene Lösung gefunden wird. Der Vorhabenträger hat signalisiert, dass er bereit ist, bei Erfordernis konstruktiv an der Lösung des Problems mitzuwirken Z.B. besteht die Möglichkeit der Einleitung der anfallenden Dachwässer in das städtische Kanalsystem. Die</p>	

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>
	<p>durchgeführt hat, hat diese Arbeiten nicht zu Ende geführt. Zugleich weise ich darauf hin, dass die Stallungen des Lindenhofes und die Tenne nur teilweise über Fundamente verfügen.</p> <p>Während der Bauphase erwarte ich zudem von dem Bauvorhabenträger, dass unsere Grenze entsprechend durch einen geeigneten Bauzaun (auch wegen der Pferde) gesichert wird und dass die Fluchtwege, auch für die Pferde, entsprechend vorhanden sind und freigehalten werden.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Auch können Sie oder der Bauvorhabenträger jederzeit mit mir einen Ortstermin vereinbaren.</p>	<p>Kosten zur Herstellung der neuen Entwässerungslösung trägt die Eigentümerin des <i>Lindenhofes</i>.</p> <p>Soweit im Rahmen der anstehenden Maßnahmen möglich, wird der vorgetragenen Bitte zur Grenzsicherung als auch zum Tierschutz durch den Vorhabenträger entsprochen. Der Vorhabenträger nimmt das Angebot eines Gespräches zur Abstimmung der Maßnahmen gern an.</p>
	<p>Träger öffentlicher Belange</p>	
<p>Einwender Nr. 2 Deutsche Telekom AG T-Com, PF 10 07 09 D-44782 Bochum Schreiben vom 06.04.2006</p>	<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG, die aus dem beigefügtem Plan ersichtlich sind. Wir bitten Sie, diese Planunterlagen nur für interne Zwecke zu benutzen und nicht an Dritte weiterzugeben.</p> <p>Wir haben dann keine Einwände gegen Ihre Planungsabsichten, wenn die erforderlichen Betriebsarbeiten (z.B. im Falle von Störungen) an den Telekommunikationslinien jederzeit sichergestellt sind und die Mindestabstände zu unseren Telekommunikationslinien eingehalten werden. Ein überbauen unserer Anlagen ist nicht gestattet.</p> <p>Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden.</p> <p>Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG T-Com, TI NL West, PTI 14, Hellersbergstr.35, 41460 Neuss über die Lage informieren.</p> <p>Die genaue Örtliche Lage der Telekommunikationslinien ist ggf. durch Querschnitte zu ermitteln.</p> <p>Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG ist zu beachten. Eine Neuverlegung von Telekommunikationslinien ist zurzeit nicht geplant.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der Realisierung der baulichen Maßnahmen berücksichtigt.</p>
<p>Einwender Nr. 3 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Niederlassung Mönchengladbach Postfach 101027 D-41010 Mönchengladbach Schreiben vom 25.04.2006</p>	<p>Das o.a. Plangebiet wird im Süden von einen Abschnitt der Landesstraße 30 innerhalb der Ortsdurchfahrt Meerbusch-Büderich begrenzt: Abschnitt 2, Stat. 0,625 bis Stat. 0,636 (Einmündungsbereich Friedhofweg). Baulastträger der Landesstraße ist das Land Nordrhein-Westfalen. Gegen den o.a. Bebauungsplan werden seitens der hiesigen Niederlassung keine Bedenken erhoben, wenn folgendes beachtet wird: Das Sichtfeld auf den Radweg ist von Bepflanzung (Pflanzkübel) > 80 cm freizuhalten. (Sichtfeld = Abstand Radweg 1,50m/Schenkellänge beidseitig 20,0m), siehe Anlage.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Die Freihaltung des Sichtfeldes wird in der Detailplanung zur Realisierung des Ausbaus des <i>Friedhofweges</i> berücksichtigt. Der private Abfallcontainer (Flurstück 987) wird aus dem öffentlichen Straßenraum auf privaten Grund verlegt.</p>

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
----------------------------	---	---

Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge
--------------------------------------	---	---

Einwender Nr. 4

Rhein-Kreis Neuss
 Der Landrat
 Kreishaus Greven-
 broich
 Lindenstrasse 2-16
 D-41515 Grevenbroich
 Schreiben vom
 27.04.2006

Zu der vorgelegten Planung nehme ich wie folgt Stellung:

Gesundheitsfürsorge

Das Kreisgesundheitsamt verweist auf seine Ausführungen aus der Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange vom 26.03.2004.

Auszug aus der Stellungnahme / frühzeitige Trägerbeteiligung:

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

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen gegen die die vorgelegte Planung; d.h. Versickerung des Dachniederschlagswassers mittels Rohr-Rigolen und Beseitigung des Niederschlagswassers von Fahr- und Stellflächen über eine Mulde, keine Bedenken, wenn nachfolgende Maßgaben beachtet werden:

1. Auf Grund der Entfernung zwischen den zu entwässernden Verkehrsflächen und dem Muldenstandort muss anfallendes Niederschlagswasser gepumpt werden, sofern es nicht oberflächlich z.B. über Rinnen der Versickerung zulaufen kann. Die Einleitung in die Mulde muss in jedem Fall oberirdisch erfolgen und die Einstautiefe der Anlage darf 30 cm nicht überschreiten.
2. Versickerungsanlagen sind grundsätzlich 2 m von Grundstücksgrenzen und dem 1,5-fachen der Baugrubentiefe von Gebäuden ohne wasserdruckhaltende Abdichtung der Unterkellerung sowie mit der Anlagensohle mindestens 1 m über dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand

Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

Gesundheitsfürsorge

Auszug aus der Abwägung / frühzeitige Trägerbeteiligung:

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 $L_r \leq 49 \text{ dB(A)}$ 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 (d.h. über die Flure) an das Be- und Entlüftungssystem der Flurbereiche anzuschließen.

Wasserwirtschaft

Die Hinweise zur Versickerung des Dachniederschlagswassers mittels Rohr-Rigolen sind in der Entwurfsplanung / Entwässerung bereits berücksichtigt worden.

Die Beseitigung von Niederschlagswässern von Fahr- und Stellflächen über eine Mulde kommt nicht zur Ausführung. (In der Vorentwurfsphase zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan war die Beseitigung eines Teiles der Dachflächenwässer über eine wechselfeuchte Mulde vorgesehen. Dieser Planungsansatz musste inzwischen jedoch aufgrund technischer und konstruktiver Anforderungen aufgegeben und durch das Prinzip der Rohr-Rigole ersetzt werden.

Die Beseitigung der Niederschlagswässer erfolgt weiterhin vollständig auf dem eigenen Grundstück der Seniorenresidenz und ist im Bebauungsplan textlich festgesetzt.

Für die Beseitigung der Niederschlagswässer von Fahr- und Stellflächen werden die Anregungen aus

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>			
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>		
	<p>anzulegen.</p> <p>Ergänzende Information:</p> <p>Antragsformulare für die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswasserfinden stehen im Internet unter: www.rhein-kreis-neuss.de unter der Rubrik „Bürger“ nach Eingabe des Suchbegriffs „wasserrechtliche Erlaubnis“. Wählen Sie unter den angezeigten Möglichkeiten „Niederschlagswasser in den Untergrund oder in ein Gewässer einleiten durch private Haushalte und Landwirtschaft- Antrag“.</p> <p><u>Ergänzungsschreiben vom 04.05.2006 zur Stellungnahme vom 27.04.2006:</u></p> <p>Ergänzend zur Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage vom 27.04.2006 wird aus wasserwirtschaftlicher Sicht zu o.g. Planung wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Die Präzisierung der Art und Weise der Niederschlagswasserbeseitigung zeigt, dass mit der Beschreibung Regenwasser von Fahrlächen über die belebte Bodenzone nicht die im Anhang der Offenlage dargestellte Mulde sondern Vegetationsflächen, die undurchlässig gestalteten Flächen angrenzen, gemeint sind.</p> <p>Den Ausführungen wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass alle Bereiche, in denen gezielt versickert werden soll, frei von Kontaminationen des Untergrundes sind. In diesem Sinne sind die Hinweise zu durchlässigen Flächenbefestigungen bzw. der letzte Abschnitt der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde vom 01.03.2006 maßgebend.</p>		<p>dem Ergänzungsschreiben des Rhein-Kreises Neuss vom 04.05.2006 in der weiteren Detailplanung berücksichtigt.</p> <p>Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass belasteter Untergrund unterhalb von Versickerungsanlagen als auch unterhalb wasserdurchlässiger Flächenbefestigungen (z.B. Schotterrasen) vollständig entfernt und durch grundwasserneutrales Bodenmaterial ersetzt wird.</p>	
<p>Einwender Nr. 5</p> <p>Bezirksregierung Düsseldorf Luftfahrtbehörde Postfach 30 08 65 D-40408 Düsseldorf Schreiben vom 28.04.2006</p>	<p>Zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6 haben Sie mich als Träger öffentlicher Belange anlässlich der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGGB (BauGB) erneut beteiligt.</p> <p>Für die von mir zu vertretenden Belange wurde dem Vorhaben mit Datum vom 18.07.2005 im Sinne des § 5 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmschG) zugestimmt.</p> <p>Gegen die o.g. Zustimmung legte die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) mit Datum vom 17.08.2005 Widerspruch ein, den ich mit Widerspruchsbescheid vom 26.09.2005 zurückgewiesen habe. Die FDG beklagt nunmehr mit Datum vom 25.10.2005 diese Zustimmung. Das verwaltungsgerichtliche Verfahren Flughafen Düsseldorf GmbH / Bezirksregierung Düsseldorf (Verwaltungsgericht Düsseldorf; Az.: 6 K 4651 / 05) ist eingeleitet. In diesem Verfahren hat das Gericht bis dato noch keine Entscheidung (Beschluss, Urteil) getroffen.</p> <p>Bei der Bearbeitung des Satzungsbeschlusses zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6 bitte ich daher, den Aspekt der ausstehenden verwaltungsgerichtlichen Entscheidung über die Rechtmäßigkeit meiner Zustimmung zu berücksichtigen.</p>		<p>Mit Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 18. Juli 2005 wurde dem Vorhaben zugestimmt. Die Begründung der Bezirksregierung wurde in der Beschlussvorlage zum Ergebnis der frühzeitigen Trägerbeteiligung vom 17. Januar 2006 wiedergegeben.</p> <p>Auf das gegen die Entscheidung der Bezirksregierung vom 18.07.05 anhängige Verwaltungsstreitverfahren wird in den Beschlussvorlagen hingewiesen; es ist dem Rat und dem im Verwaltungsstreitverfahren beigeladenen Vorhabenträger bekannt.</p> <p>Der Stadt und dem Vorhabenträger sind die Rechtsfolgen bewusst, die eine fehlerhafte Bejahung der Ausnahmevoraussetzungen für die Wirksamkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes haben können.</p> <p>Das anhängige Verwaltungsstreitverfahren hemmt den Fortgang des Bebauungsplanverfahrens nicht.</p>	

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
-----------------------------------	---	---

<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>
--	--	--

Meine luftrechtliche Bewertung als Grundlage dieser Zustimmung wird von mir weiterhin vollinhaltlich vertreten.

<p>Einwender Nr. 6 Flughafen Düsseldorf GmbH Postfach 30 03 63 D-40403 Düsseldorf Schreiben vom 02.05.2006 (über Rechtsanwalts- kanzlei Kapellmann + Partner)</p>	<p>Wir zeigen gemäß anliegender Vollmacht an, dass wir die rechtlichen Interessen der Flughafen Düsseldorf GmbH im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof, vertreten. Gegen diesen Bebauungsplan erheben wir</p> <p style="text-align: center;">Einwendungen.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p>1 Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG</p> <p>Der Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für die Seniorenresidenz befindet sich bekanntlich in der Lärmschutzzone 2 des Verkehrsflughafens Düsseldorf, der von unserer Mandantin betrieben wird. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG dürfen im Lärmschutzbereich eines Flughafens u.a. Altenheime nicht errichtet werden. Nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG kann hiervon die nach Landesrecht zuständige Behörde eine Ausnahme zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat am 18.07.2005 eine solche Zulassungsentscheidung getroffen. Diesbezüglich ist vor dem Verwaltungsgericht seitens unserer Mandantin Klage erhoben worden, über die noch nicht entschieden worden ist.</p> <p>1.1 Wirkung des Bauverbotes</p> <p>Das Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG ist bei der gemeindlichen Bauleitplanung als Rechtsvorschrift zwingend zu beachten. Der betroffenen Gemeinde steht es nicht mehr frei, eine eigenverantwortliche Entscheidung über die Errichtung oder den Standort von schutzbedürftigen Daseinsvorsorgeeinrichtungen im Lärmschutzbereich zu treffen.</p> <p style="text-align: center;"><i>BVerfG, DÖV 1982, S. 194; Soell, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 5 FluglärmG, Rn. 17; Lorenz, DB 1973, Beilage 6 S. 5; Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, § 1 Rn. 147 a.</i></p> <p>Im Gegensatz zum Bauverbot des § 5 Abs. 2 FluglärmG entfaltet das Verbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG darüber hinaus unmittelbare Wirkung gegenüber den einzelnen Grundstückseigentümern.</p> <p style="text-align: center;"><i>Soell, a.a.O., Rn. 24; Lorenz, a.a.O., S. 6.</i></p> <p>1.2 Relevanz des Bauverbotes für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan</p> <p>Aufgrund der anhängigen Anfechtungsklage bzgl. der Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf ist diese weder bestandskräftig noch vollziehbar,</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Bauverbot</p> <p>Richtig ist, dass sich die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG) auch als gesetzliche Schranken der Bauleitplanung an die Gemeinde richten. Das FlugLärmG ist somit auch ein Planungsgesetz.</p> <p>Richtig ist ebenfalls, dass entsprechend FlugLärmG § 5 (1) Satz 1 im Lärmschutzbereich 2 des Flughafens Düsseldorf keine Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen errichtet werden dürfen.</p> <p>Ausnahmen</p> <p>Gemäß FlugLärmG § 5 (1) Satz 2 kann die nach Landesrecht zuständige Behörde jedoch Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.</p> <p>Die Nachweisführung des öffentlichen Bedarfs wurde der Bezirksregierung durch den Rhein-Kreis Neuss mit Bericht vom 24. Juni 2005 und durch die Stadt am 28. Juni 2005 übermittelt und von der Aufsichtsbehörde anerkannt:</p> <p><u>Von dem Bauverbot des § 5 (1) Satz 1 FlugLärmG hat die Bezirksregierung Düsseldorf mit ihrem Bescheid vom 18. Juli 2005 eine Ausnahme erteilt und dem Vorhaben bezüglich der luftrechtlichen Belange zugestimmt.</u></p> <p>Aufgrund der besonderen Situation (räumliche Lage der Stadt — insbesondere des Stadtteils Büderich — in Bezug zum Flughafen Düsseldorf) wurde eine solche Ausnahme bereits im Bauleitplanverfahren zum Altenheim an der Schackumer Straße erteilt (Bebauungsplan Nr. 227 A, Meerbusch-Büderich, Altenheim Schackumer Straße vom 28. Oktober 1997). Dieses ca. 800 m vom Zentrum Büderichs entfernte vorhandene Altenheim liegt ebenfalls in der Lärmschutzzone 2.</p> <p>Aufschiebende Wirkung</p> <p>Mit Bescheid vom 18. Juli 2005 hat die Bezirksregierung Düsseldorf eine Ausnahme zugelassen. Diese Ausnahme ist rechtmäßig. Obwohl sie noch nicht bestandskräftig ist, steht daher das Bauverbot des § 5 (1) Satz 1 FlugLärmG der Aufstellung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht entgegen.</p> <p>Mit Recht weist die Einwenderin darauf hin, dass ein vorhabenbezogener Bebauungsplan für ein Bauverbot, das dem Bauverbot des § 5 (1) Satz 1 FlugLärmG unterliegt, auch schon vor der Bestandskraft einer Ausnahme nach § 5 (1) Satz 2 FlugLärmG aufgestellt werden kann, wenn für die geplante bauliche Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung rechtlich möglich ist, weil objektiv eine Aus-</p>
--	---	--

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
-----------------------------------	---	---

<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>
--	--	--

da die Anfechtungsklage gem. § 80 Abs. 1 VwGO aufschiebende Wirkung entfaltet.

Selbst wenn man unterstellen wollte, dass die Zulassungsentscheidung nur eine unselbständige Verfahrenshandlung ist, hat jedenfalls eine Überprüfung dieser Zulassungsentscheidung in einem etwaigen Normenkontrollverfahren gegen den Bebauungsplan zu erfolgen. Insoweit besteht eine Parallele zu der Situation, wenn das Bebauungsplangebiet im Geltungsbereich einer Landschaftsschutzverordnung liegt und deshalb eine Befreiung von dieser Verordnung erforderlich ist. In einer solchen Fallgestaltung ist der Bebauungsplan nur wirksam, wenn mit der notwendigen Zulassungsentscheidung sicher zu rechnen ist oder bereits eine bestandskräftige Befreiung erteilt wurde. Das

BVerwG, BauR 2004, S. 786 ff.,

führt hierzu wörtlich aus:

*„Wirksam ist der Bebauungsplan hingegen, wenn für die geplante bauliche Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung von diesen Bestimmungen rechtlich möglich ist, weil **objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist** und einer Überwindung der naturschutzrechtlichen Verbotsregelung auch sonst nichts entgegen steht. (...) Im Übrigen ist allerdings bereits geklärt, dass eine bestandskräftig erteilte Befreiung infolge ihrer Tatbestandswirkung von allen Staatsorganen, insbesondere auch von den Gerichten, zu beachten ist. Läge also ein den Widerspruch zwischen Bebauungsplan und Landschaftsschutzverordnung auflösende Befreiung vor, so käme es in der Tat allein auf die Beurteilung durch die Fachbehörde an, die die Befreiung erteilt hat. Ob die bestandskräftige Befreiung zu Recht erteilt worden wäre, ob also eine Befreiungslage objektiv gegeben wäre, dürfte das Gericht nicht überprüfen.“*

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 6 für die Seniorenresidenz Sunrise könnte daher nur dann wirksam als Satzung beschlossen werden, wenn entweder eine bestandskräftige Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf vorläge - was nicht der Fall ist -, oder jedenfalls eine positive Zulassungsentscheidung in objektiv rechtmäßiger Weise ergehen könnte.

Basierend auf dieser Rechtslage kann also letztlich dahin stehen, ob die Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf ein selbständig anfechtbarer Verwaltungsakt ist oder nicht. Jedenfalls ist der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan nur dann wirksam, wenn die Zulassungsentscheidung objektiv rechtmäßig ist.

1.3 Rechtswidrigkeit der Zulassungsentscheidung

Dies ist indes nicht der Fall, sondern die Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf erweist sich als rechtswidrig. Im Einzelnen:

nahme- oder Befreiungslage gegeben ist.

Entscheidend ist also, ob sich zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses und Inkraftsetzens des Bebauungsplanes die erteilte Ausnahme vom Bauverbot auch weiterhin abzeichnet, weil objektiv rechtlich eine Ausnahmelage gegeben ist. Nach dem gegenwärtigen Stand ist davon auszugehen, dass diese Voraussetzungen vorliegen. Somit ist auf Grund der vorliegenden Ausnahmegenehmigung der Bezirksregierung eine Weiterführung des Bauleitplanverfahrens grundsätzlich nicht zu verneinen. Die Überprüfung der Zulassungsentscheidung in einem etwaigen Normenkontrollverfahren steht der Flughafengesellschaft frei.

Für das geplante Vorhaben sind die notwendigen Maßnahmen für die Bewältigung der ausgelösten Konflikte v. a. aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm umfänglich behandelt worden.

Selbstverständlich werden die Belange des Flughafens besonders beachtet. Jedoch sind auch das Eigentumsrecht und die Baufreiheit des Bauherrn, die Planungsrecht - die auch verfassungsrechtlich gewährleistet ist -, die engere persönliche Lebenssphäre sowie das allgemeine Persönlichkeitsrecht und die Freizügigkeit auch der älteren Bevölkerung in Büderich mit ihrem berechtigten Interesse am Verbleiben im vertrauten Wohnumfeld zu beachten.

Ausnahmemöglichkeit

Festzustellen ist, dass es sich bei der Stadt um eine kleinere Gemeinde im Verhältnis zu den umliegenden Ballungszentren, Duisburg, Krefeld, Neuss und Düsseldorf handelt, dessen Stadtteil Büderich und hier v. a. der bebaute Allgemeine Siedlungsbereich fast vollständig in der Schutzzone 2 liegt.

Die Bedarfsermittlung ist mit entsprechender Sorgfalt geführt worden. Wesentliche Aussagen dazu finden sich in der Entwurfsbegründung (S. 3) unter Punkt 3.2 *Planungserfordernis und Bedarfsnachweis*.

Das Argument der allgemeinen Bedarfs- und Zweckmäßigkeitserwägung wird zurückgewiesen.

Die Bedarfsgrößen sind aus statistischen Daten der kleinräumigen Gliederung generiert worden. Auf Grund datenschutzrechtlicher Fragen ist keine weitergehende Detaillierung möglich.

Die vorliegenden Daten sind hinreichend genau, um sachlich fundierte Schlüsse zu ziehen. Dies ist im übrigen eine Herangehensweise, die in der Sozial- und Städtebauforschung adäquat ist.

Da die Bedarfsdeckung im Bereich des seniorengerechten Wohnens und Betreuens schon seit geraumer Zeit nicht mehr allein durch Kommunen bewältigt werden kann (Haushaltslagen, Vorhalten von Planungskapazität, etc.), sind somit zunehmend private Initiativen als auch PPP-Lösungen (wie im vorliegenden Fall) gefragt.

Unter Beachtung der erneuten Bedarfskontrolle und der heute fassbaren Erkenntnisse zur demografischen Entwicklung reicht das Angebot bestehender Plätze in

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</p> <p>Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
-----------------------------------	--	---

<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>
--	--	--

**1.3.1 Hintergrund und Grundzüge des Bauverbo-
tes**

Dem gesetzlichen Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG liegt die Annahme zugrunde, dass die Bewohner bzw. Benutzer schutzbedürftiger Einrichtungen empfindlicher auf den Fluglärm reagieren als der Durchschnitt der Bevölkerung. Um die Bewohner bzw. die Benutzer dieser Einrichtungen hinreichend vor dem Fluglärm zu beschützen, ordnet der Gesetzgeber ein präventives Verbot der Ansiedlung dieser Einrichtungen an. Die zugrunde liegende gesetzgeberische Intention fasst das

BVerwG, DÖV1982, S. 194, 195

wörtlich wie folgt zusammen:

*"Er wollte aus gesundheitspolitischen Gründen sicherstellen, dass in exakt abgrenzbaren Gebieten mit voraussehbar besonders hoher Fluglärmbelastung **grundsätzlich keine lärmschutzbedürftigen Gemeinschaftseinrichtungen** der in § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG genannten Art mehr **errichtet** und in einem engeren, voraussichtlich extrem lärmbelasteten Bereich keine neuen Wohngebiete im Außenbereich festgesetzt werden (vgl. BTDrucks.V/355, S. 4; BTDrucks.V/4427, S. 3, 6; Verhandlungen des Deutschen Bundestages, 6. Wp., S. 5914). Die sich daraus ergebenden Ziele des Gesetzgebers dienen dem **Interesse der Allgemeinheit am Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm** und sind mit der verfassungsmäßigen Ordnung vereinbar."*

Aufgrund des präventiven Verbotes der Ansiedlung kommt es nach dem Willen des Gesetzgebers auch nicht darauf an, ob die potentiellen Benutzer oder Bewohner an Fluglärm gewöhnt sind oder bereit sind, diesen hinzunehmen, oder auf die Möglichkeit des passiven Schallschutzes bei den entsprechenden Gebäuden. Vielmehr ist nach der gesetzlichen Ausgangslage die Schutzbedürftigkeit so hoch zu bewerten, dass ein generelles Bauverbot angezeigt ist. Der Gesetzgeber gibt also der körperlichen Unversehrtheit, die durch Art. 2 Abs. 2 GG geschützt ist, den Vorrang gegenüber der aus Art. 14 Abs. 1 GG folgenden Baufreiheit.

Die Ausnahmemöglichkeit des § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG knüpft folgerichtig auch nicht an eine besondere Härte für den Grundeigentümer an, sondern an das öffentliche Interesse an der Errichtung von schutzbedürftigen Einrichtungen. Mit der Möglichkeit einer ausnahmsweisen Zulassung der Errichtung einer solchen Einrichtung bezweckt der Gesetzgeber offensichtlich die Verhinderung eines Versorgungsnotstandes der Bevölkerung, wenn z.B. in akzeptabler Entfernung keine Möglichkeit besteht, die Einrichtung außerhalb des Lärmschutzbereiches des Verkehrsflughafens zu errichten. Zu denken ist dabei z.B. an eine kleinere Gemeinde in Gegenden mit wenigen Ortschaften, die mit

Büderich nicht aus. Mit dem jetzigen Vorhaben wird dieser Bedarf nachhaltig gedeckt werden.

Anforderungen an die Standortqualität

Der Argumentation der Einwenderin wird nicht gefolgt.

Die Einwenderin übersieht, dass die — vom Rhein-Kreis Neuss und von der Bezirksregierung Düsseldorf bestätigte — Alternativlosigkeit des Standortes sich nicht nur aus der örtlichen Radizierung des Bedarfs an Altenheimplätzen sondern auch aus *generellen* städtebaulichen Standortkriterien unter besonderer Berücksichtigung alterswissenschaftlicher Aspekte ergibt, die Universitätsprofessor Dr. Saup (Universität Augsburg) in seiner Expertise vom 03. Mai 2005 im Einzelnen dargelegt hat:

- *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 Alteinrichtungen 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.*
- *Medizinische Infrastruktur in Fußgängerentfernung (z.B. Allgemeinarztpraxis, Apotheke). Ein Krankenhaus muss sich nicht in der unmittelbaren Umgebung befinden.*
- *Wünschenswert sind rekreationsbezogene Möglichkeiten im fußläufigen Wohnumfeld (z.B. gefahrlos erreichbare Spazierwege, Parkbank zum Ausruhen, Friedhof, Schwimmbad, etc.)*
- *sicheres Wohngebiet (möglichst geringe Gefährdung der Älteren durch Straßenkriminalität und Vandalismus)*
- *Wohngebäude sollte barrierefrei bzw. barrierearm erschlossen werden können (z.B. kein Wohnstandort an steilen Handlagen)*

Die Vorstellung der Einwenderin, mit Eintritt der Pflegebedürftigkeit müssten die Senioren ihren angestammten Wohnsitz eben verlassen und zu ihrem eigenen Schutz in eine ihnen fremde Umgebung ziehen, berücksichtigt weder angemessen das Bedürfnis der künftigen Heimbewohner auf Aufrechterhaltung ihrer angestammten Sozialbeziehungen noch das städte-

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
-----------------------------------	---	---

<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>
--	--	--

ihrem Gebiet vollständig im Lärmschutzbereich eines Flughafens liegt, die aber dennoch Bedarf für die Errichtung z.B. einer Grundschule hat, weil das bisherige Gebäude z.B. baufällig ist und darüber hinaus die nächst gelegene andere Grundschule in einer Entfernung liegt, die für Grundschüler selbst mittels eines Schulbusses unzumutbar wäre.

Nicht ausreichend für die Zulassung einer Ausnahme sind folgerichtig reine Zweckmäßigkeit oder finanzielle Erwägungen.

*Soell in: Landmann/Rohmer, UmweltR, § 5
FluglärmG, Rn, 3.*

Es muss letztlich mit dem Standort der Einrichtung im Lärmschutzbereich die Einrichtung als solche stehen oder fallen.

1.3.2 Zulassungsentscheidung rechtswidrig

Auf Basis dieser gesetzlichen Ausgangslage hält der Zulassungsbescheid vom 08.07.2005 der Bezirksregierung Düsseldorf einer rechtlichen Überprüfung nicht stand, weil mangels eines dringenden öffentlichen Interesses an der Errichtung der Seniorenresidenz Sunrise objektiv die Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG nicht erfüllt waren. Im Einzelnen:

1.3.2.1 Mangel an Altenheimplätzen irrelevant

Die Bezirksregierung Düsseldorf beruft sich im Wesentlichen auf einen Mangel an Altenheimplätzen, insbesondere im Stadtteil Büderich. In den Stellungnahmen des Rhein-Kreises Neuss und der Stadt Meerbusch, auf die sich die Zulassungsentscheidung bezieht, wird darüber hinaus auf das Fehlen von Alternativgrundstücksflächen der Stadt Meerbusch hingewiesen, zumal alternative Entwicklungsansätze nicht vorhanden seien. Dieselbe Argumentation findet sich auch in der Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Dies vermag indes nicht zu begründen, warum die Ansiedlung der geplanten Seniorenresidenz im Lärmschutzbereich **dringend geboten** ist. Vielmehr handelt es sich um allgemeine **Bedarfs- und Zweckmäßigkeitserwägungen**. Die Stadt Meerbusch und noch nicht einmal der Stadtteil Büderich liegen voll umfänglich im Lärmschutzbereich des von unserer Mandantin betriebenen Flughafens. Bereits deshalb wäre es ohne weiteres möglich, den Bedarf an Altenheimplätzen an anderen Standorten im Stadtgebiet zu decken. Warum es keine Alternativflächen geben soll, wird aus den uns vorliegenden Unterlagen nicht deutlich. Vielmehr handelt es sich um eine unsubstantiierte Spekulation der beteiligten Behörden. Es ist schlichtweg unglaubwürdig, dass im Stadtgebiet der Stadt Meerbusch keine Bauflächen vorhanden sein sollen, auf denen ein Altenwohnheim errichtet werden könnte. Sofern bisher etwaig notwendige Konzepte und Bebauungspläne hierfür nicht aufgestellt sind, ist dies ein **Versäumnis der Stadt Meerbusch**, das aber nicht zur dringenden Gebotenheit der Ansiedlung der Seniorenresidenz "Sunrise" im Lärmschutzbereich des Flughafens Düs-

bauliche Interesse der Stadt, bedarfsgerechte Wohn- und Unterbringungsmöglichkeiten für alle Kreise der heimischen Bevölkerung zur Verfügung zu stellen.

Der durch die Einwenderin vorgetragene Standpunkt steht im deutlichen Widerspruch zu langfristig wirkenden städtebaulichen und sozialen Entwicklungsmustern einer Kommune.

Das bloße Abstellen darauf, dass dann eben die alten und ältesten Menschen aus der Lärmschutzzone wegziehen möchten, ist hinsichtlich einer ausgewogenen Sozialpolitik unangemessen, benachteiligend und auch nicht mehr zeitgemäß.

Im extremen Fall stellt es sich so dar: Ein Mensch, der sein ganzes Leben (ca. 80 Jahre) in diesem Bereich gelebt, gearbeitet und soziale Interaktion gepflegt hat, soll nun „zu seinem Schutz“ — im letzten Lebensabschnitt — aus seinem sozialen Umfeld umsiedelt werden. Eine diesbezügliche Intention des Gesetzgebers wird bezweifelt.

Übersteigert würde dies bedeuten, dass auch alte „schützenswerte“ Menschen, die weiterhin in ihren privaten Büdericher Wohnungen leben und sich dabei eines privaten Pflegedienstes bedienen oder von ihren Kindern gepflegt werden, ebenfalls aus der Lärmschutzzone wegzuziehen hätten.

Selbstverständlich sind Sozialbindung und Infrastruktur aus städtebaulichen Gründen relevant für eine menschenwürdige Gestaltung des letzten Lebensabschnitts. Eben gerade darauf zielt das Konzept des Vorhabenträgers, das gesicherte Erkenntnisse aus der neueren Sozialforschung, der Standortfindung und des Betriebes einer Seniorenresidenz zu Grunde legt. Die Frage Infrastruktur und städtebauliche Integration ist anhand einer *graphischen Übersicht* dokumentiert, der im Zuge der Bedarfsnachweisführung erarbeitet wurde und der Luftaufsichtsbehörde (Bezirksregierung) vorliegt.

Sehr wohl werden in diesem Zusammenhang die besondere Bedeutung des Düsseldorfer Flughafens als Stadtflughafen im Großraum Düsseldorf sowie dessen Interessen gesehen. Jedoch sind auf Grund dessen gegebener städtebaulicher Lage Wechselwirkungen zwischen dem Makrostandort und den Mikrostandorten unter Beachtung aller Bedürfnisse und Rahmenbedingungen abzuwägen und somit besonders zu beachten. Insofern ist das Planungsergebnis mit seinem bedeutenden Allgemeinwohlinteresse gerade an der konkreten Einrichtung, der zeitlichen Dimension und der Auswahl der Örtlichkeit mit der ausgelösten Betroffenheit zu den beeinträchtigten Belangen der Bewohner ins Verhältnis zu setzen. Die dringende Gebotenheit im öffentlichen Interesse des größten Ortsteils der Stadt ist angesichts aller aktuellen Umstände im konkreten Fall gegeben. Dies ergibt sich aus den erläuterten sowie ersichtlichen Gründen der Planung und den Zielen der Stadt, der Stadtentwicklungsperspektive, der Bevölkerungsprognose sowie der gesetzlichen Wertschätzung der jeweiligen *Für und Wider* aller mit einem solchen und dem konkreten Vorhaben verbundenen ersichtlichen Belange im BauGB sowie in den neueren Rechtsentwicklungen.

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
----------------------------	---	---

Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge
--	---	---

seldorf führen kann. Wenn bereits der bloße Bedarf für eine schützenswerte Einrichtung für die ausnahmsweise Zulassung nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG genügen würde, wäre das Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG faktisch gegenstandslos. Keine Gemeinde und kein privater Träger baut ein Krankenhaus, ein Altenheim oder eine Schule, wenn hierfür kein Bedarf gesehen wird. Auch die Bezirksregierung Düsseldorf war zunächst der hier vertretenen Auffassung und hielt den Nachweis eines dringend gebotenen Bedarfes für nicht geführt. Warum es dennoch zum Erlass des Bescheides mit genau gegenteiligem Inhalt gekommen ist, kann nicht nachvollzogen werden.

1.3.2.2 Konzept, Infrastruktur und Lärmgewöhnung irrelevant

Die Vorhabenträgerin "Sunrise Senior Living Germany GmbH" beruft sich in ihrem Schreiben vom 25.05.2004 auf ihr Beherbergungskonzept, das auf der Erfahrung beruht, dass die meisten Bewohner der Seniorenresidenzen aus der unmittelbaren Nachbarschaft der Residenz stammen. Deshalb seien die Bewohner an den Fluglärm gewöhnt. Darüber hinaus beruft sich die Vorhabenträgerin auf die günstige Lage des potentiellen Baugrundstückes, da sich dieses unmittelbar im Zentrum von Büderich befindet. Hierauf nimmt auch die Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Bezug.

Dieser Argumentation ist die Bezirksregierung in ihrem Bescheid richtigerweise nicht gefolgt. Diese ist der Auffassung, dass die Behauptung bzgl. der **Bewohnerstruktur nicht belegt** ist und insbesondere die älteren Menschen sich zu besonders schutzwürdigen Personen entwickeln. Dem ist voll umfänglich zuzustimmen. Die angebliche Bewohnerstruktur führt nicht zur Zulässigkeit eines Altenwohnheimes im Lärmschutzbereich eines Flughafens. Entsprechend der gesetzlichen Grundannahme soll im Lärmschutzbereich generell kein Altenheim errichtet werden. Dementsprechend müssen nach Ansicht des Gesetzgebers die im Lärmschutzbereich eines Flughafens lebenden Personen im Falle eines Umzugs in eine Seniorenresidenz aus dem Lärmschutzbereich wegziehen. Dies geschieht einzig und allein zum Schutz dieser besonders schützenswerten Personen. Es soll gerade verhindert werden, dass diese Personen im Falle ihrer Pflegebedürftigkeit im Lärmschutzbereich verbleiben und so gesundheitliche Schäden erleiden. Wenn es aber richtigerweise überhaupt keine Seniorenresidenzen im Lärmschutzbereich gibt, würden sich zwangsläufig die Bewohner von außerhalb des Lärmschutzbereiches angesiedelten Seniorenresidenzen auch aus Personen zusammensetzen, die vorher im Lärmschutzbereich wohnhaft waren. Dies entspricht der gesetzlichen Konzeption des § 5 FluglärmG. Die Annahme in der Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, dass im Falle eines Wegzuges die älteren Menschen psychische oder physische Schäden erleiden würden, ist zum einen im Hinblick zumindest auf physische Schäden abwegig und zum anderen, sind diese Überlegungen mit dem übergeordneten Schutzziel des § 5 FluglärmG nicht zu vereinbaren. Im Rahmen der geplanten Novellierung des FluglärmG ist auch

Das Bauverbot des § 5 (1) FluglärmG verfolgt das Ziel, der Entstehung von immissionsbedingten Konfliktsituationen vorzubeugen, soweit die Belange der örtlichen Versorgung und der infrastrukturellen Ausstattung der betroffenen Siedlungskomplexe dies zulassen. Es verfolgt hingegen — wie sich aus § 5 (1) Satz 2 FluglärmG ergibt — nicht das Ziel, die betroffenen Orte oder Ortsteile von den notwendigen Einrichtungen der Nahversorgung und der Infrastruktur allmählich so zu entblößen, dass sie schließlich durch Abwanderung aussterben. Selbstverständlich bezweckt § 5 (1) FluglärmG den Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm. Dem ist im Falle einer zulässigen Ausnahme durch geeignete Vorkehrungen Rechnung zu tragen, insbesondere dadurch, dass die bauliche Anlage den Schallschutzanforderungen nach § 6 FluglärmG genügt. Hingegen wird die Auffassung der Einwenderin, § 5 (1) FluglärmG verlange von alten und kranken Menschen „zu ihrem eigenen Schutz“ ihre soziale Entwurzelung, d. h. die Aufgabe ihres angestammten Lebensbereichs und ihrer angestammten Sozialkontakte, durch das Gesetz nicht gedeckt.

Im Verfahren über die Ausnahmeentscheidung ist durch detaillierte Untersuchungsergebnisse belegt worden, dass im Ortsteil Büderich der Stadt ein erheblicher, anderweitig nicht gedeckter Bedarf an Altenheimplätzen besteht, dass dieser Bedarf in naher Zukunft rapide ansteigen wird und dass er im Ortsteil Büderich selbst — nicht in dessen Umgebung — zu lokalisieren ist. Ergänzend wird auf Nr. 3.2 der Entwurfsbegründung des Bebauungsplanes verwiesen.

Es ist im öffentlichen Interesse dringend geboten, diese begründete örtliche Nachfrage auch ortsnah zu befriedigen. Auf Erkenntnissen über die Lebensbedingungen alter Menschen beruhende neue Konzepte des Altenwohnens und der Altenpflege, die lange *nach* Inkrafttreten des FluglärmG entwickelt und zu gesetzlich formulierten Zielvorgaben geworden sind, verlangen eine stadtteilbezogene Pflege und Unterbringung und die möglichst weitgehende Aufrechterhaltung selbstbestimmt nutzbarer (also im Rahmen der verbliebenden Mobilität erreichbarer) Sozialkontakte.

*§ 1 Satz 2 PflegeG NRW;
§§ 2, Abs. 1, 3 Satz 1 SGB XI.*

Das steht einer (auch gutgemeinten) Auslagerung in Erholungsghettos oder andere Stadtquartiere entgegen, die zu einem Verlust der Sozialbeziehungen führt, der im fortgeschrittenen Alter in der Regel nicht mehr reversibel oder kompensierbar ist. Gleiches gilt übrigens auch für alte Menschen, die die vorstehend benannte Selbstbestimmung und Mobilität bereits verloren haben; auch sie profitieren von der Aufrechterhaltung bestehender Sozialkontakte. Die Erhebung dieser Pflegeziele zu gesetzlichen Vorgaben macht sie zugleich zu öffentlichen Interessen im Sinne des § 5 (1) Satz 2 FluglärmG.

Der gewählte Standort liegt in einer Entfernung zum Ortsteilzentrum Büderich und zu den meist gesuchten Anlaufstellen für Sozialkontakte (Familienangehörige,

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
-----------------------------------	---	---

<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>
--	--	--

keine Änderung des § 5 FluglärmG in den maßgeblichen Punkten vorgesehen. Offenbar ist also auch der Gesetzgeber zum heutigen Zeitpunkt der Auffassung, dass besonders schutzwürdige Personen im Lärmschutzbereich eines Flughafens nicht angesiedelt oder verbleiben sollen. Dahinter steckt zugleich die zu respektierende gesetzgeberische Wertung, dass die angeblichen negativen Folgen einer Umsiedlung älterer Menschen vor dem Hintergrund des Schutzzieles des § 5 FluglärmG hingenommen werden müssen.

Unerheblich sind darüber hinaus die Möglichkeiten von passivem Schallschutz an den Fronten des Seniorenwohnheimes. Es bedarf eigentlich keiner besonderen Erwähnung, dass ältere Menschen sich nicht nur in einem Gebäude aufhalten, sondern auch im Freien. Dann sind sie aber ungehindert dem Fluglärm ausgesetzt. Gerade dies will das Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG verhindern. Bezeichnenderweise geht auch das Dezernat 37 der Bezirksregierung davon aus, dass es dem Heimbetreiber kaum gelingen dürfte, eine die Interessen der Heimbewohner nicht beeinträchtigende Wohnqualität zu sichern. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Von Interesse sind in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen der Vertreter des Gesundheitsamtes des Rhein-Kreises Neuss im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandesplatzes Mönchengladbach, Wir überreichen als Anlage 1 einen Auszug aus dem Protokoll des Erörterungstermines vom 23.06.2005. Demnach ist im Rahmen dieses Termines seitens des Rhein-Kreises Neuss explizit darauf hingewiesen worden, dass ältere und alte Menschen auf Lärmbelastung ganz anders reagieren als jüngere. Dies ist insbesondere auf die geringere Schlaftiefe zurückzuführen. Aufgrund dieser führt eine Lärmexposition zu verstärkten Aufwachphasen. Eine höhere Frequenz an Aufwachphasen führt zu langfristigen gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Zu erwarten sind demnach u.a. eine andere Atemfrequenz und das Nachlassen der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit. Diese Ausführungen stehen in krassm Widerspruch zu der Begründung des Bebauungsplanentwurfes. Auf Grundlage der Aussagen im Planfeststellungsverfahren müsste die Stadt Meerbusch gerade dafür Sorge tragen, dass die z.Zt. im Lärmschutzbereich des Flughafens Düsseldorf angesiedelten älteren Bewohner diesen Bereich verlassen, damit sie mit zunehmendem Alter nicht die geschilderten gesundheitlichen Beeinträchtigungen erleiden. Genau das Gegenteil soll aber auf Basis des Bebauungsplans passieren: Die Stadt Meerbusch ermöglicht mit diesem die **Neuan-siedlung** von Senioren im Lärmschutzbereich.

Die in der Nähe befindliche Infrastruktur vermag ebenfalls nicht die dringende Gebotenheit der Ansiedlung der Seniorenresidenz gerade im Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf zu rechtfertigen. Es gibt im Gebiet der Stadt Meerbusch auch andere Standorte, die über gute Infrastruktur verfügen und die nicht im Lärmschutzbereich des Flughafens liegen.

Letztlich handelt es sich bei sämtlichen Erwägungen der Vorhabenträgerin um bloße Zweckmäßigkeits-

Kirche, Arzt, Apotheker, Freunde und Nachbarn, Gastronomie), die für die Mehrzahl der Bewohner fußläufig erreichbar und damit für eine selbstverantwortete Lebensgestaltung nutzbar ist. Die Entfernung beträgt im Durchschnitt weniger als 500 m.

Vor diesem Hintergrund ist der gewählte Standort alternativlos (siehe dazu auch weiter unten); ein vergleichbarer Standort mit vergleichbaren Vorzügen existiert im Ortsteil Büderich nicht. Eine Standortverschiebung würde auch nichts bewirken, da das gesamte Ortsteilzentrum Büderich, in welchem sich die Anlaufstellen für die Sozialkontakte befinden, insgesamt in der Fluglärmzone 2 liegt. Sobald die Besucher das durch passiven Schallschutz besonders geschützte Gebäudeinnere verlassen, um im Rahmen ihrer Möglichkeiten am Leben und Treiben des Ortsteilszentrums Büderich teilzunehmen, halten sie sich also immer in der Lärmschutzzone 2 auf.

Weitere *spezielle* städtebauliche Standortkriterien stellen sich wie folgt dar:

Eine Einrichtung mit ca. 80 Einheiten und den erforderlichen Einheitsgrößen benötigt in Bezug zum städtebaulichen Kontext der Stadt (Art und Maß der Nutzung als auch das Umfeld berücksichtigend) ein Grundstück vom mindestens 6.500 m². Zusätzlich zu berücksichtigen sind weitere Flächen für die notwendige interne und externe Erschließung (Plangebietsgröße des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ca. 7.700 m²; Entwurfsbegründung S. 15).

Der Erwerb einer solchen Flächengröße in *integrierter* Lage und im Sinne einer langfristigen Vorratsoption — ohne konkreten Vorhabenträger und Betreiber — ist stadtbaupolitisch in der heutigen Zeit nicht unproblematisch und bedenklich. Die Stadt selbst steht als Betreiber eines Altenheimes nicht zur Verfügung.

Alternativstandorte

Die Frage nach Alternativflächen ist sowohl seitens der Stadt als auch des Vorhabenträgers untersucht worden:

Die Prüfung hat ergeben, dass außerhalb der Lärmschutzzone 2 keine Alternativflächen in Betracht gekommen wären, die den vorgenannten generellen als auch speziellen städtebaulichen Anforderungskriterien gerecht werden.

Der Vorhabenträger hat sich unabhängig von der städtischen Grundstückssituation um entsprechende Flächen bemüht und verschiedene alternative Standorte im Stadtteil Büderich geprüft. Alle ihm zugänglichen Grundstücksangebote entsprachen nicht o. g. Kriterien. Die Flächen waren entweder zu klein bzw. nicht agglomerierbar, lagen im peripheren Außenbereich bzw. im Landschaftsschutz oder befanden sich nicht im Stadtteil Büderich. *Das Grundstück am Friedhofweg ist für den Vorhabenträger bis heute alternativlos.*

Dass das Fehlen von Alternativstandorten auf Versäumnissen der Stadt beruht, ist weder zutreffend, noch kommt es hierauf an.

Die Stadt besitzt nur eine Fläche, die den beschriebenen

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
----------------------------	---	---

Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge
--	---	---

und Wirtschaftlichkeitserwägungen. Offenbar befürchtet man keine vollständige Auslastung eines anderen Orts angesiedelten Altenwohnheimes zu erreichen. Solche Überlegungen führen indes nicht zur dringenden Gebotenheit der Ansiedlung der Seniorenresidenz im Lärmschutzbereich und sind darüber hinaus inhaltlich nicht nachzuvollziehen, da auch kein anderer Betreiber rechtmäßigerweise eine Seniorenresidenz im Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf errichten wird können und deshalb die älteren Menschen aus dem Stadtteil Büderich zwangsläufig in eine etwas weiter entfernte Seniorenresidenz werden umziehen müssen. Dies geschieht einzig und allein zu ihrem eigenen Schutz.

1.3.2.3 Verstoß gegen Landesentwicklungsplan

Schließlich verstößt der Bebauungsplan auch gegen höherrangiges Recht. Es liegt ein Verstoß gegen Ziff. 4.5.2 des Landesentwicklungsplanes "Schutz vor Fluglärm" vor. Nach § 13 Abs. 6 LPlG sind die Festsetzungen eines Landesentwicklungsplanes von den Behörden des Landes im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben zu beachten.

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird neues Baurecht für eine besonders lärmempfindliche Einrichtung geschaffen. Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist notwendig, weil sich die **geplante Seniorenresidenz nicht** in die in der näheren Umgebung vorherrschende offene Bauweise **einfügt**. Ohne den Bebauungsplan wäre das Vorhaben daher unzulässig. Dabei kann es nicht darauf ankommen, ob sich die Art der Nutzung in die nähere Umgebung einfügen würde. Eine solche Differenzierung ist Ziff. 4.5.2 des Landesentwicklungsplanes nicht zu entnehmen. Dieser **unterscheidet** nicht zwischen der Art und dem Maß der baulichen Nutzung, sondern stellt einzig und allein darauf ab, ob durch die gemeindliche Bauleitplanung ein Vorhaben ermöglicht wird, das zuvor unzulässig war. Genau dies ist vorliegend der Fall, da ein Einfügen im Sinne von § 34 BauGB nicht gegeben ist.

1.4 Beeinträchtigung der Einwenderin

Unsere Mandantin ist durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, obwohl keine rechtmäßige Zulassungsentscheidung nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärMG vorliegt und möglich ist, in ihren eigenen Rechten beeinträchtigt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 6 ermöglicht die Ansiedlung von besonders schutzwürdigen Personen im Lärmschutzbereich 2 des Verkehrsflughafens Düsseldorf, die nachfolgend Einwendungen gegen den Betrieb des Flughafens, gerade gestützt auf ihre besondere Schutzwürdigkeit, erheben könnten. Darüber hinaus besteht die Gefahr von Entschädigungsforderungen gem. §§ 9, 12 FluglärMG. Hierbei spielt es keine Rolle, dass u.U. zunächst solche Entschädigungsforderungen nicht drohen. Die Neufassung des FluglärMG, **Anlage 2**, sieht u.a. eine deutliche Reduzierung der in den Lärmschutzbereichen zulässigen Immissionen vor. Es werden dann drei verschiedene Schutzzonen eingerichtet, und zwar die Tagesschutzzonen 1 und 2 und eine Nachtschutzzone. § 9

nen Standortkriterien für eine Seniorenresidenz entspricht. Selbst diese ggf. ausreichend große Fläche, eines in Zukunft aufzugebenden zentralen städtischen Sportplatzes an der „Kanzlei“, liegt — wie auch der gesamte Siedlungsbereich Büderich (in einem Radius von ca. 1200 m um den Zentrumsbereich Büderichs) — in der Lärmschutzzone 2.

Entgegen der Unterstellung der Einwenderin betreibt die Stadt Fürsorge im Bereich des Altenwohnens. So wurde schon Mitte der 70er Jahre im Norden Büderichs, außerhalb der Schutzzone 2, ein Sondergebiet für ein Büdericher Altenheim — mit negativem Erfolg — ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um den zur Zeit in Aufhebung befindlichen Bebauungsplan Nr. 93, Meerbusch-Büderich (Haus Meer) aus dem Jahre 1974. Jedoch nahm der damalige Investor u. a. wegen der *peripheren* Lage zum Siedlungskern Büderich Abstand von einer Realisierung. In den folgenden Jahren, in dem der Rechtsplan weiterhin verbindlich war, fand sich kein anderer potenzieller Investor für diese Fläche. Schon Anfang der 1990er Jahre kristallisierte sich heraus, dass dieser Standort für ein Altenheim wieder aufzugeben ist.

Auf Grund des Beschlusses des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 18. Januar 2001 wurde die Vergabe eines - vier sächliche Teiluntersuchungsbereiche umfassendes - Gutachtens zum Haus Meer (so genanntes 4-Säulen-Gutachten) vorbereitet. Das Gutachten wurde im Kulturausschuss am 16. Juli 2002 vorgestellt. Als Fazit des Gutachtens wurde festgestellt, dass aus heutiger Sicht eine Verwirklichung des Bebauungsplanes Nr. 93 auch im Hinblick auf die denkmalpflegerischen Belange nicht mehr gerechtfertigt werden kann.

Die Stadt bemühte sich daher um einen Alternativstandort, der dann Mitte der 1990er Jahre im Bereich der Schackumer Straße — mit den Johannitern als Betreiber — gefunden wurde und fand seine Entsprechung mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 227 A, Meerbusch-Büderich, Altenheim Schackumer Straße. *Auch* dieses Altenheim liegt in der Lärmschutzzone 2 und bedurfte einer *Ausnahmeentscheidung*.

Selbst wenn es vor Erreichung des heutigen Kenntnisstandes in Fragen der Gerontologie möglich gewesen wäre, einen anderen Standort für dieses (oder ein vergleichbares anderes) Vorhaben planerisch zu sichern, entbindet dies die Stadt nicht von ihrer Verpflichtung, auch unter dem nunmehrigen Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Unterbringung betreuungsbedürftiger Senioren planerisch Sorge zu tragen. Versäumnisvorwürfe werden unter Berücksichtigung und Kenntnis o. g. Fakten zurückgewiesen.

Konfliktbewältigung

Die Suche nach einer ergänzenden, kooperativen und konstruktiven gemeinsamen Lösung wie sie die Bezirksregierung in der Moderation vom 07. Juli 2005 in Vorbereitung zur Erteilung der Ausnahmegenehmigung und in ihrem Schreiben vom 18.07.2005 anstrebt hatte, wurde nach Aussage des Vorhabenträgers der Senio-

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
----------------------------	---	---

Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge
--------------------------------------	---	---

Abs. 1 des Entwurfes sieht für Eigentümer eines in der neuen Tagesschutzzone 1 gelegenen Grundstückes, auf denen Einrichtungen der Daseinsversorgung angesiedelt sind, einen Erstattungsanspruch für passive Schallschutzmaßnahmen vor, wenn das Gebäude nicht bereits zuvor durch Schallschutzmaßnahmen hinreichend geschützt worden ist. Ob die im Bebauungsplanverfahren geforderten Schallschutzmaßnahmen, für die Seniorenresidenz auch unter Berücksichtigung der Neufassung des FluglärmG ausreichend sind, ist aufgrund der noch nicht abschließenden Beratung dieser Neufassung nicht gewährleistet. Für den Fall der Erweiterung eines bestehenden Flugplatzes sollen sogar nach der geplanten Neufassung des FluglärmG noch geringere Anforderungen für das Entstehen einer Entschädigungspflicht des Flugplatzbetreibers gelten. Infolgedessen muss unsere Mandantin befürchten, dass im Falle des Inkrafttretens des neuen FluglärmG jedenfalls im Falle einer späteren Erweiterung ihres Betriebes selbst dann Entschädigungsforderungen seitens der Vorhabenträgerin erhoben werden können, wenn die Seniorenresidenz bei der Errichtung mit Schallschutzmaßnahmen versehen wird, die nach momentanem Recht noch ausreichend sind. Letztlich handelt es sich um eine Fallgestaltung, die mit der heranrückenden Wohnbebauung an einen emittierenden Betrieb verglichen werden kann. In einer solchen Fallgestaltung ist allgemein anerkannt, dass der emittierende Betrieb Abwehransprüche geltend machen kann.

2 Weitere Abwägungsmängel

Darüber hinaus lässt der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes weitere Abwägungsmängel erkennen, da die zugrunde liegenden Gutachten fehlerhaft sind. Im Einzelnen:

2.1 Verkehrsgutachten

Die Verkehrsuntersuchung von Juli 2003 weist auf S. 11 auf den hohen Stellplatzdruck infolge der in der Nähe des Bebauungsplangebietes angesiedelten Restaurationsbetriebe hin. Infolgedessen besteht bereits ohne Realisierung der Seniorenresidenz die Notwendigkeit, Maßnahmen zu ergreifen, Auf S. 13 wird indessen vorgeschlagen, das Parken am Fahrbahnrand des Friedhofweges zu untersagen und auf die öffentlichen Stellplatzaußenanlagen (13 Stellplätze) zu verlagern. Dies wird im Ergebnis jedoch zu einer **Verschärfung der Situation** führen. Gerade in der Abendzeit zwischen 17.00 und 20.00 Uhr rechnet die Verkehrsuntersuchung mit der höchsten Besucherzahl. In diesem Zeitraum findet aber auch eine intensive Nutzung der Restaurationsbetriebe statt. Es steht daher zu erwarten, dass die vorgehaltenen Stellplätze nicht genügen werden, um den Parkraumbedarf zu befriedigen. Das gilt umso mehr, als dass die der Verkehrsuntersuchung zugrunde liegende Annahme der Ausnutzung der 38 Tiefgaragenstellplätze durch die Bediensteten und Besucher der Seniorenresidenz nicht gesichert ist. Tatsächlich zeigt die Erfahrung mit Tiefgaragen, dass diese nur sehr ungern angenommen werden und regelmäßig erst dann eine Benutzung stattfindet, wenn im Straßenraum keine Stellplätze mehr vorrätig sind. Im Ergebnis wird das bei der Seniorenresidenz Sunrise dazu führen, dass die

renresidenz von der Flughafengesellschaft nicht gewünscht. Der Vorhabenträger erklärt, dass er hierzu bereit war und ist. Entgegenkommend hätte er — über die rechtlich notwendigen Schallschutzfestsetzungen hinaus —, anbieten können, alle Wohneinheiten mit einer zusätzlichen Fensterlüftung auszurüsten.

Auszug aus dem Schreiben vom 18.Juli 2005 der Bezirksregierung:

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass die Flughafengesellschaft Düsseldorf nach wie vor Ihre Bedenken gegen das Vorhaben aufrecht erhält. Zwischen dem Vorhabenträger, 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 Einwenderpotenzial 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.

Fluglärm

Der Darstellung, dass die Erörterungen zum Verkehrslandesplatz Mönchengladbach im krassen Widerspruch zur Entwurfsbegründung des Bebauungsplanes stehen, wird widersprochen.

Einerseits ist der Vergleich mit einem aus dem Gesamtzusammenhang gerissenen Beitrag hinsichtlich einer schlüssigen Argumentationskette spekulativ.

Andererseits sind die Belange der Geräuschimmissionen aus Flugverkehrslärm in der gutachterlichen Stellungnahme der *Ingenieurgesellschaft bsp., Düsseldorf* vom 06.08.2004 auch hinsichtlich der Fragen zum Gesundheitsschutz untersucht worden (S. 17; auszugsweise Wiedergabe mit erläuternden Ergänzungen):

Für den Außenbereich der Seniorenresidenz werden LAeq(3) gemäß den Prognosedaten der Flughafengesellschaft Düsseldorf GmbH von Leq(3) ≤ 60 dB(A) gegenwärtig im Plangebiet ausgewiesen.

Vergleichend dazu ergeben sich gemäß den messtechnischen Untersuchungen der Flughafengesellschaft (Lärmschutz am Flughafen, Überblick, Details & Perspektiven) für den Wert LAeq(4) (nicht vergleichbar mit LAeq(3)), welche nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 als Bewertungskriterium gelten, ebenfalls Werte von LAeq(4) ≤ 60 dB(A). Diesbezüglich ist festzustellen, dass das im Bereich der Schutzzone 2 des Flughafens Düsseldorfs gele-

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</p> <p>Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>		
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>	
<p>Bediensteten und Besucher auch die 14 öffentlichen Stellplätze belegen, so dass für die umliegenden Restaurantsbetriebe keine Stellplatzreserven mehr vorhanden sind.</p> <p>2.2 Lärmemissionen der Seniorenresidenz</p> <p>Das schalltechnische Gutachten vom 14.02.2006 zur Berechnung der durch die Seniorenresidenz hervorgerufenen Lärmemissionen geht teilweise von unzutreffenden Grundlagen aus.</p> <p>Zunächst einmal ist die Annahme auf S. 5, dass die öffentlichen Stellplätze an der Grundstücksgrenze nicht dem Anlagebetrieb zuzurechnen sind, nicht nachvollziehbar. Diese werden gerade im Zuge der Errichtung der Seniorenresidenz eingerichtet und entsprechend den vorstehenden Ausführungen im täglichen Gebrauch auch von Bediensteten und Besuchern der Seniorenresidenz frequentiert werden. Infolgedessen hätten sie bei der Ermittlung der Schallemissionen Berücksichtigung finden müssen.</p> <p>Nach Ziff. 5 der textlichen Festsetzungen sind neben den Stellplätzen auch Garagen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Eine Betrachtung der Auswirkungen im Falle der Realisierung solcher Garagen ist bisher nicht erfolgt.</p> <p>Die auf S. 8 zugrunde gelegten Berechnungsannahmen sind nicht nachvollziehbar. Es ist weder gesichert, dass sämtliche Bediensteten die Tiefgarage nutzen, noch dass 50 % der Besucher sich so verhalten. Vielmehr steht zu erwarten, dass zunächst die privaten und öffentlichen Stellplätze außerhalb der Tiefgarage aufgesucht werden. Darüber hinaus werden für die Bewohner der Seniorenresidenz drei Stellplätze vorgehalten, weshalb die Annahme, dass diese nicht mehr selbst mit dem Pkw fahren, nicht haltbar ist. Schließlich wird nicht nur maximal 1/3 der Bediensteten der Frühschicht vor 06.00 Uhr in die Tiefgarage fahren, da ausweislich S. 2 der Verkehrsuntersuchung die Frühschicht bereits um 06.00 Uhr beginnt und zumindest 50 % der Mitarbeiter mit dem eigenen Pkw zur Arbeit kommen. Infolgedessen werden mindestens 22 Mitarbeiter bereits vor 06.00 Uhr, um rechtzeitig zum Arbeitsbeginn vor Ort zu sein, in die Tiefgarage einfahren. Infolgedessen erscheint die Berechnung gerade bzgl. des Beurteilungspegels in der lautesten Nachtstunde für nicht haltbar. Da ausweislich der Tabelle auf S. 14 bei dieser ohnehin am nächstgelegenen Immissionspunkt bereits ein Beurteilungspegel von 34,6 zu erwarten ist, wird unter Zugrundelegung der richtigen Eingangsdaten der Immissionsrichtwert von 35 dB(A) mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten. Dies gilt erst recht, wenn die Bediensteten tatsächlich nicht in die Tiefgarage einfahren, sondern die ebenerdigen Stellplätze aufsuchen. Dann wird allein durch das Türeschlagen der Immissionsrichtwert nicht eingehalten und das Spitzenpegelkriterium wird ebenfalls überschritten, vgl. S. 15 der schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>2.3 Immissionsschutz der Bewohner</p>		<p>genen Planobjekt mit $L_{Aeq}(4) = 60$ <u>deutliche Pegelunterschreitungen</u> gegenüber den ursprünglichen Pegelzuordnungen der Schutzzone 2 von $L_{Aeq}(4) = 67 - 75$ dB(A) aufweist. Ebenfalls ist im Kontext der in der Vergangenheit festgestellten kontinuierlichen Pegelminde- rung innerhalb der letzten 20 Jahre ($\Delta L = ca. -8$ dB(A) am repräsentativen Messpunkt Düsseldorf-Lohausen) festzustellen, dass die ursprünglich definierten Schutzzonen und deren Immissionsrichtwerte gegenwärtig deutlich unterschritten werden. Insofern kann im Vergleich der ursprünglich definierten Schutzziele davon ausgegangen werden, dass auch im Rahmen einer Wohnnutzung, — insbesondere auch für ältere Menschen —, nutzungsadäquate Verhältnisse zu erwarten sind.</p> <p>Legt man jedoch die in Zukunft geplanten Grenzwerte für strenger definierte Schutzziele zugrunde, welche auch im Rahmen der Untersuchung des Umweltbundesamtes als Empfehlungen genannt werden (angestrebt: $L_{Aeq}(3) \leq 60$ dB(A) - gilt für die Schutzzone 2), so kann festgestellt werden, dass auch diese erheblich schärferen Grenzwerte eingehalten werden. Ob in der späteren Gesetzgebung der Wert 55 oder 60 dB(A) benannt werden wird ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Planungen für die Novellierung des Lärmschutzgesetzes hypothetisch. In jedem Fall kann im Zusammenhang mit den genannten Schutzziele davon ausgegangen werden, dass auch für den Außenbereich nicht von erheblichen Beeinträchtigungen bzw. erheblichen Belästigungen im Sinne des BImSchG auszugehen ist. Inwiefern die Erheblichkeit in Einzelfällen subjektiver Schwankungen unterliegt — z.B. auf Grund einer erhöhten Anzahl von Flugbewegungen (\Rightarrow Zunahme der Einzelereignisse) —, sei von einer Bewertung ausgenommen.</p> <p>Auf die besondere Schutzbedürftigkeit älterer Menschen wurde in der Bewertung zum Schallschutz gegenüber dem örtlich vorhandenen Fluglärm angemessen eingegangen. Die einzelnen Aspekte sind dem Abschnitt 5 der gutachterlichen Stellungnahme der Ingenieurgesellschaft bsp, Düsseldorf vom 06.08.2004 zu entnehmen. Die gutachterliche Bewertung bezieht sich sowohl auf den Schallschutz im Außenbereich als auch auf nutzungsadäquate Geräuschverhältnisse innerhalb des Gebäudes.</p> <p>Insofern ist davon auszugehen, dass auch im Sinne des § 1 BauGB (Aufgaben, Begriffe und Grundsätze der Bauleitplanung) (6) Punkt 1 <i>die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse</i> sichergestellt sind.</p> <p>Nach Aussage des Gutachters werden mögliche Gesundheitsbeeinträchtigungen auf Grund von Fluglärm während des Aufenthalts im Außenbereich erst oberhalb der Schwelle von 60 dB(A) diskutiert. (In den gutachterlichen Untersuchungen wurde im übrigen die volle Ausschöpfung des zugelassenen Kontingents an Starts und Landungen berücksichtigt.)</p> <p>Der Flughafen behauptet selbst, dass durch die Flug-</p>	

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
----------------------------	---	---

Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge
--------------------------------------	---	---

Schließlich sind die gutachterlichen Untersuchungen zu den Immissionen, denen die Seniorenresidenz ausgesetzt sein wird, fehlerhaft.

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens vom 24.07.2003 werden in verschiedenen Fassadenbereichen die Tag- und/oder Nachtwerte für ein reines Wohngebiet nicht eingehalten. Infolgedessen wäre die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes die planerisch vorzugswürdige Variante gewesen. Da auch die nähere Umgebung nicht durchgängig einem faktischen reinen Wohngebiet entspricht, sondern teilweise auch einem faktischen allgemeinen Wohngebiet, wäre die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes für das Plangebiet ohne weiteres möglich gewesen.

Dies gilt erst recht unter Berücksichtigung des auf das Plangebiet einwirkenden Fluglärms. Dabei ist unabhängig von der Problematik der Zulassung nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG zunächst zu berücksichtigen, dass die Festsetzung der Lärmschutzbereiche eines Flughafens nicht gleichbedeutend mit der Feststellung ist, dass der Fluglärm in diesen Bereichen besonders schutzbedürftigen Personen zumutbar ist. Genauso wenig ist dem Gesundheitsschutz solcher Personen mit der Einhaltung der Voraussetzungen der Schallschutzverordnung zum Schutz gegen Fluglärm Genüge getan. Das FluglärmG ist in erster Linie ein Entschädigungsgesetz und dient daher nicht der Bestimmung des zumutbaren Fluglärms in bestimmten Regionen. Infolgedessen müssen die zuständigen Behörden im jeweiligen Einzelfall untersuchen, ob die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht ist.

BVerwG, NJW 1979, 5. 64, 69; 51, Zeitler, BayVbl. 1974, S. 353, 357; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Aufl. 2005, S. 158; Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, § 9 Rn. 53.

Diesen Anforderungen ist die Stadt Meerbusch im bisherigen Bebauungsplanverfahren nicht nachgekommen. Vielmehr impliziert die gutachterliche Stellungnahme vom 06.08.2004, dass alleine wegen der Unterschreitung der zur ursprünglichen Bestimmung der Lärmschutzbereiche verwendeten Immissionswerte eine Gesundheitsgefährdung der zukünftigen Bewohner der Seniorenresidenz ausgeschlossen ist. Hierzu hätte es indes eingehender Untersuchungen gerade im Hinblick auf die besondere Schutzbedürftigkeit der Bewohner bedurft.

Des Weiteren setzt der Bebauungsplan nur die aufgrund sonstiger Immissionen notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen fest. Die Einhaltung der Voraussetzungen der Verordnungen über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm soll hingegen ausweislich S. 14 der Begründung im bauordnungsrechtlichen Verfahren nachzuweisen sein. Dies ist rechtsfehlerhaft. Nach § 6 FluglärmG dürfen u.a. besonders schutzwürdige bauliche Anlagen nur errichtet werden, sofern sie den Anforderungen der Schallschutzverordnung entsprechen. Diese Regelung hat genauso wie § 5 FluglärmG **unmittelbare**

lärmbelastung, selbst unter Berücksichtigung sonstiger Noxen und Lärmquellen, eben keine Gefährdung im grundrechtsrelevanten Bereich in der Einflugschneise stattfindet und die verbleibenden Belästigungen durch passiven Schallschutz in diesen Schutzzonen zumutbar ausgeglichen werden.

Die von der Einwenderin zitierten Erörterungen zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach beziehen sich auf den Nachtschlaf und damit auf den Aufenthalt im Gebäudeinneren. Der Einwand übersieht, dass gerade dort — mithin zum Schutz des Nachtschlafes — der ausreichende Lärmschutz der Bewohner durch passiven Schallschutz am Gebäude sichergestellt wird (textliche Festsetzung A.7, zweiter Absatz).

Die Einwenderin wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Auf Grundlage des geltenden Rechts können keine Abwehransprüche der künftigen Bewohner gegen den (bestehenden und genehmigten) Betrieb des Verkehrsflughafens Düsseldorf entstehen. Die geltende Rechtsordnung misst im übrigen alten Menschen, d. h. den Bewohnern eines Altenheimes, keinen stärkeren Schutz gegen (Luft-)Verkehrslärm zu als anderen Menschen, die in Wohngebieten leben. Es gibt derzeit weder Gründe noch Anhaltspunkte dafür, dass sich dies in Zukunft ändern könnte. § 9 FlugLärmG behandelt Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen im Sinne des § 5 (1) FlugLärmG sowohl in der gegenwärtigen Gesetzesfassung als auch in der bislang bekannten Entwurfsfassung gleich.

Da das Vorhaben von reiner Wohnbebauung umschlossen ist und sich keinen größeren Fluglärmbelastungen aussetzt als diese Wohnbebauung, setzt sich der Verkehrsflughafen Düsseldorf weder auf der Grundlage bestehender Genehmigungen noch im Falle von Erweiterungsabsichten weitergehenden Abwehransprüchen aus dem Vorhaben oder Rücksichtnahmepflichten gegenüber dem Vorhaben aus, als denjenigen, die bereits die vorhandene Wohnbebauung beanspruchen kann.

Die Argumentation der Einwenderin hinsichtlich einer möglichen Novellierung des FlugLärmG ist zu kurz gefasst. Der Hinweis auf eine Zuordnung des Bebauungsplangebietes in die *geplante* Tagesschutzzone 1 ist hypothetisch.

Die Einwenderin spekuliert auf die Absenkung der Schallschutzpegelobergrenzen in einer Gesetzesnovellierung, ohne den Zusammenhang zu den räumlichen Auswirkungen herzustellen. Dann muss aber auch dargelegt werden, dass Meerbusch-Büderich höchstwahrscheinlich vollständig und die anderen Meerbuscher Stadtteile mit größeren Flächen innerhalb der neu zu definierenden Schutzzone liegen werden. Somit werden dann neben Büderich (ca. 22.000 Einwohner) auch in weiteren Stadtteilen von Meerbusch neue Betroffenenheiten ausgelöst. Das bedeutet wiederum, dass die Fallgestaltung „einer heranrückenden Wohnbebauung“ an einen emittierenden Betrieb, wie es die Einwenderin sehen möchte, ad absurdum geführt wird, da dann vielmehr die sich erweiternden Schutzzonen-grenzen vorrücken.

Vorgenannte Aspekte nicht zu berücksichtigen und

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>		
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>	
<p>Bindungswirkung für die Bauleitplanung.</p> <p><i>Soell, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 6 FluglärMG, Rn. 2; Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, § 1 Rn. 147 a.</i></p> <p>Infolgedessen hätten vorliegend die Anforderungen der Schallschutzverordnung einer konkreten Festsetzung bedurft.</p>		<p>dabei <i>nur</i> auf Satz 1 § 5 (1) FlugLärmG abzustellen, hätte die zwingende städtebauliche und infrastrukturelle Konsequenz, alle <i>sensiblen</i> wesentlichen Sozialeinrichtungen aus dem Stadtgefüge Büderichs in Gänze zu verbannen und diese nur noch in Peripherielagen anzusiedeln. Die Einwenderin selbst erkennt an, dass auch sensible Bestandsobjekte zukünftig baufällig werden können und fordert, dass diese dann konsequenterweise zu verlagern wären. Hinsichtlich einer nachhaltigen Stadtentwicklung stellt dieses Szenario eine völlig unakzeptable Lösung dar. Folgerichtig würde aus der vorbeschriebenen Situation ein noch weitaus größerer Dispensdruck entstehen, da die städtischen Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich der Planung sensibler Einrichtungen wiederum weiter beengt würden.</p> <p>Landesentwicklungsplan (LEP)</p> <p>Ein Verstoß gegen den LEP wird nicht erkannt.</p> <p>Geltend gemacht wird ein Verstoß des Bebauungsplanes gegen Nr. 4.52 des Landesentwicklungsplanes „Schutz vor Fluglärm“. Hiermit zitiert die Einwenderin nicht eine Vorschrift des Landesentwicklungsplanes, sondern den Erläuterungsbericht. Die maßgebliche Vorschrift ist in Nr. II.2 des LEP „Schutz vor Fluglärm“ enthalten, mit der der Erläuterungsbericht nicht ganz übereinstimmt. Grundsätzlich dürfen hiernach zwar keine Baugebiete, in denen Wohnungen oder andere besonders lärmempfindliche Anlagen oder Einrichtungen zulässig sind, in der Weise festgesetzt werden, die neue Baurechte entstehen lässt. In der Bauleitplanung sind aber — im Rahmen der Darstellungen des Gebietsentwicklungsplanes — Ausnahmen zulässig, wenn es sich hierbei um die Abrundung einer Baufläche handelt. Für diese Ausnahmefälle sind im besonderen Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionschutzgesetzes zu treffen.</p> <p>Die <i>planerischen Voraussetzungen</i> für das Vorhaben sind gegeben:</p> <p>Die Fläche liegt gemäß Gebietsentwicklungsplan (GEP) im Allgemeinen Siedlungsbereich. Im Flächennutzungsplan der Stadt ist sie als Wohnbaufläche dargestellt. Das Vorhabengrundstück ist außerdem als abzurundende Siedlungslücke im Sinne des § 34 BauGB an 3 Seiten von Wohnbebauung umschlossen und daher auch ohne vorhabenbezogenen Bebauungsplan bebaubar, wenn auch nicht ohne Weiteres mit diesem Vorhaben. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan <i>rundet</i> daher den Siedlungsbereich ab. Eingeräumter <i>Handlungsspielraum</i> für besondere planerische Fälle wird genutzt.</p> <p>Unter Beachtung der konkret vorliegenden räumlichen Situation, der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur sowie einer angemessenen Berücksichtigung des Flugverkehrs sind auch planerische Lösungen zu suchen, die für solche besonderen Fälle im Rahmen der Gesetze und Verordnungen auch eingeräumt werden:</p> <p>So wird eben gerade unter 4.51 LEP (Regionalplanung) ausgeführt, dass eine geringfügige Abrundung beste-</p>	

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge

hender Allgemeiner Siedlungsbereiche möglich ist. Das Dezernat 35 der Bezirksregierung führt dazu aus:

Eine nicht mit den Regelungen des Landesentwicklungsplanes „Schutz vor Fluglärm“ zu vereinbarende Schaffung eines neuen Baurechts durch den o. g. vorhabenbezogenen B-Plan in der Lärmschutzzone II des Flughafens Düsseldorf ist nicht zutreffend. Durch das Vorhaben wird kein neues Baurecht im eigentlichen Sinne des LEP geschaffen.

In der Entwurfsbegründung (S. 7) wird erläutert:

Mit der Einordnung des Baukörpers der Seniorenresidenz in die vorhandene Siedlungsstruktur werden 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.

Das von der Einwenderin vorgetragene Argument des „Heranrückens“ ist ebenso nicht haltbar, da nur eine Siedlungslücke arrondiert wird, die vormals schon bebaut war (vgl. auch Luftaufnahmen unter Einwender Nr. 8).

Weiterhin wird im LEP Punkt 4.52 (Bauleitplanung) ebenso eingeräumt, dass wohnungsnahe Infrastruktur ausnahmsweise zulässig ist, wenn sie für die vorhandene Siedlungsstruktur dringend erforderlich ist. Richtigerweise ist dann auch Altenwohnen infrastrukturnah anzusiedeln.

Entschädigung

Soweit mit Entschädigungsansprüchen für den Schallschutz argumentiert wird, ist dies nicht nachvollziehbar. § 9 des FlugLärmG geht nur von Entschädigungsansprüchen aus, auf denen bei Festsetzung des Lärmschutzbereiches Einrichtungen nach § 5 (1) FlugLärmG Satz 1 bereits vorhanden oder bereits genehmigt waren. Solche Ansprüche sind hier gerade nicht wahrscheinlich. Im übrigen ist auch nach den erteilten luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen nicht ersichtlich, dass eine Anspruchsberechtigung der zukünftigen Bewohner oder des Eigentümers besteht. Nach Ziff. III.9 der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, i. d. F. der sogenannten Einbahnkapazitätsgenehmigung — geändert durch Ergänzungsbescheid vom 5. Juni 2003 —, ist nur ein Eigentümer im Tagschutzgebiet antragsberechtigt, auf dem vor dem 4. März 1974 Wohngebäude

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge

errichtet oder bauaufsichtlich genehmigt worden sind. Ansprüche nach dem Planfeststellungsbeschluss für die Parallelbahn für besonders schutzbedürftige Einrichtungen sind durch Fristablauf nach mehr als 5 Jahren nach Inbetriebnahme ebenfalls nicht möglich. Das gleiche gilt für Eigentümer innerhalb des Nachtschutzgebietes. Auch hier wird auf das Datum der Errichtung und bauaufsichtlichen Genehmigung vor dem 4. März 1974 — Datum des Inkrafttretens des Lärmschutzbereiches — abgestellt.

Entsprechende Klauseln finden sich auch in der aktuellen Anschlussgenehmigung vom 9. November 2005.

Auch in der Begründung des zur Zeit in Überarbeitung befindlichen neuen FlugLärmG wird unter Nr. 7, § 6 hervorgehoben, dass bauliche Einrichtungen, die im Lärmschutzbereich auf Grund einer Ausnahmeregelung errichtet werden dürfen, im Hinblick auf die bestehenden Fluglärmbelastungen mit einem entsprechenden baulichen Schallschutz auszustatten sind und hierfür die Kosten der Bauwillige zu tragen hat.

Auf der Grundlage des geltenden Rechts stehen dem Eigentümer des Vorhaben keine Entschädigungsansprüche des §§ 9, 12 FlugLärmG zu. Zwar kann im Falle einer Änderung des FlugLärmG, die sicherlich auch eine Anpassung des Schallschutzverordnung vom 05.04.1974 nachziehen dürfte, das Entstehen eines Anspruchs nach § 9 FlugLärmG nicht abschließend ausgeschlossen werden. Das Vorhaben befindet sich aber dann nicht in einer anderen Rechtslage als die gesamte, das Vorhaben umgebende, zulässigerweise errichtete und in der Lärmschutzzone 2 auch heute zulässige Wohnbebauung. § 5 (1) FlugLärmG bezweckt eben auch nicht, den Betreiber eines Flughafens davor zu schützen, dass bei künftigen Gesetzesänderungen Rechtsansprüche entstehen könnten, die nach Maßgabe des geltenden Rechts nicht bestehen.

Verkehrsgutachten

Die Argumentation der Einwenderin zum Parkdruck kann nicht gefolgt werden.

Das Verkehrsgutachten (S.11) stellt fest, dass *außerhalb* des Plangebietes liegende private Nutzungen *innerhalb* des Plangebietes Parkdruck erzeugen. Aufgrund der historischen Entwicklung dieser Nutzungen liegen Defizite hinsichtlich der Bereitstellung eigener privater Kapazitäten auf den eigenen Grundstücken vor (vgl. auch Begründung S. 11).

Die zu errichtenden *öffentlichen* Parkplätze dienen dabei *nicht* zur Deckung des privaten Stellplatzbedarfes der unmittelbaren Anwohner oder der Seniorenresidenz. Sie sichern einen vorhandenen Status Quo und gewährleisten somit eine notwendige Ausstattung mit öffentlichen Parkraum in der Sackgasse *Friedhofweg*.

Die Behauptung, dass sich eine Verschärfung der Situation einstellen würde, ist nicht nachvollziehbar:

- Momentan existieren max. 12 Längsstellplätze im Plangebiet, die durch 14 öffentliche Stellplätze in Schrägaufstellung, übersichtlich neu geordnet und großzügig anfahrbar, ersetzt werden. Eine *quantitative* als auch *qualitative* verbesserte Parkraumsituation entsteht.
- Eine Anrechnung auf das private Kapazitätskontin-

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</p> <p>gent der Seniorenanlage ist unzulässig. Deren Bedarf wurde gemäß Punkt 51.11 VV BauO NRW, § 51 BauO NRW und § 12 BauNVO ermittelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der kritischen Zeit zwischen 15:00 und 19:00 Uhr ist eine zeitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze durch Beschränkung der Parkdauer auf 1 h vorgesehen (→ mehr Parkmöglichkeiten für die Kurzzeitbesucher der Restaurationsbetriebe, kein Blockieren der Stellplätze durch Anlieger). • Der Vorhabenträger verpflichtet seine Angestellten und Bewohner vertraglich zur Nutzung der privaten Tiefgarage. Über Hinweisschilder wird auf die Tiefgaragennutzung für Besucher hingewiesen. Dass diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wird, ist spekulativ. Da es sich um eine private Tiefgarage mit klar definiertem Benutzerkreis (Wiederholungsnutzern) handelt, ist somit auch ein anderes Nutzungsverhalten als bei einer unbekanntem (nicht vertrauten) öffentlichen Tiefgarage gegeben. • Zur detaillierten Referenz hinsichtlich der Kapazitätsbemessung vergleiche bitte unter Einwender Nr. 7 als auch in der Begründung S. 11–12. <p>Verkehrslärm</p> <p>Das schalltechnische Gutachten vom 14.02.2006 ist hinsichtlich der getroffenen Annahmen als auch der Berechnungsansätze nachvollziehbar und plausibel. Dazu im Einzelnen:</p> <p>Vorangestellt wird die definitorische Klarstellung, dass die getroffenen Annahmen eine ganz konkrete — nämlich vorhabenbezogene — Planung nach § 12 BauGB betreffen im Gegensatz zu einer allgemeinen Angebotsplanung.</p> <p>Die beiden <i>öffentlichen</i> Stellplatzanlagen werden nicht für die Nutzung der Seniorenresidenz errichtet, sondern dienen vielmehr der Nutzung durch die Allgemeinheit so z. B. durch Besucher für die Anwohner des Friedhofweges, Gästen des Lindenhofes und Besuchern ohne besondere Zielvorstellungen (vgl. dazu auch Ausführungen zum Verkehrsgutachten weiter oben).</p> <p>(Anmerkung: Selbst wenn eine <i>unplanmäßige</i> Tagnutzung der öffentlichen Stellplätze durch die Seniorenresidenz erfolgte, so würden immer noch die Immissionsrichtwerte zur Tagzeit für ein WR-Gebiet eingehalten.)</p> <p>Gemäß Betriebskonzept findet der anlagenbezogene Privatverkehr planmäßig ausschließlich auf dem Privatgrundstück statt. Dieser Sachverhalt wurde im Nachweisrahmen nach TA Lärm entsprechend berücksichtigt (siehe Seite 9–11 des schalltechnischen Gutachtens der <i>Ingenieurgesellschaft bsp, Düsseldorf</i> vom 14.02.2006). Die Immissionsrichtwerte (IRW) werden zur Tagzeit deutlich eingehalten. Der geringe nächtliche, betriebszugehörige Verkehr durch Angestellte der Frühschicht wird bei Einhaltung der IRW über die Tiefgarage abgewickelt. Die IRW werden zur Nachtzeit ebenfalls eingehalten.</p> <p>Die Frühschicht beginnt gemäß Betriebskonzept <i>zwischen</i> 06:00 Uhr und 10:00 Uhr (Modell der Gleitarbeitszeit), so dass nicht alle Angestellten der Frühschicht schon vor 06:00 Uhr eintreffen. Der Ansatz gemäß schalltechnischem Gutachten (1/3 aller Ankünfte vor 06:00 Uhr) liegt somit auf der <i>sicheren</i> Seite.</p> <p>Alle weiteren Ansätze zum Berechnungsnachweis</p>

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB	
Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge

entsprechen dem Betriebskonzept der Seniorenresidenz. Zur Einhaltung der IRW sind die erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz gemäß schalltechnischem Gutachten vom 14.02.2006 betrieblich umzusetzen und im Durchführungsvertrag geregelt worden.

Die Anordnung *oberirdischer* Garagen innerhalb der überbaubaren Fläche ist für das Vorhaben nicht dargestellt (vgl. Rechtsplanentwurf als auch VE-Planentwurf). Vielmehr ist in der Festsetzung A.5. Satz 2 festgesetzt, dass Garagen allgemein innerhalb der bebaubaren Fläche einzuordnen sind.

Im Satz 3 A.5 wird weiter konkretisiert, dass unterirdische Garagen festgesetzt sind, die durch unterirdische Baugrenzen gesichert sind. Dies ist ebenfalls eine überbaubare Fläche.

Sollten im Rahmen einer zukünftigen Nutzungsänderung dennoch oberirdische Garagen im Hochbau (innerhalb des oberirdischen Baufensters) integriert werden, so hat zu *diesem* späteren Zeitpunkt eine entsprechende gesonderte schalltechnische Nachweisführung zu erfolgen.

Hinsichtlich des Nutzungsverhaltens und des Betriebes der Tiefgarage spekuliert die Einwenderin, ohne nachvollziehbare Begründungen liefern zu können.

Im Durchführungsvertrag § 3 (9) ist geregelt, dass sowohl die Bewohner als auch die Angestellten zur Nutzung der Tiefgarage im Mietvertrag verpflichtet werden und dass die Besucher der Seniorenresidenz zusätzlich durch Hinweisschilder zur Nutzung der Tiefgarage aufgefordert werden.

Eine Anrechnung der öffentlichen Stellplätze auf das private Kapazitätskontingent der Seniorenanlage wäre unzulässig und ist auch nicht erfolgt. Der notwendige private Stellplatzbedarf wurde gemäß Punkt 51.11 VV BauO NRW, § 51 BauO NRW und § 12 BauNVO ermittelt und ist innerhalb der Reinen Wohnbaufläche auch quantitativ gesichert.

Die Untersuchung zur Kapazitätsbemessung als auch Zuordnung der *privaten* Stellplätze erfolgt ausführlich in der Entwurfsbegründung (S. 11–12).

Die Vorhaltung von 3 Stellplätzen für Bewohner erfolgt aufgrund der Forderung aus der VV BauO NRW, wohl wissend, dass in der Realität aufgrund des fortgeschrittenen Alters (79+) und der bewusst gesuchten Hilfestellung der Bewohner diese eher nicht in Anspruch genommen werden. Diese Annahmen basieren auf gesicherten Erfahrungswerten des Betreibers.

Der Betreiber sieht für den realen Betrieb ein Gleitarbeitszeitmodell vor (Betriebsbeschreibung). Das Gutachten berücksichtigt (S. 18) Fahrzeugbewegungen vor 6:00 Uhr und trifft somit realitätsnahe belastbare Annahmen.

Eine Gebietsausweisung allein auf Basis von Schallimmissionswerten gemäß den Orientierungswerten nach DIN 18005 wäre ein verfahrenstechnischer Mangel.

Die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 stellen keine Immissionsrichtwerte dar. Sie dienen der sachverständigen Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau. Gemäß DIN 18005, Bbl. 1 gilt folgender Hinweis für die Anwendung der Orientierungswerte:

"Der Belang des Schallschutzes ist bei der in

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</p> <p>Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</p>

der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Grundsatz neben anderen Belangen — z. B. dem Gesichtspunkt der Einhaltung überkommener Stadtstrukturen — zu verstehen. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange — zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.

...

In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten“.

Ausdrücklich erfolgte die Festlegung der Gebietsausweisung aufgrund städtebaulicher Gesichtspunkte wie Art und Maß der umgebenden Bebauung und unter Berücksichtigung der politischen Vorgaben der Stadt und den bekannten Entwicklungsabsichten.

Dabei ist auch nicht die „Einheitlichkeit“ im Sinne von Wiederholung oder „schon Vorhandensein“ bezüglich des Maßes oder der Art der Nutzung allein entscheidend für die Einfügung, sondern vielmehr eine Gesamtbeurteilung unter städtebaulichen Gesichtspunkten. Ansonsten wären neuere Elemente innerhalb einer prägenden Nutzung nie möglich.

Im vorliegenden Fall ist also ein vorwiegend durch Wohnnutzung geprägtes Gebiet durch eine spezielle Form des Wohnens abgerundet worden.

Bei der hypothetischen Annahme der Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets — WA — wären zur Konkretisierung des bekannten Vorhabens alle gebietsbeeinträchtigenden zulässigen WA-Nutzungen auszuschließen — vor allem erforderlich bei Schaffung von Baurecht für ein konkretes Vorhaben über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes —, so dass nur noch ein Reines Wohngebiet übrigbleiben würde. Eine solche Herangehensweise wäre fehlerhaft.

Fluglärm

Die Darstellung der Einwenderin zur Schallschutzfestsetzung gegen Fluglärm ist falsch. In der Entwurfsbegründung (S. 14) wird ausgeführt:

Das geplante Vorhaben liegt in der Schutzzone 2 gemäß § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.

In der gutachterlichen Stellungnahme der Ingenieurgesellschaft bsp, Düsseldorf vom August 2004 wurden Auswirkungen des Fluglärms für den Außen- und Innenbereich der geplanten Seniorenresidenz untersucht.

Die hinsichtlich des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ausgewiesenen Anforderungen an die Außenbauteile liegen in ihrem Schutzniveau deutlich höher als die Anforderungen gegen Verkehrslärm (Strasse / Schiene) im Nachweisrahmen der DIN 18005 in Verbindung mit DIN 4109.

Daraus resultiert, dass zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes infolge Fluglärms als erforderliche passive Schallschutzmaßnahme für alle Außenbauteile $R'_w = 45 \text{ dB}$ festgesetzt wird.

Auch im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind in besonderem

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</p> <p>Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>		
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</p>	
		<p>Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen zu treffen. So werden unter Punkt A, Ziffer 7 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes 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 Textteil des Bebauungsplanes unter Punkt B, Ziffer 1 — Fluglärm —). Die Einhaltung dieser Anforderungen ist im bauordnungsrechtlichen Verfahren nachzuweisen.</p> <p>Der <i>Festsetzungswille</i> hinsichtlich des Schallschutzes gegen Fluglärm ist in der Entwurfsbegründung eingehend dargestellt und findet sich ebenso in den textlichen Festsetzungen unter Punkt B, Ziffer 1 — Fluglärm.</p>	
<p>Einwender Nr. 7</p> <p>Katholische Kirchengemeinde St. Mauritius und Heilig Geist D-40667 Meerbusch Schreiben vom 03.04.2006</p>	<p>Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 27.03.2006. Der Kirchenvorstand hat die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 02.05.2006 abschließend behandelt und beschlossen, folgende Bedenken gegen die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes geltend zu machen:</p> <p>1. Verkehrssituation</p> <p>Die geplante Zuwegung für Pkw zur Seniorenresidenz erscheint unzureichend. Der Friedhofweg ist eine sehr schmale Straße, die auf ihrer östlichen Seite nicht einmal einen Gehweg besitzt, sondern unmittelbar an die vorhandene Bebauung grenzt. Trotzdem werden am östlichen Fahrbahnrand schon jetzt zahlreiche Fahrzeuge abgestellt, weil die Parkplatzsituation im Bereich um die Kreuzung Dorfstraße/Friedhofweg unzureichend ist. Die Parkplatzsituation wird sich durch die lediglich sechs vorgesehenen Besucherstellplätze für die Seniorenresidenz insbesondere an „typischen“ Besuchstagen wie Sonn- und Feiertagen noch erheblich verschlechtern. Es steht zu befürchten, dass es nach Bau der Seniorenresidenz auf dem Friedhofsweg und auf der Dorfstraße zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen und -behinderungen kommen wird.</p> <p>Besonders unter Berücksichtigung der vorstehend erläuterten Bedenken ist auch die Zuwegung für Fußgänger über den Friedhofweg unzureichend.</p> <p>2. Einfügung in den Bebauungsbestand</p> <p>Des Weiteren werden Bedenken gegen die Einfügung der neuen Bebauung in den mit Lindenhof und Altem Kirchturm sehr alten Bebauungsbestand geltend gemacht. Die Errichtung eines dreigeschossigen Neubaus dürfte den Gesamteindruck des Denkmals „Alter Kirchturm“ von der Dorfstraße aus gesehen erheblich beeinträchtigen. Diese Beeinträchtigung wird auch durch den beabsichtigten Abstand zur Grundstücksgrenze von 25 Metern und die Erhaltung der Grenzbepflanzung nicht behoben.</p>	<p>Den Anregungen wird zum Teil gefolgt. Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorgetragenen Punkte werden nachfolgend beantwortet.</p> <p>Zu 1. Verkehrssituation: Der Einwender beschreibt den momentanen Zustand, der in der Tat unbefriedigend ist. Dies war u. a. ein entscheidender Grund, ein Bauleitplanverfahren — zur Sicherung und Schaffung einer geordneten Erschließung — einzuleiten.</p> <p>Durch die Anlegung einer Mischverkehrsfläche und der damit verbundenen Aufhebung der Barriere zwischen dem jetzt vorhandenen Fußweg auf der westlichen Seite des Friedhofsweges und der Fahrbahn wird eine verkehrssichere und angemessene Zuwegung hin zur Seniorenresidenz geschaffen. Dabei wird der Straßenraumnutzungsquerschnitt vor der Seniorenresidenz auf 6,15 m aufgeweitet. Sämtliche öffentlichen Stellplätze sind außerhalb der Fahrbahn angeordnet. Im nördlichen Plangebiet ist ein notwendiger Wendekreis geplant. Diese Maßnahmen führen zu einer entscheidenden Qualitätsverbesserung des öffentlichen Straßenraumes <i>Friedhofweg</i>.</p> <p>Wie die im Verkehrsgutachten (S. 4) dargelegten Ermittlungen des durch die Seniorenresidenz ausgelösten Verkehrsaufkommens belegen, ergibt sich zukünftig für den Friedhofweg — unter Zugrundelegung von <i>Maximalansätzen</i> bei der Aufkommensermittlung (d.h. Berechnungsansätze auf der ‚sicheren‘ Seite) —, dass lediglich ca. alle 2,5 Minuten 1 zusätzlicher Pkw den Querschnitt des Friedhofsweges in der <u>Spitzenstunde</u> nutzen wird. Dies bedeutet, dass sich die Verkehrssituation des Friedhofsweges <i>verkehrsaufkommensmäßig</i> nicht spürbar verändern wird, zumal außerhalb der Spitzenstunde das Zeitintervall, das die Aufeinanderfolge zusätzlicher Fahrzeugbewegungen beschreibt, deutlich anwächst.</p>	

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof</p> <p>Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>	
-----------------------------------	--	---

<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>
--	--	--

**3. Fußweg über das Gelände des Alten Kirch-
turms**

Wie bereits mit Schreiben vom 24.04.2004 mitgeteilt, ist der Kirchenvorstand entschieden gegen einen Fußweg über das Gelände des Alten Kirchturms, insbesondere, soweit er über das im Eigentum der Kirchengemeinde stehende Grundstück führen soll. Das Gelände stellt sich als geschlossener Denkmalplatz unter Einbeziehung des Alten Kirchturms mit dem Ehrenmal für die Toten der Gemeinde dar. Es dient damit als Ort der Besinnung, des Totengedenkens einschließlich entsprechender Veranstaltungen. Durch eine Zuwegung über dieses Gelände würde diese Funktion gänzlich beseitigt.

Ausweislich des Schreibens der Firma Sunrise vom 08.02.2006 ist ein Fußweg über den Denkmalplatz nach wie vor beabsichtigt. Unsere Bedenken werden offenkundig nicht geteilt, die besondere Bedeutung des Denkmals nicht gesehen und vornehmlich wirtschaftliche Interessen berücksichtigt. Nur zwecks Ausräumung der von uns geäußerten Bedenken und zur Erlangung des Bebauungsplans wurde vorläufig von einer entsprechenden Planung abgesehen. Möglicherweise wird die Firma Sunrise nach Errichtung die unzureichende Zuwegung über den Friedhofsweg und starke Verkehrsbehinderung argumentativ dazu nutzen, den Fußweg entgegen allen Bedenken doch durchzusetzen. Einer solchen Verhaltensweise sollte durch Planung einer hinreichenden Zuwegung über den Friedhofsweg vorgebeugt werden.

Auszug aus der Stellungnahme / frühzeitige Träger-
beteiligung:

Nach dem jetzigen Stand der Prüfung Ihrer übersandten Unterlagen ist die Kirchengemeinde St. Mauritius eindeutig gegen den eingeplanten direkten Durchgangsweg, ausgehend von der bestehenden Gartentoröffnung zur Dorfstrasse, über das kirchliche und denkmalgeschützte Grundstück Flurstück 66 welches im Eigentum der Kirchengemeinde ist. Dieser Durchgangsweg wird abgelehnt, weil immer wieder Passanten und Besucher auf den Bänken des Stichweges verweilen, sich sammeln und beten in der Betrachtung des Alten Kirchturms. Sie sollten weiter darin nicht gestört werden durch vermeidbaren zusätzlichen Fußgängerverkehr. Letztendlich darf nicht übersehen werden, daß der Platz am Alten Kirchturm in früherer Zeit und auch heute noch häufig für kirchliche Veranstaltungen (zB. Palmweihprozession, Fronleichnamsprozession und sonstige Gebetsgottesdienste) aber auch darüber hinaus von katholischen Vereinen zum Totengedenken (St. Sebastianus-Schützenbruderschaft mit ihren angeschlossenen Vereinen und Kompanien pp) genutzt wird. Alle diese Veranstaltungen würden durch den eintretenden Fußgängerverkehr gestört werden.

Durch die gewählte Ausbauf orm des Querschnitts des Friedhofsweges nach dem Mischungsprinzip (s. hierzu auch S. 14 des Gutachtens), die zum einen das heute ungeordnete oder „wilde“ Parken *ordnet*, zum anderen aber auch den schwachen Verkehrsteilnehmern (Rad- und Fußgängerverkehr) größere Rechte zukommen lässt — den Fußgängerverkehr überdies bevorrechtigt (Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 42 (4a) —, wird sich die Verkehrsabwicklung gegenüber der heutigen Situation nach dem Ausbau insgesamt und für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessern.

Private Stellplätze:

Hinsichtlich der für Beschäftigte, Bewohner und Besucher vorgehaltenen *privaten* Stellplätze der Seniorenresidenz werden die Kapazitätsrichtwerte gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VV BauO NRW), Anlage zu Nr. 51.11, Nr. 1.3, mehr als erfüllt.

In vorgenannter Verwaltungsvorschrift wird unter Nr. 51.11 gefordert, den Stellplatzbedarf jeweils für den *Einzelfall* zu ermitteln. Im konkreten Fall erfolgte dies durch das vorliegende verkehrstechnische Gutachten als auch durch eine ausführliche Untersuchung in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan (vgl. S. 11–12). In der Begründung wurde eine *durchschnittliche Gesamtkapazität* von 33 Stellplätzen und eine (theoretische) *Gesamtspitzenkapazität* von 42 Stellplätzen — ebenfalls unter Annahme der jeweils ungünstigsten Fälle — ermittelt.

Tatsächlich geplant ist eine Kapazität von 47 *privaten* Stellplätzen. Der Überschuss begründet sich auch aus der Berücksichtigung der konkreten Situation wie nach der Verwaltungsvorschrift empfohlen und steht damit auch in Einklang mit § 12 (2) BauNVO, die eine Kapazitätsausweisung nur für die zugelassene Nutzung fordert.

(Als Ergebnis der Offenlage wird ein „normaler“ privater Stellplatz in einen behindertengerechten privaten Stellplatz umgewandelt, um so der speziellen Nutzung noch maximal gerecht zu werden.)

Das wochenendliche Besucherverhalten konzentriert sich erfahrungsgemäß nicht auf die Mittagszeit, für die als kritischste Zeit (stärkste Überlagerung aus Schichtwechsel von Angestellten + Besucherverkehr) die *Gesamtspitzenkapazität* untersucht wurde, so dass sowohl für den späten Vormittag als auch den Nachmittag zusätzliche Kapazitätsreserven vorhanden sind.

Hinsichtlich der privaten Besucherstellplätze darf auf den wesentlichen Unterschied hingewiesen werden, dass es sich bei der geplanten Nutzung um eine spezielle Wohnnutzung handelt, die nicht mit einer klinischen Einrichtung mit Kurzetaufenthalt und einer ganz anderen Besucherdichte verwechselt werden darf.

Öffentliche Stellplätze:

Die geplanten 14 *öffentlichen* Stellplätze verbessern das zur Verfügung gestellte Kontingent gegenüber heute sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht erheblich.

So wird eben durch den Neuausbau des Friedhofsweges das vom Einwender beklagte zusätzlich verengende Längsparken im Plangebiet beseitigt.

Kath. Kirchengemeinde
St. Mauritius
Meerbusch-Büderich
Dorfstrasse 1
D-40667 Meerbusch
Schreiben vom
19.03.2004

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>		
<p>Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>	
	<p>Eine Hilfestellung im Interesse des Bauherren und der künftigen Bewohner könnte jedoch u.E. die Änderung der Fußgängerführung sein, wenn die Öffnung in der vorhandenen Grenzmauer mit Tordurchgang nach Westen zum Lindenhof verschoben und der Fußweg entlang der Westgrenze unmittelbar zur Dorfstrasse verlegt würde. Dieser vorgeschlagene westliche Fußgängerweg zwischen Turm und Lindenhof liegt außerhalb des Kirchengeländes und bedeutet keine Wegeverlängerung für die Heimbewohner auf ihrem Weg zur Dorfstrasse und Haltestelle Landsknecht. Eine direkter Durchgang des Fußweges über das kirchliche und denkmalgeschützte Grundstück der Kirchengemeinde würde vermieden.</p> <p>Hierbei gehen wir davon aus, daß die Öffnung für das Tor in der nördlichen Mauer erst nach Beendigung der Bauarbeiten für die Seniorenresidenz sunrise gemacht wird, da sonst die Gefahr besteht, dass auch andere Benutzungen des Weges (durch Baufirmen oder dergleichen) als die gewünschten erfolgen. Unser Vorschlag zur Gehwegänderung basiert im übrigen auf einer ausdrücklichen Zusage, dass dieser Weg nur als Weg für Fußgänger angelegt und benutzt wird. Jegliche Benutzung durch Fahrzeuge muß ausgeschlossen sein.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie bei der Planung unsere Bedenken und überlegen Sie die empfohlene Verlegung des Fußweges.</p>	<p>Um ein langzeitiges Blockieren der <u>öffentlichen</u> Stellplätze, die nicht der Nutzung der Seniorenresidenz zugerechnet werden dürfen, zu verhindern als auch einem Gewohnheitsverhalten entgegenzuwirken, ist zusätzlich in der Zeit zwischen 15.00 und 19.00 Uhr (der kritischen Nachfragezeit) eine Beschränkung der Parkdauer auf 1 Stunde vorgesehen. Die Parkzeitregelung ist im Durchführungsvertrag festgeschrieben worden.</p> <p>Zu 2. Einfügung in den Bebauungsbestand: Die Abwägung dieses Punktes erfolgt unter Einwender Nr. 8.</p> <p>Ergänzend wird dargelegt, dass die Geschossigkeit auf 2 Vollgeschosse festgesetzt wurde. Bewusst wurde in den nach Süden ausgerichteten Dachflächen die Gaubenanordnung minimiert. Für alle Dachflächen gilt, dass die Gauben im Verhältnis zur <u>sichtbaren</u> Gesamtdachfläche in ihrer optischen Erscheinung wesentlich zurücktreten.</p> <p>Zu 3. Fußweg über das Gelände des Alten Kirchturms: Hinzuweisen ist auf die vom Einwender in der frühzeitigen Trägerbeteiligung selbst vorgeschlagene Anregung zur Verlagerung des ursprünglich östlich geplanten Fußweganschlusses zur Dorfstraße auf die Westseite. Im Rahmen der Beratung zur Abwägung / Frühzeitige Träger- und Bürgerbeteiligung am 17. Januar 2006 wurde jedoch auch die nunmehr westlich gelegene Fußweganbindung in der politischen Diskussion hinterfragt.</p> <p>Der Vorhabenträger hat daher per Schreiben vom 08.02.2006 entschieden, auch den Wunsch einer <u>westlich</u> liegenden Fußweganbindung momentan aufzugeben.</p> <p>Der Vorhabenträger erachtet eine Fußwegeanbindung aus städtebaulichen Gründen weiterhin für sinnvoll, da somit den Bewohnern der Seniorenresidenz als auch Besuchern eine Alternative zur fußläufigen Erreichbarkeit der Dorfstraße zur Verfügung stände.</p> <p>Dem Vorhabenträger wirtschaftliches Eigeninteresse zu vorzuwerfen, trägt diesem Gedanken unzureichend Rechnung. Vielmehr geht es um die behutsame Integration und Vernetzung der geplanten Seniorenresidenz in die städtebauliche Gesamtstruktur.</p> <p>Da sich diese Anbindungsmöglichkeit außerhalb des Geltungsbereiches zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan befindet, besteht keine Notwendigkeit, diese Frage innerhalb dieses Bauleitplanverfahrens zu regeln.</p> <p>Daher wurde vom Vorhabenträger vorgeschlagen, zu einem späteren Zeitpunkt über eine Anbindung an den vorhanden westlichen Weg sachlich und konstruktiv mit allen Betroffenen zu erörtern.</p>	

<p>STADT MEERBUSCH</p>	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB</p>		
<p>Einwender: Nr.: Anschritt: Datum:</p>	<p>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</p>	<p>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Be- schlussvorschläge</p>	
<p>Größe, Kubatur und Grundfläche einen sehr dominanten, massiven Fremdkörper dar, der die örtlich vorgegebenen Proportionen überschreitet.</p> <p>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 massiven Wohnblocks überschreitet die damaligen Überlegungen bei weitem.</p> <p>Die Dominanz des neuen Baukörpers wird der Bedeutung der beiden Baudenkmäler nicht gerecht. Aus denkmalpflegerischer Sicht wird daher Folgendes angeregt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 		<p>Zeitraum gewachsenen urbanen Gefüge. Somit trägt er entsprechend zu einer lebendigen Gestaltung und attraktiven Erweiterung des ursprünglichen Siedlungskernes von Büderich bei und rundet den Siedlungsbe- reich mit einer sinnvollen Nutzung nach Norden hin ab.</p> <p>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 16 m) und dem historischen Vierkantgehöft Lindenhof (25 bis 39 m) vermittelt. Die Gestaltung 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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	
		<p>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.</p>	
<p>Abb. 1: Luftbild, ca. 1985.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 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 städtebaulich prägenden Aspekte und Eigenarten berücksichtigt worden. Durch die Ausbildung einer vorwiegend verglasten Mittelzone wird der Gesamtkörper zusätzlich aufgelöst. 2. Das Dachgeschoss berücksichtigt 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 Lindenhofs. 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 Dachflä- 	
 <p>Abb. 2: Schrägaufnahme, Aufnahmedatum nicht bekannt.</p>			

STADT MEERBUSCH	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (2) BauGB		
Einwender: Nr.: Anschrift: Datum:	Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge	
		<p>chen gliedern, jedoch nicht dominieren. Durch die Anordnung der Gauben innerhalb größerer zusammenhängender undurchbrochener Dachflächen entsteht gestalterische Spannung und Ausgewogenheit.</p> <p>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.</p>	
Nr. 9 Stadt Meerbusch, FB Straßen und Kanäle	In einer zweiten hausinternen Abstimmung des Bebauungsplanentwurfes und des Durchführungsvertrages wurde die Ausweisung eines 2. Behindertenstellplatzes angeregt.	Der Anregung wird gefolgt. Im Bereich der geplanten Hauptzufahrt wird auf der südlichen Seite ein „normaler“ privater Stellplatz in einen behindertengerechten Stellplatz umgewandelt und entsprechend festgesetzt. Auswirkungen auf die Grundzüge der Planung entstehen hierdurch nicht. Eine erneute Offenlage ist nicht erforderlich.	

2.2 _ _ _ Beschluss der Entwurfsänderung gem. § 3 (3) Satz 3 BauGB

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften des Rates der Stadt beschließt die Änderung des Planentwurfes gemäß § 3 (3) Satz 3 Baugesetzbuch in Verbindung mit § 13 Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) in der bis zum 20. Juli 2004 geltenden Fassung auf der Grundlage der Beschlussfassung über die Anregungen (hier zu Nr. 9).

Die Grundzüge der Planung werden durch diese Änderung nicht berührt.

Es wird festgestellt, dass mit den Änderungen eine erneute Planoffenlegung gem. § 3 (2) Baugesetzbuch nicht erforderlich wird.

2.3 _ _ _ Zustimmung zum Durchführungsvertrag (öffentlicher Teil)

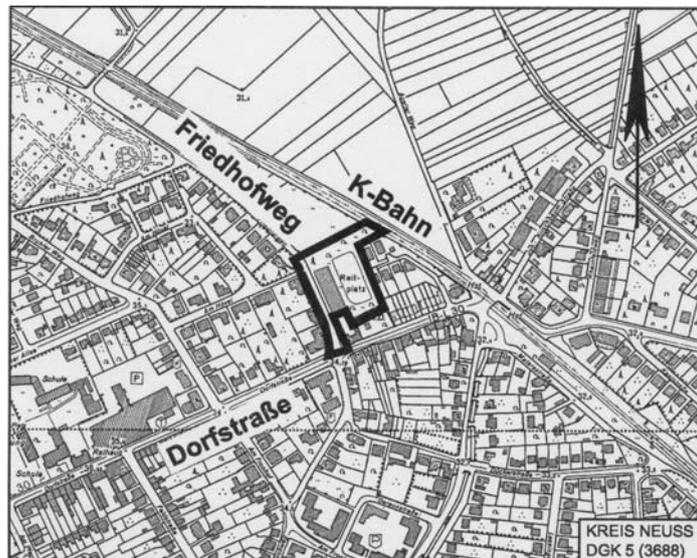
Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, den öffentlichen Teil des Durchführungsvertrages (nicht grau unterlegt) zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof in der vorab zugesandten Fassung zuzustimmen.

2.4 _ _ _ Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB

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

Der Rat der Stadt beschließt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof, einschließlich der Änderungen auf Grund von Anregungen, als Satzung gemäß § 10 Baugesetzbuch vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 10 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718) in Verbindung mit § 244 (2) Baugesetzbuch vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818) sowie in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV.NRW.2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2005 (GV.NRW. S. 498).

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst den südlichen Teil des Friedhofweges (Teile aus den Flurstücken 1151, 841, 224, 222 und 210 der Flur 10 der Gemarkung Büderich) sowie daran östlich angrenzend das Flurstück 1587, Teile aus den Flurstücken 1588, 1099 und 1096 der Flur 10 der Gemarkung Büderich und ist in nachstehendem Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung als Entscheidungsbegründung gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch beschlossen, wobei sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften am 30. Mai 2006 beschlossene Abwägung zu eigen macht.

Diese Abwägung lag dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften vom 30. Mai 2006 vor.

2.5 Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 259

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses vom 28. September 2000 für den Bebauungsplan Nr. 259, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof.

Begründung:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 6 hat einschließlich der Entwurfsbegründung vom 28. März 2006 bis einschließlich 4. Mai 2006 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegen.

Die Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 27. März 2006 beteiligt.

Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden, die eine Stellungnahme abgegeben haben, ohne Anregungen vorzubringen, sind beiliegender Liste zu entnehmen.

Die eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen sind in der vorstehenden Tabelle aufgeführt, dort Beschlussvorschlägen gegenübergestellt und als Anlage in Kopie beigefügt.

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften hat nunmehr über die eingegangenen Anregungen unter Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander zu entscheiden.

Da die Änderung des Bebauungsplanentwurfs die Grundzüge der Planung nicht berührt bzw. die Änderung im Umfang geringfügig ist, kann von einer erneuten öffentlichen Auslegung abgesehen werden.

Der mit der Stadt abgestimmte und paraphierte Entwurf des Durchführungsvertrages wurde den Fraktionen vorab zugesandt.

Nach § 12 BauGB kann die Gemeinde durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens bestimmen, wenn der Vorhabenträger bereit und in der Lage ist die Baumaßnahme einschließlich Erschließung durchzuführen und innerhalb einer festzulegenden Zeit fertigzustellen. An der Bereitschaft zur Durchführung bestehen seitens der Verwaltung keine Zweifel. In der Lage bedeutet, dass der Vorhabenträger u.a. über das Grundstück verfügen kann und die zur Realisierung der Gesamtmaßnahme erforderlichen finanziellen Mittel verfügt.

Der Vorhabenträger hat eine bis zum 31. Dezember 2006 befristete Kaufoption über das Grundstück, die durch Eintragung einer Auflassungsvormerkung im Grundbuch gesichert ist. Es ist davon auszugehen, dass seitens Dritter gegen eine nach Satzungsbeschluss zu erteilende Baugenehmigung Rechtsmittel eingelegt werden, über die erfahrungsgemäß nicht innerhalb der verbleibenden Frist entgültig entschieden worden sein wird. Der Vorhabenträger kann dann nicht mehr über das Grundstück verfügen. Die Stadt wäre dann verpflichtet, den Bebauungsplan schadenersatzlos aufzuheben.

Nach Aussage des Vorhabenträger sieht sich dieser aus Risikogründen nicht in der Lage, das Grundstück vor Bestandskraft der Baugenehmigung durch Annahme der Option zu kaufen. Seitens der Verwaltung, unter Beachtung der vorhandenen Gesetzeslage und des anhängigen Rechtsstreites zwischen der Flughafen GmbH und der Bezirksregierung, wird eine mehrjährige Verlängerung der Kaufoption notwendig und eingefordert.

Der Vorhabenträger verhandelt diesbezüglich zur Zeit mit dem jetzigen Eigentümer des Grundstückes über eine weitere Verlängerung, welche der derzeitige Eigentümer grundsätzlich gewillt ist zuzustimmen. Die Verlängerung der Kaufoption ist für den 2. Juni 2006 zugesagt. Der Satzungsbeschluss könnte dann in der Ratssitzung am 22. Juni 2006 erfolgen. Außerdem will der Vorhabenträger bis zum Satzungsbeschluss ebenfalls den erforderlichen finanziellen Nachweis beibringen.

Risiken — auf Grund einer möglichen Nichtigkeit des Bebauungsplanes — in Folge einer vor einer potentiellen Nichtigkeitsfeststellung erteilte, im Nachhinein dann jedoch rechtswidrige Baugenehmigung, sind nicht ausgeschlossen und trägt ggf. die Stadt wie bei allen anderen Bebauungsplänen auch.

Lösung:

Die Verwaltung schlägt vor, wie im Beschlussvorschlag im Einzelnen dargestellt zu entscheiden.

In Vertretung:

N o w a c k
Erster Beigeordneter

Sprecher/in im Rat zu 2.3, 2.4, 2.5: