

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB4/276/2012 vom 13. Februar 2012
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Planung und Liegenschaften	29.02.2012

**Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara;
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 des Bebauungsplanes Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Schallschutz, Erschütterungen, Altlasten, Einzelhandelsverträglichkeit und Verkehr) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -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.

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

1. Unterschriftenaktion 2010 (633 Unterschriften) Einwender 1 Schreiben vom 02.10.2010

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Der Anregung, der Verkleinerung der Verkaufsfläche des Frischemarktes auf max. 1.200 m² kann nicht gefolgt werden: Das spezifische Konzept des Lebensmittelvollsortimenters setzt als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraus und ergänzt damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ. Diese Verkaufsfläche wird im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 266 planungsrechtlich abgesichert. Zudem wurde auch im Rahmen einer Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) gutachterlich nachweisen, dass mögliche Kaufkraftabflüsse bei vorhandenen Einzelhandelsansiedlungen – auch im Ortskern Osterath – verträglich sind.

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 sowie der Stadt Meerbusch und deren Haushaltsmitteln.

2. Einwände gegen zentralen Versorgungsbereich in Osterath (51 identische Schreiben)

Einwender 2

E-Mail vom 30.06.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Es wird angeführt, dass der geplante Lebensmittelvollsortimenter vorhandene Einzelhandelsstrukturen im Ortskern von Osterath beeinträchtigt. Zudem bedeute die zusätzliche Belastung von mehr als 4.000 Pkw/Tag auf der Meerbuscher Straße, dem Winklerweg, der Strümper Straße und dem Bahnhofsweg eine deutliche Verschlechterung der Verkehrssituation und der Lebensqualität. Es wird angeregt, den Bereich östlich der Bahnlinie aus dem zentralen Versorgungsbereich herauszunehmen.

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 (GfK 2007/2008) gutachterlich untersucht worden sind. Aufgrund der Ergebnisse des Gutachtens kann davon ausgegangen werden, dass lediglich verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind.

Die verkehrlichen Belastungen, die sich in Folge der Realisierung des Projektes ergeben werden, wurden gutachterlich ermittelt (vgl. Verkehrsgutachten durch das Büro IVV, Aachen 2007/2008 bzw. Nachtrag aus dem Jahr 2009). Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die zusätzliche Verkehre aus den Nutzungen des Plangebietes, die darüber hinaus mit Verkehren aus dem potenziellen langfristigen Wohngebiet »Nibbelsweg/Ivangsheide« überlagert wurden, unter der Voraussetzung der Anpassungen der Infrastruktur (u.a. zusätzliche Fahrspuren, Einrichtung von Kreisverkehren oder Lichtsignalanlagen), leistungsfähig abgewickelt worden. Den Berechnungen wurden Varianten mit und ohne Bahnübergänge zugrunde gelegt.

Der Anregung, den zentralen Versorgungsbereich zu verkleinern, wird nicht gefolgt. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der geplante Lebensmittel-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. 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 verbessert.

3. Unterschriftenaktion 2011 (83 identische Flyer) Einwender 3 Schreiben u. a. vom 08.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Es werden folgende Aspekte gegen das Projekt angeführt: Das Projekt erscheint überdimensioniert und dient nicht nur der Nahversorgung, sondern umfasst einen Einzugsbereich von fast 15 km. Die Größe der versiegelten Fläche (15.000 m²) sei ein Indiz für die unangemessene Größenordnung. Des Weiteren werde durch die Planung ein zusätzlicher Verkehr von 10.000 Kfz/Tag erzeugt, von denen 4.000 Kfz/Tag allein durch den neuen Frischemarkt verursacht werden. Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen würden ein »Verkehrschao« erzeugen. Des Weiteren wird ein trading-down-Prozess für den Ortskern befürchtet, da nach Realisierung zahlreiche Einrichtungen (REWE am Bommershöfer Weg, Netto und Trinkgut) schließen würden. Die im Rahmen der Einzelhandels-/Verträglichkeitsuntersuchung ermittelten Umsatzverteilungen werden angezweifelt. Es wird eine Neuplanung angeregt.

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzepte 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 Aussage des Einzugsbereiches von 15 km ist richtig – dies deckt sich mit Erfahrungen anderer Märkte und wurde auch den Berechnungen des o.g. Gutachtens zugrunde gelegt. Zu beachten ist jedoch, dass der Großteil der Kunden tatsächlich aus dem Nahbereich, d.h. dem Ortsteil Osterath kommen wird.

Die verkehrlichen Belastungen, die sich in Folge der Realisierung des Projektes ergeben werden, wurden gutachterlich ermittelt (vgl. Verkehrsgutachten durch das Büro IVV, Aachen 2007/2008 bzw. Nachtrag aus dem Jahr 2009). Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die zusätzliche Verkehre aus den Nutzungen des Plangebietes, die darüber hinaus mit Verkehren aus dem potenziellen langfristigen Wohngebiet »Nibbelsweg/Ivangsheide« überlagert wurden, unter der Voraussetzung der Anpassungen der Infrastruktur (u.a. zusätzliche Fahrspuren, Einrichtung von Kreisverkehren oder Lichtsignalanlagen), leistungsfähig abgewickelt wurden. Den Berechnungen wurden Varianten mit und ohne Bahnübergänge zugrunde gelegt.

In Bezug auf die Gefährdung vorhandener Einzelhandelsstrukturen im Ortskern Osterath wird darauf hingewiesen, dass die möglichen ökonomischen Auswirkungen des projektierten Einzelhandels an diesem Standort auf die übrigen Versorgungsbereiche/Stadtteile von Meerbusch sowie die untersuchungsrelevanten Standorte in der Region im Rahmen einer Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung analysiert worden sind. Die gutachterlichen Modellrechnungen zeigen, dass sowohl mit Blick auf die Stadt selber, als auch auf die regionalen Strukturen insgesamt in jeder Weise nur verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Bestands-, Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit der analysierten Zentren sind aus Gutachtersicht insofern nicht zu erwarten. Sofern tatsächlich Schließungen eintreten, resultieren diese nicht aus der Ansiedlung des Frischemarktes.

4. Einwender 4

Schreiben vom 30.11.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Es wird angeregt, – basierend auf den Aussagen des gesamtstädtische Einzelhandelskonzeptes (GMA, 2009) – im Plangebiet anstelle des »Frischemarktes« – einen kleineren Lebensmittelvollsortimenter anzusiedeln.

Den Aussagen des o.g. Gutachtens für den Versorgungsbereich im Ortsteil Osterath wurden vom Rat der Stadt Meerbusch nicht gefolgt (Ratsbeschluss vom 20. Mai 2010). Die sehr restriktiv vorgenommene Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche behindert wünschenswerte Entwicklungsimpulse und Handlungsoptionen für das Nebenzentrum Osterath. Außerdem belegen die erwähnten geringen Anzeichen von Mindernutzungen, dass der vorhandene Discounter am östlichen Rand des Nebenzentrums – 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.

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzepte 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. Zudem würde bei einer Verkleinerung der Verkaufsfläche die planerische gewünschte Ausübung einer Magnetfunktion am östlichen Ende des zentralen Versorgungsbereiches nicht erfüllt werden.

5. Einwender 5

Schreiben vom 30.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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.

In Bezug auf die Belastungszahlen wird wie folgt Stellung genommen: Es ist richtig, dass die Verkehrsbelastungszahlen auf der Bahnstrecke 2610 im Jahr 2007 von der Bahn AG angegeben wurden. Die Zahlen beziehen sich auf den Jahresfahrplan 2008. Prognosezahlen wurden zu diesem Zeitpunkt von der DB-Netz AG nicht bekannt gegeben.

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 -Börsinghoven 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...«*

Im Übrigen wird angemerkt, dass die Geräuschmessungen im Plangebiet während der Nacht von 22 bis 1 Uhr 5 Güterzug- und 10 Personenzug-Vorbeifahrten erfasst haben. Dabei ergab sich ein Messwert als energieäquivalenter Mittelungspegel von 56 dB(A). Abzüglich Schienenbonus würde dann der Beurteilungspegel 51 dB(A) betragen, wenn die Frequentierung im gleichen Maß während der gesamten Nachtzeit fort bestehen würde. Dem gegenüber führten die Prognoseberechnungen mit den Belastungszahlen 2008 zu einem Beurteilungspegel am Messort von 58 dB(A). Somit beinhaltet die Prognose eine Sicherheit in der Größenordnung von mehr als 5 dB(A), womit eine erhebliche Verkehrszunahme abgedeckt ist.

Die angeführte Lärmaktionsplanung der Stadt hat nichts mit dem Bebauungsplanverfahren zu tun. Es ist allerdings richtig, dass die Bahnstrecke 2610 in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung erfasst und kartiert wird. Zurzeit läuft die erste Stufe der Lärmaktionsplanung, die Bahnstrecken mit mehr als 60.000 Zugbewegungen pro Jahr berücksichtigt. Offensichtlich ist die vorhandene Bahnstrecke mit weniger Zügen belastet, sodass sie in der ersten Stufe der Aktionsplanung nicht zu berücksichtigen war. Dies zeigt jedenfalls eine Auswertung der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes, die im Internet unter "<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>" einzusehen ist.

6. Einwender 6

Schreiben vom 04.12.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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 interne Erschließungsflächen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt. Ein Einzugsbereich von 15 km – der auch den Berechnungen im Rahmen der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) zugrunde gelegt wurde – deckt sich mit Erfahrungen anderer Märkte. Zu beachten ist jedoch, dass der Großteil der Kunden tatsächlich aus dem Nahbereich d.h. dem Ortsteil Osterath kommen wird.

Mitte der 1990er-Jahre wurde von der Verwaltung eine Rahmenplanung „Meerbusch-Mitte“ bearbeitet. Die ca. 135 Hektar große Fläche wurde im Norden durch die Osterather Straße, im Westen durch die A 57, im Süden durch die Meerbuscher Straße und im Osten durch den Strümpfer Busch und die angrenzende Bebauung von Strümpf begrenzt.

Im Jahre 1999 hat der Rat der Stadt die Verwaltung beauftragt, ein Bürgergutachten in Form von sog. Planungszellen durchzuführen. Das Ergebnis des Bürgergutachtens diente der Politik als Hilfestellung für eine Abwägung und Entscheidung.

Dieses Bürgergutachten, vom Einwender als Bürgerforum bezeichnet, beinhaltet keine Entscheidung. Es gibt den Politikern eine Übersicht über das Meinungsbild der Bürger.

Der zuständige Ausschuss des Rates der Stadt hat am 8. Februar 2000 nach eingehender Beratung

der Ergebnisse des Bürgergutachtens die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zur Bebauung zu erarbeiten.

Daraus resultierend wurde die 96. Änderung des Flächennutzungsplanes aufgestellt. Die entsprechenden Bebauungspläne (Nr. 276, 277 und 278) befinden sich derzeit in der Realisationsphase.

Eine Ableitung aus den Bürgergutachten, dass keine zentralen Gebäude oder Einrichtungen in Meerbusch mehr gebaut werden dürfen, ist inhaltlich nicht gegeben. Ein derartiger Beschluss des Rates der Stadt existiert nicht.

7. Einwender 7

Schreiben vom 04./05.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu den aufgeführten Punkten wird wie folgt Stellung genommen: Es ist richtig, dass die Verkehrsbelastungszahlen auf der Bahnstrecke 2610 im Jahr 2007 von der Bahn AG angegeben wurden. Die Zahlen beziehen sich auf den Jahresfahrplan 2008. Prognosezahlen wurden zu diesem Zeitpunkt von der DB-Netz AG nicht bekannt gegeben.

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 Bundesverkehrswegplanes 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...«*

Nach diesen Aussagen treffen die Befürchtungen des Einwenders nicht zu. Die angeregte Tieferlegung der Bahntrasse wäre im Rahmen der Lärmsanierung Sache der Bahn als Verursacher. Im Bebauungsplan sind die Belange des Schallimmissionsschutzes durch die Ausweisung von GE-Gebieten mit Abschirmbebauungen und die Festsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen hinreichend beachtet. Im Übrigen wird angemerkt, dass die Geräuschmessungen im Plangebiet während der Nacht von 22 bis 1 Uhr 5 Güterzug- und 10 Personenzug-Vorbeifahrten erfasst haben. Dabei ergab sich ein Messwert als energieäquivalenter Mittelungspegel von 56 dB(A). Abzüglich Schienenbonus würde dann der Beurteilungspegel 51 dB(A) betragen, wenn die Frequentierung im gleichen Maß während der gesamten Nachtzeit fort bestehen würde. Dem gegenüber führten die Prognoseberechnungen mit den Belastungszahlen 2008 zu einem Beurteilungspegel am Messort von 58 dB(A). Somit beinhaltet die Prognose eine Sicherheit in der Größenordnung von mehr als 5 dB(A), womit eine erhebliche Verkehrszunahme abgedeckt ist.

Des Weiteren ist auszuführen, dass unmittelbar entlang der Bahnstrecke nur noch Gewerbegebiete festgesetzt sind, und somit besonders schutzbedürftige und empfindliche Wohnnutzungen nicht betroffen sind. Die eigentlichen Wohnnutzungen sind mit passiven Schallschutzmaßnahmen belegt, so dass gesunde Wohnverhältnisse und die Nachtruhe in Innenräumen bei geschlossenen Fenstern auch dann gewährleistet sind, wenn die Abschirmbebauung noch nicht vorhanden ist. Diese Festsetzungen berücksichtigen also auch den baulichen Übergangszeitraum.

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

Die angeführte Lärmaktionsplanung der Stadt Meerbusch hat nichts mit dem Bebauungsplanverfahren zu tun. Es ist allerdings richtig, dass die Bahnstrecke 2610 in der zweiten Stufe

der Lärmaktionsplanung erfasst und kartiert wird. Zurzeit läuft die erste Stufe der Lärmaktionsplanung, die Bahnstrecken mit mehr als 60.000 Zugbewegungen pro Jahr berücksichtigt. Offensichtlich ist die vorhandene Bahnstrecke mit weniger Zügen belastet, sodass sie in der ersten Stufe der Aktionsplanung nicht zu berücksichtigen war. Dies zeigt jedenfalls eine Auswertung der Lärmkartierung vom Eisenbahn-Bundesamt, die im Internet unter "<http://lärmkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>" einzusehen ist.

Die nach der 34. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz im Rahmen der Lärmaktionsplanung anzuwendenden Berechnungsvorschriften sind für die Bauleitplanung derzeit nicht relevant. Die dort zu ermittelnden Lärmindizes LDEN und LNight können mit den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 nicht verglichen werden. In dieser Norm wird als Berechnungsvorschrift auf die RLS-90 für Straßenlärm und die Schall 03 für Schienenlärm verwiesen. Beide Richtlinien gehen von den sogenannten Beurteilungspegeln Lr,Tag/Nacht zum Vergleich mit den schalltechnischen Orientierungswerten nach DIN 18005 "*Schallschutz im Städtebau*" aus

Aus diesen Gründen ist eine Überarbeitung des vorliegenden schalltechnischen Gutachtens zum Schienenlärm nicht erforderlich. Es war auch nicht Aufgabe des Gutachtens, alternative Streckenführungen (z.B. Tieflage) der Bahnlinie zu untersuchen.

8. Die LINKE – Ortsverband Meerbusch

Schreiben vom 06.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzepte des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und interne Erschließungsflächen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt. Ein Einzugsbereich von 15 km – der auch den Berechnungen im Rahmen der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) zugrunde gelegt wurde – deckt sich mit Erfahrungen anderer Märkte. Zu beachten ist jedoch, dass der Großteil der Kunden tatsächlich aus dem Nahbereich d.h. dem Ortsteil Osterath kommen wird. Hinsichtlich der möglichen ökonomischen Auswirkungen des projektierten Einzelhandels an diesem Standort auf die übrigen Versorgungsbereiche/Stadtteile von Meerbusch – d.h. auch den Ortskern Osterath – sowie die untersuchungsrelevanten Standorte in der Region zeigen die gutachterlichen Modellrechnungen, dass sowohl mit Blick auf die Stadt selber, als auch die regionalen Strukturen insgesamt in jeder Weise nur verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Bestands-, Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit der analysierten Zentren sind aus Gutachtersicht insofern nicht zu erwarten. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler im Ortskern Osterath gar nicht betroffen wäre. Auswirkungen auf gastronomische Betriebe sind ausgeschlossen, da diese weder im Bebauungsplan Nr. 266, noch im Bebauungsplan Nr. 60 planungsrechtlich zulässig sind.

Den Aussagen des GMA-Gutachtens, die letztendlich die Grundlage für die vom Gutachter GMA vorgeschlagene Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches in Osterath darstellen, wurden per Ratbeschluss 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 Nebenzentrums – 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 Meerbusch 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.

Bestandteil der Auslegung waren die Planunterlagen, die Begründungen, Fachgutachten, städtebaulicher Vertrag/öffentlicher Teil sowie bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen aus den Verfahren der Bauleitpläne. Weitergehende Unterlagen zur umfassenden Nahvollziehbarkeit waren nicht erforderlich. In Bezug auf die Auswirkungen auf die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe im Ortskern Osterath wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens (Büro IVV, Aachen 2007/2008 bzw. Nachtrag aus dem Jahr 2009) wurden die Auswirkungen auf das Verkehrsnetz, d.h auch die Meerbuscher Straße ermittelt. Eine deutliche Abweichung von den ermittelten Zahlen z.B. durch Schleichverkehre ist unwahrscheinlich. Vor dem Hintergrund der absoluten Belastung der Meerbuscher Straße in diesem (verkehrsberuhigten) Bereich sind die Belastungen für Anwohner sowie die Beeinträchtigungen für Passanten verkräftbar.

9. Die LINKE – Ortsverband Meerbusch

Schreiben vom 05.12.2011

Der Anregung wird nicht gefolgt.

Die verkehrlichen Belastungen, die sich in Folge der Realisierung des Projektes ergeben werden, wurden gutachterlich ermittelt (vgl. Verkehrsgutachten durch das Büro IVV, Aachen 2007/2008 bzw. Nachtrag aus dem Jahr 2009). Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die zusätzliche Verkehre aus den Nutzungen des Plangebietes, die darüber hinaus mit Verkehren aus dem langfristig angedachte Wohnprojekt »Nibbelsweg/Ivangsheide« überlagert wurden, unter der Voraussetzung der Anpassungen der Infrastruktur (u.a. zusätzliche Fahrspuren, Einrichtung von Kreisverkehren oder Lichtsignalanlagen), leistungsfähig abgewickelt wurden. Den Berechnungen wurden Varianten mit und ohne Bahnübergänge zugrunde gelegt.

In Bezug auf die Verkehrsbelastungszahlen auf der Bahnstrecke 2610 ist auf ein Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 28.01.2011 an die Erste Beigeordnete der Stadt zu verweisen: *»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 Bundesverkehrswegplanes geht für die Strecke 2601 von einem Sinken der Güterzugzahlen auf 43/Tag aus.«* Vor diesem Hintergrund kann nicht nachvollzogen werden, dass sich die Schranke häufiger als im Gutachten angegeben schließen wird. Unabhängig davon wird weiterhin eine Beseitigung der Bahnübergänge an der Meerbuscher Straße bzw. Strümper Straße angestrebt.

Gemäß den Ergebnissen des o.g. Verkehrsgutachtens erreicht der Meerbuscher Straße/Winklerweg, Meerbuscher Straße/Insterburger Straße mindestens die Qualitätsstufe C, wonach eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre möglich ist.

10. 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 konfliktträchtige 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.

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 Entwurfsöffnung 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.

Hinsichtlich der möglichen ökonomischen Auswirkungen des projizierten Einzelhandels an diesem Standort auf die übrigen Versorgungsbereiche/Stadtteile von Meerbusch – d.h. auch den Ortskern Osterath – sowie die untersuchungsrelevanten Standorte in der Region zeigen die gutachterlichen Modellrechnungen im Rahmen der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008), dass sowohl mit Blick auf die Stadt selber, als auch die regionalen Strukturen insgesamt in jeder Weise nur verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Bestands-, Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit der analysierten Zentren sind aus Gutachtersicht insofern nicht

zu erwarten. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler im Ortskern Osterath gar nicht betroffen wäre. Wie in der zitierten Beratungsvorlage dargestellt, werden dabei nicht auszuschließende Auswirkungen auf den Ortskern Osterath in Kauf genommen. Dies ist jedoch einerseits vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Umverteilungsquoten – wie oben dargestellt – in jedem Fall vertretbar sind. Zum anderen sind mit der Absiedlung des Frischemarktes zahlreiche Chancen verbunden: Die Stadt kann mit der Ansiedlung eines großflächigen Frischemarktes auf dem Ostaragelände eine deutlich verbesserte Kaufkraftbindung im Bereich des Sortiments Nahrungs- und Genussmittel erreichen und damit zugleich einen auch von der GMA attestierten Bedarf an bisher in Meerbusch nicht angesiedelten großflächigen sog. Vollsortimentern decken. Ferner leistet diese Planung einen Beitrag zu der angestrebten Verknüpfung der östlich und der westlich der Bahntrasse gelegenen Teile des Stadtteils Osterath. 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.

Hinsichtlich der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches ist darauf hinzuweisen, dass – wie oben bereits dargestellt – östlich der Bahn mit dem Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« bereits ein Baustein des östlichen Abschlusses des zentralen Versorgungsbereiches existiert. Dieser Ansatz wird durch den Frischemarkt sinnvoll weiterentwickelt. Darüber hinaus ist in Bezug auf die Chancen, die mit der vorgenommenen östlichen Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches verbunden sind, auf die obigen Ausführungen zu verweisen.

In Bezug auf die Vorgaben des § 24a LEPro ist darauf zu verweisen, dass diese Regelung kein Ziel der Raumordnung i.S. von § 1 Abs. 4 BauGB darstellt, sondern nur noch einen Grundsatz der Raumordnung, der insofern der Abwägung der Gemeinde obliegt. Entgegen der Einwendung enthält § 24 LEPro auch keine Begrenzung der maximalen Verkaufsfläche im Sinne eines Kongruenzangebotes, sondern lediglich eine Vermutungsregel für die Nichtbeeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche. Im vorliegenden Fall wird die Planung auf ein konkretes Auswirkungsgutachten gestützt. Auf die Vermutungsregel kommt es damit zum Nachweis der Beachtung des Beeinträchtigungsverbotes nicht an.

Unabhängig hiervon ist die zitierte Zahl des geplanten Umsatzes von 16,5 Mio EUR für den »Frischemarkt« vor dem Hintergrund zu betrachten, dass dieser in einem Umkreis von 15 km um den Markt generiert wird. Kunden aus Nachbarstädten und anderen Ortsteilen von Meerbusch wurden hierbei berücksichtigt, diese haben an dem Gesamtumsatz aber nur einen untergeordneten Anteil. Der Großteil der Kunden stammt tatsächlich aus dem Nahbereich, d.h. dem Ortsteil Osterath.

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

In Bezug auf die Verkehrsbelastungszahlen auf der Bahnstrecke 2610 ist auf ein Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 28.01.2011 an die Erste Beigeordnete der Stadt zu verweisen: *»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 Bundesverkehrswegplanes geht für die Strecke 2601 von einem Sinken der Güterzugzahlen auf 43/Tag aus.«* Vor diesem Hintergrund kann nicht nachvollzogen werden, dass sich die Schranke häufiger als im Gutachten angegeben schließen wird. Vor diesem Hintergrund wird die vorgenommene Verkehrsberuhigung im Zentrum von Osterath nicht tangiert.

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 wird darauf hingewiesen, dass im Laufe der Planung die Breiten der Erschließungsstraßen deutlich reduziert wurden – 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 Wohngebiete im Plangebiet bieten zudem durch die Nähe zum Ortskern und den angrenzenden Bahnhof, eine gute Anbindung an das Busnetz sowie mit einem attraktiven Fuß-/Radwegenetz optimale Voraussetzungen für ein autoarmes Wohnen.

12. Einwender 12

Schreiben vom 06.12.2011

Die Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die verkehrlichen Belastungen, die sich in Folge der Realisierung des Projektes ergeben werden, wurden gutachterlich ermittelt (vgl. Verkehrsgutachten durch das Büro IVV, Aachen 2007/2008 bzw. Nachtrag aus dem Jahr 2009). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die zusätzliche Verkehre aus den Nutzungen des Plangebietes, die darüber hinaus mit Verkehren aus dem potenziellen langfristigen Wohngebiet »Nibbelsweg/Ivangsheide« überlagert wurden, unter der Voraussetzung der Anpassungen der Infrastruktur (u.a. zusätzliche Fahrspuren, Einrichtung von Kreisverkehren oder Lichtsignalanlagen), leistungsfähig abgewickelt werden. Den Berechnungen wurden Varianten mit und ohne Bahnübergänge zugrunde gelegt. Eine Beeinträchtigung der Menschen über das heutige Maß hinaus kann damit ausgeschlossen werden.

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzepte 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. Zudem würde bei einer Verkleinerung der Verkaufsfläche die planerische gewünschte Ausübung einer Magnetfunktion am östlichen Ende des zentralen Versorgungsbereiches nicht erfüllt werden.

Angesichts der mit dem Projekt verbundenen Investitionen, der entsprechend notwendiger Refinanzierung ist eine Insolvenz des Frischemarktes unwahrscheinlich. Zudem wurden mit dem vorgesehenen Betreiber – eine der führenden Lebensmittelketten – langfristige Mietverträge abgeschlossen.

13. Einwender 13

Schreiben vom 07.12.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die verkehrlichen Belastungen, die sich in Folge der Realisierung des Projektes ergeben werden, wurden gutachterlich ermittelt (vgl. Verkehrsgutachten durch das Büro IVV, Aachen 2007/2008 bzw. Nachtrag aus dem Jahr 2009). Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die zusätzliche Verkehre aus den Nutzungen des Plangebietes, die darüber hinaus mit Verkehren aus dem potenziellen langfristigen Wohngebiet »Nibbelsweg/Ivangsheide« überlagert wurden, unter der Voraussetzung der Anpassungen der Infrastruktur leistungsfähig abgewickelt wurden. Den Berechnungen wurden Varianten mit und ohne Bahnübergänge zugrunde gelegt.

In Bezug auf die zitierte Meerbuscher Straße erfolgt Umbaumaßnahmen im Bereich des Doppelknotens Meerbuscher Straße/Winklerweg, Meerbuscher Straße/Insterburger Straße: Für den Ost-West-Richtungsstrom der Meerbuscher Straße ist westlich der Einmündung des Winklerweges eine Zusatzspur zu bauen, die im Wesentlichen die Flächen des derzeitigen Parkstreifens beansprucht und nach ca. 100 m wieder auf die vorhandene Geradeausspur zurückgeführt wird. Hierdurch wird Raum für den Rückstau geschaffen, der bei Schrankenschließung heute oftmals bis in den Knoten

14. Einwender 14 (13 identische Schreiben)

Schreiben vom 08.12.2011

Der Stellungnahme wird – mit Ausnahmen der im Folgenden dargestellten punktuellen Ergänzungen/Überarbeitung der Begründungen des BP 266 – 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 Frischemarkt 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 Frischemarkt 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 Frischemarkt 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 wiedergegeben.

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 Einwender 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 Verkehrsgeräuschmissionen 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 Geräuschmissionen 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 Bauweise 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 Geräuschmissionen 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/Strümper 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 Bundesverkehrswegplanes 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 -Börsinghoven 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 Bahnhofsbereich 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 Fluglärmsgesetz 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 ENEC 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 legitimes Gremium der Stadt. Die genannten Fragen ab Seite 41 (lt. Einwender) wurden in der Ratssitzung am 29.09.2011 verbal beantwortet.

15. Einwender 15

Schreiben vom 08.12.2011

Die Vorgaben der Planfeststellungsunterlage zur Tieferlegung sind einzuhalten. Radfahrer nutzen demnach die Rampe parallel zur Kurve und fahren dann auf den nördlichen Zweirichtungsweg. Grundsätzlich würde die Aufgabe des Zweirichtungsweges zu einem Flächenproblem führen, da beidseitige Radverkehrsanlagen, egal ob als Radweg oder Radfahrstreifen, mehr Fläche benötigen würden. Bei den bestehenden Bestandsgebäuden ist dies nur bei Wegfall der Stellplätze und kompletter Umgestaltung der Straße möglich. Die geplante Lösung wurde vom Sicherheitsaudit akzeptiert.

An den Zufahrten zum Parkplatz wird durch Aufpflasterungen und Beschilderung auf die besondere Situation hingewiesen. Dies wurde auch im Sicherheitsaudit so gesehen. Die Führung auf dem Zweirichtungsweg ist ortstypisch und somit auch gewünscht. Der Radverkehr soll bewusst nicht über den Parkplatz geführt werden, daher wurden benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

konzipiert. Beim endgültigen Ausbau sollten die Fahrradabstellanlagen in der Nähe der Radwege angeordnet werden. Dies reduziert dann die möglichen Fahrten entlang der parkenden Fahrzeuge. Aufgrund der fehlenden Ziele (d.h. Nutzungen) und der zahlreichen Zufahrten wurde auf der östlichen Seite des Winklerweges auf einen Radweg verzichtet und der (ortstypische) Zweirichtungsradweg gewählt. Die Zahl der linksfahrenden Radfahrer in Gegenrichtung des Kreisverkehrs wird als gering eingeschätzt, da diese regelkonform die andere Seite benutzen müssen. Ausnahmen sind Radfahrer zum Festplatz, der jedoch nur selten angefahren wird. Die Lösung wurde auch vom Sicherheitsaudit akzeptiert. Die Hinweise bzgl. der Markierung an der Planstraße C sind werden im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung geprüft.

16. Einwender 16

E-Mail vom 19.01.2012

Die, die Planung befürwortende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
An der Planung wird nach Abwägung aller Belange festgehalten.

17. LVR- Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Schreiben vom 18.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Der Denkmalschutz des Bahnhofsgebäudes wird durch die Planung nicht in Frage gestellt. Bei Neubauten in der Nähe des Gebäudes wird gemäß Denkmalschutzgesetz NRW unter Beteiligung des LVR-Amt für Denkmalpflege in Rheinland verfahren

18. DB Mobility

Schreiben vom 21.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Mehraufwendungen zu Lasten der angrenzenden planfestgestellten BÜ-Beseitigungsmaßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz sind nicht zu erwarten.

19. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Schreiben vom 30.11.2011

Der Stellungnahme wird gefolgt.
Im Bebauungsplan werden die entsprechenden Sichtdreiecke als zeichnerische Hinweise aufgenommen. Sofern erforderlich werden die Baugrenzen entsprechend angepasst. Die hiervon betroffenen Grundstückseigentümer erklären sich damit einverstanden, so dass eine erneute Offenlage aufgrund dieser Änderung nicht erforderlich ist.
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 der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60) durch einen zwischen der Stadt und dem Projektentwickler abzuschließenden städtebaulichen Vertrag geregelt wird. Für den Landesbetrieb NRW entstehen somit für die Realisierung der Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz keine Kosten. Die Ausführungsplanung der neuen Straßenanbindungen wird frühzeitig mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abgestimmt.

20. Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Schreiben vom 05.12.2011

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 Misch- und Gewerbegebieten einen weitgehenden Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben vorzunehmen, wird nicht gefolgt. Einerseits haben die Straßenrandbebauungen 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.

21. Stadt Willich

Schreiben vom 08.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die Stadt Willich hält das geplante Vorhaben aufgrund der möglichen Kaufkraftabflüsse, insbesondere aus Alt-Willich für unverträglich. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass die möglichen ökonomischen Auswirkungen des projektierten Einzelhandels an diesem Standort auf die übrigen Versorgungsbereiche/Stadtteile von Meerbusch sowie die untersuchungsrelevanten Standorte in der Region – so auch in Alt-Willich – im Rahmen einer Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung analysiert worden sind. Die gutachterlichen Modellrechnungen zeigen, dass sowohl mit Blick auf die Stadt selber, als auch auf die regionalen Strukturen insgesamt in jeder Weise nur verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Bestands-, Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit der analysierten Zentren sind aus Gutachtersicht insofern nicht zu erwarten.

Des Weiteren wird seitens der Stadt Willich angemerkt, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 60 neben dem vorhandenen Lebensmitteldiscounter ein zweiter kleinflächiger Lebensmittelmarkt realisiert werden könnte, so dass als Ergebnis der Planung nicht der östliche Abschluss des zentralen Versorgungsbereiches vorgenommen wird, sondern ein neuer autoorientierter Standort entsteht. Hier ist darauf hinzuweisen, dass der vorgesehene Standort des Frischemarktes den östlichen Abschluss des zentralen Versorgungsbereiches von Osterath markiert. Sowohl die städtebauliche Ausrichtung als auch die (fußläufige) Erschließung sind darauf ausgerichtet. Der vorhandene Lebensmitteldiscounter im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 60 wurde dabei schon von Beginn der Planungen als solitärer Einzelstandort aufgefasst. Ein Indiz hierfür ist auch die Festsetzung als Gewerbegebiet, die ein breites Spektrum an Nutzungsmöglichkeiten zulässt. Die Realisierung eines zweiten daran angrenzenden Lebensmittelmarktes würde somit letztendlich eine Ergänzung des Einzelstandortes darstellen. Vor dem Hintergrund, dass Lebensmitteldiscounter derzeit Verkaufsflächengrößen oberhalb 800 m² als wirtschaftliche Notwendigkeit voraussetzen, ist zudem die Realisierung eines zweiten Lebensmittelmarktes unwahrscheinlich. Würde diese jedoch tatsächlich zum Tragen kommen, wären aufgrund der geringen Verkaufsfläche keine Auswirkungen auf Versorgungsbereiche in Alt-Willich zu erwarten.

Darüber hinaus wird die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches von der Stadt Willich kritisch eingeschätzt. Hierzu ist auf die obigen Ausführungen zu verweisen, die deutlich machen, dass der Standort des Lebensmittelmarktes den östlichen Abschluss des zentralen Versorgungsbereiches darstellt, wie es auch in der 110. Änderung des Flächennutzungsplanes mit der Festlegung der zentralen Versorgungsbereiche zum Ausdruck kommt. Zusammen mit den geplanten neuen Nutzungen entlang der Bahntrasse am westlichen Plangebietsrand (Kultur-/Freizeitnutzungen in den ehemaligen Gebäuden des Güterbahnhofes) wird hier zukünftig ein breites Nutzungsspektrum angeboten. Durch die Umsetzung des geplanten Straßenbauprojektes (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 Wegführungen optimiert. Diese Planung ist bereits planfestgestellt, so dass davon auszugehen ist, dass eine Umsetzung zeitgleich mit der sukzessiven Realisierung der neuen Nutzungen im Plangebiet erfolgen wird.

Gesundheitsfürsorge

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Anregungen in Bezug auf Lärmschutzgrundrisse bzw. gesonderte Lüftungseinrichtungen sind bereits als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Eine weitergehende Festsetzung wird als nicht erforderlich betrachtet, da es ggf. auch andere alternative technische Möglichkeiten des Immissionssschutzes, der letztendlich im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden muss, gibt.

Untere Wasserbehörde

Den Anregungen wird gefolgt. In den Bereichen, in der die eine (großflächige) Niederschlagswasserversickerung vorgesehen ist, ist kein Recyclingmaterial eingebaut. Erforderliche Genehmigungen nach WHG werden in folgenden Planungsverfahren eingeholt.

In Bezug auf den Nachweis der »Gemeinwohlverträglichkeit« (bzw. »Unschädlichkeit«) bei der Regenwasserversickerung ist insbesondere im Hinblick auf benachbarte Grundstücke, auf denen nicht versickert wird, auf die Ausführungen des Versickerungsgutachtens zu verweisen, in dem diese »Unschädlichkeit« bestätigt wird. Die Stadt Meerbusch stellt den Nutzungsberechtigten des Grundstücks, für das eine Versickerung festgesetzt ist, von der Überlassungspflicht nach § 53 Abs. 1 c LWG frei und verzichtet auf die Überlassung des Niederschlagswassers, da die ordnungsgemäße Beseitigung (d.h. Versickerung bzw. Einspreisung der Teichanlage) im Gutachten nachgewiesen wird und durch städtebaulichen Vertrag sichergestellt ist.

Die erforderlichen Erlaubnisverfahren nach WHG bzw. eventuell BBergG im Zuge der Nutzbarmachung von Erdwärme sind eingeleitet.

Untere Bodenschutzbehörde

Den Anregungen wird gefolgt. In Bezug auf Auffälligkeiten bei Erdbauarbeiten und empfehlenswerte Begeleitung durch Gutachter bei Erdbaumaßnahmen wird ein textlicher Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen und die Begründung entsprechend ergänzt. Eine erneute Offenlage ist damit nicht verbunden. Eine Versickerung von Niederschlagswasser mittels Sondierung ist aufgrund der Bestimmungen der Wasserschutzzone nicht zulässig.

Untere Immissionsschutzbehörde

Den Anregungen wird insofern gefolgt, als im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen ist, dass die Immissionsrichtwerte unter Berücksichtigung der Vorbelastungen eingehalten werden.

23. 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.

24 . PLEDOC

Schreiben vom 13.12.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die angesprochene Übergabestation (Station WBM Osterath) soll zukünftig entfallen. Hierzu finden abschließende Gespräche zwischen der PLEDOC und den Wirtschaftsbetrieben Meerbusch statt.

Die Schieberstation der Leitung Nr. 4/50/51 wird im Zuge der Umsetzung der Baumaßnahmen verlegt. Zur weiteren Abstimmung erforderlicher Baumaßnahmen werden die Ausbaupläne mit der PLEDOC abgestimmt.

Erforderliche Abstände von Baumpflanzungen zu Leitungstrassen werden gemäß Merkblatt beachtet.

2. _ _ _ Beschluss von Ergänzungen

Der Ausschuss für Planung beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara, 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 des Bebauungsplanes Nr. 266 hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Schallschutz, Erschütterungen, Altlasten Einzelhandelsverträglichkeit und Verkehr) vom

8. November 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2011 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegen.

Aus der Öffentlichkeit wurden die als Anlagen (1-16) 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 (17-24) 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