

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB4/274/2012 vom 13. Februar 2012
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Planung und Liegenschaften	29.02.2012

**1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg;
1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB
2. Beschluss von Ergänzungen**

Beschlussvorschlag:

1. _ _ Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg hat einschließlich der Entwurfsbegründung gemäß § 13 (2) Baugesetzbuch -BauGB- in Verbindung mit § 3 (2) BauGB vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 8. November 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2011 öffentlich ausgelegen. Eine Umweltprüfung war nicht erforderlich.

Über die eingegangenen Stellungnahmen entscheidet der Ausschuss für Planung und Liegenschaften nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander wie folgt:

1. Einwender 17

Schreiben vom 06.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die zwingende Zweigeschossigkeit ist städtebaulich erforderlich, um eine Raumkante entlang umgebenen Straßen auszubilden. Sie bezieht sich aber nur auf einen schmalen, untergeordneten Streifen der festgesetzten Baufelder. Zudem ist darauf zu verweisen, dass bestehende Gebäude grundsätzlich unter den Bestandsschutz fallen. Das in Rede stehende Gebäude des Einwenders ist zudem erst vor kurzem errichtet worden. Sofern eine wesentliche Änderung vorgesehen ist, wird eine Befreiung von der Festsetzung der zwingenden Zweigeschossigkeit in Aussicht gestellt.

Der Anregung, Gastronomiebetriebe im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 60 zuzulassen, wird nicht gefolgt. Der weitgehende Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten, Geschäftsgebäuden, den genannten kleineren Dienstleistungsbetrieben und gastronomischen Betrieben resultiert aus der planerisch gewünschten Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches von Osterath, in dem diese Nutzungen bzw. Betriebe schwerpunktmäßig angesiedelt werden sollen. Die vom Einwender angeregten Autofahrerschnellgaststätten ziehen i.d.R. auch verkehrliche Auswirkungen nach sich, die insbesondere vor dem Hintergrund der angrenzenden sensiblen Nutzungen nicht erwünscht sind. Die Zulässigkeit einer Kfz-Werkstatt mit nicht-zentrenrelevantem Einzelhandel bleibt davon unberührt. Ebenso können geruchsintensive Betriebe, die in die Abstandsklasse VII fallen, zulässig sein, sofern entsprechende technische Maßnahmen zur Verringerung bzw. Vermeidung der Geruchsimmissionen umgesetzt werden.

2. Einwender 10

Schreiben vom 05.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens (Büro IVV, Aachen 2007/2008 bzw. Nachtrag aus dem Jahr 2009) wurden die Auswirkungen auf das Verkehrsnetz ermittelt. Um das zukünftige Verkehrsaufkommen im betrachteten Knoten bewältigen zu können, ist gemäß den Ergebnissen des o.g. Gutachtens ein Um- und Ausbau des Knotenpunktes erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplanes wurde dieser Um- und Ausbau in zahlreichen Varianten untersucht und zwischen der Stadt und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt. Zusätzlich wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Die vorliegende Planung gewährleistet somit eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs – mit und ohne Realisierung der Bahnunterführung – und erfüllt die Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Zudem wird die im unbeplanten Zustand unbefriedigende, weil konflikträchtige Abfahrtsituation (insbesondere Linksabbieger) vom Grundstück, durch die Planung optimiert.

Das Grundstück Meerbuscher Straße Nr. 96-100 ist weiterhin von allen Richtungen aus anfahrbar bzw. in alle Richtungen abfahrbar, so dass der Ansatz einer Wertminderung nicht nachvollziehbar ist.

3. Einwender 11

Schreiben vom 06.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die ausgelegte Fassung des städtebaulichen Vertrages war mit dem Datum 20.09.2011 versehen, umfasste aber die Änderungen, die der Rat am 29.09.2011 beschlossen hatte. Gemäß dem Protokoll der Ratssitzung vom 29.09.2011 ist die Präambel im städtebaulichen Vertrag bis zum Satzungsbeschluss zu ergänzen und konnte somit nicht Bestandteil der Auslegung sein.

Unabhängig davon berücksichtigt der Frischemarkt in mehrfacher Hinsicht die Grundsätze einer ökologischen, nachhaltigen Entwicklung, die im Rahmen der Präambel angesprochen werden: Einerseits ist dieser Markt ein Beitrag zum vielfältigen Nutzungsspektrum im Plangebiet und ermöglicht für die angrenzenden (vorhandenen und neuen) Wohngebiete eine Versorgung im Sinne der »Stadt der kurzen Wege«. Zudem besteht bei Etablierung eines leistungsfähigen Lebensmittelmarktes am östlichen Rand des Ortskerns die Chance, dass der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße erhalten bleibt bzw. sich (wieder) entwickelt (siehe unten: Trading-down-Prozess). Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird. Kunden, die bisher dezentrale, nicht integrierte Standorte (»Auf der Grünen Wiese«, im Gewerbegebiet) oder Angebote in Nachbarstädten aufgesucht haben, wird eine attraktive Alternative angeboten. Hiermit kann im Sinne der »Stadt der kurzen Wege« ein Beitrag zur ressourcenschonenden Verkehrsvermeidung geleistet werden. Der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße ist auch ohne Unterführung fußläufig direkt erreichbar, bis zur Kirche St. Nikolaus beträgt die Entfernung vom Frischemarkt lediglich 500 m.

Bestandteil der Auslegung vom 8. November 2011 bis 8. Dezember 2011 waren die Planunterlagen (Rechtsplan-Entwürfe, Gestaltungsplan Nr. 266), die Begründungen mit Umweltbericht, Fachgutachten sowie bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen aus den Verfahren der Bauleitpläne. Des Weiteren lag der städtebauliche Vertrag (öffentlicher Teil) mit sämtlichen Anlagen aus. Bei Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB besteht für Bedienstete keine Präsenz- oder Auskunftspflicht. Die Sachbearbeiterin war zu dieser Zeit dennoch präsent und erteilte Auskunft sowie kostenlose Kopien/DIN A3 als Verkleinerungen der ausgelegten Rechtsplan-Entwürfe. Anhand einer Kostentabelle, die ebenfalls aushing, konnte der Bürger sämtliche Unterlagen erwerben, bzw. per Rechnung zugeschickt bekommen. Weitergehende Unterlagen zur umfassenden Nachvollziehbarkeit waren nicht erforderlich, konnten aber - wie zum Beispiel das Einzelhandelsgutachten der GMA - auf Anfrage jederzeit eingesehen werden. Die Anmerkung, dass dieses Gutachten überholt sei, resultiert aus der Tatsache, dass die Sachbearbeiterin am 23.11.2011 das Gutachten auf Wunsch zur Verfügung gestellt hat. Das Gutachten ist jedoch nicht identisch mit dem vom Rat am 20. 05. 2010 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt. Am 28.11. 2011 hat die Sachbearbeiterin den Unterzeichner/Einwender darauf aufmerksam gemacht und ihn an den zuständigen Sachbearbeiter zur Klarstellung verwiesen. Das Gutachten lag nicht aus, da es nicht Bestandteil der Unterlagen zur Offenlage war. Sämtliche ausgelegten Unterlagen

entsprachen nachweislich dem Stand, der vom Rat der Stadt zur Auslegung beschlossen wurde. Ort der öffentlichen Entwurfsauslegung ist einzig das Technische Rathaus in Meerbusch-Lank-Latum. Die zusätzliche Vorhaltung von Bauleitplan-Entwürfen in den Bürgerbüros der entsprechenden Stadtteile ist ein Dienstleistungsangebot und muss sich daher auf die Pläne selbst mit Begründung beschränken.

In Bezug auf die Auswirkungen auf die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe im Ortskern Osterath wird auf die weiteren Ausführungen verwiesen.

Relevant für die 1. Änderung des Bebauungsplanes 60 sind die Anmerkungen zu zusätzlichen Verkehrsbelastung der Strümpfer Straße, die (stammend aus dem Jahr 2008) laut Auffassung des Einwenders »überholt« sind. Hierzu ist anzumerken, dass sich bereits seit Erstellung des Gutachtens ein verkehrlicher Entwicklungsprozess eingestellt, der jedoch in der Prognosebetrachtung bis 2020 im Verkehrsgutachten berücksichtigt wurde. Insofern bedürfen die zugrunde gelegten Daten keiner Aktualisierung.

Die weiteren Anregungen des Einwenders beziehen sich ausschließlich auf Aspekte, die den Bebauungsplan Nr. 266 betreffen und werden dementsprechend im dortigen Verfahren abgehandelt.

4. Einwender 14

Schreiben vom 07.12.2011

Der Stellungnahme, die sich nur in Teilen auf den Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 und Bebauungsplan Nr. 266 bezieht, wird nicht gefolgt.

Die Anmerkungen zur Stellungnahme werden wie folgt gegliedert:

1. Verfahrensmängel
2. Anmerkungen zu den Fachgutachten
3. Themenkomplex Einzelhandel/zentrale Versorgungsbereiche
4. Weitergehende Anregungen zum BP 266
5. Anmerkungen zum städtebaulichen Vertrag

Die Gliederung orientiert sich dabei an der Stellungnahme des Einwenders. Da der Aspekt Einzelhandel/zentrale Versorgungsbereiche an mehreren Stellen seitens des Einwenders Erwähnung findet, wird dieser in einem separaten Kapitel zusammengefasst. Der Vorwurf, nicht erkennen zu können, welcher Bauleitplan welche Aussagen trifft, wird zurückgewiesen.

1. Verfahrensmängel

Die ausgelegte Fassung des städtebaulichen Vertrages war mit dem Datum 20.09.2011 versehen, umfasste aber die Änderungen, die der Rat am 29.09.2011 beschlossen hatte. Gemäß des Protokolls der Ratssitzung vom 29.09.2011 ist die Präambel im städtebaulichen Vertrag bis zum Satzungsbeschluss zu ergänzen und konnte somit nicht Bestandteil der Auslegung sein.

Unabhängig davon berücksichtigt der Frischemarkt in mehrfacher Hinsicht die Grundsätze einer ökologischen, nachhaltigen Entwicklung, die im Rahmen der Präambel angesprochen werden: Einerseits ist dieser Markt ein Beitrag zum vielfältigen Nutzungsspektrum im Plangebiet und ermöglicht für die angrenzenden (vorhandenen und neuen) Wohngebiete eine Versorgung im Sinne der »Stadt der kurzen Wege«. Zudem besteht bei Etablierung eines leistungsfähigen Lebensmittelmarktes am östlichen Rand des Ortskerns die Chance, dass der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße erhalten bleibt bzw. sich (wieder) entwickelt (siehe unten: Trading-down-Prozess). Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird. Kunden, die bisher dezentrale, nicht integrierte Standorte (»Auf der Grünen Wiese«, im Gewerbegebiet) oder Angebote in Nachbarstädten aufgesucht haben, wird eine attraktive Alternative angeboten. Hiermit kann im Sinne der »Stadt der kurzen Wege« ein Beitrag zur ressourcenschonenden Verkehrsvermeidung geleistet werden. Der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße ist auch ohne Unterführung fußläufig direkt erreichbar, bis zur Kirche St. Nikolaus beträgt die Entfernung vom Frischemarkt lediglich 500 m.

Bestandteil der Auslegung vom 8. November 2011 bis 8. Dezember 2011 waren die Planunterlagen (Rechtsplan-Entwürfe, Gestaltungsplan Nr. 266), die Begründungen mit Umweltbericht,

Fachgutachten sowie bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen aus den Verfahren der Bauleitpläne. Des Weiteren lag der städtebauliche Vertrag (öffentlicher Teil) mit sämtlichen Anlagen aus. Bei Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB besteht für Bedienstete keine Präsenz- oder Auskunftspflicht. Die Sachbearbeiterin war zu dieser Zeit dennoch präsent und erteilte Auskunft sowie kostenlose Kopien/DIN A3 als Verkleinerungen der ausgelegten Rechtsplan-Entwürfe. Anhand einer Kostentabelle, die ebenfalls aushing, konnte der Bürger sämtliche Unterlagen erwerben, bzw. per Rechnung zugeschickt bekommen. Weitergehende Unterlagen zur umfassenden Nachvollziehbarkeit waren nicht erforderlich, konnten aber - wie zum Beispiel das Einzelhandelsgutachten der GMA - auf Anfrage jederzeit eingesehen werden. Die Anmerkung, dass dieses Gutachten überholt sei, resultiert aus der Tatsache, dass die Sachbearbeiterin am 23.11.2011 das Gutachten auf Wunsch zur Verfügung gestellt hat. Das Gutachten ist jedoch nicht identisch mit dem vom Rat am 20. 05. 2010 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt. Am 28.11. 2011 hat die Sachbearbeiterin den Unterzeichner/Einwender darauf aufmerksam gemacht und ihn an den zuständigen Sachbearbeiter zur Klarstellung verwiesen. Das Gutachten lag nicht aus, da es nicht Bestandteil der Unterlagen zur Offenlage war. Sämtliche ausgelegenen Unterlagen entsprachen nachweislich dem Stand, der vom Rat der Stadt zur Auslegung beschlossen wurde. Ort der öffentlichen Entwurfsauslegung ist einzig das Technische Rathaus in Meerbusch-Lank-Latum. Die zusätzliche Vorhaltung von Bauleitplan-Entwürfen in den Bürgerbüros der entsprechenden Stadtteile ist ein Dienstleistungsangebot und muss sich daher auf die Pläne selbst mit Begründung beschränken.

In Bezug auf die Auswirkungen auf die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe im Ortskern Osterath wird auf die weiteren Ausführungen verwiesen.

2. Anmerkungen zu den Fachgutachten

2.1 GfK-Gutachten

Richtig ist zunächst, dass für Osterath zum Betrachtungszeitraum eine negative Zentralität im periodischen Bedarf vorhanden war. Die »eigenen Berechnungen« des Einwenders können methodisch nicht nachvollzogen werden, da sich hierzu auch kein Hinweis in der Stellungnahme findet. Hierbei wird aber auf eine vergleichbare Anfrage des Einwenders (im Zusammenhang mit einer Anfrage der FDP-Meerbusch vom 22. September 2008) hingewiesen, in der ebenfalls »eigene« Berechnungen zu Kaufkraft/Zentralität gemacht wurden. Hier zeigte sich, dass bei der Berechnung der Zentralität/Zentralitäten falsche Gebietseinheiten angenommen und die spezifischen Kaufkraftverhältnisse in der Region (bzw. in Meerbusch) nicht berücksichtigt wurden. So wurde damals mit methodisch falschen Ausgangswerten argumentiert.

Ausgehend davon, dass die periodischen Sortimente generell wohnortnah gekauft werden (selbst in großen Städten/Metropolen differiert die entsprechende Zentralität um 100) ergibt sich ein klarer Nachholbedarf für Osterath in diesem Bereich. Die Argumentation, dass aus der entsprechenden Zentralität von 75 % in Osterath folgt, dass in einem etwaigen Frischemarkt nicht wohnortnah eingekauft wird, ist nicht nachvollziehbar.

Das der Frischmarkt in Osterath auch über Osterath hinaus ausstrahlt ist, im Gutachten klar dargelegt, so dass diesbezüglich kein Widerspruch besteht. Die »Behinderung« (lt. Einwender) einer wohnortnahen Versorgung in anderen Meerbuscher Stadtteilen durch den Frischmarkt kann nicht nachvollzogen werden. Die errechneten Umverteilungen auch in den anderen Meerbuscher Ortsteilen sind gemäß der Ergebnisse der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) verkraftbar.

Hinsichtlich der angeführten großflächigen Anbieter in der Region ist anzumerken, dass alle relevanten Anbieter zum Zeitpunkt der Erstellung der o.g. Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung in dem Gutachten berücksichtigt worden sind. Durch die Ansiedlung neuer Lebensmittelmärkte lässt sich aber ein Unterlassung einer Ansiedlung in Osterath nicht ableiten. Hierbei ist auch zu beachten, dass der geplante Frischmarkt in Osterath das Potenzial bietet, die Zentralität in Bezug auf Nahversorgung in Osterath zu verbessern, und so bestehende (unerwünschte) Kaufkraftabflüsse in die Nachbarstädte reduziert.

Wie dargestellt gewährleisten die drei kreuzungsfreien Wegeführungen im Bereich der geplanten Unterführung eine attraktive und schnelle Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Die

Vermeidung von Angsträumen obliegt der konkreten Ausführung.

2.2 Verkehr

Generell sei vorausgeschickt: Das Ingenieurbüro IVV GmbH & Co. KG berät seit fast 5 Jahrzehnten die öffentliche Hand (Bundesverkehrsministerium, Landesministerien, Städte, Landesbetriebe etc.) sowie private Auftraggeber und hat in dieser Zeit die »Regeln der Kunst« im Bereich von Verkehrsuntersuchungen bundesweit wesentlich mitgeprägt. Speziell betrachtet war IVV in den letzten 15 Jahren kontinuierlich mit Verkehrsuntersuchungen für die Stadt Meerbusch betraut und besitzt insofern eine ausgeprägte Kenntnis hinsichtlich des dortigen Verkehrsgeschehens. Nutzungsspezifische Verkehrsaufkommensermittlungen sowie Verkehrsumlegungen auf das jeweilige örtliche Straßennetz gehören zum täglichen Arbeitsfeld. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Plangebiet »Ostara« sind über ein Rechenmodell erzeugt worden, das sich in hunderten Fällen in klein- wie auch großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte Mitte 2011 die Ingenieurgruppe IVV in Zusammenarbeit mit Intraplan, München, Beratergruppe Verkehr + Umwelt (BVU), Freiburg und AVISO, Aachen mit der Erstellung der »Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030«. Dies zeugt von dem hohen Vertrauen, das dem Büro von höchster Stelle entgegengebracht wird.

Die Anmerkungen/Stellungnahmen zu den Einwänden gegen das Verkehrsgutachten werden im Folgenden thematisch zusammengefasst wiedergeben:

Verkehrszählungen

Aufgrund der ausgeprägten Kenntnis des Verkehrsgeschehens in Osterath, das einerseits aus eigenen Verkehrszählungen IVV's in den Jahren 2002 und 2005 – die Erhebungen erfolgten dabei jeweils morgens von 07.00 bis 09.00 Uhr und nachmittags von 15.00 bis 19.00 Uhr – und andererseits aus den amtlichen Verkehrszählungen des Bundes von 2000 und 2005 sowie aus Beobachtungen während zahlreicher Ortsbegehungen resultiert, konnten die zur Erfassung der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde erhobenen Zeiträume bei den Zählungen 2007 auf jeweils 1,5 Stunden begrenzt werden. Erhoben wurden morgens in der Zeit von 07.00 bis 08.30 Uhr und nachmittags in der Zeit von 17.00 bis 18.30 Uhr. Grundsätzlich ist es in der Verkehrsplanung üblich, die Spitzenstunde eines Normalwerktages (am besten Dienstag oder Donnerstag) der Dimensionierung von Straßen und Verkehrsanlagen (z. B. Lichtsignalanlagen) als Basis zugrunde zu legen. Diesem Grundsatz wurde auch bei der Verkehrsuntersuchung zum Projekt »Ostara« gefolgt.

Belastungsdifferenzen 2007/2010

Die aufgezeigten Verkehrsbelastungsdifferenzen auf der Meerbuscher Straße, die im Vergleich der Erhebungen aus 2007 und 2009 auftreten, sind im Wesentlichen dadurch zu erklären, dass zwischenzeitlich bereits ein Teil der im Verkehrsgutachten "Ostara" prognostizierten Verkehrsentwicklung – z. B. mit der Teilentwicklung »Am Strümper Busch« – eingetreten ist. Die mit maximal ca. + 1.200 Kfz/Tag und Querschnitt aufgezeigten Differenzen bedeuten bezogen auf die Spitzenstunde des Tages, dass lediglich maximal ein Fahrzeug/Minute und Richtung mehr auftritt, was weder verkehrs- und noch lärmtechnisch spürbar und relevant ist. Die präzise Verkehrsbelastung der Meerbuscher Straße, westlich des Winklerweges, beträgt im Gutachten zur K 9n 9.100 und nicht 9.400 Kfz-DTV, die Belastung der Meerbuscher Straße, östlich des Winklerweges, beträgt im Ostara-Gutachten 11.300 Kfz-DTV (Zahl nicht ausgewiesen im Plan wegen Streckenkürze). Der Belastungswert der Strecke Strümper Straße, westlich des Winklerweges, ist im Planungsfall 2 in der vom Einwander erstellten Tabelle falsch zitiert. Es muss 5.300 anstatt 5.900 heißen.

Verkehrsaufkommen Frischemarkt

Der Einwander zitiert das Verkehrsgutachten und widerspricht sich gegenüber der zitierten Aussage in dem darauffolgenden Satz selbst, indem er behauptet, der Gutachter habe ausschließlich hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens des Frischemarktes den Aussagen des

mutmaßlich zukünftigen Betreibers des EDEKA-Marktes vertraut. Fakt ist, wie auch im Gutachten zum Ausdruck gebracht, dass verschiedene Ansätze zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens zum Einsatz kamen, die aber ein geringeres Verkehrsaufkommen zum Ergebnis hatten, als es seitens EDEKA als Erfahrungswert – inklusive Beschäftigten- und Andienungsverkehren – angegeben wurde. Eingangsparemeter waren beim ersten Verfahren die Angaben eines von der Größe vergleichbaren EDEKA-Centers mit 14.000 Kunden/Woche, beim zweiten Verfahren die Umsatzerwartung eines Betrages von 16 bis 17 Mio. €/Jahr und beim dritten Verfahren die Eingangsparemeter nach Dr. Bosserhoff (allgemein anerkannter Experte hinsichtlich der Abschätzung der Verkehrserzeugung mit entsprechenden Veröffentlichungen), der bei Märkten dieser Größenordnung (Vollsortimenter, Verbrauchermarkt) von 0,4 bis 0,6 Kunden/ m² Verkaufsfläche ausgeht. (Deutlich kleinere EDEKA-Märkte mit Verkaufsflächen von 1.500 oder auch 2.500 m² sind mit Vollsortimentern, die deutlich großzügigere Bewegungsräume für die Kunden bieten, hinsichtlich des Kundenaufkommens/m² Verkaufsfläche nicht vergleichbar. Mit Anwachsen der Verkaufsfläche ist keineswegs eine lineare Zunahme des Kundenaufkommens verbunden.) Mit der Unterstellung eines hohen MIV-Anteils von 80 % (Kunden mit Pkw) bei den alternativen Verkehrsaufkommensberechnungen gelangte man zu einem Ergebnis von jeweils ca. 3.800 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt im Gesamtverkehrsaufkommen des Marktes, wovon ca. 3.600 Fahrten durch die Kunden, ca. 150 Fahrten durch Bedienstete und ca. 50 Fahrten durch Andienungsverkehre hervorgerufen werden. Mit dem im Gutachten unterstellten Verkehrsaufkommen von insgesamt 4.040 Kfz-Fahrten/ Tag und Querschnitt ist demzufolge ein Agieren auf der sicheren Seite gewährleistet.

Verteilung der Verkehre aus den neuen Nutzungen

Aus den Kapiteln 5, 6 und 8 des GfK-Wirtschaftsgutachtens, die sich mit den Parametern Einzelhandelszentralität (Relation Umsatz/Nachfrage), Einzugsgebiet und Nachfrage sowie Umsatzumverteilungen innerhalb und außerhalb Meerbuschs beschäftigen, lassen sich die Herkunftsorte der Einkaufsverkehre des Lebensmittelmarktes ableiten. Die im Wirtschaftsgutachten erarbeiteten Aussagen setzten die Rahmenbedingungen für die Eichung des Verkehrsverteilungsmodells hinsichtlich der Kundenverkehre. Der Abfluss der Verkehre aus dem Plangebiet (z. B. in Richtung Meerbuscher Straße oder in Richtung Strümper Straße) ergibt sich aus dem Zusammenspiel von Herkunftsorten der Kunden und dem zur Verfügung stehenden Straßennetz mit seinen spezifischen Netzwideständen und beruht nicht auf Annahmen.

Mehrbelastungen auf Meerbuscher und Strümper Straße

Wie u. a. im Kapitel 3 der Verkehrsuntersuchung zum Wohn- und Gewerbegebiet »Ostara« zum Ausdruck gebracht wird, ist die für das Jahr 2020 prognostizierte Verkehrszunahme auf den Straßen des Untersuchungsgebietes keineswegs alleine auf die Entwicklungen des Plangebietes "Ostara" zurückzuführen. Sowohl ein allgemeiner Verkehrszuwachs von 3 % (aufgrund zukünftig erhöhter Motorisierung und Mobilität) als auch die durch das Plangebiet "Am Strümper Busch" ausgelösten Verkehrsentwicklungen tragen zur Verkehrszunahme bei. Einbezogen in die Betrachtungen wurden zudem auch die als überaus langfristig anzusehenden Entwicklungsabsichten in den Bereichen Nibbelsweg/Ivangsheide. Hinsichtlich der Verkehre, die den Lebensmittelmarkt ansteuern, ist (siehe auch Seite 17 des Verkehrsgutachtens) anzumerken, dass längst nicht alle Verkehre als Neuverkehre zu bezeichnen sind. Ca. ein Drittel der gut 4.000 Kfz-Fahrten des Lebensmittelmarktes sind Fahrten, die auch ohne Ansteuerung des Lebensmittelmarktes das Straßennetz Osteraths benutzen und belasten würden, sei es zwecks Besuchs des Aldi-Marktes oder auf sonstigen Fahrten wie auf dem Weg von der Arbeitsstätte nach Hause (Berücksichtigung des so genannten Konkurrenz- und Mitnahmeeffektes). Berücksichtigt man zusätzlich, dass die Verkehre des Lebensmittelmarktes weder auf der Meerbuscher Straße noch auf der Strümper Straße in einer Richtung geballt auftreten, sondern sich in alle zur Verfügung stehenden Richtungen verteilen, so ist es nicht gerechtfertigt, den Lebensmittelmarkt als Hauptverursacher der Verkehrszunahmen zu bezeichnen.

Leistungsfähigkeit des Doppelknotens Meerbuscher Straße/Winklerweg, Meerbuscher Straße/Insterburgstraße

Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotens bei ausgewählter Signalisierung kann dem Knoten hinsichtlich der Verkehrsabwicklung noch die Qualitätsstufe C und damit ein befriedigendes Ergebnis zugewiesen werden. Die Qualitätsstufe C definiert sich nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) folgendermaßen: »Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.«. Von Verkehrschaos kann demzufolge keine Rede sein. Akzeptanz der Leistungsfähigkeit findet in der Verkehrstechnik auch noch die nächstschlechtere Qualitätsstufe D (ausreichend), bei der laut HBS-Definition im Kraftfahrzeugverkehr ein ständiger Reststau vorhanden ist, die Wartezeiten beträchtlich sind, und der Verkehrszustand noch stabil ist.

Lobeshymnen auf den Frischemarkt (Seite 36)

Dass die vorgesehene Bebauung der unschönen Brachfläche nur eine städtebauliche Aufwertung Osteraths bedeuten kann, dürfte unstrittig sein. Hinsichtlich des Frischemarktes und dessen wirtschaftlicher Wirkung werden lediglich die Aussagen des Wirtschaftsgutachtens von GfK, das wesentlich zur Verkehrsverteilung des Kundenverkehrs beigetragen hat, wiedergegeben. Von einer Belobigung in höchsten Tönen kann keine Rede sein.

Verkehrsaufkommen P&R-Platz

Das zugrunde gelegte Verkehrsaufkommen des geplanten P&R-Platzes mit 85 Stellplätzen (200 Kfz/Tag) basiert auf Erfahrungen mit dem heute vorhandenen P&R-Platz: i.d.R. werden hier die Stellplätze morgens angefahren, die Abfahrt findet abends statt, tagsüber sind kaum Fahrzeugbewegungen festzustellen. Durch die geplante Bewirtschaftung der neuen Anlage wird sich diese Situation kaum verändern. Von daher ist die angesetzte Zahl an Fahrzeugbewegungen nachvollziehbar und begründet.

Feuerwehr/Brandschutz

In Bezug auf die Anmerkungen zur Feuerwehr ist darauf zu verweisen, dass durch das geplante Sonderprogramm der Lichtsignalanlage eine Ausfahrt der Feuerwehr auf die Meerbuscher Straße grundsätzlich gewährleistet ist. Der Brandschutz im westlichen Teil von Osterath ist durch die Planung nicht berührt, hier ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass das Gerätehaus an der Hochstraße erhalten bleibt, solange die Bahnunterführung nicht realisiert wird.

»Öffnung« Wienenweg etc.

Eine »Öffnung« des Wienenweges (Anschluss an den Winklerweg) sowie eine »Öffnung« der Viehgasse (Anschluss Krefelder Straße) sind auch langfristig nicht vorgesehen. Wesentliche Mehrbelastungen auf der Kapellenstraße oder gar des Meyersweges werden aufgrund der hier vorhandenen Widerstände nicht erwartet.

Fazit:

Die dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Basisdaten entsprechen in ihrer Erzeugung und Weiterverarbeitung dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Zwischenzeitlich vorgenommene Nutzungsänderungen im Gebiet C führen zu keiner Erhöhung des im Gutachten ermittelten Verkehrsaufkommens. Wie zum Thema 'Belastungsdifferenzen' ausgeführt, hat sich bereits seit Erstellung des Gutachtens ein verkehrlicher Entwicklungsprozess eingestellt, der jedoch in der Prognosebetrachtung bis 2020 im Verkehrsgutachten berücksichtigt wurde. Insofern bedürfen die zugrunde gelegten Daten keiner Aktualisierung. Den Einwendungen kann nicht gefolgt werden. Eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens ist demzufolge nicht erforderlich.

2.3 Schallschutz

Die Vorgehensweise bezüglich der Gutachtenerstellung mit den Ergänzungen wurde mit dem Auftraggeber und der Stadt abgesprochen. Auf die Erstellung eines zusammenfassenden und

abschließenden Gesamt-Gutachtens wurde verzichtet. Alle relevanten Änderungen und Ergebnisse in den Nachuntersuchungen sind in den offengelegten Bebauungsplan eingeflossen. Die Anmerkungen/Stellungnahmen zu den Einwänden gegen das schalltechnische Gutachten werden im Folgenden thematisch zusammengefasst wiedergeben.

Themenkomplex 1: Allgemeines

Die Zusammenfassung fehlt

Die Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen sind der Begründung des Bebauungsplanes Nr. 266 zu entnehmen.

Der Übersichtsplan (Seite 7) entspricht nicht der aktuellen Planung.

Der Übersichtsplan stammt aus dem Jahr 2008 und wurde weiter entwickelt. Dies geht aus den entsprechenden Ergänzungen hervor, die jeweils den aktuellen Planungsstand beinhalten.

Es ist zu überprüfen, ob die herangezogenen Verordnungen, Normen u.s.w. (Abschn. 3.1) sowie die sonstigen verwendeten Unterlagen (Abschn. 3.2, 3.3 und 3.5) noch aktuell sind und inwieweit sich Abweichungen von diesen auf die Ergebnisse des Gutachtens auswirken.

Die unter 3.1 aufgeführten Verordnungen, Normen, Richtlinien, Merkblätter und Studien sind in vollem Umfang heute noch gültig. Die unter 3.2 aufgeführten Pläne wurden im Rahmen der Ergänzungsuntersuchungen jeweils aktualisiert. Bezüglich der Straßenplanungen zur L154 und L476 »Beseitigung zweier Bahnübergänge in Meerbusch-Osterath« wurden die damals zur Verfügung gestellten Planunterlagen zugrunde gelegt. Die Grundlagen zu den Verkehrsbelastungszahlen stammen aus den Verkehrsuntersuchungen 2008 von IVV-Aachen. Bezüglich der A57 ist der berücksichtigte Gesamtverkehr mit DTV = 93.700 Kfz/24 h für einen Prognosehorizont bis 2025 gültig. Dies ergeben spätere Untersuchungen von IVV-Aachen im Zusammenhang mit Verkehrsprognosen zur K9n (vgl. Schreiben von IVV-Aachen vom 20.07.2011 zur Verkehrssituation und im Bereich B-Plan Nr. 281 vom 20.07.2011).

Eine finale Version, die das Basis-Gutachten und seine 7 Ergänzungen insgesamt in Bezug auf den aktuellen Planungsstand zusammenfassen, fehlt...

Wie bereits erwähnt, wurde die Vorgehensweise mit den Ergänzungen zum Gutachten mit dem Auftraggeber und der Stadt so vereinbart. Alle wichtigen Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz wurden unter Berücksichtigung der Bedenken und Anregungen der Behörden im aktuellen Bebauungsplan umgesetzt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um

- die Festsetzung eines abschirmenden Gebäuderiegels (GE-Gebiet) entlang der Bahnstrecke sowie
- eine zweite abschirmende Bebauung im Wohngebiet, ebenfalls zum Schutz der Bahngeräusche für dahinter liegende Wohngebäude,
- den Verzicht auf eine Geräuschkontingentierung im Plangebiet, - der optimierten Straßenrandbebauung entlang dem Winklerweg in Verbindung mit einer
- abschirmenden Lärmschutzanlage sowie - der Festsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 für eine freie Schallausbreitung im Plangebiet (Worst-Case-Betrachtung für den Fall noch nicht errichteter Gebäude zwischen den Geräuschquellen und einem einzelnen Bauvorhaben).

Die Stadt Meerbusch ist insgesamt massiv von Lärm beeinträchtigt; der Lärmaktionsplan für die Stadt Meerbusch...und die darin beschriebenen Probleme...werden an keiner Stelle erwähnt.

Die Stadt Meerbusch hat einen Lärmaktionsplan aufgestellt. Maßnahmen für den Ortsteil Osterath werden nicht erwähnt. Die Bahnstrecke ist in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung nicht kartiert worden. Das bedeutet, dass nach den offiziellen Angaben des Eisenbahn- Bundesamtes die Strecke von weniger als 60.000 Zügen pro Jahr befahren wird. Die Autobahn A57 ist sehr weit vom Plangebiet entfernt und spielt im Rahmen der Lärmaktionsplanung hier keine Rolle. Alle übrigen Hauptverkehrsstraßen in Nähe des Plangebietes wurden ebenfalls in der ersten Stufe zu der Lärmaktionsplanung nicht kartiert, weil das jährliche Verkehrsaufkommen kleiner als 6 Millionen Fahrzeuge beträgt.

Fazit:

Die vom Einwander formulierten Zweifel bezüglich des schalltechnischen Gutachtens sind insgesamt unbegründet. Der aktuelle Stand des Bebauungsplanes wurde in den jeweiligen Ergänzungen zum

Gutachten berücksichtigt. Die entsprechenden Empfehlungen und Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz wurden in vollem Umfang im offengelegten Bebauungsplan berücksichtigt.

Themenkomplex 2: Straßenverkehr

Zweifel an den Analysen und Prognosen zum Straßenverkehr

Die prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen wurden aus den vorgelegten Untersuchungen von IVV-Aachen übernommen. Dies bezieht sich auch auf die DTV-Werte auf der A57. Sie entstammen der Prognose zu den Planfällen, die am 22.01.2008 von IVV-Aachen zur Verfügung gestellt wurden. Aufgrund der großen Entfernung der A57 zum Plangebiet spielen die Verkehrsgeräuschimmissionen von der Autobahn nur eine untergeordnete Rolle.

Die in Abschn. 5.1 und 6 (Basis-Gutachten) angegebenen Emissionspegel bzw. Ergebnisse werden angezweifelt....

Die wichtigsten Parameter zur Ermittlung der Emissionspegel werden im Gutachten genannt. Die Anlagen 30 und 31 zeigen für die beiden Planungsvarianten 1 und 2 die Straßenabschnitte, die jeweiligen Verkehrsstärken, die zulässigen Geschwindigkeiten und die prozentualen Lkw-Anteile. Eine Korrektur für die Straßenoberfläche wurde nicht vorgenommen (DStrO = 0 dB). Aus diesen Parametern können die Emissionspegel nach RLS-90 berechnet werden. Auf eine detaillierte Dokumentation (Rechnerausdruck) wurde der Übersichtlichkeit halber verzichtet. Sie kann jedoch jederzeit nachgereicht werden. Die Berechnungsformeln zur Ermittlung der Emissionspegel sind umfangreich. Es ist nicht üblich alle Rechengänge nachprüfbar in einem Gutachten zu dokumentieren. Der Hinweis auf die entsprechenden Richtlinien und Normen genügt.

Bezüglich der Autobahn A57 wurde auf eine detaillierte Dokumentation zur Berechnung der Emissionspegel verzichtet, da die Geräuschimmissionen von der Autobahn für das Plangebiet nur eine unwesentliche Rolle spielen. Der Berechnung liegen die angegebenen DTV-Werte für die Prognose und die angegebenen prozentualen Lkw-Anteile zugrunde. Es wurde von keiner Geschwindigkeitsbegrenzung ausgegangen, sodass für die Berechnung Pkw Geschwindigkeiten von 130 km/h und für Lkw Geschwindigkeiten von 80 km/h angenommen wurden. Für die Straßenoberfläche erfolgte eine Korrektur von DStr= - 2 dB, was dem eingebauten Belag nach Rücksprache beim zuständigen Autobahnamt Krefeld (Straßen NRW) entspricht.

Die Zuschläge im 100 m-Bereich von Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen wurden richtlinienkonform vergeben. Unter Abschn. 6.1 des Basis-Gutachtens wird darauf verwiesen. Die Lichtzeichenanlagen sind im Modell (Lärmkarten) durch entsprechende Symbole zu erkennen. Von Interesse sind nur Lichtzeichenanlagen, die in Nähe oder innerhalb des Plangebietes liegen. Lichtzeichenanlagen, die in einem Abstand von mehr als 100 m vom Plangebiet liegen, können unberücksichtigt bleiben, weil hier der jeweilige Zuschlag nicht mehr greift. Für beschränkte Eisenbahnübergänge wird üblicherweise der sogenannte "Ampelzuschlag" nicht vergeben. Hierbei mangelt es an solchen Hinweisen in den einschlägigen Richtlinien. Im vorliegenden Fall wurden deshalb an den beiden beschränkten Bahnübergängen kein "Ampelzuschlag" vergeben.

Abschnitt 7 ist in keiner Weise nachvollziehbar....

Abschn. 7 bezieht sich auf Betriebsgeräusche und die Geräuschkontingentierung. Das Thema wird eingehend erläutert. Im Übrigen ist dieses Thema für den Bebauungsplan 266 aufgrund der Abwägungen zu den Anregungen der Behörden nicht mehr interessant, weil auf eine Geräuschkontingentierung verzichtet wurde. Für den benachbarten Bebauungsplan Nr. 60 wurde die Geräuschkontingentierung dem gegenüber aufgegriffen. Der interessierte Bürger kann sich aus der Anlage 27 ein Bild über die Gesamt-Geräuschbelastung aus allen Gewerbeflächen machen. Gerade eine Graphik zeigt die komplizierten Schallausbreitungsvorgänge plastisch und deutlich. Dies gilt auch für die übrigen Ergebnisdarstellungen, die unter Abschn. 6 erläutert werden.

In Abschnitt 10.2 des Basis-Gutachtens wird festgestellt:.....

Der offengelegte Bebauungsplan und insbesondere der erläuternde Gestaltungsplan zeigen deutlich die Ausweisung der Riegelbebauung als 3-geschossige Bauung im Gewerbegebiet parallel zur Bahnstrecke. Darüber hinaus zeigen die Pläne die dahinter liegende zweite Riegelbebauung in 3-geschossiger Bauweise, die lediglich durch die Planstraße C unterbrochen wird. Beide Riegelbauten dienen dem Schutz der dahinter liegenden 2-geschossigen Wohngebäude vor Geräuschimmissionen der Bahnstrecke. Die Riegelbebauung war von Anfang an eine grundsätzliche

Planungsvoraussetzung, die bereits im Basis-Gutachten mit untersucht wurde. Zum Beispiel zeigen die Anlagen 22 und 23 zum Basis-Gutachten in eindrucksvoller Weise die Wirkung der abschirmenden Riegelbebauung für eine Berechnungshöhe von 2 m (das ist der Aufenthaltsraumbereich von Menschen auf den Wegen und in den ebenerdigen Außenwohnbereichen).

Die in Abschnitt 13 dargelegte "Anwendung der Emissionskontingente im Genehmigungsverfahren" ist völlig unverständlich.....

Wie bereits erwähnt, spielt die Kontingentierung im Bebauungsplan 266 keine Rolle mehr. Wenn allerdings im Bebauungsplan eine Geräuschkontingentierung nach DIN 45691 festgesetzt wird, muss auch das Nachweisverfahren konkret in textlichen Festsetzungen übernommen werden. Dieses Nachweisverfahren ist wörtlich der entsprechenden DIN-Norm entnommen und zeigt dem kundigen Berater eines Vorhabens den Nachweisweg unmissverständlich. Für den interessierten Bürger sind diese Formeln in der Regel unverständlich. Er müsste sich in diesem Fall mit der DIN 45691 vertraut machen. In der 4. Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens wird dargelegt, dass im Bebauungsplan 266 auf eine Geräuschkontingentierung aufgrund der Anregungen der Träger öffentlicher Belange verzichtet wird. Es wird jedoch die Geräuschkontingentierung für den Bebauungsplan Nr. 60 konkretisiert. Dabei werden die bereits gegebenen Vorbelastungen im B-Plan Nr. 60 (Aldi) beschrieben und der zulässige Rest für einen Verbrauchermarkt im Bebauungsplan Nr. 266 ermittelt. Weiterhin wird in dieser Ergänzung untersucht, ob das zur Verfügung stehende Restkontingent für einen Verbrauchermarkt in der beabsichtigten Größe ausreicht. Auf das Kontingentierungsverfahren im Einzelnen wird in dieser Ergänzung nicht mehr eingegangen. Dies wurde bereits im Basis-Gutachten ausführlich beschrieben.

In Abschnitt 4.1 werden die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach DIN 18005 im Beiblatt 1 genannt..... Nicht erwähnt wird, dass die Emissionspegel etwa in weiten Teilen der Meerbuscher Straße.... durch das drastisch gestiegene Verkehrsaufkommen deutlich über 60/50 dB(A) liegen.

In erster Linie sollte die Entwicklung neuer Wohnbauflächen schalltechnisch bewertet werden. Die Altbebauung an der Meerbuscher Straße und die hier auftretenden Verkehrsgeräuschbelastungen wurden jedoch ebenso untersucht. Auch an diesen Gebäuden werden bauliche Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 gemäß Lärmpegelbereich V festgesetzt. In der 6. Ergänzung zum Gutachten wird die planbedingte Zusatzbelastung aus Verkehrsgeräuschen für den Planungsfall P1 näher untersucht. Bei der Meerbuscher Straße wurde der stärker belastete östliche Straßenabschnitt (vom Winklerweg aus) betrachtet. Der Bereich zwischen Winklerweg und Bahnübergang wurde hier nicht untersucht. Aufgrund der geringeren Verkehrsbelastungen in diesem Abschnitt ergeben sich jedoch keine ungünstigeren Bewertungen. Nach der Tabelle 2 der 6. Gutachten-Ergänzung steigt der Emissionspegel der Meerbuscher Straße zwischen Winklerweg und Bahn planbedingt um weniger als 1 dB(A) an. Dabei ist zu beachten, dass die jeweilige Spalte »2008« einen Schreibfehler enthält. Hier muss es selbstverständlich richtig heißen »2020«, das ist nämlich das Prognosejahr für die Planungsvarianten.

Bei dem heutigen Verkehrsaufkommen (für den Bestand 8.900 Kfz/24 h) ist bereits heute die Straßenrandbebauung mit Beurteilungspegeln Tag/Nacht um die 70/60 dB(A) belastet. Durch das planbedingte zusätzliche Verkehrsaufkommen ist eine weitere Anhebung der Verkehrsgeräuschbelastung um ca. 1 dB(A) zu erwarten. Nach den derzeitigen Regelungen zur Sanierung an stark befahrenen Straßen ergibt sich daraus jedoch kein Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Der Bebauungsplan reagiert auf diese unbefriedigende Situation mit der Festsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen (Lärmpegelbereich V nach DIN 4109). Zumindest bei genehmigungspflichtigen Bauvorhaben oder Änderungen sind dann bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, die innerhalb von geschlossenen Räumen gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse sicher stellen.

In der 6. Ergänzung vom 20.01.2010

Dieser Einwand bezieht sich auf das gleiche Thema wie oben beschrieben. Es wurde bereits der Fehler in den Tabellen 1 und 2 erläutert. Dort wo "2008" steht, muss es selbstverständlich richtig heißen "2020". Die Berechnungen sind nur insofern nachvollziehbar, wie es die Dokumentation des

verwendeten Schallausbreitungsprogramms "SoundPLAN 6.5" erlaubt. Die einzelnen Rechtsschritte sind schwer dokumentierbar, weil die Berechnungen mit dem umfangreichen Schallausbreitungsmodell nach dem Teilstückverfahren gemäß RLS-90 durchgeführt werden. Die Änderungen in den beiden Kreuzungsbereichen werden jedoch hinreichend beschrieben. Wichtig ist in beiden Fällen, dass eine Ampelanlage eingerichtet wird.

Im Ergebnis wird dargelegt, wie sich die Verkehrsgeräuschbelastung an den beiden Kreuzungen Winklerweg/Strümpfer Straße und Winklerweg/Meerbuscher Straße durch die prognostizierte Verkehrszunahme ändert. Durch Vergleich mit den sogenannten Sanierungspegeln, die zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung für Wohngebiete bei 70/60 dB(A) und bei Mischgebieten bei 72/62 dB(A) Tag/Nacht lagen, kann eine grundsätzliche Bewertung der Belastungen erfolgen. Zwischenzeitlich wurden die sogenannten Sanierungspegel bei den Straßenbaulastträgern klassifizierter Straßen intern um 3 dB(A) gesenkt.

Die Berechnungen wurden rein informativ gefordert und dokumentiert. Zu prüfen, ob sich aus den Verkehrsgeräuschänderungen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen ableiten lassen oder ob sich aufgrund dieser Tatsachen Änderungen im Bebauungsplan ergeben, war nicht Gegenstand der Untersuchung. Solche Fragen obliegen einer speziellen juristischen Bewertung. In der 6. Ergänzung zum Gutachten wurde lediglich darauf hingewiesen, dass die Pegelsteigerungen nicht durch bauliche Eingriffe zu begründen sind, sondern sich ausschließlich aus den erhöhten Verkehrsaufkommen in Verbindung mit dem "Ampelzuslag" ergeben. Nach der gängigen Regelung der Straßenbaulastträger ist jedoch für den rechtlichen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ein baulicher Eingriff Voraussetzung.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird auf den Teilbereich der Bestandsbebauung nördlich der Meerbuscher Straße zwischen Bahnübergang Winklerweg in der Form eingegangen, dass hier baulicher Schallschutz gemäß Lärmpegelbereich V festgesetzt wird.

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Meerbusch weist keine belasteten Gebiete im Sinne der ersten Stufe zur Lärmkartierung im Ortsteil Osterath aus. In dieser ersten Stufe werden nur Hauptverkehrswege mit über 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr (bei Straßen) und über 60.000 Zügen pro Jahr (Schienenwege) berücksichtigt. Insofern sind für den Schienenweg durch Osterath auch keine Maßnahmen aufgeführt. Unabhängig hiervon geht der Bebauungsplan durch die Festsetzung eines Gewerbegebietstreifens mit teilweise geschlossener Bebauung auf die spezielle Lärmsituation entlang der Bahnstrecke ein. So werden unter Berücksichtigung einer möglichen Bebauung gemäß Gestaltungsplan in weiten Teilen im Inneren des Plangebietes Lärmbelastungen am Tag unter 55 dB(A) realisiert. Dies wurde in der Basisfassung des Gutachtens in Anlage 22 deutlich dokumentiert.

Themenkomplex 3: Schienenverkehr

Die zitierte Tabelle stammt aus dem Basis-Gutachten (Tabelle 1 auf Seite 9). Gegenüber gestellt ist der gezählte Stand im Dezember 2011 (Eingabe Einwender). Nach vorliegenden offiziellen Unterlagen können die Einwendungen bezüglich der Zugfrequenzen nicht bestätigt werden.

In einem Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 28.01.2011 an die Erste Beigeordnete der Stadt heißt es zu diesem Thema:

»Im Jahresdurchschnitt haben sich die täglichen Zugzahlen in den letzten 3 Jahren wie folgt entwickelt (Summe beider Richtungen): STNV jeweils 100 Züge, Güterzüge 2008 = 77 Züge, 2009 = 73 Züge, 2010 = 75 Züge...Es liegt keine gesonderte Prognose des Schienengüterverkehrs im Zusammenhang mit der logistischen Verflechtung der Binnenhäfen vor. Die Prognose 2025 des Bundesverkehrswegeplanes geht für die Strecke 2601 von einem Sinken der Güterzugzahlen auf 43/Tag aus.«

Im weiteren Text heißt es zu geplanten und freiwilligen Lärmsanierungsmaßnahmen: *»Meerbusch-Osterath und -Bösinghoven sind im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes für bestehende hoch belastete Bahnstrecken enthalten. Der LS-Abschnitt um Meerbusch wird auch nach Aktualisierung des Lärmsanierungsprogramms eine annähernd gleichbleibende Position in der Prioritätenliste erreichen. Mit dem Beginn von Lärmsanierungsuntersuchungen ist damit in ca. 10 Jahren zu rechnen...«*

Zu den Einwendungen im Einzelnen:

Nach den oben genannten Zahlen der DB Netz-AG mit Stand Dezember 2007....

Die Einwendungen sind nachvollziehbar. Es ist auch unverständlich, warum bei der vorliegenden Streckenbelastung für das Jahr 2007 keine Lärmkartierung im Ortsteil Osterath bezüglich Schienenlärm erfolgt ist. Insofern sieht auch der Lärmaktionsplan der Stadt Meerbusch keine Maßnahmen vor. Wie die Deutsche Bank AG selber in oben zitiertem Schreiben ausführt, sind im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes für bestehende hoch belastete Bahnstrecken im Abschnitt Meerbusch-Osterath Lärmsanierungen vorgesehen, mit deren Untersuchungsbeginn in etwa 10 Jahren zu rechnen ist.

Die im Gutachten angegebenen Zugzahlen stammen von 2007. Laut Auskunft der Bürgerinitiative.....
Aus den damaligen Auswertungen des Fahrplanes und den Beobachtungen während einer Nachtmessung von 2200 bis 100 Uhr ergaben sich plausible Belastungszahlen, die mit den Angaben der DB Netz-AG übereinstimmen.

Die Schallmessungen wurden am 22./23.01.2008 über einen Zeitraum.....

Sinn der Messung war die Erfassung der Spitzenpegel bei Zugvorbeifahrten und eine Plausibilitätsprüfung der Modellberechnungen. Im Ergebnis war festzuhalten, dass das Berechnungsmodell eine Prognosesicherheit in der Größe von 5 dB(A) aufweist. Damit ist auch eine befürchtete Verkehrszunahme hinreichend abgedeckt.

Laut Abschnitt 6.1 wurde bei der Ermittlung der Beurteilungspegel... der Schienenbonus durch Abzug von 5 dB.... berücksichtigt....

Ein konkreter Zeitpunkt zur Abschaffung des Schienenbonus ist nicht bekannt. Solange in der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) auf die entsprechenden nationalen Berechnungsrichtlinien verwiesen wird, ist die Anwendung des Schienenbonus im Rahmen der Bauleitplanung bei Schienenverkehrsgeräuschen normgerecht.

Das Berechnungsverfahren wird nicht im Detail beschrieben.....

Im Modell wird ein Zuschlag von 2 dB für Gleise im Schotterbett auf Betonschwellen berücksichtigt. Auf eine detaillierte Berechnung der Emissionspegel im Basis- Gutachten wurde verzichtet. Diese Berechnung kann bei Bedarf nachgeliefert werden.

Lautsprecherdurchsagen am Bahnhof und die Nachtbaustellen mit Fanfarenlärm wurden im Gutachten nicht berücksichtigt.

Die Berechnungsvorschrift für die Ermittlung von Schienenverkehrsgeräuschen »Schall 03« sieht vor, dass bei Haltepunkten in Bahnhöfen mit einer durchgehenden Strecke und mit unverminderten Zuggeschwindigkeiten gerechnet wird. Durch diese Annahme sollen Geräuscheinwirkungen durch Lautsprecherdurchsagen hinreichend berücksichtigt werden. Im vorliegenden Fall zeigten die Messungen im Plangebiet (Referenzmessort während der Nacht), dass sich durch verminderte Zuggeschwindigkeiten im Bahnhofsbe- reich tatsächlich geringere Geräuschbelastungen ergeben, als durch eine Berechnung zu erwarten wäre. Das angewandte Schallausbreitungsmodell berücksichtigt den Schienenverkehrslärm hinreichend und sachgerecht. Baustellenlärm ist nicht Gegenstand von Untersuchungen zum Bebauungsplan, da sie lediglich temporär zu erwarten sind. Während der Erhebungen im Jahr 2008 waren jedenfalls keine Baustellengeräusche auf der Bahnanlage vorhanden.

Die zukünftigen Schallreflexionen in Richtung Osten....

Die angeführten Auswirkungen auf die Nachbargebiete sind vernachlässigbar. Die Befürchtungen, dass es durch Schallreflexionen am geplanten Gebäuderiegel im Gewerbegebiet zu spürbaren Pegelanhebungen auf der gegenüber liegenden Bahnseite führen könnte, ist unberechtigt. Aufgrund der vorliegenden Geometrie bewirken solche Reflexionen eine Pegelzunahme von rechnerisch weniger als 1 dB(A) und sind deshalb vernachlässigbar.

Im Zuge der Beratungen zum Bebauungsplanentwurf ergab sich aus städtebaulichen Gründen eine Reduzierung der Abschirmriegel (Gewerbegebiet) durch die Anordnung eines P+R-Platzes. Der zweite Abschirmriegel im Allgemeinen Wohngebiet zwischen den Planstraßen D und C blieb jedoch erhalten. Kompensiert wird diese Veränderung durch die Festsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen an den Fassaden, die grundsätzlich von freier Schallausbreitung ausgeht.

Fazit:

Der Einwendung, dass der Bahnverkehr in den letzten 4 Jahren signifikant angestiegen und daher das Gutachten grundsätzlich in Frage zu stellen sei, kann nicht gefolgt werden. Vielmehr zeigen die Untersuchungen, dass der Schienenlärm hinreichend und fachgerecht berücksichtigt wurde. Dies

ergibt sich durch die angenommenen Zuglängen und durchgehenden Zuggeschwindigkeiten zwischen 80 und 120 km/h, die in Wirklichkeit im Bahnhofsbereich deutlich niedriger sind. Zumindest hat die punktuelle Messung im Plangebiet einen hinreichenden Sicherheitsabstand zu Modellberechnungen ergeben.

Themenkomplex 4: Flugverkehr

Die Aussagen unter Abschnitt 9 des Basis-Gutachtens sind grundsätzlich nach wie vor gültig. Zwischenzeitlich sind die Schutzzonen des Flughabens Düsseldorf amtlich kartiert. Das Plangebiet liegt deutlich außerhalb aller Schutzzonen. Der äquivalente Dauerschallpegel LAeq liegt weit unter 60 dB(A). Die gemessenen Spitzenschallpegel im Mittel in Höhe von ca. 66 dB(A) sind für das Plangebiet typisch und realistisch. Nach der 2. Verordnung zum Fluglärmschutz würden hier resultierende Schalldämm-Maße von 30 dB für Außenbauteile ausreichen (Lärmpegelbereich II nach DIN 4109). Insgesamt wird im Plangebiet für alle Bauvorhaben mindestens Lärmpegelbereich III festgesetzt (resultierende Schalldämm-Maße 35 dB für Außenbauteile). Damit ist auch ein ausreichender baulicher Schallschutz gegenüber Fluglärm sicher gestellt, zumal in den Empfehlungen gemäß Abschnitt 11.2 zusätzlich schallgedämmte und motorisch betriebene Lüftungseinrichtungen gefordert werden, die auch bei geschlossenen Fenstern eine ausreichende Raumlüftung gewährleisten. Damit sind im Inneren von Aufenthaltsräumen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert.

2.4 Erschütterung

Aufgrund der obigen Ausführungen ist eine Zunahme des Schienenverkehrs nicht begründet. Messungen in den geplanten Gebäuden sind naturgemäß nicht möglich. Die Kriterien für die Auswahl an Referenzgebäuden werden in dem entsprechenden Gutachten nachvollziehbar dargelegt. Richtigerweise wurde in diesem Zusammenhang auch auf Abweichungen zwischen dem Referenzgebäude und den geplanten Gebäuden eingegangen. Sofern sich aber wesentliche Rahmenbedingungen (Zugbelastungen) nicht verschlechtern, sind jedoch kritische Abweichungen der Ergebnisse für Neubauten laut Gutachter nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist eine Aktualisierung des genannten Gutachtens nicht erforderlich.

3. Themenkomplex Einzelhandel/zentrale Versorgungsbereiche

Das zitierte GMA-Gutachten ist ein gesamtstädtisch bedeutsames Gutachten, die wesentlichen Inhalte werden in den Begründungen der Bauleitpläne erläutert.

Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich GMA

Den Aussagen des o.g. Gutachtens, die letztendlich die Grundlage für die vom Gutachter GMA vorgeschlagene Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches in Osterath darstellen, wurde vom Rat der Stadt Meerbusch nicht gefolgt. Zum einen behindert die sehr restriktiv vorgenommene Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche wünschenswerte Entwicklungsimpulse und Handlungsoptionen für das Nebenzentrum Osterath. Außerdem belegen die erwähnten geringen Anzeichen von Mindernutzungen, dass der vorhandene Discounter am östlichen Rand des Nahversorgungszentrums – im Gegensatz zum leistungsfähigen Frischemarkt – die planerisch gewünschte Magnetfunktion mit einer entsprechenden Frequentierung nicht erfüllt. Des Weiteren sind die errechneten Umverteilungen gemäß der Ergebnisse der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) verkraftbar, da durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler nicht betroffen wäre. Vor diesem Hintergrund beinhaltet der Beschluss des Rates der Stadt den Bereich des geplanten Frischemarktes als Bestandteil des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches »Nebenzentrum Osterath«. Diese Abgrenzung bildet wiederum die Basis für die Ansiedlung des Frischemarktes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Hinsichtlich der konkreten Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches ist darauf hinzuweisen, dass der geplante Lebensmittels-Vollsortimenter (»Frischemarkt«)– nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen

Versorgungsbereiches in Richtung Osten ist, der maßgeblich zu einer Stärkung des gesamten Ortskerns von Osterath beitragen kann. Der ALDI-Standort wurde von Beginn der Planungen als solitärer Einzelstandort aufgefasst. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden. Diese Konzeption wird nach Beseitigung der niveaugleichen Übergänge insbesondere durch die Verknüpfung von Rad- und Fußwegen weiter optimiert.

Auswirkungen

Hinsichtlich des zitierten Umsatzes von 17 Mio EUR ist darauf zu verweisen, dass 4,9 Mio EUR im Kerneinzugsgebiet, 7,0 Mio EUR im Naheinzugsbereich und 5,0 Mio EUR im Ferneinzugsgebiet generiert werden. Gemäß § 24a Abs. 2 Satz 5 LEPro darf der Zielumsatz eines Vorhabens nicht die Kaufkraft der Einwohner im zugeordneten Stadtraum übersteigen. Im Sinne einer 'Worst-Case'-Untersuchung ist insofern der Stadtteil Osterath als zugeordneter Stadtraum als Minimum anzusehen. Für das Vorhaben auf dem Ostara-Gelände im Osterath wird – wie von Einwender richtigerweise zitiert – von einem Zielumsatz von rd. 17 Mio. Euro p.a. im Bereich Nahrungs- und Genussmittel ausgegangen. Dieser Zielumsatz muss an der Nachfrage im zugeordneten Stadtraum gespiegelt werden. Gemäß Untersuchungen der GfK besteht in Osterath im periodischen Bedarfsbereich ein Nachfragevolumen von rd. 37,2 Mio. Euro p.a. Untergliedert man dieses noch weiter in Nahrungs- und Genussmittel (29,4 Mio. Euro p.a.) und Gesundheit und Körperpflege (7,8 Mio. Euro p.a.) zeigt sich, dass selbst in dieser spezifischen 'Worst-Case'-Betrachtung die Nachfrage im zugeordneten Stadtraum deutlich über dem Zielumsatz liegt.

Ein Großteil der Betriebe im Ortskern bietet zentrenrelevante Sortimente an, so dass der Frischemarkt mit dem Schwerpunkt nahversorgungsrelevanter Sortimente gar nicht mit diesen Betrieben in Konkurrenz tritt. Eine direkte Konkurrenz stellt er lediglich für den REWE-Markt sowie den PLUS-Markt dar. Diese Filialisten verkraften i.d.R. entsprechende Umsatzverteilungen.

Bei Etablierung eines leistungsfähigen Lebensmittelmarktes am östlichen Rand des Ortskerns besteht die Chance, dass der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße erhalten bleibt bzw. sich (wieder) entwickelt (siehe unten: Trading-down-Prozess). Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird. Kunden, die bisher dezentrale, nicht integrierte Standorte («Auf der Grünen Wiese«, im Gewerbegebiet) oder Angebote in Nachbarstädten aufgesucht haben, wird eine attraktive Alternative angeboten. Hiermit kann im Sinne der »Stadt der kurzen Wege« ein Beitrag zur ressourcenschonenden Verkehrsvermeidung geleistet werden. Der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße ist auch ohne Unterführung fußläufig direkt erreichbar, bis zur Kirche St. Nikolaus beträgt die Entfernung vom Frischemarkt lediglich 500 m. Aufgrund der zu erwartenden Umsatzverteilungen ist ein Verlust des Frequenzbringers (REWE-Markt) im Ortskern unwahrscheinlich. Ggf. stellt die Ansiedlung des Frischemarktes sogar eine Motivation für den REWE-Markt dar, in ein zeitgemäßeres Angebot zu investieren, um so seine Magnetfunktion am westlichen Rand des Ortskerns (im Sinne des »Knochenprinzips«) zu optimieren. Der PLUS-Markt am östlichen Rand stellt schon heute keinen starken Magneten am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches dar. Am Standort bietet sich auch kein Entwicklungspotenzial, so dass die Gefahr besteht – ohne Etablierung eines leistungsfähigen Magneten am östlichen Rand des Ortskerns – das sich schon bestehende Trading-down-Tendenzen der Einzelhandelsstruktur in der Meerbuscher Straße zukünftig verstärken und der Einzelhandelsbesatz sich zukünftig ausschließlich auf die Hochstraße beschränkt.

Festsetzungen anderer Bebauungspläne in Osterath

Bei den genannten Bebauungsplänen aus den Jahr 2003/2004 handelt es sich um klassische Gewerbegebiete, in denen insbesondere nahversorgungsrelevante Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen sind. Dieser planerische Ansatz ist nicht zu vergleichen mit der vorliegenden Planung, die u.a. dazu dient, einen Einzelhandelsbetrieb im bzw. am Rande des zentralen

Versorgungsbereiches planungsrechtlich abzusichern. Von daher geht ein Vergleich dieser Begründungen mit der vorliegenden Planung ins Leere. Hinzuweisen ist auch darauf, dass sich die Rahmenbedingungen seit 2003/2004, z.B. durch die Ansiedlung des »Kulturbahnhofes« geändert haben.

Mögliche Insolvenz des Frischemarktes

Angesichts der mit dem Projekt verbundenen Investitionen, der entsprechend notwendiger Refinanzierung ist eine Insolvenz des Frischemarktes unwahrscheinlich. Zudem wurden mit dem vorgesehenem Betreiber – eine der führenden Lebensmittelketten – langfristige Mietverträge abgeschlossen. Unabhängig davon bedürfte jegliche Änderung des Bebauungsplanes, die die Grundzüge der Planung betrifft, einer rechtlichen Legitimation durch den Rat der Stadt .

Zusammenhang zur 110. Änderung des FNP

Wesentliche Voraussetzung für die Planung war der Ratsbeschluss zur Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches in Osterath, der durch die 110. Änderung des Flächennutzungsplanes in die vorbereitende Bauleitplanung umgesetzt wurde bzw. wird. Ein Hinweis auf die 110. Änderung des Flächennutzungsplanes wird in der Begründung des Bebauungsplanes ergänzt.

4. Weitergehende Anregungen zum Bebauungsplan

Aussagen zur Eigentumsituation sind i.d.R. Bestandteil der Begründung. Sie haben rein informellen Charakter, der Rückschluss auf den Zeitpunkt der Realisierung der Festsetzungen ermöglicht.

Wesentliche Voraussetzung für die Planung war der Ratsbeschluss, der durch die 110. Änderung des Flächennutzungsplanes in die vorbereitende Bauleitplanung umgesetzt wurde bzw. wird. Der Hinweis auf die 110. Änderung des Flächennutzungsplanes wird in der Begründung des Bebauungsplanes ergänzt.

Das Planungserfordernis ist gegeben, um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich steuern zu können. In Bezug auf die Schallreflexionen in Richtung Westen wird auf die obigen Ausführungen zum Thema Lärm verwiesen.

Die Anzahl der Stellplätze in der Begründung wird angepasst.

Wie dargestellt gewährleisten die drei kreuzungsfreien Wegeführungen im Bereich der geplanten Unterführung eine attraktive und schnelle Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Die Vermeidung von Angsträumen obliegt der konkreten Ausführung. Die Stadt hat seinerzeit im Planfeststellungsverfahren zur Unterführung bereits entsprechende Anregungen gegeben.

Anliefer- und Betriebszeiten sind nicht Bestandteil des Planungsrechtes. Die Einhaltung der Immissionswerte wird im Rahmen der Baugenehmigung gewährleistet.

2 Stellplätze je Wohneinheit sind der ortsübliche Standardwert, der insbesondere aufgrund der Erfahrungen in anderen Wohngebieten und dem hohen Motorisierungsgrad in Meerbusch für alle Wohngebäude in der Stadt Meerbusch zugrunde gelegt wird. Der Nachweis erfolgt i.d.R. durch einen Stellplatz vor und einen Stellplatz in der Garage oder 2 Stellplätze/Garagen.

Für eine Satzungen zum Anschluss- und Benutzungszwang liegt ein Beschlussvorschlag vor. Über die Erforderlichkeit einer Gestaltungssatzung kann - sofern zeitnah - auch nach dem Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan befunden werden.

Die festgesetzte Dachbegrünung bei Flachdächern bis zu einer Dachneigung von 5 Grad berücksichtigt die bei Wohngebäuden empfehlenswerte Neigung, bis zu der unter Berücksichtigung angemessener Mehrkosten eine extensive Dachbegrünung realisiert werden kann. Bei stärker geneigten Dächern bietet sich insbesondere eine Nutzung der Photovoltaik an.

Umweltbericht

Die Alternativendiskussion in den Umweltberichten wird ergänzt. Die Aussagen zu den Schutzgütern Klima und Luft werden im Umweltbericht aktualisiert.

Die Anmerkungen in Bezug auf die Regelung zur 30 % Unterschreitung gemäß EnEV wurden zwischenzeitlich im städtebaulichen Vertrag berücksichtigt: Der Jahresprimärenergiebedarf für Heizung, Warmwasseraufbereitung, Lüftung und Kühlung des jeweiligen Gebäudes muss den Wert des Jahresprimärenergiebedarfs eines Referenzgebäudes gleicher Geometrie, Gebäudenutzfläche

und Ausrichtung in der bei Bauantrag jeweils gültigen Fassung der ENEV um mindestens 30 % unterschreiten.

Die Errichtung der Photovoltaikanlage auf den Dachflächen des Frischemarktes ist verpflichtend – unabhängig von der aktuellen Höhe der Einspeisevergütung. Angesichts der Kosten, die mit der Errichtung der Photovoltaikanlage auf den Dachflächen des Frischemarktes verbunden sind, ist es wahrscheinlich, dass die Anlage möglichst lange betrieben wird.

5. Anmerkungen zum städtebaulichen Vertrag

In Bezug auf die Satzung zum Anschlusszwang wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Energetisch hocheffiziente, Häuser, die nach dem Passivhausstandard oder nach Nullenergiehausstandard errichtet werden, sind gemäß den Regelungen in den Kooperationsverträgen zwischen dem Investor und dem örtlichen Energieversorger bzw. der Stadt und dem örtlichen Energieversorger vom Anschluss- und Benutzungszwang ausgenommen.

Unabhängig davon berücksichtigt der Frischemarkt in mehrfacher Hinsicht die Grundsätze einer ökologischen, nachhaltigen Entwicklung: Einerseits ist dieser Markt ein Beitrag zum vielfältigen Nutzungsspektrum im Plangebiet und ermöglicht für die angrenzenden (vorhandenen und neuen) Wohngebiete eine Versorgung im Sinne der »Stadt der kurzen Wege«. Zudem besteht bei Etablierung eines leistungsfähigen Lebensmittelmarktes am östlichen Rand des Ortskerns die Chance, dass der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße erhalten bleibt bzw. sich (wieder) entwickelt (siehe unten: Trading-down-Prozess). Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird. Kunden, die bisher dezentrale, nicht integrierte Standorte (»Auf der Grünen Wiese«, im Gewerbegebiet) oder Angebote in Nachbarstädten aufgesucht haben, wird eine attraktive Alternative angeboten. Hiermit kann im Sinne der »Stadt der kurzen Wege« ein Beitrag zur ressourcenschonenden Verkehrsvermeidung geleistet werden. Der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße ist auch ohne Unterführung fußläufig direkt erreichbar, bis zur Kirche St. Nikolaus beträgt die Entfernung vom Frischemarkt lediglich 500 m.

Die im Rahmen des städtebaulichen Vertrages festgelegte Regelung unterschreitet die Vorgaben der zum Zeitpunkt der Baugenehmigung jeweils gültigen Fassung der ENEV deutlich. Der hieraus resultierende erhöhte Dämmstandard ist zusammen mit der auf erneuerbaren Energien beruhenden Energieversorgung ein wesentlicher Baustein eines Energiekonzeptes im Sinne des Klimaschutzes. Weitergehende Vorgaben zum jetzigen Zeitpunkt erscheinen insbesondere für private Bauherren überzogen.

In Bezug auf den Anteil der Verkehrsfläche ist darauf hinzuweisen, dass im Laufe der Planung die Breiten der Erschließungsstraßen deutlich reduziert worden ist – bis auf das gemäß aktuellen Richtlinien erforderliche Mindestmaß. Des Weiteren ist auch – zugunsten einer Freifläche – die Anzahl der Stellplätze (und damit die Fläche) des Parkplatzes des »Frischemarktes« deutlich verkleinert worden. Zudem wird diese Fläche umfangreich durch Gehölzpflanzungen und zahlreiche Einzelbäume begrünt. Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird.

Die Entscheidung zum Offenlagebeschluss des städtebaulichen Vertrages durch den Rat wurde intensiv und sorgfältig diskutiert, unterschiedliche Belange wurden gewichtet und abgewogen. Die abschließende Zustimmung erfolgt durch Rat als politisch legitimiertes Gremium der Stadt. Die genannten Fragen ab Seite 41 (lt. Einwender) wurden in der Ratssitzung am 29.09.2011 verbal beantwortet.

5. Bezirksregierung Düsseldorf/Kampfmittelbeseitigungsdienst Schreiben vom 23.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Ein entsprechender Hinweis wurde bereits in den Bebauungsplan aufgenommen.

6. Landesbetrieb Straßenbau NRW/NL Niederrhein Schreiben vom 29.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus wird die Begründung dahingehend ergänzt, dass die Realisierung und Kostenübernahme der Erschließungsmaßnahmen dieses Bebauungsplanes einschließlich Maßnahmen

im Bereich der Anbindungen an die übergeordneten Straßen (einschließlich der entsprechenden Maßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 266) durch einen zwischen der Stadt Meerbusch und dem Projektentwickler abzuschließenden städtebaulichen Vertrag geregelt wird. Für den Landesbetrieb NRW entstehen somit für die Realisierung der Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz keine Kosten.

7. Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Schreiben vom 08.12.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

In Bezug auf die Gesetzesgrundlage für den Ausschluss des großflächigen Einzelhandels, der nicht unter die Regelung von § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO fällt, wird der richtigerweise angemerkte Schreibfehler im Rahmen einer redaktionellen Anpassung der textlichen Festsetzungen korrigiert. Der Ausschluss wird insbesondere mit den nachteiligen verkehrlichen Auswirkungen begründet, die von solchen Betrieben i.d.R. ausgehen. Hinzuweisen ist darauf, dass sich die Festsetzung auf ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO bezieht, in dem großflächige Einzelhandelsbetriebe, die unter § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO fallen, also großflächig sind **und** Auswirkungen i.S. dieser Vorschrift haben, ohnehin unzulässig sind. Der weitergehende textliche Ausschluss erfasst damit konstitutiv nur die Einzelhandelsbetriebe, die keine Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO haben. Zur Klarstellung wird die textliche Festsetzung folgendermaßen angepasst: Großflächige Einzelhandelsbetriebe, **auch soweit** sie nicht unter die Regelung des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO fallen... sind nicht zulässig

Der Anregung, in den festgesetzten Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe generell auszuschließen, wird nicht gefolgt. Einerseits hat die Straßenrandbebauung an der Meerbuscher Straße – sowohl im Plangebiet selber, als auch im weiteren Straßenverlauf – eine entsprechende Vorprägung und kleinflächige Einzelhandelsbetriebe wären gemäß § 34 BauGB zulässig. Zum anderen wird – unter der Voraussetzung, dass Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen sind – auch eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches durch entsprechende Nutzungen, selbst wenn diese in der Nähe des geplanten Vollsortimenters sich ansiedeln, als unwahrscheinlich betrachtet. Von daher ist dieser Hinsicht kein Planungserfordernis gegeben.

Wie auch der Begründung der Bebauungsplanänderung zu entnehmen ist, resultiert der Ausschluss von Dienstleistungsbetrieben mit einer Grundfläche von weniger als 800 m² aus der planerisch gewünschten Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches von Osterath, in dem diese Nutzungen bzw. Betriebe schwerpunktmäßig angesiedelt werden sollen. Größere Dienstleistungsbetriebe ab 800 m² Grundfläche, deren Flächenbedarf i.d.R. nicht im Ortskern befriedigt werden kann und die typischer Weise in Gewerbegebieten vorzufinden sind, sind damit innerhalb der Baugebiete des Bebauungsplans zulässig.

In Bezug auf Speditions- und Frachtführerbetriebe wird ebenfalls auf die Ausführungen in der Begründung verwiesen. Diese Betriebe sind ausgeschlossen, um einerseits Lärmbeeinträchtigungen insbesondere durch zusätzlichen LKW-Verkehr der angrenzenden Wohngebiete zu verhindern. Andererseits widersprechen diese Anlagen dem beabsichtigten Gebietscharakter des Plangebietes. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung sind zudem für diesen Standort qualitätsvolle gewerbliche Nutzungen mit einer hohen Arbeitsplatzdichte gewünscht.

8. Rhein-Kreis-Neuss

Schreiben vom 08.12.2011

Untere Wasserbehörde

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Untere Bodenschutzbehörde

Den Anregungen wird gefolgt.

In Bezug auf Auffälligkeiten bei Erdbauarbeiten und empfehlenswerte Begleitung durch Gutachter bei Erdbaumaßnahmen wird ein textlicher Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen und die Begründung entsprechend ergänzt. Eine erneute Offenlage ist damit nicht verbunden.

Untere Immissionsschutzbehörde

Der Anregung wird gefolgt, in den Bebauungsplan wird eine entsprechende textliche Festsetzung mit aufgenommen. Die hiervon betroffenen Grundstückseigentümer haben sich damit einverstanden erklärt, so dass eine erneute Offenlage aufgrund dieser Änderung nicht erforderlich ist.

Zwischenzeitlich konnte auch die geplante Anlage zur Wärmeerzeugung konkretisiert werden. Demnach handelt es sich um eine sog. »Energiezentrale« mit einer maximalen Leistung von 4 MW. Feste Brennstoffe sind nicht vorgesehen. Weitere Details zu der Anlage sind im Rahmen der Kooperationsverträge zwischen Investor und dem örtlichen Energieversorger bzw. der Stadt und dem örtlichen Energieversorger festgelegt. Die entsprechende Anlage fällt somit nicht unter die Abstandsklasse V und ist in dem festgesetzten Gewerbegebiet allgemein zulässig. Der Anregung, den Standort als Versorgungsfläche gemäß bzw. Sondergebiet wird daher nicht gefolgt, die für die Anlage vorgesehene Fläche ist im Rahmen des städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan eindeutig festgelegt. Die zulässigen Lärmkontingente werden durch die Anlage deutlich unterschritten, weitergehende Belastungen durch Gerüche, Staub und Erschütterungen treten nicht auf. Die erforderliche Genehmigung nach 4. BImSchV wird derzeit eingeleitet.

Landschaftspflege und Artenschutz

Der Anregung wird gefolgt, die Begründung wird hinsichtlich der Betroffenheit geschützter Arten nach § 44 BNatSchG ergänzt.

9. Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband

Schreiben vom 09.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Der Rheinische Einzelhandels- und Dienstleistungsverband äußert grundsätzliche Bedenken gegenüber der Planung: Für den Ortskern werden negative Auswirkungen befürchtet, sofern ein Frequenzbringer aufgeben muss. Die Anbindung, die funktionale Zuordnung sowie die Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters im Plangebiet werden zudem kritisch gesehen. Eine Integration und Entwicklung – baulich sowie verkehrstechnisch – bereits vor Eröffnung des Vorhabens könnte die negativen Auswirkungen minimieren. Des Weiteren wird angeregt, in den Misch- und Gewerbegebieten jeglichen Einzelhandel auszuschließen.

In Bezug auf die geäußerten Aspekte wird darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen auf die vorhandene Einzelhandelsstruktur im Ortskern von Osterath im Rahmen einer Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung gutachterlich untersucht worden sind. Aufgrund der Ergebnisse des Gutachtens kann davon ausgegangen werden, dass lediglich verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind. Eine Aufgabe eines Frequenzbringers aufgrund der Ansiedlung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist demnach unwahrscheinlich. In Bezug auf die Anbindung sowie die funktionale Zuordnung ist darauf zu verweisen, dass diese Planung einen Beitrag zu der angestrebten Verknüpfung der östlich und der westlich der Bahntrasse gelegenen Teile des Stadtteils Osterath leistet. Der Frischemarkt ist dabei – nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten, der maßgeblich zu einer Stärkung des gesamten Ortskerns von Osterath beitragen kann. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden. Durch die Umsetzung des geplanten Straßenbauprojektes (planfestgestellte Bahnunterführung, westlich an das Plangebiet grenzend) wird die bisherige Barriere der Bahntrasse aufgebrochen und die Vernetzung mit den westlich angrenzenden Stadtstrukturen mit Fuß- und Radwegen durch insgesamt drei neue kreuzungsfreie Wegeführungen verbessert. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass die Festlegung zentraler Versorgungsbereiche in erster Linie dazu dient, – wie auch in diesem Fall – die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe zu steuern.

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzept des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne

Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt.

Die geforderte zeitnahe Umsetzung der Bahnunterführung wird grundsätzlich begrüßt. Sie ist aber abhängig von der sog. Kreuzungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Land NRW, der Bahn AG und der Stadt Meerbusch und deren Haushaltsmitteln.

Der Anregung, in den festgesetzten Misch- und Gewerbegebieten einen weitgehenden Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben vorzunehmen, wird nicht gefolgt. Einerseits haben die Bereiche an der Meerbuscher Straße und der Strümper Straße – sowohl im Plangebiet selber, als auch im weiteren Straßenverlauf – eine entsprechende Vorprägung und nicht-zentrenrelevante kleinflächige Einzelhandelsbetriebe wären gemäß § 34 BauGB zulässig. Zum anderen wird auch eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches durch entsprechende Nutzungen, selbst wenn diese in der Nähe des geplanten Vollsortimenters sich ansiedeln, als unwahrscheinlich betrachtet. Von daher ist dieser Hinsicht kein Planungserfordernis gegeben. Großflächiger Einzelhandel ist im Plangebiet außerhalb des festgesetzten Sondergebietes unabhängig von der Sortimentsstruktur grundsätzlich unzulässig.

Die Anregungen zum Lebensmittelvollsortimenter betreffen die Planung des BP 266 und werden entsprechend im dortigen Verfahren abgewogen. In Bezug auf den angeregten Einzelhandelsausschluss sind für die 1. Änderung des BP 60 lediglich die angesprochenen Gewerbegebiete relevant.

Der Anregung, in den festgesetzten Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe generell auszuschließen, wird nicht gefolgt. Einerseits hat die Straßenrandbebauung an der Meerbuscher Straße – sowohl im Plangebiet selber, als auch im weiteren Straßenverlauf – eine entsprechende Vorprägung und kleinflächige Einzelhandelsbetriebe wären gemäß § 34 BauGB zulässig. Zum anderen wird – unter der Voraussetzung, dass Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen sind – auch eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches durch entsprechende Nutzungen, selbst wenn diese in der Nähe des geplanten Vollsortimenters sich ansiedeln, als unwahrscheinlich betrachtet. Von daher ist dieser Hinsicht kein Planungserfordernis gegeben.

2. _ _ _ Beschluss von Ergänzungen

Der Ausschuss für Planung beschließt, den Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg, zu ergänzen um:

- Klarstellung der textlichen Festsetzungen auf Grund vorgebrachter Stellungnahmen
- textliche und zeichnerische Hinweise auf Grund vorgebrachter Stellungnahmen
- Koordinaten zur geometrisch eindeutigen Festlegung von Straßenbegrenzungslinien.

Es wird festgestellt, dass

- die Ergänzungen des Bebauungsplanentwurfs die Grundzüge der Planung nicht berühren und keine im Sinne § 4 Abs. 3 BauGB sind;
- die von den Ergänzungen Betroffenen haben diesen zugestimmt.

Von einer erneuten Entwurfsoffenlage kann somit abgesehen werden.

Sachverhalt:

Der Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 hat einschließlich der Entwurfsbegründung vom 8. November 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2011 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegen.

Aus der Öffentlichkeit wurden die als Anlagen (1-4) in Kopien beigefügten Stellungnahmen vorgebracht.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 9. November 2011 über die öffentliche Entwurfsauslegung benachrichtigt.

Die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die beteiligten Nachbargemeinden sind in der als Anlage in Kopie beigefügter Liste zu entnehmen.

Es wurden die als Anlagen (5-9) in Kopien beigefügten Stellungnahmen vorgebracht.

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

In Vertretung

gez.

Dr. Just Gérard

Technischer Beigeordneter