

## **Stadt Meerbusch**

Der Bürgermeister  
Planen und Bauen  
Az.: 61-26-03/281 Gi

27. November 2006

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

### **Beratungsvorlage**

zu TOP 5.1 der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften am 5. Dezember 2006

### **Bebauungsplan Nr. 281 in Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / westlich der A 57**

**hier:** Entscheidung über die Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften beschließt über die eingegangenen Anregungen zum Strukturplan und zum Gestaltungsplan für den Bebauungsplan Nr. 281 wie folgt zu entscheiden:

#### **Anregung 1, vorgetragen von den Einwendern 1 und 6**

Gegen jegliche Planung bzw. Bebauung im Planbereich.

Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Nach der Pestel-Studie aus 1998, fortgeschrieben im Jahr 2003, ergibt sich in der Stadt Meerbusch für den Zeitraum bis 2010 voraussichtlich ein zusätzlicher Wohnungsbedarf von insgesamt 1.106 Wohnungen. An diesem Gesamtwohnungsbedarf entfallen auf Ein- und Zweifamilienhäuser ein vermarktbarer Neubauanteil von 690 Wohnungen und auf Mehrfamilienhäuser 416 Wohnungen. Hieraus ergibt sich bis zum Jahr 2010 ein Flächenbedarf von ca. 35,1 Hektar. Auch für die Zeit nach dem Jahr 2010 (bis 2015) kann zunächst von einer weiteren Bautätigkeit in Höhe von zunächst 200 Wohnungen im Ein- und Zweifamilienhaus und 815 Wohnungen im Geschosswohnungsbau ausgegangen werden, so dass sich bis zum Jahr 2015 ein Gesamtflächenbedarf (brutto) von ca. 58 Hektar ergibt. Unter Zugrundelegung der Wohnungsbauprognose 2010 / 2015 und der Maßgabe eines haushälterischen Bodenmanagements hat der Rat der Stadt Meerbusch beschlossen den zeitlichen und räumlichen Ablauf der weiteren Besiedlung Meerbusch in Entwicklungsschritten zu vollziehen. Das in Rede stehende Plangebiet wurde der Entwicklungsstufe 2 (Realisierung bis 2010) zugeordnet. Mit den Bauflächenreserven westlich der A 57 im Einzugsbereich der Haltestelle „Kamper Weg“ der Stadtbahnlinie Düsseldorf – Krefeld wird eine sinnvolle Arrondierung des vorhandenen Siedlungsgefüges für den Bereich zwischen Meerbuscher Straße und Stadtbahnlinie erreicht. Die Potenziale dieses Standortes waren bei der Entscheidung diese Bauflächenreserven einer Realisierung zuzuführen von erheblicher Bedeutung. Das Angebot leistungsfähiger Straßen und die Anbindung durch das öffentliche Stadtbahn- und Busnetz bieten hervorragende Voraussetzungen für attraktives Wohnen in Meerbusch in vielfältigen Wohnformen: Von eigentumsorientierten Wohnformen für Familien mit Kindern, Wohngemeinschaften für Jung und Alt (Mehrgenerationswohnen) bis hin zu individuellen Stadthäusern und Geschosswohnungsbau. Die freie Landschaft nördlich der Stadtbahnlinie ist für die wohnungsnahe Erholung in nur wenigen Minuten erreichbar.

Anregung 2, vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10

Nur Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften; gegen Mehrfamilienhäuser.

Der Anregung wird teilweise stattgegeben. Im Strukturplan sind nach dem derzeitigen Stand der Planung ca. 100 Wohnungen in Einfamilienhäusern, 80 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und ca. 30 Wohnungen in Sonderwohnformen, wie Mehrgenerationenwohnen, vorgesehen. Die Mehrfamilienhäuser orientieren sich entlang der multifunktionalen Grünzuges um den Bewohnern dieser Häuser, die selbst über keine eigene Hausgärten verfügen, wohnungsbezogene Freiflächen zur Verfügung zu stellen, die sowohl der Freizeitgestaltung, Erholung und Kommunikation als auch den Kindern als Bewegungs- und Spielraum dienen.

Die im Strukturplan vorgesehene Durchmischung von Einfamilien- zu Mehrfamilienhäusern entspricht auch den Vorgaben des Gebietsentwicklungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf als zu beachtender Regionalplan wonach Siedlungsstandorte im Einzugsbereich eines schienengebundenen Nahverkehrsmittels mit einer angemessenen hohen städtebaulichen Dichte und einer dabei ausgewogenen Mischung sozial verträglicher und bedarfsgerechter Bauformen realisiert werden sollen. Aufgrund dieser Vorgabe hat der Rat der Stadt Meerbusch im Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2010 beschlossen, bei der Entwicklung von neuen Wohnbauflächen jeweils ortsangemessene dichte Bau- bzw. Siedlungsformen zu wählen um die Flächeninanspruchnahme in der Kulturlandschaft auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Solche verträglichen Nutzungsmischungen in bestehenden und neuen Wohngebieten im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ führen zu einer Reduzierung der Umweltbelastung insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr. Der Wunsch nach Bildung von Wohneigentum muss in Zukunft stärker als bisher mit ökologischen und siedlungsstrukturellen Anforderungen gekoppelt werden. Deshalb sind bei der Entwicklung des in Rede stehenden Planbereiches auch die im Stadtentwicklungskonzept formulierten Anforderungen an eine möglichst lärmfreie Aufenthaltsqualität, sozialer Durchmischung, kostensparendes Bauen für junge Familien, attraktive Erholungs- und Ruhezone einschl. eines hochwertigen Fuß- und Radwegenetzes sowie das Vorhandensein sozialer Infrastruktur berücksichtigt worden.

Mit der vorliegenden Planung wird ein attraktives Wohnquartier für Jung und Alt mit einer „gesunden“ sozialen Mischung und kurzen Wegen zu sozialer Infrastruktur (Kindergarten, Grundschule) und Versorgung (Boverter Center) geschaffen.

Um den Anteil des Einfamilienhausbaus an der Gesamtzahl der Wohneinheiten im Planbereich zu erhöhen, soll im nordwestlichen Teil des Plangebietes die unmittelbar an die Einfamilienhausbebauung des Kamper Weges angrenzende Mehrfamilienhausbebauung, reduziert und als Einfamilienhausbebauung ausgewiesen werden.

Der Anregung für das Gebiet „Auf dem Kamp“ eine vergleichbare Planung wie Görgesheide zu entwickeln wird aus den o.g. Gründen nicht gefolgt.

Anregung 3, vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9 und 10

Grundstücksgrößen vorsehen, wie sie die Stadt für das künftige Wohngebiet Ostara plant.

Die Anregung ist bereits durch eine entsprechende Grundstücksstruktur berücksichtigt. Die Größe der Baugrundstücke für Einfamilienhäuser, Doppelhäuser sowie Reihenhäuser liegt im Mittel bei ca. 300 qm/Grundstück und orientiert sich u.a. auch an den Planungsvorstellungen für das Wohngebiet Ostara. Eine nachhaltige Stadtentwicklungs- und Siedlungsplanung erfordert zur Schonung von Natur, Landschaft und Klima einen sparsamen Flächenverbrauch und ökologisch orientiertes Bauen. Mit der geplanten Siedlungsstruktur wird einerseits eine angemessene Versorgung aller Bevölkerungsschichten mit Wohnraum gesichert sowie andererseits eine ressourcenschonende und umweltverträgliche Siedlungsentwicklung gefördert.

Diese Zielsetzung entspricht auch den Forderungen des § 1 (5) und (6) BauGB wonach bei der Aufstellung der Bauleitplan insbesondere zu berücksichtigen sind:

Die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, **die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen**, die Vermeidung einseitiger Bevölkerungsstrukturen, die Eigentumsbildung

weiter Kreise der Bevölkerung **und die Anforderungen** Kosten sparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung.

Der Anregung die Grünfläche entlang der Stadtbahnlinie (mit privaten Stellplätzen) sowie den multifunktionalen diagonalen Grünzug aufzugeben um dadurch größere Grundstücke zu schaffen kann nicht gefolgt werden, da gerade diese Freiraumflächen zu einem attraktiven Wohngebiet beitragen, wie es letztendlich auch der Einwender 10 selbst einfordert.

#### Anregung 4, vorgetragen von Einwender 1, 3, 6, 7, 8 und 9

Einsatz von Solartechnik ermöglichen durch Ausrichtung der Häuser nach Süden und Südwesten.

Auch dieser Anregung ist im Strukturplan bereits weitestgehend Rechnung getragen worden. Ein Großteil der geplanten Wohngebäude ist nach Süden bzw. Südwesten ausgerichtet. Darüber hinaus kann durch Anordnung der Firstrichtung eine Ausrichtung von Dachflächen nach Süden erfolgen. Eine ausschließliche Ausrichtung aller Grundstücke nach Süden ist nur mit einem erheblichen Erschließungsaufwand realisierbar. Es bleibt festzuhalten, dass der Einsatz von Solartechnik oder einer Niedrigenergiebauweise und die Kraftwärmekopplung der Entscheidung der späteren Bauherren überlassen bleibt, ist aber grundsätzlich im Plangebiet möglich. Von einer Festsetzung von Gebieten in denen nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 B bei der Errichtung von Gebäuden bestimmte bauliche Maßnahmen für den Einsatz erneuerbarer Energien, wie insbesondere Solarenergie, getroffen werden müssen, sollte jedoch unterbleiben.

#### Anregung 5, vorgetragen von Einwender 8, 10

Kein sozialer Wohnungsbau.

Der Anregung kann weder jetzt noch zu einem späteren Zeitpunkt Rechnung getragen werden, da sich der gesamte Planbereich in privatem Eigentum befindet, so dass eine Steuerung durch die Stadt nicht möglich ist. Es bleibt somit den späteren Bauherren überlassen, ob sie für die Realisierung ihrer Wohngebäude öffentliche Fördermittel in Anspruch nehmen. Ein Ausschluss von öffentlich geförderten Wohnungsbau kann planungsrechtlich im Bebauungsplan darüber hinaus nicht festgesetzt werden. Selbstverständlich besteht auch in anderen z.Zt. in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen die Möglichkeit öffentlich geförderten Wohnungsbau zu realisieren.

#### Anregung 6, vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9

Lärmschutzmaßnahmen entlang der K 9 n und Kleinbahn.

Bereits bei der Erstellung der Entwurfsplanung für die K 9 n durch den Rhein-Kreis Neuss wurde entlang der K 9 n zwischen Einmündung Ivangsweg und Brücke über die Stadtbahnlinie eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Aus einem von der Stadt in Auftrag gegebenen schalltechnischen Gutachten für den Bebauungsplan Nr. 281 ergibt sich, dass auch entlang der Stadtbahnlinie ein Lärmschutzwand von 2,5 m Höhe über Schienenniveau zum Schutz vor allgemeinen Verkehrsgeräuschmissionen vorgeschlagen wird. Darüber hinaus werden bauliche Lärminderungsmaßnahmen am Hochbau vorgeschlagen, die als textliche Festsetzungen im Bebauungsplan zwingend festzusetzen sind. Diese zusätzlichen baulichen Lärminderungsmaßnahmen in Form schalldämmender Fenster und Fassaden und ggfs. schallgedämmter Lüftungseinrichtungen gewährleisten eine vom Außenlärm ungestörte Nutzung von Aufenthaltsräumen.

#### Anregung 7, vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Keine verkehrliche Anbindung des neuen Wohngebietes an den Ivangsweg.

#### Anregung 8, vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Dafür Ringverkehr mit separater Zufahrt zum neuen Wohngebiet.

Der Anregung der Einwender zu einer alternativen Erschließungsplanung (Stand 23.10.2006) wird nicht gefolgt. Der alternative Entwurf der Einwender stellt selbstverständlich eine überlegenswerte Planungsalternative zum Strukturplan der Verwaltung dar. Nach eingehender Prüfung des Vorschlages muß man jedoch zu dem Ergebnis gelangen, dass die Planung nicht dem Abwägungsgebot des § 1 BauGB (Abwägung der privaten Belange untereinander) gerecht werden kann, da sie einseitig die Belange der Bewohner der Hausgrundstücke Ivangsweg 5 – 11 über das normale Maß hinaus beeinträchtigt, in dem nämlich der gesamte Ziel- und Quellverkehr einschließlich des gewerblich/handwerklichen KFZ-Verkehrs aus dem Neubaugebiet die vorhandene Bebauung tangiert und die separate Zufahrtsstrasse zur K 9 n die (Haus-) Grundstücke in diesem Bereich durchschneidet. Hierdurch gestaltet sich die Erschließung der vorhandenen Grundstücke schwierig und erfordert eine grundlegende Neugestaltung und Erschließung. Ziel der Planung der Stadt ist jedoch die vorhandene Grundstücksstruktur weitestgehend zu erhalten und somit den Eingriff in das private Eigentum zu minimieren. Darüber hinaus wird durch die Erschließungskonzeption der Stadt eine gute Orientierbarkeit und klare räumliche Gliederung erreicht. Dem gegenüber führt die vorgeschlagene Ringerschließung zu einer starken Verkehrskonzentration auf dem Ring selbst, so dass eine Trennung von Fußgängern/Radverkehr und Fahrverkehr nur mit einem erhöhten Aufwand möglich ist. Eine mit dem Alternativvorschlag der Einwender einhergehende Abbindung des Ivangsweges von der K 9 n und damit verbunden eine unmittelbare Anbindung an die Meerbuscher Straße kann nicht gefolgt werden. Die Anbindung über den nur unzureichend ausgebauten Weg zwischen den Hausgrundstücken Meerbuscher Straße 223 a (Hotel) und Meerbuscher Straße 225 ist auf Grund der Nähe zur geplanten Einmündung der K 9 n in die Meerbuscher Straße wenn überhaupt nur untergeordnet möglich. Nach einer ersten Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW ist auf Grund dieser verkehrlichen Situation nur ein Rechtsabbiegen aus Richtung Büderich in den Ivangsweg sowie aus dem Ivangsweg ein Rechtsabbiegen in die Meerbuscher Straße möglich. Dies führt dazu, das über den bereits heute sehr unübersichtlichen Knoten Wienweg/Kamperweg, Neusser Feldweg, Meerbuscher Straße aufgrund der vorgenannten verkehrlichen Einschränkungen am östlichen Ende des Ivangsweges noch weitere Verkehrsmengen abgewickelt werden müssten. Der heutige Ausbauzustand des Ivangsweges überwiegend ohne Nebenanlagen oder nur unzureichend ausgebaute Nebenanlagen ist darüber hinaus nicht in der Lage eine geordnete Erschließung auf Dauer sicherzustellen. Selbst wenn man nur die heutige Bebauung im Bereich des Ivangsweges berücksichtigt ist ein sicherer Verkehrsablauf unter Berücksichtigung des gegebenen Ausbauzustandes nicht gewährleistet, da sich weder PKW mit Radfahrer geschweige denn 2 PKW's sich sicher begegnen können. Um den Anforderungen an die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden ergibt sich das Erfordernis wie bereits oben ausgeführt den Ivangsweg auszubauen und mit entsprechenden Nebenanlagen zu versehen.

Grundsätzlich handelt es sich bei dem Entwurf der Stadt um eine verkehrssparsame Siedlungsstruktur, die ausgewogen gemischt, verträglich dicht und über eine hohe Wohn- und Freiraumqualität verfügt. Eine an diesen Kriterien ausgerichtete Siedlungsstruktur schafft nach Auffassung der Stadt die baulichen Voraussetzungen für ein verkehrssparsameres Verhalten. Die Strategie der Verkehrsvermeidung darf sich aber nicht allein auf siedlungsstrukturelle Konzepte stützen, sie muss auch verkehrssparsames Verhalten auf individueller Ebene fördern, muss also dem einzelnen die verkehrssarme Benutzung der siedlungsstrukturellen Angebote erleichtern. Dies wird unter anderem durch ein wohnungsnahes Angebot an Freizeitmöglichkeiten, der guten Erreichbarkeit des ÖPNV durch ein separat geführtes Fuß- und Radwegenetz und begleitende Restriktionen im motorisierten Individualverkehr durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie Einrichtung von Tempo 30 Zonen und Wohnbereichsstraßen erreicht. Mit hohen Belastungen durch den KFZ- Verkehr ist weder für die vorhandene Bebauung noch für die geplante Neubebauung bei Realisierung des Erschließungskonzeptes der Stadt zu erwarten. Die Verkehrserzeugung der maximal 250 neuen und vorhandenen Wohneinheiten liegt unter Berücksichtigung eines 37 %igen Anteils des Umweltverbundes (Fußwege, Rad, ÖPNV) am Gesamtverkehr bei ca. 1300 Fahrten, die sich auf 3 Verknüpfungspunkte mit dem übergeordneten bzw. angrenzenden städt. Straßennetz verteilen werden.

Somit kann nicht von einer unzumutbaren Beeinträchtigung bzw. Verschlechterung der derzeitigen Wohnumfeldsituation der Bewohner am Ivangsweg ausgegangen werden.

#### Anregung 9, vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 6, 7, 9

Ringstraße verkehrsberuhigt und begrünt herstellen.

Da der Anregung zu Nr. 7 und 8 nicht gefolgt wird, erübrigt sich eine Entscheidung zu dieser Anregung.

Selbstverständlich werden die Straßen innerhalb des Neubaugebietes mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen versehen, die auch Begrünungsmaßnahmen beinhalten.

#### Anregung 10, vorgetragen von Einwender 1, 5 und 7

Kein Ausbau, dafür Begrünung des Ivangsweges.

Der Anregung hinsichtlich der Abbindung des Ivangsweges kann wie oben ausgeführt nicht gefolgt werden. Im Rahmen der weiteren Ausbauplanung für den Ivangsweg wird auch eine Begrünung des Ivangsweg durch Straßenbäume erfolgen. Ein parallel zum Ivangsweg angelegter Grünzug liegt pheripher und kann nicht die an den diagonalen Grünzug gestellte Funktion erfüllen.

#### Anregung 11 vorgetragen von Einwender 10

Ausbau des Ivangsweges in seiner ursprünglichen Form.

Die vom Einwender angeregte Erschließungskonzeption stellt gegenüber der reinen Ringerschließung der übrigen Einwender bereits eine wesentliche Verbesserung dar, kann jedoch letztendlich den heutigen Erkenntnissen, die an eine moderne städtebauliche Entwicklung an einen solchen Standort zu stellen sind nicht gerecht werden und führt darüberhinaus für die nördlich des Ivangsweges vorgesehene Bebauung zu einer Doppelschließung und somit zu einer unwirtschaftlichen Lösung.

Der Forderung nach Beibehaltung des Ivangsweges in seiner ursprünglichen Form kann selbst dann nicht gefolgt werden, wenn für die Grundstücke des Einwenders südlich des Ivangsweges keine neuen Baurechte geschaffen werden, da sich, wie bereits oben dargelegt in jedem Fall ein über den derzeitigen Wegequerschnitt hinausgehender Ausbau erforderlich wird. Die von der Stadt vorgesehene Abtrennung des westlichen, heute bereits bebauten Teiles des Ivangsweges und eine damit verbundene Neuführung des Ivangsweges im mittleren Teilabschnitt wird nach wie vor für erforderlich gehalten um den Einmündungsbereich des Wienweges/Ivangsweges in die Meerbuscher Straße zu entlasten. Der vom Einwender angeregte Erhalt des Ivangshofes ist bei der Planung der Stadt bereits Rechnung getragen worden. Der Anregung des Einwenders auf Baurechte südlich des Ivangsweges zu verzichten kann nicht gefolgt werden da es gerade im öffentlichen Interesse liegt Innenbereichsflächen einer Bebauung zuzuführen und somit dem Planungsziel Innenentwicklung vor einer Außenentwicklung Rechnung zu tragen.

Alternative:

*Wenn man den Anregungen des Einwenders dennoch folgen wollte, böte sich die als Anlage beigefügte alternative Erschließungskonzeption an, die in wesentlichen Teilen auf der Grundkonzeption der Stadt beruht. Die Änderung besteht darin, dass der Ivangsweg zwischen dem Hausgrundstück Ivangsweg 4 und dem Hausgrundstück Ivangsweg 3 c lediglich 3,0 m breit als Rad- und Fußweg festgesetzt wird. Die Erschließung des Neubaugebietes erfolgt durch eine sogenannte Schleifenerschließung mit Anbindung über den östlichen Teilabschnitt des Ivangsweges zur K 9 n. Daraus ergibt sich aber, dass der überwiegende Anteil des Ziel- und Quellverkehrs über diesen Teilabschnitt des Ivangsweges zur K 9 n geführt wird.*

#### Anregung 12, vorgetragen von Einwender 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9

Keine Erschließungskosten für Altanwohner.

Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Bei einem Ausbau des Ivangsweges ist davon auszugehen, dass Erschließungsbeiträge (BauGB oder KAG) fällig werden wobei zu berücksichtigen ist, dass für den westlichen Teilabschnitt in der Vergangenheit bereits KAG-Beiträge erhoben worden sind.

#### Anregung 13, vorgetragen von Einwender 7 und 8

Keine zusätzliche Bushaltstelle an der Meerbuscher Straße.

Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Im Rahmen der Realisierung der Planung erscheint es sinnvoll im Bereich östlich der Einmündung des Weges (Flurstück 192) eine Bushaltestelle anzulegen um die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des ÖPNV weiter zu verbessern. Die nächstgelegene Haltestelle der Buslinie 071 in Richtung Ortsmitte Osterath liegt 300 m westlich in Bereich der Einmündung Neusser Feldweg, in Richtung Haus Meer 700 m östlich. Die Anlegung einer Bushaltestelle soll nach Möglichkeit nicht zu Lasten des öffentlichen Grüns in dieser Straße erfolgen und ist zu einem späteren Zeitpunkt abzuklären.

#### Anregung 14, vorgetragen von Einwender 11

Gegen Überplanung des Gebäudebestandes

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der vorhandene Gebäudebestand auf dem Grundstück des Einwenders nicht durch öffentliche Verkehrs- oder Grünflächen überplant ist. Ein Inanspruchnahme von baulichen Anlagen ist somit nicht erforderlich. Der Gestaltungsplan für den Bebauungsplan 281 sieht zwar eine Neubebauung des Grundstückes mit Einzel- und Doppelhäusern vor, wobei der vorhandene Gebäudebestand Bestandsschutz bis zu einer Neubebauung genießt. Insoweit sind die Individualinteressen des Grundstückseigentümers bereits berücksichtigt. Sollte der Einwender jedoch auf eine Festschreibung des Altbestandes bestehen wäre dies selbstverständlich möglich.

#### Anregung 15, vorgetragen von Einwender 11

Gegen eine Inanspruchnahme von Grundstückflächen zur Anlegung einer Erschließungsstraße.

Für die Anlegung der neuen Erschließungsstraße wurde in Abwägung der privaten Belange untereinander auch eine Teilfläche aus dem Grundstück des Einwenders in Anspruch genommen, ohne das die auf dem Grundstück befindlichen baulichen Anlagen beseitigt werden müssen. Eine weitere Verschiebung der Erschließungsstraße allein zu Lasten der nordwestlich angrenzenden Grundstücke schränkt die Bebaubarkeit dieses Grundstückes erheblich ein. Der Anregung kann somit nicht gefolgt werden.

#### Anregung 16, vorgetragen von Einwender 11

Gegen zusätzlich Beeinträchtigung der Wohnqualität und Gartennutzung.

Der Bau der K 9 n liegt im öffentlichen Interesse. Der Eingriff in das Grundeigentum wurde schon dadurch minimiert, dass die Linienführung der K 9 n so konzipiert wurde das sie sich so nah wie möglich an die A 57 anlehnt und dadurch eine Bündelung von Verkehrstrassen erreicht wurde. Um die Beeinträchtigung der Wohnqualität zu minimieren sieht der Straßenbauentwurf für die K 9 n bereits eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand im Bereich des Grundstückes des Einwenders vor. Darüber hinaus wird der Bebauungsplan zusätzlich bauliche Maßnahmen am Hochbau zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festsetzen. Im Bereich des Grundstückes des Einwenders sind die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung eingehalten.

#### Anregung 17, vorgetragen von Einwender 11

Der Abstand zwischen der K 9 n (Unterkante Böschung einschließlich Sickermulde) und dem nächstgelegenen Wohngebäude Ivangsweg 9 beträgt nach der vorliegenden Entwurfsplanung 7 m. Im Rahmen der Ausführungsplanung für die K 9 n kann sich dieser Abstand geringfügig ändern, wobei jedoch angestrebt wird dieses Maß nach Möglichkeit nicht zu unterschreiten.

#### Anregung 18, vorgetragen von Einwender 11

Sicherung der Erschließung vor Realisierung der K 9 n.

Selbstverständlich ist es erforderlich bevor mit dem Bau der K 9 n begonnen wird, die Erschließung der Grundstücke in diesem Bereich sicherzustellen. Hierzu gehört auch die Verlegung der entsprechenden Ver- und Entsorgungsleitungen.

#### **Begründung:**

Der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften hat in seiner Sitzung am 30.05.2006 sowohl dem Strukturplan als auch dem Gestaltungsplan für den Bebauungsplan Nr. 281 zugestimmt und gleichzeitig die Form der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB beschlossen.

In der öffentlichen Versammlung am 12.09.2006 wurde auch der Strukturplan für den gesamten Planbereich vorgestellt, da dieser Grundlage für die Entwicklung des Gestaltungsplanes des Bebauungsplanes Nr. 281 darstellt. In der Versammlung vorgebrachten Bedenken wurden in einer Niederschrift zusammengefasst die dieser Beratungsvorlage als Anlage 1 beigelegt ist. In der sich anschließenden einwöchigen Offenlegung der Entwürfe im Technischen Dezernat und die darüber hinaus noch eingegangenen Anregungen sind als Anlage 2 beigelegt. Die Namen und Adressen sowie sonstige personenbezogene Daten sind geschwärzt. Diese Angaben können der Anlage 3 entnommen werden, die dem nicht öffentlichen Teil zugeordnet ist. Die Anregungen wurden nach sachlichen bzw. fachlichen Themen zusammengefasst und können ebenfalls der Anlage 2 entnommen werden.

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

### **Lösung:**

Die Verwaltung schlägt vor, wie im Beschlussvorschlag dargestellt, über die eingegangenen Anregungen zum Strukturplan sowie zum Gestaltungsplan für den Bebauungsplan Nr. 281 zu entscheiden.

In Vertretung

N o w a c k  
Erster Beigeordneter