



STADT MEERBUSCH

DER BÜRGERMEISTER

Stadt Meerbusch · Postfach 16 64 · 40641 Meerbusch
Bezirksregierung Düsseldorf
Rene´ Falkner
Dezernat 32: Regionalentwicklung
Cecilienallee 2

40474 Düsseldorf

über
Landrat des Rhein-Kreises Neuss
- Amt 61 -
Kreishaus
41513 Grevenbroich

**Neuaufstellung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf
Entwurf - Stand: August 2014
Förmliche Beteiligung gemäß §§ 13 Abs. 1 LPIG, 33 LPIG DVO, 10 ROG**

**Stellungnahme der Stadt Meerbusch
zum Entwurf des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Falkner,

die Stadt Meerbusch befürwortet grundsätzlich die Zielsetzung des Bezirksplanungsrates, mit der Fortschreibung des Regionalplanes eine Konzeption für die gesamte Region Düsseldorf aufzuzeigen.

Gleichwohl bringt die Stadt Meerbusch Bedenken und Anregungen zum Entwurf des neuen Regionalplanes (RPD) vor, um die Inhalte des RPD so zu gestalten, dass er nicht nur von der Bezirksregierung, sondern auch von der Stadt als Entwicklungskonzept getragen werden kann.

Zunächst werden in der Reihenfolge der vom Rat der Stadt am 26. Februar 2015 getroffenen Beschlüsse zu den Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) und den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB) Änderungen bzw. Bestätigungen formuliert. Anschließend werden grundsätzliche Anregungen zu einzelnen Themenpunkten vorgebracht mit der jeweiligen Bitte um Berücksichtigung.

Unter Beachtung der Beschlüsse des Rates der Stadt spricht die Stadt Meerbusch nachstehende Bestätigungen aus und bringt folgende Anregungen vor:

**Stadtplanung
und Bauaufsicht**
- Stadtplanung -

. März 2015

Ansprechpartner

Harald Kirsten

Telefon / Fax / E-Mail

02150 - 916 241
02150 - 916 39241
harald.kirsten@meerbusch.de

Anschrift/Raum

40668 Meerbusch
Wittenberger Straße 21
Raum 023

Ihr Zeichen

32.01.01.01-08 Beteiligung 124
neue-regionalplanung
@brd.nrw.de

Mein Zeichen

4.61.20.01/ BZR RPD

Konten der Stadtkasse Meerbusch:

Sparkasse Neuss
IBAN: DE45 3055 0000 0000 2105 00
BIC: WELADEDNXXX

Deutsche Bank, Meerbusch
IBAN: DE38 3007 0010 0538 5588 00
BIC: DEUTDEDDXXX

Commerzbank AG, Meerbusch
IBAN: DE65 3004 0000 0840 4444 00
BIC: COBADEFFXXX

Volksbank Meerbusch
IBAN: DE97 3706 9164 7100 8700 15
BIC: GENODED1MBU

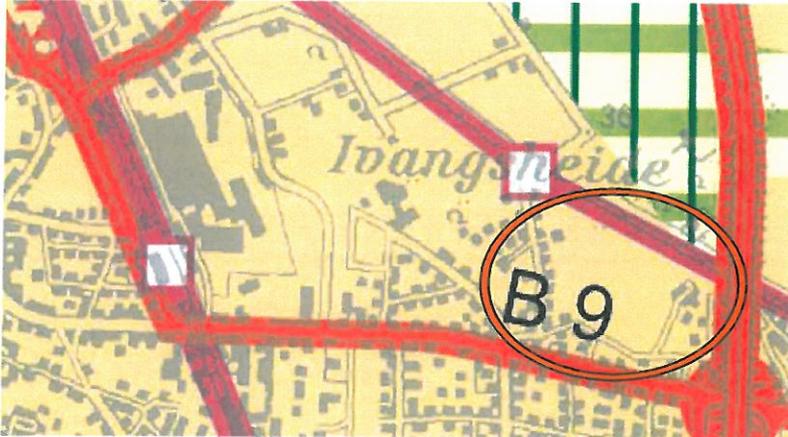
Sprechzeiten

Dienstag: 8-12 Uhr
Donnerstag: 14-16 Uhr
und nach Vereinbarung

ZEICHNERISCHE DARSTELLUNGEN

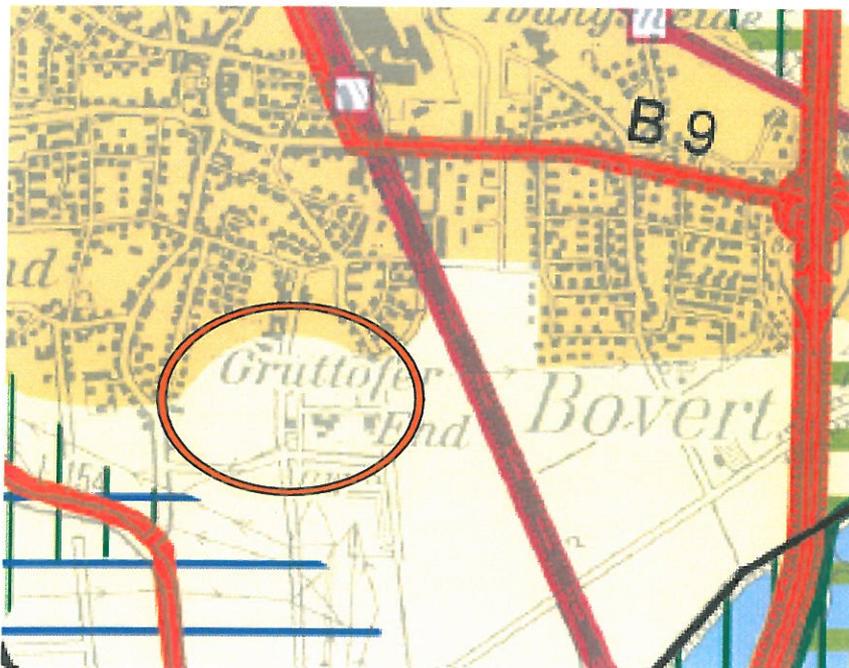
Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 1 Kamper Hof, Fläche 168 (Mee002)

Die Freifläche in unmittelbarer Nähe am schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr **wird** als Siedlungsergänzungsfläche **bestätigt**.



Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 2 Gruttofer End, Fläche 142 (Mee005B/007)

Die Rücknahme des Allgemeinen Siedlungsbereiches um die vorhandene Umspannstation im Osterather Süden **wird bestätigt**.



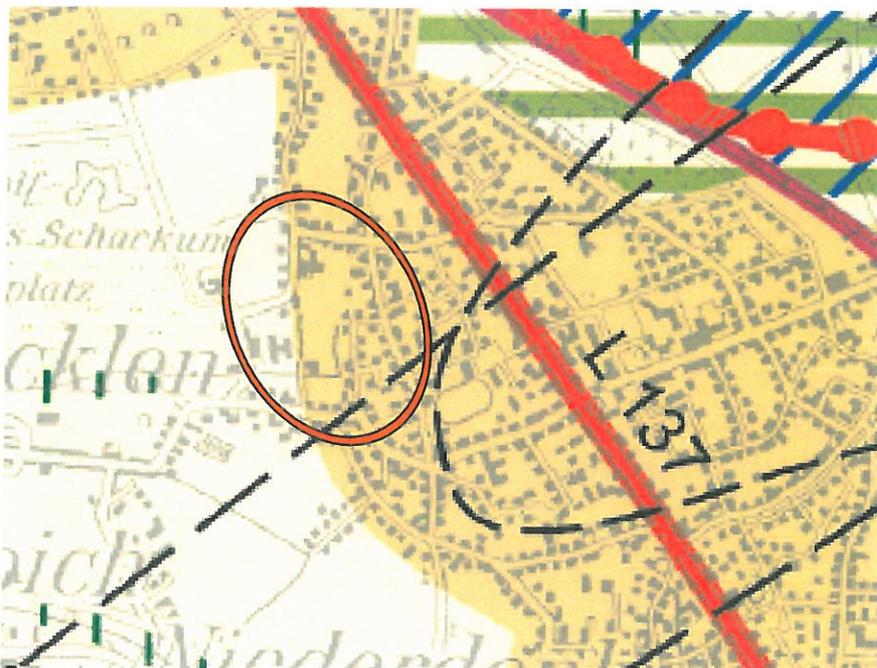
*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 3
Osterath West, Fläche 311 (Mee012/Mee005H)*

Die Freiflächen im Osterather Westen **werden** als Siedlungsergänzungsfläche **bestätigt**.



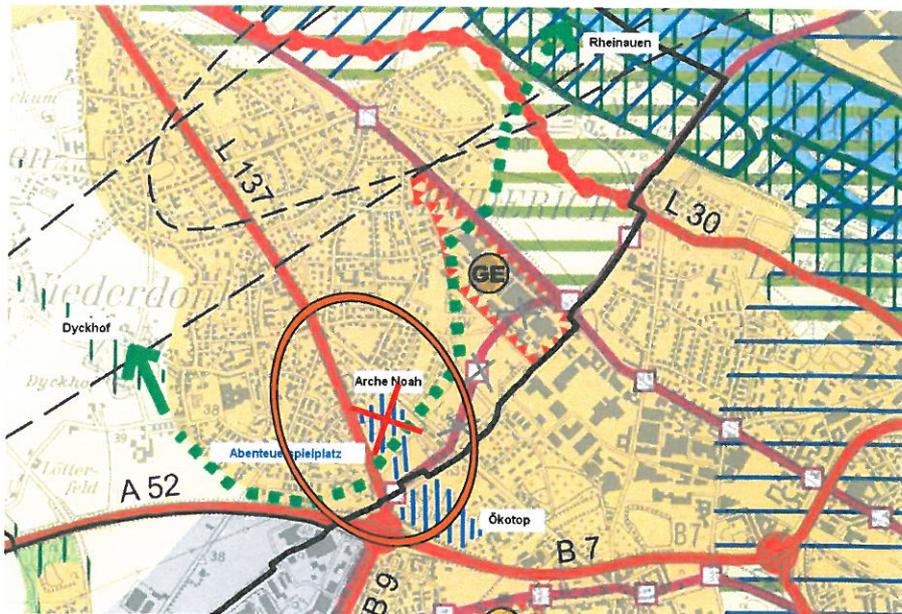
*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 4
Östlich Haus Schackum, Fläche 228 (Mee011)*

Die landwirtschaftliche Restfläche innerhalb des Siedlungskörpers Bude-
richs **wird** als Siedlungsergänzungsfläche **bestätigt**.



*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 5
Großes Witzfeld, Fläche 221 (Mee)*

Die Freiflächen im Büdericher Süden **sind nicht** im Regionalplan als Siedlungsreserveflächen **darzustellen**, mit Ausnahme der Flächen, die an das vorhandene Gartencenter nördlich und südwestlich angrenzen, um eine mögliche Verlagerung und räumliche Neuordnung zu ermöglichen.



Begründung:

Die Darstellung von Siedlungsflächen im Büdericher Süden entspricht nicht den Entwicklungszielen der Stadt. Hier soll aufgrund der Lage gegenüber dem Ökotop Heerd eine ökologisch und landschaftsästhetische Aufwertung erfolgen; zumal die Fläche mittig von einer 110 kV-Hochspannungsleitung durchschnitten wird. Die Entwicklung der Flächen würde einhergehen mit einem enormen Verbrauch von Freifläche in einer der wenigen klimarelevanten Freiflächen innerhalb des Siedlungskörpers Büderich/Heerd. Ferner wird eine heranrückende Bebauung an den Meerbuscher Kleinzoo „Arche Noah“ nicht akzeptiert. Hierbei sind direkt angrenzende Weiden und Futterwiesen zu erhalten und zukünftig ein lokaler Ost-West-Grünzug zu integrieren. Zur städtebaulichen Neuordnung ist eine klarere Trennung zwischen Wohnen und Gewerbe geboten, so dass sich eine Verlagerung des vorhandenen Gartencenters nach Süden an die zukünftige „Neue Böhlerstraße“ empfiehlt.

*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 7
Nördlicher Görgesheideweg, Fläche 220 (Mee003B/Me009)*

Die Freifläche im Norden des Görgesheidewegs **ist** im Regionalplan als Siedlungsreservefläche **darzustellen**.



Begründung:

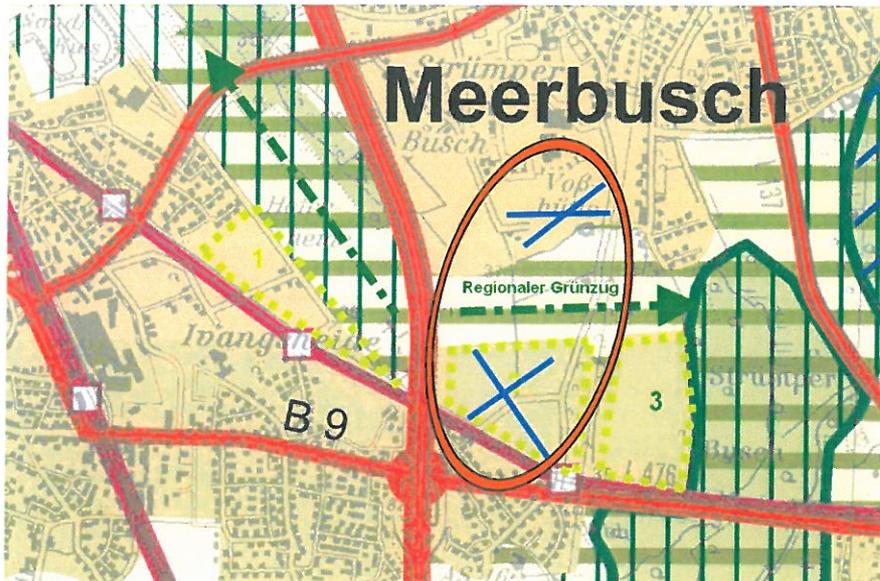
Die Regionalplanungsbehörde wird aufgefordert, die ASB-Fläche im Bereich nördlich Görgesheide wie nachstehend dargestellt am Ortsrand zu arrondieren. Selbst unter Beachtung der sogenannten „Unschärfe“ eines Regionalplanes wird im Regionalplanentwurf die ASB-Fläche direkt an der vorhandenen Bebauung abgeschnitten, zeigt keinen sichtbar erkennbaren Raum für eine weitere aufgelockerte Bebauung und keine damit verbundene bauliche und gestalterische Ausbildung eines städtebaulich sinnvollen Ortsrandes.

Werden in den Darstellungen des Regionalplanes z. B. in den Bereichen für den Naturschutz - im Vergleich zum GEP 99 - geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe“ verwiesen. Diese Betrachtungsweise ist nicht sachgerecht und eine gleichartige Behandlung wird eingefordert.

Stadt Meerbusch, Ifd. Nr. 8

Strümper Busch, Fläche 159 (Mee005D, Mee001A, Mee005F, Mee003A)

Die Freiflächen im Strümper Süden **sind nicht** im Regionalplan als Siedlungsreserveflächen **darzustellen**.

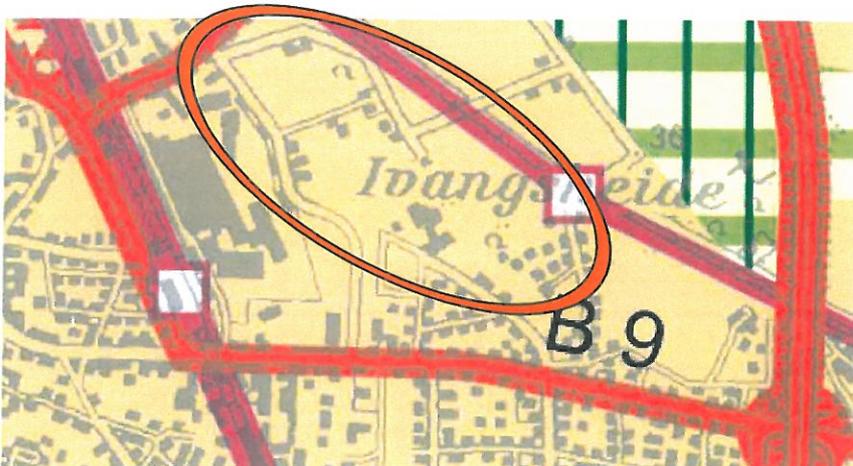


Begründung:

Die Darstellung von Siedlungsflächen zwischen der Autobahn und der Hochspannungsleitung nördlich der Haltestelle Bovert ist nicht erwünscht. Ebenso sind weitere Siedlungsflächen im Bereich der landwirtschaftlichen Betriebe „Vosshütte/Kesselhütte“ nicht erwünscht. Hier sollte eine ökologisch und landschaftsästhetische Aufwertung erfolgen. Eine Realisierung der Planung würde einen besonderen Erschließungsaufwand verursachen und eine Waldvermehrung verhindern. Eine Siedlungsergänzung für „In- und Um Düsseldorf“ ist auf diesen Flächen aus gesamtstädtischer Sicht nicht sinnvoll, zumal eine südliche Ansiedlung darüber hinaus einen großen Abstand zur 380 kV-Hochspannungsleitung und zur westlich gelegenen Autobahn (A 57) einhalten müsste. Unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Abstände reduziert sich die Fläche auf eine untergeordnete Größenordnung, für die der notwendige Erschließungsaufwand voraussichtlich nicht in Relation zum Mehrwert einer neuen Wohnbebauung steht. Zwar liegt die südliche Fläche direkt am schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr sowie in fußläufiger Entfernung zum Nahversorgungspunkt Bovert, jedoch wird bezweifelt, dass die Stadtbahn insgesamt überhaupt noch weitere Kunden aufnehmen kann. Es wird eher davon ausgegangen, dass die Kapazitäten der Stadtbahn schon heute ausgeschöpft sind und somit weiterer Individualverkehr in diesem sensiblen Bereich erzeugt werde. Die Umsetzung der Planung würde einhergehen mit einem enormen Verbrauch von Freifläche in einem ökologisch und landschaftsästhetisch hochwertigen Bereich. Ferner geht diese Flächenreserve weit über den Bedarf von Meerbusch hinaus.

*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 9
Ivangsheid und Nibbelsweg, Fläche 210 (Mee008)*

Die Freiflächen im Osterather Nordosten, am schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr und nur ca. 800 m vom Ortskern Osterath entfernt, **werden** als Siedlungsergänzungsflächen **bestätigt**.



*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 10
Bösinghoven Nord, Fläche 57 (Mee)*

Die Freifläche im Norden Bösinghovens **ist** im Regionalplan als Siedlungsreservefläche **darzustellen**.



Begründung:

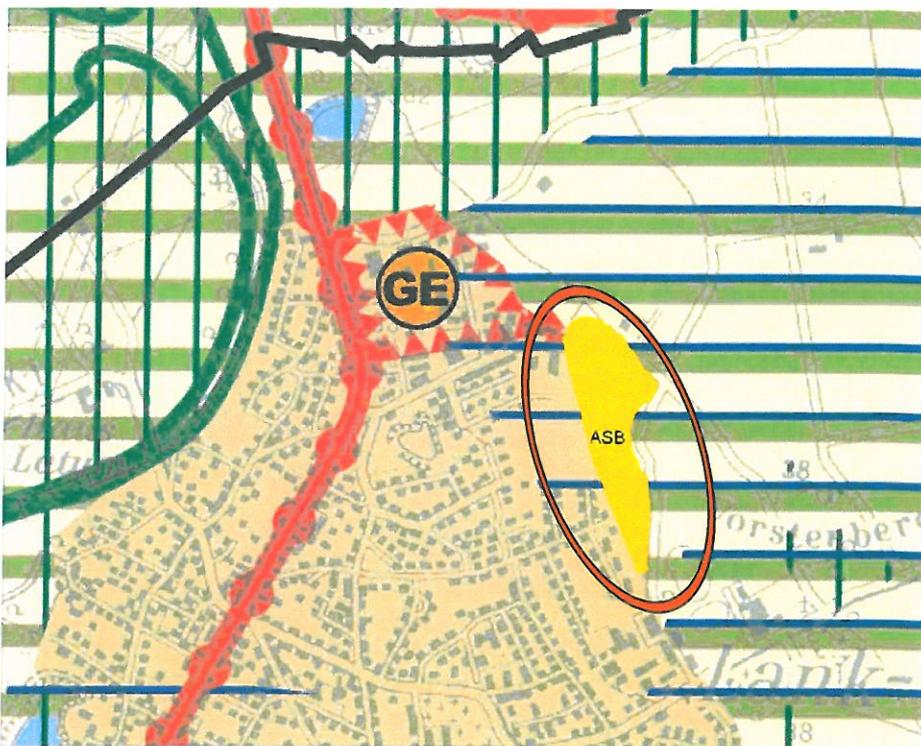
Selbst unter Beachtung der sogenannten „Unschärfe“ eines Regionalplanes wird im Regionalplanentwurf die ASB-Fläche direkt an der vorhandenen Bebauung abgeschnitten, zeigt keinen sichtbar erkennbaren Raum für eine weitere aufgelockerte Bebauung und keine damit verbun-

dene bauliche und gestalterische Ausbildung eines städtebaulich sinnvollen Ortsrandes.

Werden in den Darstellungen des Regionalplanes z. B. in den Bereichen für den Natur- oder Landschaftsschutz geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe“ verwiesen. Diese Betrachtungsweise ist nicht sachgerecht. Eine gleichartige Behandlung wird erbeten.

*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 1000
Lank-Latum Ost, Fläche 1000 (Mee008)*

Die Freiflächen im Osten Lank-Latums **sind** im Regionalplan als Siedlungsreserveflächen **darzustellen**. Es wird gefordert, die Darstellung der ASB-Flächen bis an den vorhandenen Wirtschaftsweg im Osten „Der Grüne Weg“ und im Norden bis zum „Der Lohweg“ **zu ergänzen** und entgegenstehende und im Entwurf erweiterte Darstellungen des Regionalen Grünzuges zurückzunehmen.



Selbst unter Beachtung der sogenannten „Unschärfe“ eines Regionalplanes wird im Regionalplanentwurf die ASB-Fläche verkürzt dargestellt und zeigt keinen sichtbar erkennbaren Raum für eine städtebaulich sinnvolle Siedlungsergänzung und gestalterische Ausbildung eines Ortsrandes. Für eine zukunftsorientierte und bevölkerungsstabilisierende Stadtentwicklung sind für den drittgrößten Stadtteil Meerbuschs angemessene Siedlungsergänzungsflächen erforderlich.

Eine Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an den Schienennahverkehrshaltestellen wird grundsätzlich begrüßt. Jedoch darf dies nicht dazu führen, dass in Stadtteilen, v.a. bei historisch dezentral ausgerichteten

Flächengemeinden mit qualitativ hochwertigen Ortsteilen und einer spezifischen Wohnnachfrage, die aber keinen SPNV Anschluss besitzen, eine weitere Siedlungsentwicklung mit diesem Argument kategorisch und unumstößlich auszuschließen.

Werden in den Darstellungen des Regionalplanes, z. B. in den Bereichen für den Natur- und Landschaftsschutz, geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe“ verwiesen. Hinzu kommt, dass die Signatur des Regionalen Grünzuges in diesem Bereich exakt an die ASB-Flächen herangezogen wird und hier keine „Unschärfe“ bestehen darf. Diese Betrachtungsweise ist nicht sachgerecht. Eine gleichartige Behandlung wird erbeten.

**Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 1002
Kalverdonksweg, Fläche 1002 (Mee015)**

Die Freiflächen nördlich der Stadtbahntrasse, entlang des Kalverdonksweges **sind** im Regionalplan als Siedlungsergänzungsflächen **darzustellen**.



Begründung:

Grundsätzlich zeichnet sich ab, dass das Verhältnis von starker Zunahme kleinerer Haushalte und deutlicher Abnahme von größeren Haushalten in allen Kreisen und kreisfreien Städten zu erwarten ist. Neben dem starken Anwachsen von kleinen Haushalten entsteht ein Bedarf aufgrund der weiteren Zuwanderung von Menschen in unsere Region, vor allem in die Stadt Düsseldorf und deren näheren Umgebung. Seit vielen Jahren ist zu beobachten, dass aufgrund einer Vielzahl von Faktoren, Städte wie Düsseldorf, Köln, Münster oder auch Bonn einen sehr hohen Zuzug von meist jungen Menschen erfahren. Auch wenn aufgrund der natürlichen Bevölkerungsentwicklung in der Region eher mit einem Rückgang der Bevölkerung gerechnet werden muss, kann dieser Zuzug in prosperierende urbanere Zentren diesen Rückgang zum Teil ausgleichen. Vor dem Hintergrund der auch in Düsseldorf nur in Maßen stattfindenden Woh-

nungsbautätigkeit ist eine Verknappung des Wohnraumes in Düsseldorf in den nächsten Jahren wahrscheinlich.

Unter Beachtung der ökologische und landschaftsästhetisch geringen Wertigkeit dieses Standortes ist auf diesen Flächen eine Siedlungsergänzung für „In- und Um Düsseldorf“ aus gesamtstädtischer Sicht sinnvoll. Aufgrund der Lage zwischen der Stadtbahnhaltestelle Hoterheide und Kamper Weg sollte dieser zusätzliche Allgemeine Siedlungsbereich „Wohnen“ dargestellt werden und zur weiteren Stabilisierung der Meerbuscher Bevölkerungsstruktur und im Sinne eines anpassungsfähigen „reagieren können“ diese Flächenreserven am öffentlichen schienengebunden Nahverkehr im Regionalplan anzubieten.

Da es sich bei allen Reserveflächen im Regionalplan um Flächenpotenziale im Außenbereich und somit um eine Lage am Ortrand der Stadtteile handelt, wird dabei unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur der Stadt Meerbusch eine grundsätzlich geringere Baudichte angenommen. Die genaue Ausgestaltung der Flächendichte wird im städtischen Bauleitplanverfahren ermittelt.

*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. GE 1
Bovert Nordost, Fläche 173 (Mee003/Me005F)*

Die Freifläche westlich des Strümper Busches bis zur vorhandenen Hochspannungsleitung **ist nicht** im Regionalplan als Siedlungsreservefläche **darzustellen**.



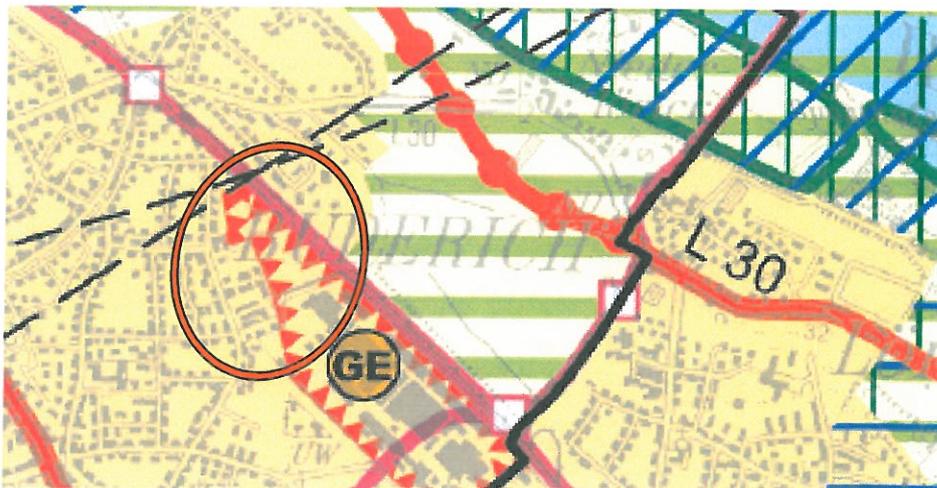
Begründung:

Die Darstellung von Siedlungsflächen zwischen Hochspannungsleitung und dem Waldrand des Strümper Busches ist nicht erwünscht. Hier sollte aufgrund der Lage eine ökologische und landschaftsästhetische Aufwertung erfolgen. Eine Realisierung der Planung würde einen besonderen Erschließungsaufwand verursachen und die naturräumliche Verbindung durch z.B. Waldvermehrung zwischen dem südlich angrenzenden Meerbusch und dem Strümper Busch verhindern. Eine Siedlungsergänzung für „In- und Um Düsseldorf“ ist auf diesen Flächen aus gesamtstädtischer Sicht nicht sinnvoll, zumal eine neue Siedlung darüber hinaus einen gro-

Ben Abstand zur 380 kV-Hochspannungsleitung einhalten müsste. Unter Berücksichtigung des einzuhaltenden Abstandes zum Wald reduziert sich die Fläche auf eine untergeordnete Größenordnung, für die der notwendige Erschließungsaufwand voraussichtlich nicht in Relation steht. Zwar liegt die Fläche direkt am schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr sowie in fußläufiger Entfernung zum Nahversorgungspunkt Bovert, jedoch wird bezweifelt, dass die Stadtbahn insgesamt überhaupt noch weitere Kunden aufnehmen kann. Es wird eher davon ausgegangen, dass die Kapazitäten der Stadtbahn schon heute ausgeschöpft werden und somit weiterer Individualverkehr in diesem sensibeln Bereich erzeugt würde. Die Umsetzung der Planung würde einhergehen mit einem enormen Verbrauch von Freifläche in einem ökologisch und landschaftsästhetisch hochwertigen Bereich. Ferner gehen diese Flächenreserven weit über den Bedarf von Meerbusch hinaus.

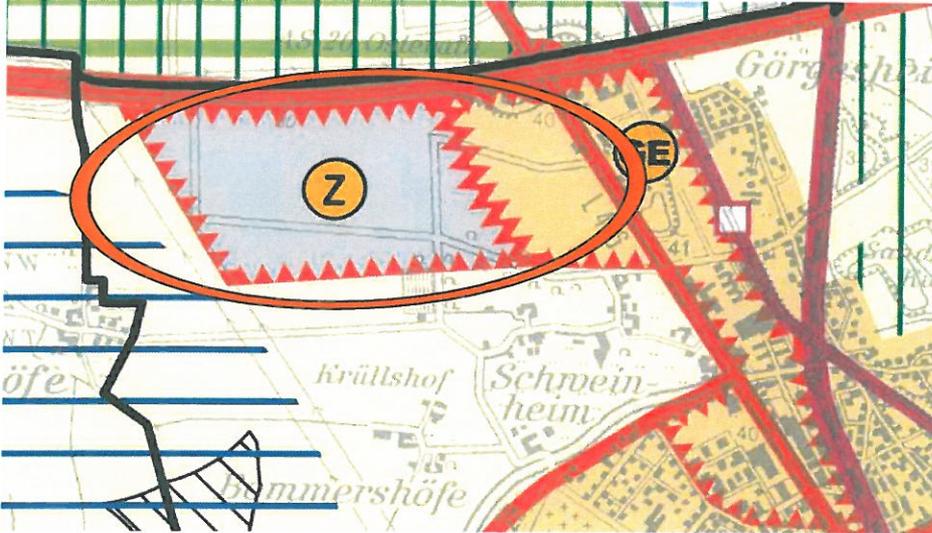
*Stadt Meerbusch, lfd. Nr. GE11
Gewerbegebiet Wanheimer Hof, Fläche 20 (Mee011A)*

Die Darstellung eines ASB-GE nördlich angrenzend an das Böhlerwerk **wird bestätigt**.



*Stadt Meerbusch, lfd. GE1001
Interkommunales Gewerbegebiet, Fläche 1001 (Mee010, Mee009)*

Die Siedlungsergänzungsfläche für ein interkommunales Gewerbegebiet Meerbusch/Krefeld im Nordosten Osteraths **wird bestätigt**.



*Stadt Meerbusch, lfd. Bu. A
östlich der Straße am Hövel, entlang der Stadtbahn, Fläche 130 (Mee)*

Die ASB-Fläche **ist zu reduzieren** und das vorh. grüne Band, beginnend an der Straße „Am Breil“, entlang der Stadtbahn bis zum Lindenhof an der Dorfstraße, beizubehalten.



Begründung:

Die Darstellung für diese Fläche im Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch ist seit 1980 „Wald“.

Werden in den Darstellungen des Regionalplanes z. B. in den Bereichen für den Natur- und Landschaftsschutz geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe“ verwiesen. Diese Betrachtungsweise ist nicht sachgerecht. Eine gleichartige Behandlung wird erbeten.

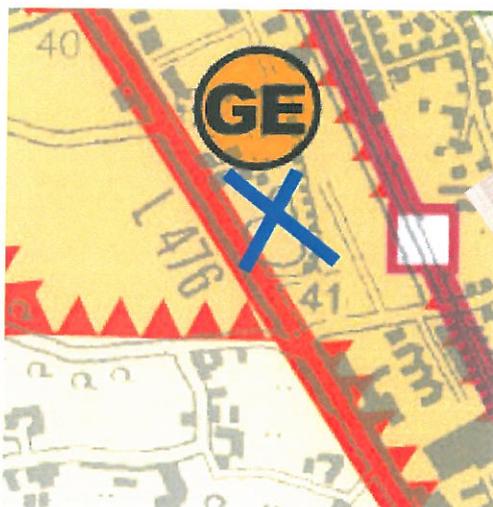
*Stadt Meerbusch, lfd. Bu. B
südlich Kantstraße, Fläche 299 (Mee007C, Mee011B)*

Die Freiflächen im Budericher Osten **sind** im Regionalplan Siedlungsergänzungsflächen **darzustellen**.



*Stadt Meerbusch, lfd. Bu. C
Umwandlung von GIB in GE*

Die ASB-GE-Darstellung **ist** im Bereich der vorhandenen Altlast **zurückzunehmen**.



Begründung:

Die allgemeine Umwandlung von GIB und Darstellung von ASB-GE wird begrüßt.

Bei den dargestellten ASB-GE Reserveflächen in der Mitte des Gewerbegebietes Mollsfeld-Nord handelt es sich jedoch um eine Altlastenfläche. Die vorhandene Altlast wurde im Bebauungsplanverfahren (Bebauungsplan Nr. 231 / siehe Grafik) bewusst ausgegrenzt (siehe auch Flächennutzungsplan / Altlastmarkierung), da eine Dekontaminierung technisch höchst problematisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

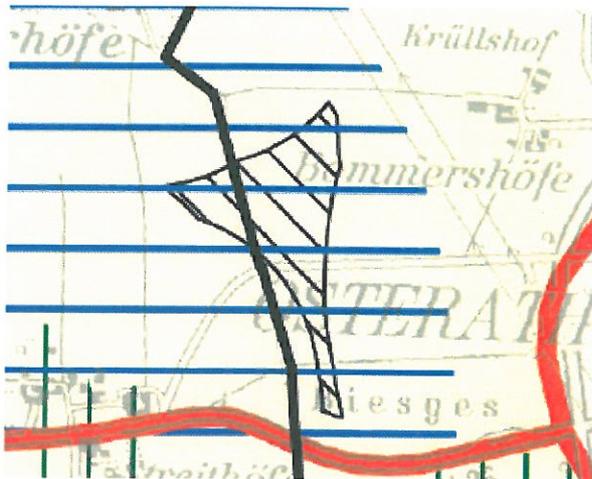
Entsprechend ist die große Fläche nicht als gewerbliche Baufläche zu nutzen und demnach nicht als ASB-GE darzustellen.

Somit wird erneut angeregt die Fläche nicht als ASB-GE darzustellen, um eine Anrechnung als verfügbare Reservefläche (GE) zu vermeiden (Löschung von „Planungsleichen“). Dargestellt werden soll hier die vorhandene Wasserfläche (siehe hierzu Beschlussvorschlag: Wasserflächen).

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. D Windkraftkonzentrationsflächen

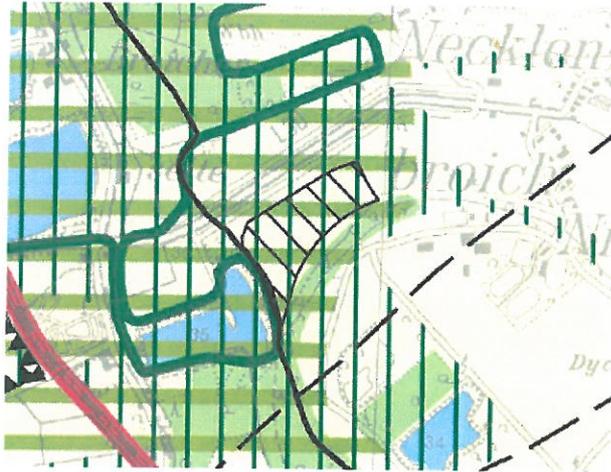
a)

Die Windkraftkonzentrationsfläche im Westen Osteraths **wird bestätigt**.



b)

Bezüglich der Windkraftoptionsfläche im Westen von Büderich **ist** eine gutachterliche **Nachuntersuchung**, ob die Fläche aus naturschutzrechtlichen und städtebaulichen Gründen geeignet sein könnte, **erforderlich**. Bei einem positiven Prüfergebnis **wird** die Fläche **bestätigt**.



Begründung:

zu a)

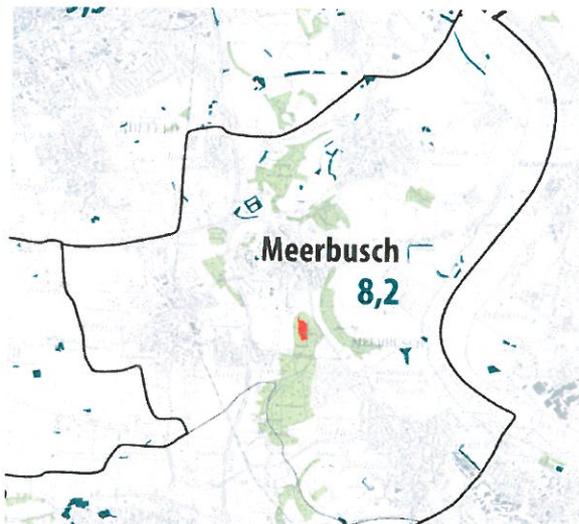
Die Darstellung der städtischen Konzentrationsflächen im Westen Osteraths **wird begrüßt**.

zu b)

Im Westen von Buerich wird eine weitere Windkraftoptionsfläche dargestellt. Die Prüfung im Umweltbericht zum Regionalplan kommt dabei zu einer positiven Bewertung. Ob hier auf Meerbuscher Stadtgebiet ein weiterer Windkraftanlagenstandort geeignet ist, muss durch eine gutachterliche **Nachuntersuchung geprüft werden**. Dabei ist zu beachten, dass eine dort aufgestellte Anlage in der Einflugschneise des Düsseldorfer Flughafens stünde. Die Stellungnahme des Flughafens Düsseldorf zum Regionalplanentwurf ist hierzu abzuwarten.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. E Waldflächen

Es wird angeregt, die Darstellung der Ist-Waldflächen im Stadtgebiet Meerbuschs zu überprüfen.



Ausschnitt: Beikarte 4F, Wald

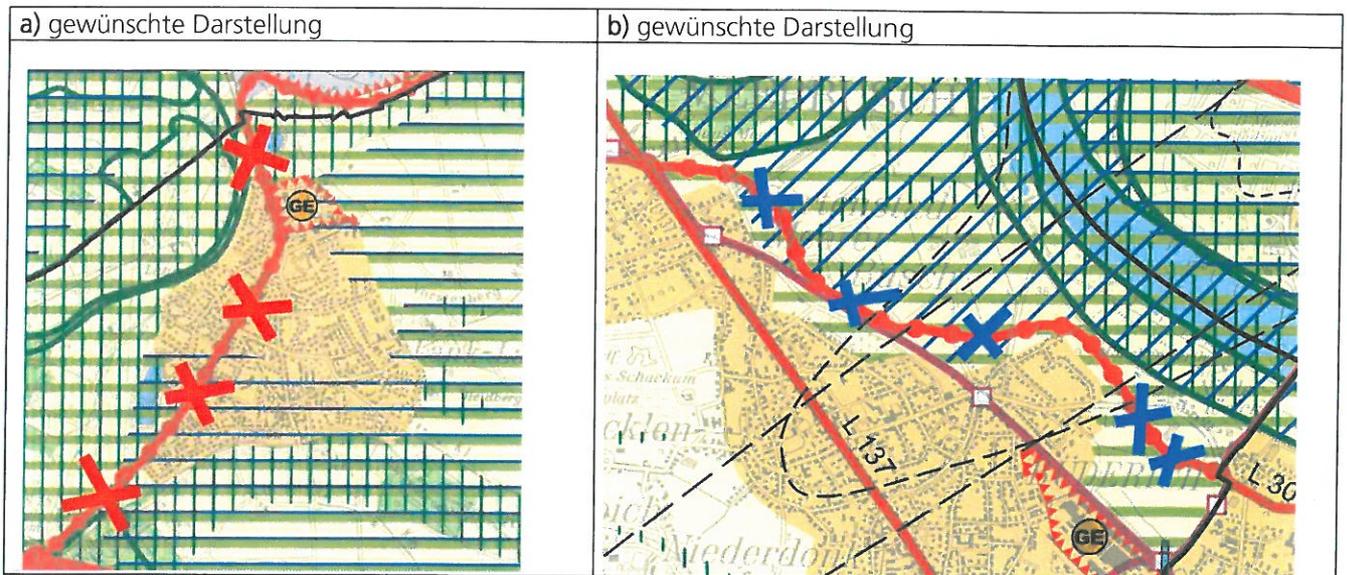
Begründung:

Wald wird im regionalplanerischen Maßstab erst ab 10 ha eingezeichnet, Wald im Sinne des Fachbeitrages Holz NRW in waldarmen Bereichen auch ab 5 ha. Der Bezirksregierung wurde zum informellen Verfahren die Luftbildauswertung der Meerbuscher Wald- und Gehölzflächen übergeben.

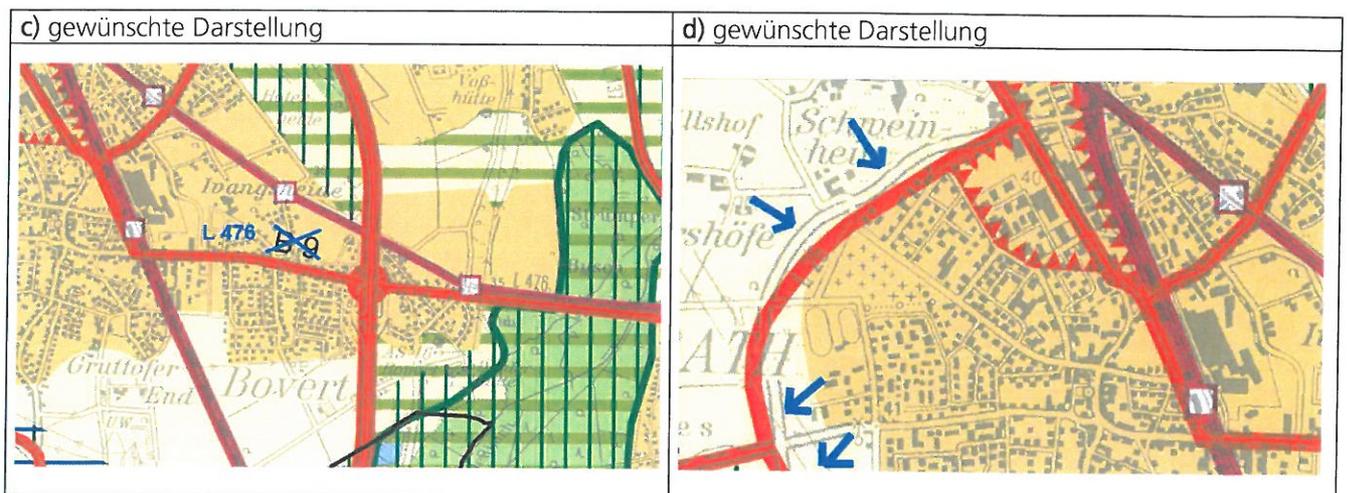
*Stadt Meerbusch, lfd. Bu. F
Darstellung von regional bedeutsamen Straßen*

Es wird angeregt,

- a) die Darstellung der Uerdinger Straße als regional bedeutsame Straße und
- b) die Umgehungsstraße für Büderich (Plantrasse) **zu streichen**;

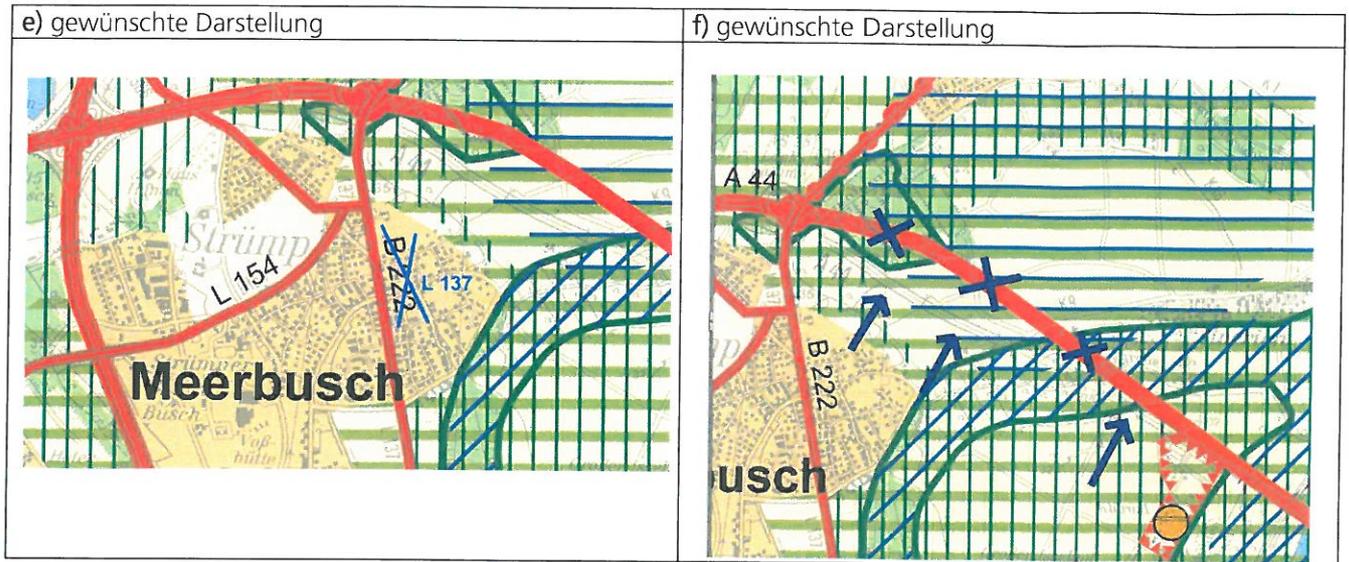


- c) die Straßenbezeichnung B9 / Meerbuscher Straße in L 476 **abzuändern**.
- d) den Straßenverlauf der Westumgehung Osterath an den tatsächlichen Verlauf **anzupassen**;



e)
die Straßenbezeichnung B222 / Xantener Straße in L 137 **abzuändern**.

f)
die Trassenführung der Autobahn (A44) an die tatsächliche Lage **anzupassen**.



Begründung:

zu a)

Die Uerdinger Straße dient der Erschließung des Ortsteils Meerbusch Lank-Latum. In zentraler Lage des Stadtteils ist die Gemeindestraße nur mit einer Geschwindigkeit von 30 Km/h zu befahren und die Durchfahrt von (nicht Anlieger)-LKW über 7,5 t ist nicht zulässig. Eine Einstufung als sonstige regionalbedeutsame Straße wird verneint.

Die Uerdinger Straße dient nicht der Erschließung des Krefelder Hafens.

Gemäß dem Planzeichen ac) (Kapitel 7.3.3) sollen sonstige regional bedeutsame Straßen dargestellt werden, wenn sie zur Anbindung großer Verkehrsquellen und Ziele an das Verkehrsnetz erforderlich sind.

Somit unterstellt die Begründung zum Regionalplanentwurf mit der Darstellung der Uerdinger Straße als sonstige regional bedeutsame Straße, „eine den vorhandenen großräumigen oder überregionalen Verkehr dienenden Verkehrsverknüpfung“, eine Anbindung an den Krefelder Hafen. Eine andere große Verkehrsquelle ist sonst nicht vorhanden.

Dem entgegenzuhalten ist, dass die Gemeindestraße zentral durch den Stadtteil führt, so dass großräumig generierte Verkehre eine starke Belastung darstellen. Des Weiteren kann aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Widerstände im Straßenverlauf (Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, etc.) nicht von einer geforderten „Leichtigkeit“ des Verkehrs ausgegangen werden. Eine regionalplanerische Relevanz ist unter Beachtung der Ist-Situation nicht nachvollziehbar.

Die Aussagen im Kapitel 7.3.3.1

„Maßnahmen, welche aufgrund von Zielkonflikten nicht mehr dargestellt werden können: Südanbindung Hafen Krefeld (naturschutzfachliche

Restriktionen, außerdem kein Bedarf mehr, da der Hafen über eine Nordanbindung angefahren werden kann“

und,

„es bestehe kein Bedarf an eine zusätzliche Anbindung des Hafens an die A57“,

werden von Seiten der Stadt -insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklungsziele der Hafengesellschaft- kritisch gesehen. Hier wird ein Nachweis von der Regionalplanungsbehörde gefordert. Sollte dieser nicht erbracht werden, ist an der bisher im Regionalplan '99 dargestellten Südanbindung auf Krefelder Stadtgebiet festzuhalten.

Die Prüfung von Trassenoptionen, die auf Seite 803 der Begründung unter der Kennziffer S35 Mee_Str3ac_006 für die Umgehungsstraße in Büderich (ca. 22.000 Kfz/DTV) als Argumentation für eine Beibehaltung der Darstellung benutzt wird, obwohl die Umweltprüfung schutzübergreifend erhebliche Umweltauswirkungen darlegt, ist auch für eine Südanbindung des Hafens anzuwenden.

zu b)

Die Planung einer Umgehungsstraße wird von Seiten der Stadt Meerbusch nicht mehr verfolgt.

zu d) – folgende:

Werden in den Darstellungen des Regionalplanes z. B. in den Bereichen für den Natur- und Landschaftsschutz geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, werden wesentliche Anpassungen von Planstraßensignaturen, deren Realisierung schon Jahre zurückliegen, nicht mit dem gleichen Aktualisierungsbedarf behandelt. Dies ist anzupassen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. G Fluglärmmzonen „LEP - Schutz vor Fluglärm“

Es wird angeregt, die Schutzzonen B und C im Stadtgebiet Meerbusch des gültigen LEP Schutz vor Fluglärm im Regionalplan darzustellen und die Abgrenzungen der Lärmschutzgebiete **zu übernehmen**.

Begründung:

Der sich zurzeit noch im Entwurf befindliche neue Landesentwicklungsplan sieht vor, dass in den Regionalplänen im Umfeld der landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen und der Militärflugplätze Geilenkirchen und Nörvenich eine Erweiterte Lärmschutzzone festzulegen ist.

Das heißt, der Landesentwicklungsplan selbst wird keine Karten und zugehörige Textteile der Erweiterten Lärmschutzzone enthalten, sondern nur die Regionalpläne.

8.1-7 Ziel Schutz vor Fluglärm

*Die Bevölkerung ist vor negativen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs, insbesondere Fluglärm, zu schützen. Aus diesem Grund ist in den Regionalplänen im Umfeld der landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen eine **Erweiterte** Lärmschutzzone, die aus den Empfehlungen der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) resultiert, in den Regionalplänen festzulegen.*

Zu diesem Zweck werden die „Erweiterten Lärmschutzzonen“ zunächst nach den Empfehlungen der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz durch das Landesumweltamt neu berechnet und den Regionalplanungsbehörden vom MKULNV zur Verfügung gestellt. Der sich zurzeit noch im Entwurf befindliche neue Landesentwicklungsplan sieht darüber hinaus vor, „Erweiterte Lärmschutzzonen“ gemäß Gesetz vor Schutz vor Fluglärm bei der kommunalen Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen. Somit bedarf es einer Darstellung im Regionalplan, um die ASB/GIB Darstellungen mit den Schutzzonen erkennbar zu überschneiden.

8.1-8 Grundsatz Schutz vor Fluglärm und Siedlungsentwicklung

*Die **Erweiterte** Lärmschutzzone ist in der Abwägung bei der regionalen und kommunalen Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.*

*Ergänzend sind auch die in Rechtsverordnungen festgesetzten Lärmschutzzonen gemäß Gesetz zum Schutz **gegen** Fluglärm (FlugLärmG) in den Regionalplänen nachrichtlich zu übernehmen.*

Da nicht absehbar ist, ob die Neuberechnung der erweiterten Schutzzonen noch vor Inkrafttreten des neuen Regionalplanes erfolgt und endabgestimmt ist, wird im Sinne der Rechtssicherheit gefordert, die dann weiterhin gültigen Schutzzonen B und C im Stadtgebiet Meerbusch des gültigen LEP Schutz vor Fluglärm im Regionalplan darzustellen und die Abgrenzungen der Lärmschutzgebiete zu übernehmen.

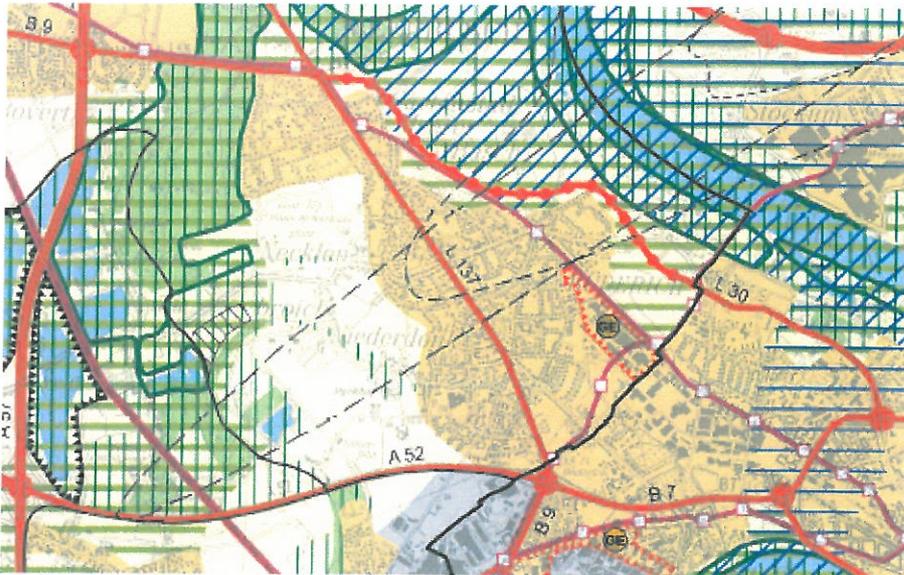
Die Berechnungen der „Erweiterten Lärmschutzzonen“ des Landesentwicklungsplanes Schutz vor Fluglärm beruhen zurzeit noch auf einer anderen Grundlage als die Ermittlung der Zonen der aktuellen FluLärmDüsseldV. Dadurch ergeben sich widersprüchliche Aussagen und Annahmen, welche Lärmpegelwerte anzunehmen sind. Entsprechend wird von der Bezirksregierung gefordert, sich ebenfalls dafür einzusetzen, die Berechnungen zu aktualisieren und den neuen Zuschnitt der erweiterten Lärmschutzzonen von einem unabhängigen Gutachter für die Stadtteile Meerbuschs ermitteln zu lassen.

Dies gilt um so mehr, weil auch eine von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm in Auftrag gegebene Prüfung des Datenerfassungssystems 2017 des Flughafens Düsseldorf, das den Lärmschutzzonen nach der Verordnung aufgrund des Fluglärmsgesetzes zugrunde gelegt wurde, deren Fehlerhaftigkeit ergeben hat. Insofern ist auch über eine Klage betroffener Bürger gegen die Verordnung des Landes NRW ebenso wenig entschieden, wie über einen Antrag, den Betrieb des Flughafens in der Zeit von 22 – 23 Uhr mangels Bedarf wieder einzuschränken.

Auch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW hatte noch im März 2011 der Stadt Meerbusch schriftlich mitgeteilt, dass es nicht sein könnte, dass mehrere Lärmschutzzonen nebeneinander gelten würden.

Daher ist auch gerade im Hinblick auf eine vom Flughafen bereits verlautbarte weitere Kapazitätserweiterung darauf aller größten Wert zu legen, dass objektiv zutreffende Lärmkonturen ermittelt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass diese unrichtigen Lärmschutzzonen der Stadt wiederum als Vorbelastung bei der beabsichtigten Betriebserweite-

zung entgegen gehalten werden. Sobald der Antrag auf Kapazitätserweiterung vorliegt, wird eine entsprechende Beratungsvorlage erstellt.



Ausschnitt: Regionalplanentwurf August 2014 / Fluglärmschutzzonen

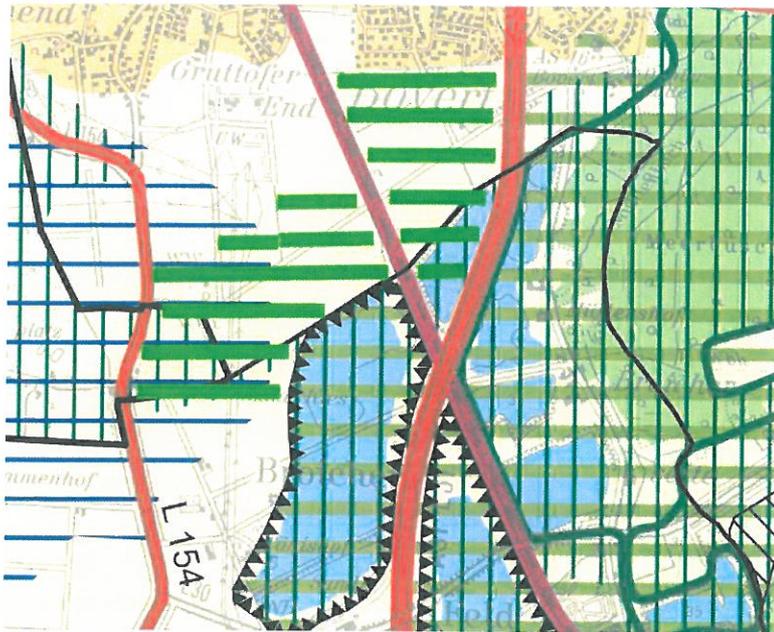
Stadt Meerbusch, lfd. Bu. H
Regionale Grünzüge / Natur- und Landschaftsschutz

Es wird angeregt:

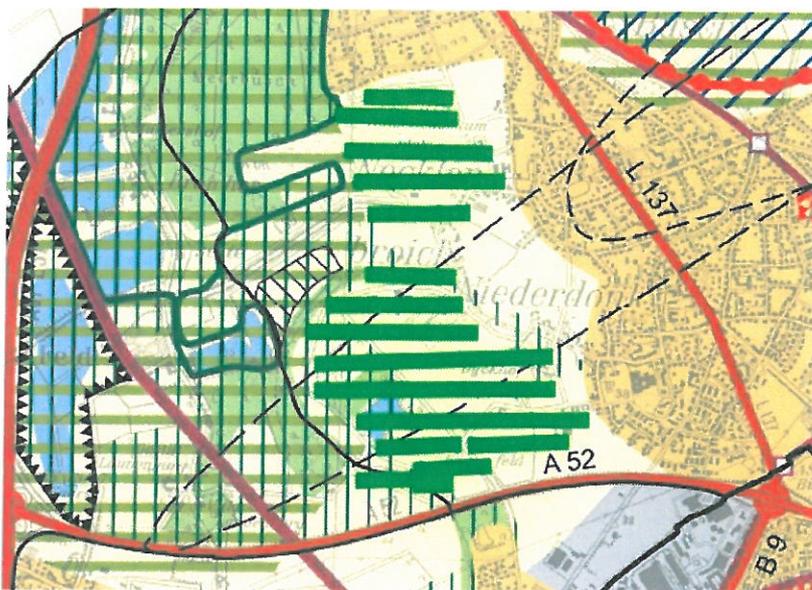
- a)
den Regionalen Grünzug im Regionalplan südwestlich Bösinghoven wie folgt **darzustellen**:



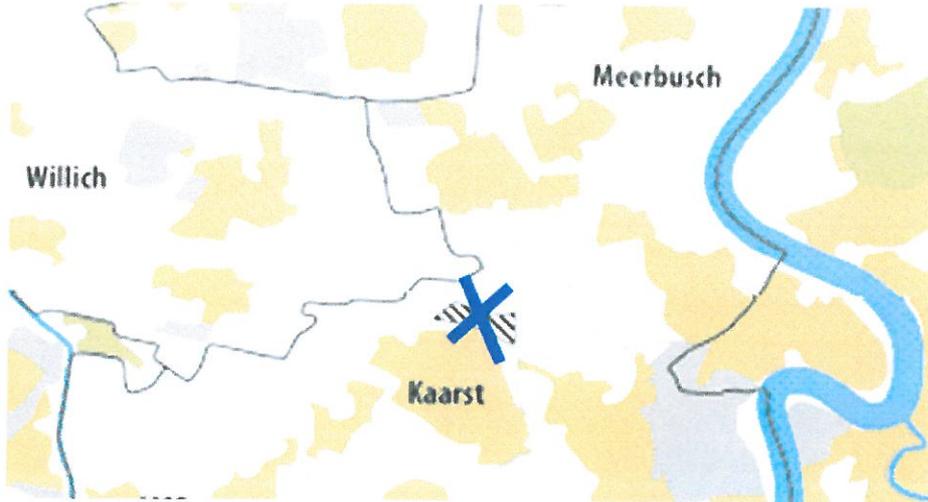
- b)
den Regionalen Grünzug und den Landschaftsschutz im Regionalplan südlich Osterath wie folgt **darzustellen**:



- c) den Regionalen Grünzug im Regionalplan am Golfplatz in Buderich und innerhalb der Fluglärmschutzzonen des Düsseldorfer Flughafens wie folgt **darzustellen**:

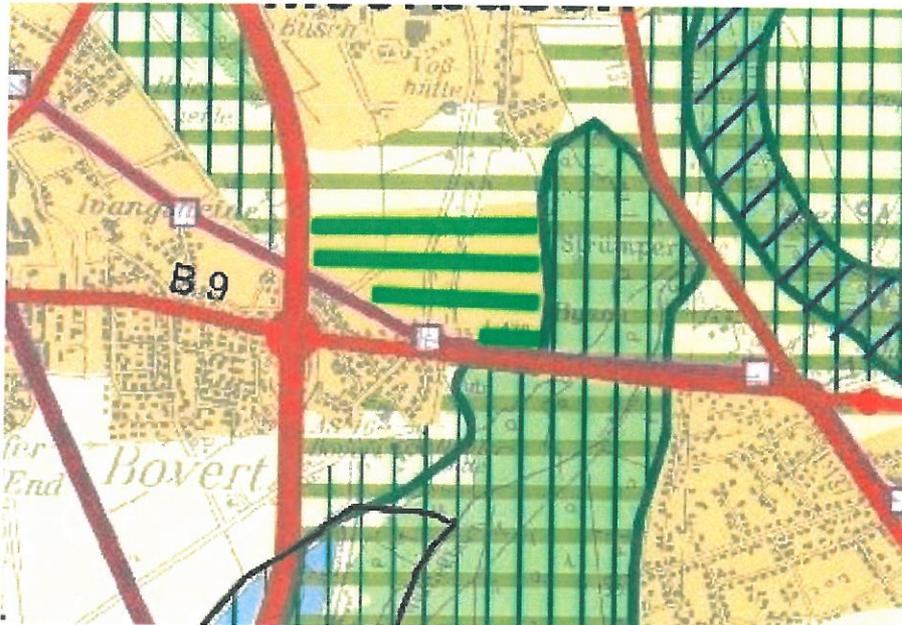


- d) die Freiflächen/Regionaler Grünzug für Friedhöfe am Siedlungsrand **darzustellen**.
- e) Sondierungsfläche für eine Arrondierungsfläche für weitere GIB-Darstellungen.
Einer Sondierungsfläche für eine weitere mögliche GIB-Darstellung gemäß Beikarte 3 A, nördlich der A 52 auf Kaarster Stadtgebiet, wird nicht zugestimmt. Es wird die **Streichung** der Fläche angeregt.



Ausschnitt: Beikarte 3 B

f)
den Regionalen Grünzug im Regionalplan im Bereich nördlich der Meerbuscher Straße bis zur Forststraße wie folgt **darzustellen**. Angeregt wird die parallele Darstellung von Landschaftsschutz:



Begründung:

zu a)

Darstellung Regionaler Grünzug im Regionalplanes Entwurf südwestlich Bösinghoven

Der Regionale Grünzug entlang der Stadtgrenze zu Krefeld wird nicht mehr dargestellt. Hier sollte der Regionale Grünzug die alte Rheinschlinge aufnehmen und den Mindestzwischenraum zwischen Bösinghoven und der Vogelsiedlung (Wachtelweg / Rebhuhnweg) definieren, da die Alte Rheinschlinge auch im Landschaftsplan in einem Umwandlungsverbot gemäß LG NRW liegt.

Die Darstellung des Landschaftsschutzes wird hier mehrheitlich erhalten.

Das kleinteilige Absetzen der Landschaftsschutz - Schraffur kann dabei jedoch – bis auf die Siedlungsfläche der Vogelsiedlung – nicht nachvollzogen werden.

Die Reservefläche im Norden Bösinghoven und Görgesheide Nord wird dem Regionalen Grünzug zugeordnet.

zu b)

Darstellung Regionaler Grünzug im Regionalplan Entwurf südlich Osterath und Erhalt der Landschaftsschutzdarstellung

Der Streifen Regionaler Grünzug entlang der Stadtgrenze zu Kaarst wird nicht mehr dargestellt. Ebenso wird hier ein Streifen Landschaftsschutzdarstellung reduziert. Im Übergang zu den hier später renaturierten Auskiesungsflächen sollte an dieser Darstellung festgehalten werden. Dabei ist die naturräumliche Verknüpfung mit den Landschaftsschutzbereichen auf dem Stadtgebiet Willich zu sehen. Des Weiteren bildet dieser Bereich zwischen Umspannwerk und Auskiesungsflächen Raum für die Naherholung im Süden Osterath ab und ist zu erhalten.

Das Umspannwerk wird dabei im Regionalplan nicht als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt, ist jedoch faktisch besiedelte Fläche.

zu c)

Darstellung Regionaler Grünzug im Regionalplan Entwurf am Golfplatz in Büberich und innerhalb der Fluglärmschutzzonen/Bauverbotszonen des Düsseldorfer Flughafens

Der Landschaftsschutz wird nicht mehr dargestellt. Der Regionale Grünzug wird mehrheitlich nicht mehr dargestellt. Hier sind beide Darstellungen wieder einzupflegen. Dies u.a. unter Berücksichtigung der Landschaftsschutzdarstellung im Landschaftsplan entlang des Schackumer Baches. Da es sich hier - im Zusammenhang mit dem Eisenbrand - um einen Schwerpunktbereich für die landschaftsorientierte Erholung handelt - realisierte und geplante Einrichtungen für die Erholung – und auch bauliche Anlagen (z.B. Golfplätze, offene Fußballplätze) vorzufinden sind, ist unter Beachtung der tatsächlichen Grünflächenfestsetzungen im Flächennutzungsplan die Darstellung des Landschaftsschutzes zu prüfen und anzupassen.

Im Bereich Eisenbrand wird der Regionale Grünzug ebenfalls nicht mehr dargestellt. Teilweise fehlt auch der Landschaftsschutz.

Hier im Bereich des Dyckhofs - mit den die Kulturlandschaft prägenden, angrenzenden Freiflächen - ist der Regionale Grünzug bzw. Landschaftsschutz zum Schutz des Landschaftsbildes darzustellen. Dies auch unter Beachtung, dass dieser Bereich direkt in den Schutzzonen des Fluglärmschutzes des Flughafens Düsseldorf liegt und in Zukunft auf eine Darstellung der Schutzzone des Landesentwicklungsplanes (LEP) - Schutz vor Fluglärm - verzichtet werden soll. Des Weiteren handelt es sich hier um einen Bereich für die landschaftsorientierte Erholung, der durch die vorhandenen Freizeitnutzungen und unter Beachtung der Darstellungen des Landschaftsplanes des Rhein-Kreises Neuss geprägt und erkennbar ist.

zu d)

Darstellung von Freifläche für Friedhöfe am Siedlungsrand

Die Bezirksplanungsbehörde sollte eine einheitliche Vorgehensweise wählen und entsprechend die Friedhofsflächen am Westrand Osteraths herausnehmen, da der Friedhof im Osten Lank-Latums und auch der Budericher Friedhof jeweils als Freiraum dargestellt sind.

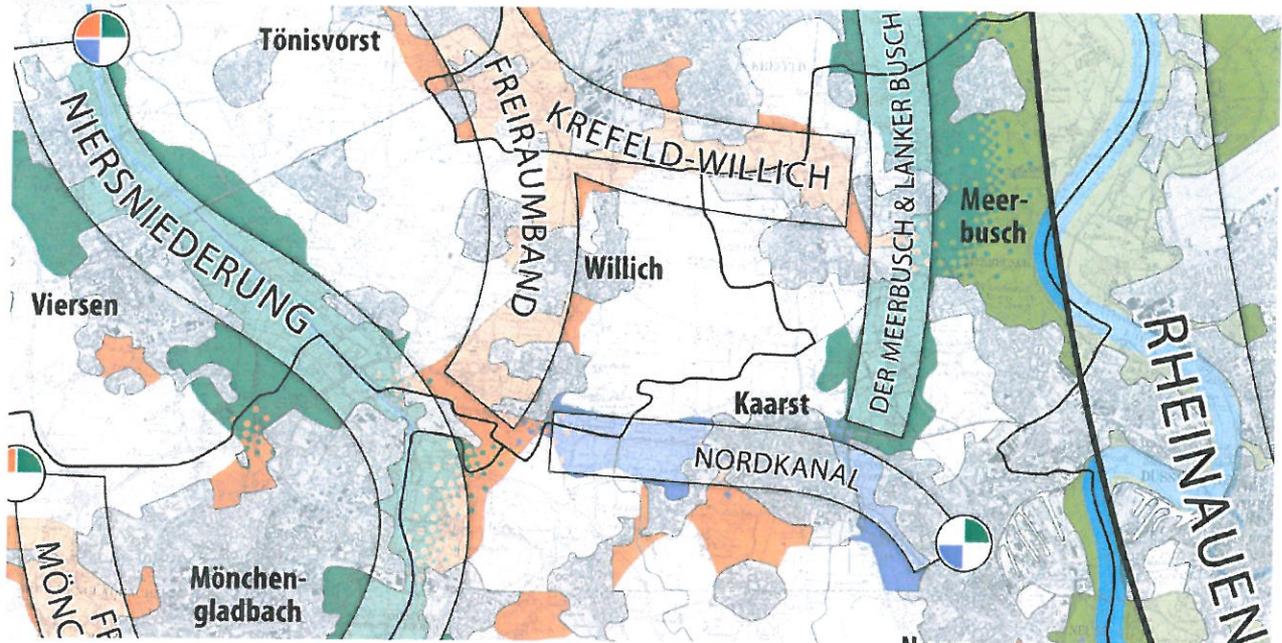
zu e)

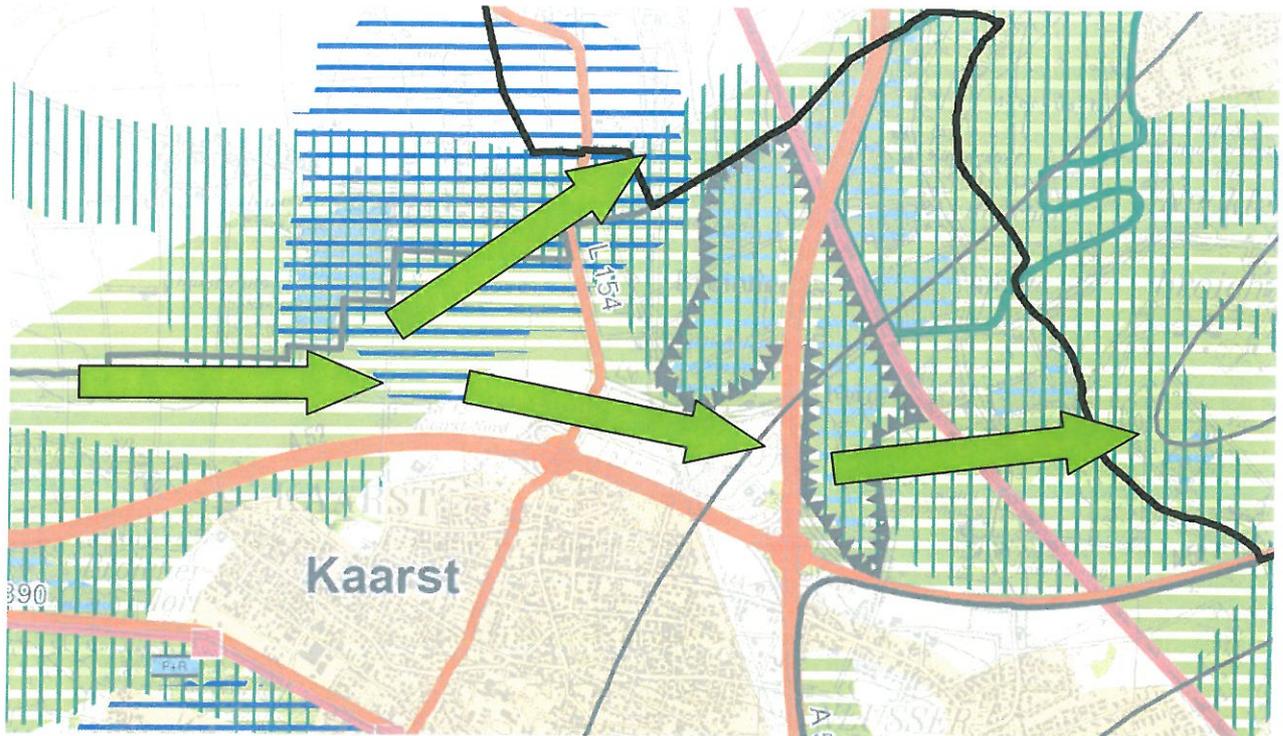
Sondierungsfläche für eine weitere mögliche GIB-Darstellung

Die alternative Darstellung eines Regionalen Grünzuges, Beikarte 4 C im Stadtgebiet der Stadt Kaarst entlang des „Nordkanals“ bildet zum nördlichen Freiraum keine nachvollziehbare Ersatzfunktion. Darüber hinaus wird im Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege - Teilabschnitt Düsseldorf -, Karte 7.1 dieser Teilraum großflächig als „unzerschnittener, verkehrsarmer Raum > 10 bis 50 qkm“, definiert und sollte somit auch in der Beikarte 4 A des Regionalplans mit aufgeführt werden. Die Streichung der Fläche wird zur Schaffung eines durchgängigen Freiraums und Biotopverbundes, von den Niersniederungen kommend, in Richtung der Rheinauen angeregt. Dies zumal es sich bei der Sondierungsfläche um schutzwürdige Böden handelt (Beikarte 4 B).

Nach Aussage der Bezirksregierung bestehe über die im Regionalplan festgelegten Bereiche im Planungszeitraum für gewerbliche und industrielle Nutzungen inklusive zweckgebundener Bereiche kein weiterer Bedarf. Im Planungszeitraum ist demnach die Darstellung einer weiteren potentiellen GIB-Fläche nicht erforderlich.

Ausschnitt: Beikarte 4C





Auszug GEP99 / Biotopvernetzung Kaarst / Meerbusch

zu f)

Darstellung des Regionalen Grünzugs im Regionalplan und parallele Darstellung von Landschaftsschutz im Bereich nördlich der Meerbuscher Straße bis zur Forststraße.

Da die Darstellung von Siedlungsflächen in diesem Bereich nicht erwünscht ist, wird eine ökologisch und landschaftsästhetische Aufwertung angeregt und dieser Standort für die naturräumliche Verbindung durch z.B. Waldvermehrung zwischen dem südlichen angrenzenden Meerbusch und dem Strümper Busch vorzuhalten. Die Freifläche wird als ein ökologisch und landschaftsästhetisch hochwertiger Bereich gesehen, der für die Naherholung von besonderer Bedeutung ist.

Sonstige Änderungen und Anpassungen

Folgende Darstellungen werden begrüßt, bzw. ergänzende Darstellungen angeregt:

Rückstufung von Naturschutz- zu Landschaftsschutzgebieten

Die Flächendarstellung der Naturschutzgebiete wurde mehrheitlich im Regionalplan auf die Darstellung des Landschaftsplanes des Rhein-Kreises-Neuss reduziert. Dabei reduziert sich die bisherige Flächendarstellung entlang des Bursbachs. Die Darstellung entlang der Stadtgrenze zu Krefeld in Richtung Rhein entfällt.

Entgegen den Darstellungen des GEP99 haben die Flächen nicht den Status eines Naturschutzgebietes erreicht. Sollte hier zukünftig Ergänzungs-Maßnahmen erfolgen, können neu entstandene Schutzgebiete im nächsten Regionalplan dargestellt werden.

Die Darstellung des Landschaftsschutzes entlang der Stadtgrenze und im gesamten Westen von Lank, den Bursbach überlagernd, bleibt weiterhin bestehen. Ebenso bleibt die Darstellung des Landschaftsschutzes im Rheinvorland bestehen.

Desgleichen bleibt eine Darstellung für den Naturschutz im Rheinvorland bestehen, der über die Darstellung des Landschaftsplanes hinaus geht.

Im Bereich des Grenzgrabens wird die Darstellung Naturschutz (hier Wald) geringfügig angepasst. Die gesamte Fläche wird jedoch neu als Regionaler Grünzug dargestellt. Entsprechend den Darstellungen des Landschaftsplanes sollte im Bereich der Buschstraße auch der Landschaftsschutz **dargestellt werden**.

Kläranlagen und Autobahnrandbereiche

Landschaftsschutz wird sachgerecht auf den Flächen der Kläranlage nicht mehr dargestellt. Die Fläche der Kläranlage wird erstmals in ihrer flächigen, ganzen Ausdehnung dargestellt.

Innerhalb der Ilvericher Altrheinschlinge wird weiterhin Landschaftsschutz dargestellt.

Ergänzung von Natur- und Landschaftsschutz

- Strümp Süd

Dargestellt wird ein neuer Regionaler Grünzug zwischen A44 und Strümp Busch.

- am Herrenbusch

Hinzu kommt ein Naturschutzgebiet im Süden des Herrenbusches.

- westlich Osterath

Westlich Osterath werden die Ausgleichsflächen der Umgehungsstraße mit in den Landschaftsschutz aufgenommen.

- südlich Boverth

Südlich Boverth bis zur Autobahn wird der Regionale Grünzug bis an die Siedlungsgrenze erweitert.

- Haus Meer

Haus Meer wird vom Landschaftsschutz nunmehr vollständig abgedeckt. Die Darstellung Regionaler Grünzug ist hier jedoch **zu streichen**.

Im Bereich des Parkplatzes Haltestelle Haus Meer wird er sachgerecht zurückgenommen.

- westlich Buderich

Im Osten Buderichs wird der Regionale Grünzug auf die Flächen hinter die Plantrasse der Umgehungsstraße verlängert. Dies auch auf Friedhofsflächen, die in anderen Stadtteilen Teil des ASB sind.

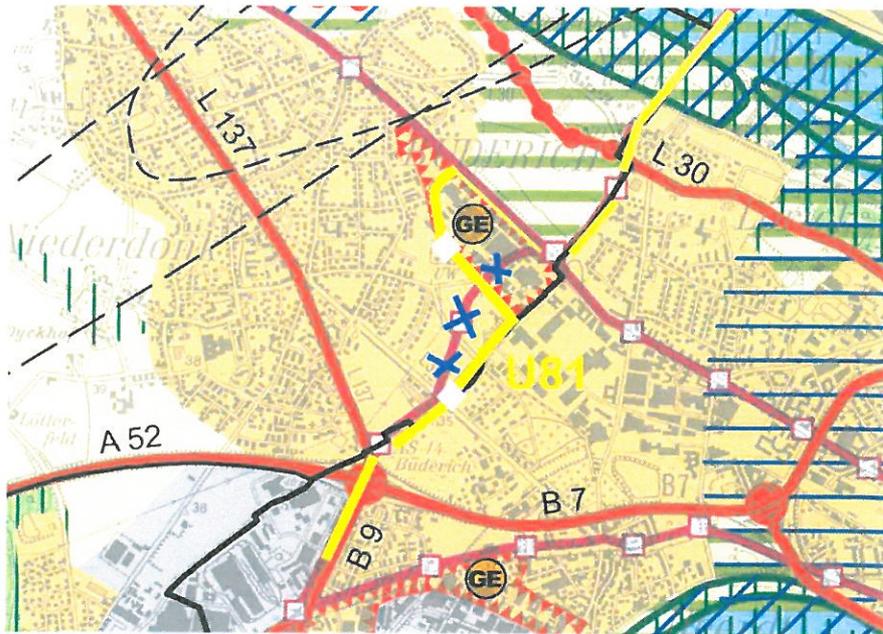
Hier sollte die Bezirksregierung eine **einheitliche Vorgehensweise wählen** und entsprechend die Friedhofsflächen am Westrand Osterath herausnehmen, da der Friedhof im Osten Lank-Latums und eben der Budericher Friedhof jeweils als Freiraum dargestellt sind.

- zwischen Lank und Ilverich

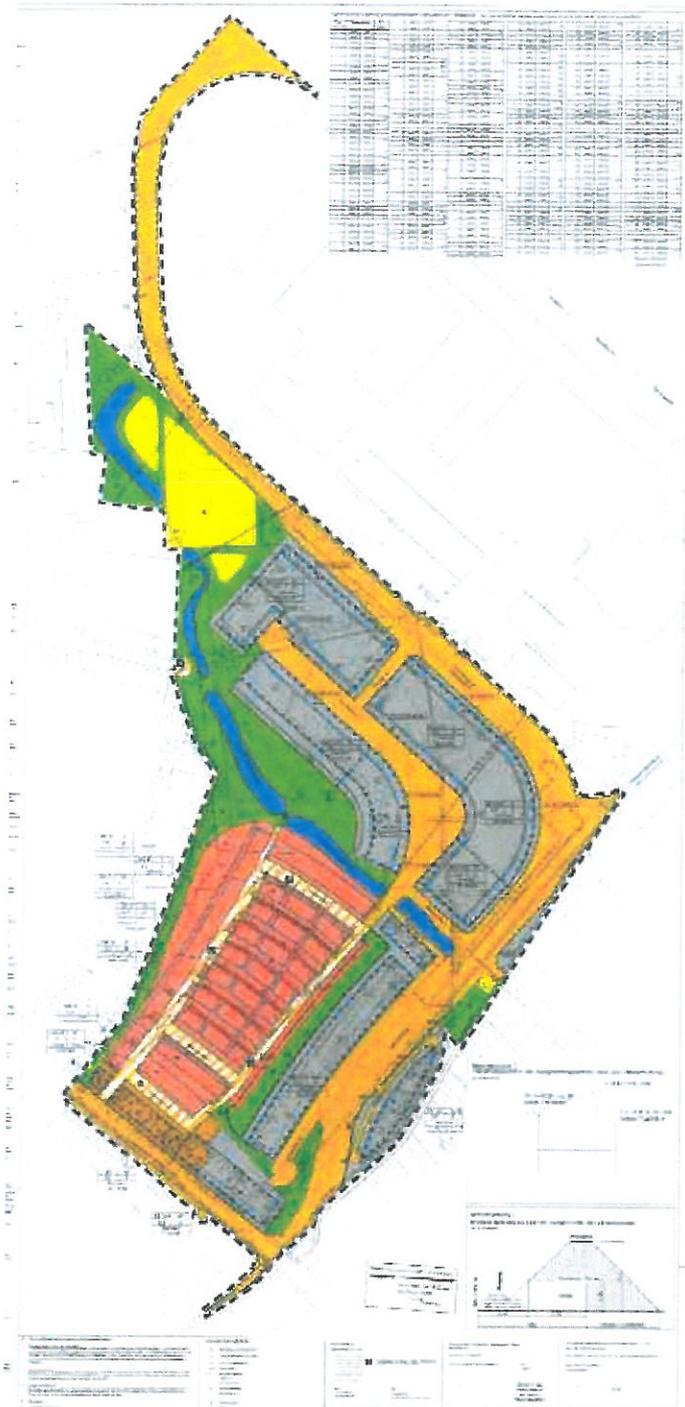
Sachgerechte Anpassung der Fläche für Naturschutz an Autobahnen und entlang der DB-Trasse im Bereich der Görgeheide.
Landschaftsschutz wird hier entsprechend der Darstellung des Landschaftsplanes des Rhein-Kreises-Neuss nicht mehr dargestellt.

Stadt Meerbusch, Ifd. Bu. J
Darstellung von Schienenverbindungen

Die Stadtbahnlinie U81 **ist** entsprechend der vorgesehenen und im Bauleitplanverfahren abgestimmten Trassenführung gemäß dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 271 **darzustellen**.



gelbe Linie = U81-Trassenverlauf gemäß Bebauungsplan Nr. 271



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

Begründung:

Die Trassenführung der U76/U74 im Bereich Boverth wurde an den tatsächlichen Verlauf angepasst.

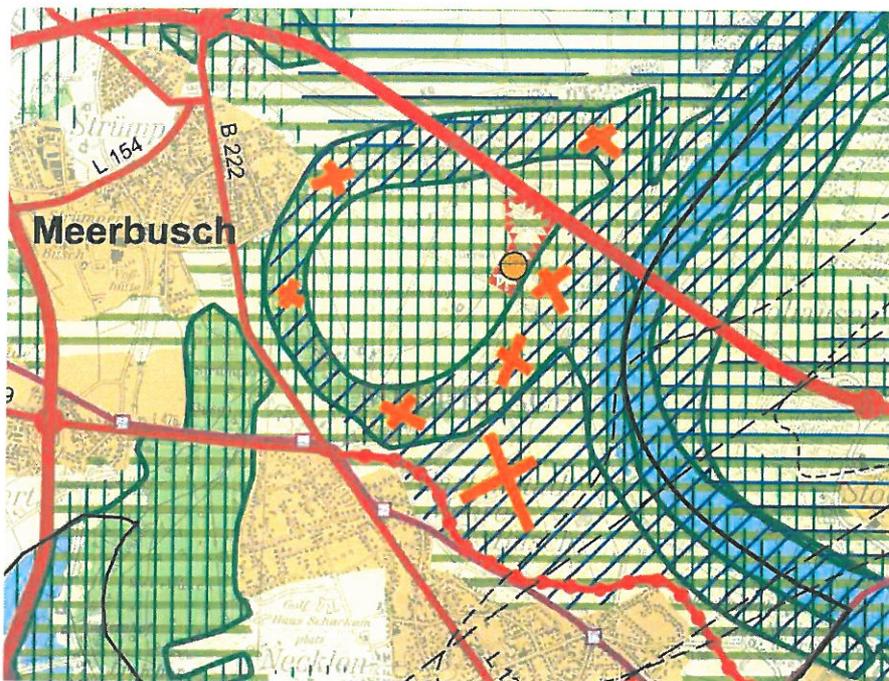
Eine Anpassung des projektierten Trassenverlaufs der U81 gemäß dem Bebauungsplan Nr. 271 erfolgte nicht. Die von der Regionalplanungsbehörde gewählte Darstellung zeigt einen nicht realisierbaren Trassenverlauf durch vorhandene Gebäude innerhalb des Böhler-Areals und durch das neue, in der Vermarktung befindliche Wohnbaugelände auf den „Erweiterungsflächen“ des Böhler-Werkes auf.

Da auf der Böhlerstraße in Höhe des bestehenden Böhler-Werkes eine verkehrssichere Lösung, die auf beiden Straßenseiten Fuß- und Radwege vorhalten kann, aus Platzgründen nicht problemlos realisierbar ist und durch einen Trassenverswenk und neuer Haltestelle eine bessere Anbindung des Siedlungsbereiches Buderich-Südwest erreicht werden kann, ist an den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 271 festzuhalten.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. K

Steuerbare Rückhalteräume / Taschenpolder Ilvericher Bruch

Der im Stadtgebiet Meerbusch dargestellte Überschwemmungsbereich im Bereich der Ilvericher Altrheinschlinge und südwestlich angrenzender Flächen ist ersatzlos **zurückzunehmen**.



Begründung:

Im Entwurf des neuen Regionalplanes wird für die Rückgewinnung von Retentionsraum der Meerbuscher Naherholungsbereich der Ilvericher Altrheinschlinge vorgeschlagen. Die Darstellung wurde aus dem Entwurf der Landesentwicklungsplanes -LEP NRW- übertragen. Eine entsprechende Stellungnahme zum LEP-Entwurf (7.4-6 Ziel Überschwemmungsbereiche / 7.4-7 Ziel Rückgewinnung von Retentionsraum) wurde bereits am 14. Februar 2014 abgegeben.

Innerhalb des dargestellten Überschwemmungsbereiches liegen Tunnelbauwerke der Bundesautobahn A 44 sowie direkt angrenzend, am tiefsten Punkt, die Kläranlage Düsseldorf-Nord.

Eine gewünschte Freihaltung oder gar eine Zurückgewinnung als Wasserrückhalt oder Retentionsraum ist dahingehend ausgeschlossen. Eine Unter- bzw. Überflutung der Bauwerke (Aufreiben) oder der Klärbecken kann nicht ernsthaft gewollt sein.

Ergänzend ist anzumerken, dass in den letzten Jahren der Deich auf Meerbuscher Stadtgebiet auf der gesamten Strecke zwischen Krefeld und Düsseldorf vollständig neu und erhöht errichtet wurde.

Darüber hinaus würde durch die Einrichtung eines Retentionsraumes (Deichrückverlegung) in erheblichem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen (Ackerflächen, bedingt ackerfähige Flächen, Grünland) einer zumindest vorübergehenden Nutzung entzogen. Der Regionalplanentwurf macht dabei keine Aussagen, wie diesen negativen Auswirkungen für die dort wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebe begegnet werden soll.

Durch anhaltende mehrwöchige Überschwemmung wäre mit dem Verlust derzeit vorhandener, wertvoller grundwassergeprägten Biotope zu rechnen.

Durch erforderliche Maßnahmen - zur Verringerung der Auswirkungen eines ggf. zu installierenden Taschenpolders (Grundwasseraufhöhungen) im Bereich der Stadtteile Ilverich, Strümp und Büderich - wie das Abpumpen von Grundwasser in einer Größenordnung von bis zu mehreren Mio. m³ - ergeben sich massive Eingriffe in das Grundwasserregime in wasserwirtschaftlich sensiblen Räumen. Diese müssten neben einer qualitativen Wertung einer quantitativen Beurteilung unterzogen werden, da durch die hydraulischen Maßnahmen wesentliche Änderungen in den Wassereinzugsgebieten des Wasserwerkes Lank-Latum und damit eine Beeinträchtigung der öffentlichen Trinkwasserversorgung zu erwarten ist. Hierzu fehlen dezidierte Aussagen.

Ebenso befindet sich in diesem Bereich eine größere Anzahl von Ver- und Entsorgungsleitungen, die gegen Auftrieb bei einer mehrwöchigen Überschwemmungszeit sowie die Wartung der Anlagen während dieser Zeit gesichert bzw. aufrecht erhalten werden müssten. Auch hierzu wären detaillierte Angaben erforderlich. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage eines erhöhten Folgekostenaufwandes und ob dieser erhöhte Folgekostenaufwand bereits bei einer pauschalen Darstellung im Landesentwicklungsplan oder Regionalplan bedacht wurde.

In jedem Fall wäre bei der Errichtung eines Rückhalteraumes (Deichrückverlegung) mit einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität der Meerbuscher Bürger durch Entzug von landschafts- und naturgebundenen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sowie einer erheblichen Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und des Landschaftsbildes bei Eindeichung der Ilvericher Altrheinschlinge mit bis zu 6 m hohen Deichen bzw. durch technische Bauwerke (Brücken, Einlassbauwerke etc.) zu rechnen. Die Stadt lehnt eine Inanspruchnahme der Ilvericher Altrheinschlinge als Retentionsraum mit Deichrückverlegungen grundsätzlich ab. Die Stellungnahme der Stadt Meerbusch zum LEP (siehe Seite 2, Pkt. 7.4-6, Rückgewinnung von Retentionsraum) beruht auf einem einstimmigen Ratsbeschluss.

Auch wurden seit Mitte der 1990er Jahre mehrere ablehnende Stellungnahmen abgegeben, die von den politischen Gremien der Stadt Meerbusch ebenfalls jeweils einstimmig beschlossen wurden. Da innerhalb des Zeithorizontes des Regionalplanes und auch längerfristig mit der Realisierung des Retentionsraums nicht zu rechnen ist, ist die Darstellung im Entwurf des neuen Regionalplans zu streichen.

Die Bedenken sind dabei so gravierend, dass schon zum jetzigen Zeitpunkt eine Herausnahme entschieden werden kann, ohne dass es weiterer aufwendiger Gutachten der jeweiligen Betroffenen bedarf.

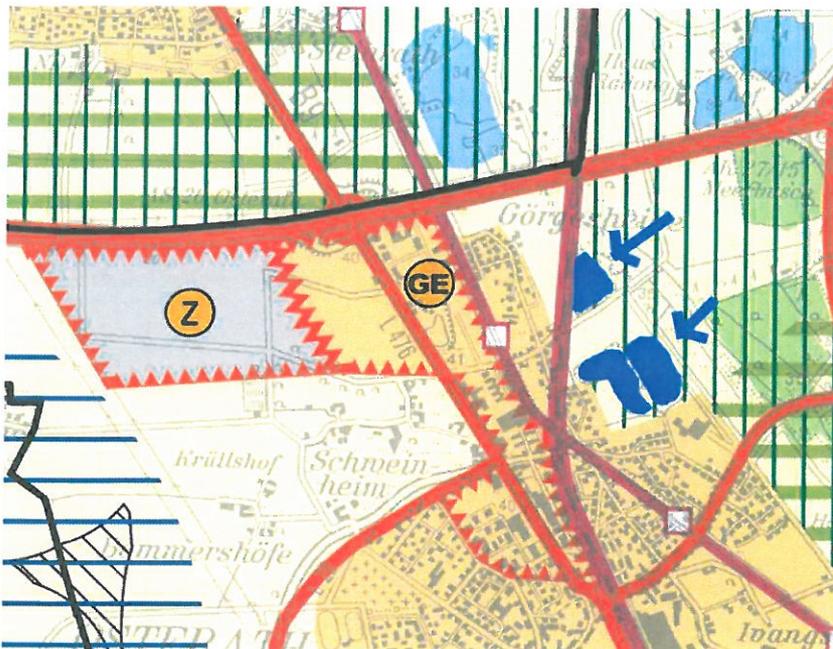
Die Stadt Meerbusch begrüßt sehr wohl ein Umdenken in der Hochwasserschutzpolitik zu einem nachhaltigen Hochwasserschutz.

Unter Berücksichtigung der Größenordnung dieser Planung, des außerordentlich erheblichen technischen Aufwandes und der sonstigen ökologischen, landschaftlichen und städtebaulichen Beeinträchtigungen ist die Ilvericher Altrheinschlinge jedoch ein absolut ungeeigneter Standort für einen Polder.

*Stadt Meerbusch, lfd. Bu. L
Wasserflächen*

Fehlende Wasserflächen **sind darzustellen:**

a) Wasserflächen im Nordosten des Stadtteils Meerbusch-Osterath



b) Wasserflächen im Bereich des Gewerbegebietes Mollfeld-Nord



Begründung:

zu a + b)

Die vorhandenen Wasserflächen werden nicht dargestellt.

Sie sollen als prägende Landschaftsbestandteile im Regionalplan dargestellt werden.

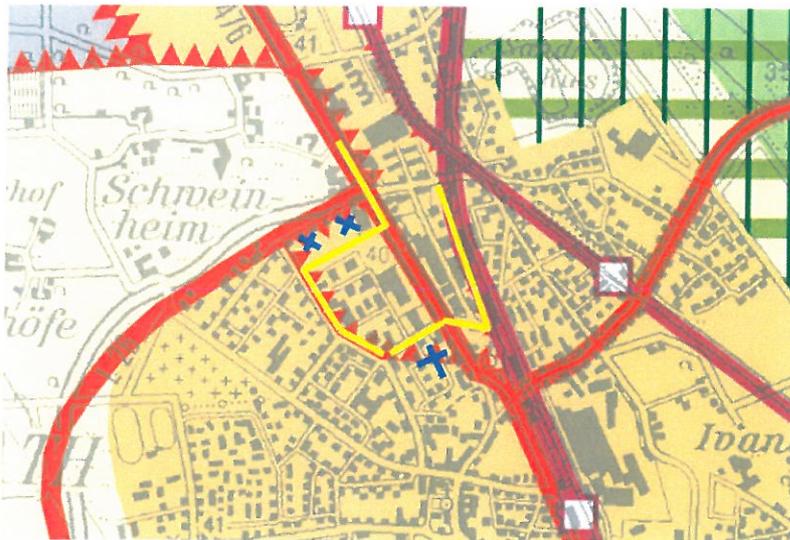
Stadt Meerbusch, lfd. Bu. N
ASB-GE

Folgende dargestellte ASB-GE **sind anzupassen**:

a)

ASB-GE Breite Straße

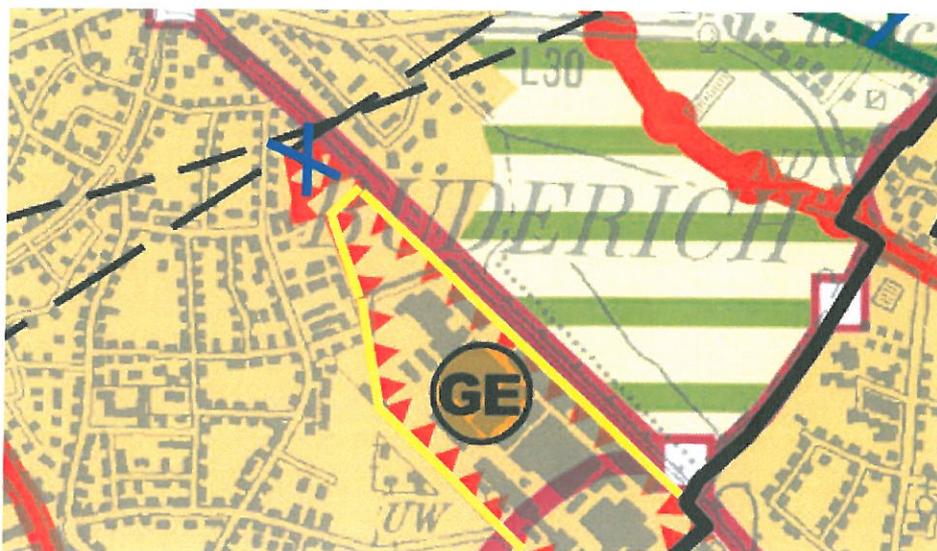
Die Darstellung ist im Norden und Süden geringfügig **zurückzunehmen**.



b)

ASB-GE Wanheimer Hof

Im Norden ist der gewerbliche Bereich ASB-GE geringfügig **zurückzunehmen**, um einen angemessenen Abstand zur angrenzenden Wohnbaufläche mit Bestandbebauung einzuhalten.



Begründung:

zu a)

ASB-GE Breite Straße

Im Norden reicht der gewerbliche Bereich nicht bis an den Westring heran. Im Anschluss an die tatsächlich vorhandenen gewerblichen Flächen grenzt eine Dorfgebietsfläche mit Bestandbebauung an und ist in diesem Bereich zurückzunehmen.

zu b)

ASB-GE Wanheimer Hof

Die Fläche für eine ASB-GE ist im Bereich von vorh. Wohnbauflächen zurückzunehmen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. O

Sonstige Hinweise und Anregungen

a)

Kulturhistorische Orte und Bauwerke

Es wird angeregt, die kulturhistorischen Orte der Beikarte 2C **zu prüfen** und zu aktualisieren.

b)

Zentralörtliche Bedeutung

Es wird angeregt, die Tabelle zur Identifizierung der Infrastrukturausstattung der zentralörtlich bedeutsamen Siedlungsbereiche in Meerbusch **zu prüfen** und zu aktualisieren.

Begründung:

zu a)

Die in der Beikarte 2C dargestellten kulturhistorischen Orte sollen auf Vollständigkeit **geprüft werden**

Wichtige kulturhistorische Orte der Stadt Meerbusch von regionaler Bedeutung sind der als Anlage beigefügten Liste der Bau- und Bodendenkmäler im Stadtgebiet Meerbusch, Stand 31. Juli 2014 zu entnehmen.

zu b)

Im Auszug der Tabelle aufgelisteter Aufzählergebnisse für identifizierte Cluster, Begründung, Seite 142, **fehlen** der Sportplatz in Buderich am Eisenbrand und der Sportplatz in Strümp am Fouesnantplatz.

TEXTLICHE DARSTELLUNGEN

Folgende Inhalte werden begrüßt, bzw. Ergänzungen angeregt:

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. P

3.2 Allgemeine Siedlungsbereiche

Die Infrastrukturfolgekostenermittlung sollte für alle Planungsentscheidungen, z.B. auch für Gewerbegebiete erfolgen.

Die Erstellung der einfachen praktikablen Arbeitshilfe zur Ermittlung der Infrastrukturfolgekosten ist für die Umsetzung und Anwendung dabei elementare Voraussetzung. Dabei ist aber auch eine Siedlungsvielfalt zu beachten, wenn die zukünftige Siedlungsentwicklung dem Leitbild der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit gerecht werden soll.

Somit darf ein Wohngebiet, mit der Möglichkeit eines quartiersbezogenen hohen Grünanteils, neben einer dichten Blockstruktur nicht aufgrund höherer Infrastrukturkosten kategorisch ausgeschlossen werden, wenn dies eine städtebauliche notwendige Siedlungsauflockerung oder Ergänzung darstellt.

Städtische Gärten - privat oder öffentlich - und die Möglichkeiten städtischer Landwirtschaft können in Zukunft zur Lösung unterschiedlicher sozialer Probleme auf urbaner und auch auf globaler Ebene beitragen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. Q

3.4 Großflächiger Einzelhandel

Da viele dieser Betriebe, v. a. Gartencenter und Pflanzenmärkte aufgrund des hohen Flächenbedarfes im Außenbereich siedeln, besteht über die Forderung einer Lage im ASB für Neugründungen auch für den Bestand ein Regelungsbedarf. Dies deshalb, weil die erstellten Bauten und ihre Nutzung (z.B. Verkaufsgewächshaus in Verbindung mit Baumschule, Betriebsleiterwohnhaus mit Garagen, Produktionshallen, etc.) in vielen Gemeinden nach § 35 (1) BauGB als privilegierte Vorhaben genehmigt wurden. Dabei war und ist es üblich und legal, dass auf Grundlage von § 35 (1) BauGB genehmigte Gärtnereien oder Baumschulen sich im Laufe der Jahre vergrößern und die Grenzen zum großflächigen Einzelhandelsbetrieben erreichen.

Dementsprechend sind im Bereich v. a. der Gartencenter und Pflanzenmärkte ein differenziertes Angebot sowie eine sehr umfangreiche Verkaufsflächenausstattung vorhanden.

Zur Sicherung der Entwicklung dieser Betriebe und zur gebotenen Rechtssicherheit sowohl für die Betreiber als auch für die Gemeinden sollten zukünftig - über entsprechende gesamtstädtische Bestandsnutzungskonzepte - Darstellungen von Sondergebieten im Flächennutzungsplan auch außerhalb des ASB möglich sein. Dies vor allem um die Regelung der Verkaufsflächen und Sortimente später über Bebauungspläne vorzusehen.

Anderenfalls besteht die Gefahr einer städtebaulich ungeordneten Entwicklung in diesen Warenssegmenten, insbesondere einer bauordnungsrechtlich nicht kontrollierbaren Entwicklung der zentrenrelevanten Randsortimente, die tlw. in einem Spannungsverhältnis zu den schutzwürdigen Versorgungsstrukturen der Zentrenbereiche stehen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. R

4.0 Freiraum

Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Freiraum- und Landschaftsentwicklung wird unterstützt. Für die Feiflächen/Regionale Grünzüge ent-

lang von bebauten Bereichen sollten jedoch Ziele genannt werden, um Ortrand und Siedlungsränder klarer zu definieren.

Dass die Darstellung von Gewässerläufen mit ihren Uferzonen, Waldstücken, Parks und landwirtschaftlich genutzten Flächen keine Baulandreserven sind, sondern ökologisch, funktional und kulturell unverzichtbare Festpunkte, ohne die eine Region weder attraktiv noch funktionsfähig ist, bleibt bestimmender Ansatz. Die Bedeutung dieser grünen Netze zu erkennen ist wichtig; ihre zukünftigen Qualitäten und Potenziale sollten entsprechend im Regionalplan klarer und Strategien zum Schutz und zur Entwicklung sollten notwendigerweise als Ziele und Grundsätze aufgenommen werden.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. 5

5.1.2 – 4 Verkehrsinfrastruktur

Wird im Kapitel 5.1.5 Flughäfen / Luftverkehr der Lärmschutz wenigstens noch angesprochen, werden bei den Verkehrsträgern Wasser, Straße, Schiene keine besonderen übergeordneten Regelungen getroffen.

Es wird angeregt, dem Lärmschutz für den Schienen- und Straßenverkehr ein eigenes Kapitel zu widmen. Dies bedeutet die Darstellung von besonderen belasteten Lärmkorridoren; Flächendarstellungen heute schon besonders verlärmter Bereiche.

Angeregt wird hierzu, dass im Falle wesentlicher Änderungen von Verkehrsmengen im Bereich von Bestand-Wohnsiedlungen (z.B. im Nahbereich von Haltepunkten, bzw. entlang des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs, etc.), im Sinne des Umgebungsschutzes, der notwendige erhöhte Lärmschutz durch den Eigentümer oder Betreiber der vorhandenen Infrastruktur zu gewährleisten ist. Hier sollte der Verursacher verpflichtet werden, sich mindestens an den Herstellungskosten aktiver Schallschutzmaßnahmen zu beteiligen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. 5

5.1.5 Flughäfen / Luftverkehr

Der Regionalplan sieht wichtige Weichenstellung v.a. für die Siedlungsentwicklung vor. Eine notwendige raumordnerische Behandlung von Bauflächen (Flächensparen) und selbst die Reglementierung raumbedeutsamer Brachflächen sind vorgesehen. Dies sind jeweils Ordnungselemente, die weiteres, unbegrenztes Wachstum regeln und einschränken.

Für den Flugverkehr wird jedoch nur ein notwendiges Wachstum postuliert, ohne inhaltliche Auseinandersetzung.

Hier sind somit ebenfalls Aussagen zu den Grenzen des Wachstums, v.a. für einen Stadtfughafen wie Düsseldorf, zur überregionalen Kooperation der Flughäfen untereinander und eine raumordnerische Klarstellung der Anbindungen und Verknüpfungen dieser mit dem ÖPNV zu machen sowie klimaschutzrechtliche Belange zu behandeln.

Dabei ist dem Schutz vor (Flug)Lärm - und unter Beachtung der genannten Entwicklungszahlen beim Schienen- und Straßenverkehr - ein eigenes Kapitel zu widmen. Dies bedeutet die Darstellung von besonders belasteten Lärmkorridoren, mit Flächendarstellungen für zusätzliche Lärmschutzanlagen und den Lärmschutzzonen der Flughäfen nach dem Lärmschutzgesetz und dem Landesentwicklungsplan.

Wenn den Gemeinden und Städten und somit dem einzelnen Menschen, unter Beachtung von Flächenverfügbarkeiten, eine raumplanerisch verdichtete Siedlungstätigkeit vorgegeben wird, darf der Schutz durch die gebündelten Auswirkungen der verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen nicht auf eine nächste Planungsebene verschoben werden.

Der Flughafen Düsseldorf liegt in einem sehr dicht besiedelten Gebiet. Bereits jetzt sind die Belastungen für die Bevölkerung im Umfeld nicht akzeptabel. Lärm macht krank. Fluglärm ist starker Lärm. Deshalb ist ein quantitatives Wachstum, verbunden mit noch zahlreicheren Flugbewegungen aus Sicht der Stadt Meerbusch abzulehnen. Der im Regionalplan vorgesehene Verweis auf das Fluglärmgesetz ist keine ausreichende Auseinandersetzung mit diesem regionalplanerisch relevanten Thema. Der Flughafen sollte sich auf ein qualitatives Wachstum ohne weitere Belastungen für die Bevölkerung beschränken.

Im Rahmen Ihrer weiteren Planungsüberlegungen möchte ich Sie bitten, sich bei weiteren Fragen zu unseren Anregungen direkt an mich oder an meinen zuständigen Fachbereich zu wenden.

Mit freundlichen Grüßen

Angelika Mielke-Westerlage
Bürgermeisterin