

INFO:

Gefahr
für den
Ort!

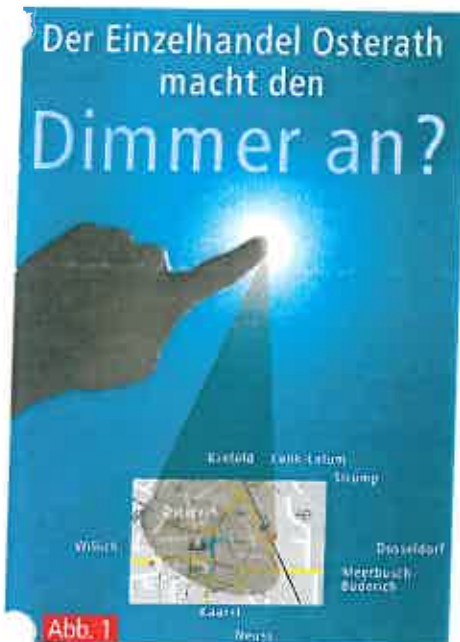
Einwender 1

**Der Frischemarkt in Osterath
soll auf dem alten "Ostara"-Gelände
eine Verkaufsfläche
von 4.100 qm erhalten.**

Bitte lesen!!!

Diese überdimensionierte Größe hat Auswirkungen: **mehr** Lärm, **mehr** und deutlich längere Staus an den Bahnschranken, **weniger** Kunden und dadurch **weniger** Geschäfte im Ort.

Trotz warnender Einzelhandelsstudie, professioneller Prognosen und realer Bedenken. Die Folgen erwarten wir.



Die Verkehrslage - Staus und Lärm.

Die aktuelle Belastung durch den Güterverkehr der Bahn ist jetzt schon erheblich und wird sicherlich stärker. Die Bahnschranken sorgen immer öfter für Staus. Die Züge zusätzlich für Lärm.

Eine Realisierung der Bahn-Unterführung ist nicht terminiert.

Kundenströme und Waren-Anlieferungen zum geplanten Frischemarkt werden für ein größeres Verkehrsaufkommen sorgen. Die Haltezeiten an den Bahnschranken werden häufiger und die Staus deutlich länger. Anwohner haben noch mehr Lärm und Abgase zu erwarten.

Die Gesamt-Situation von Lärm und Staus wird sich erheblich verschlechtern.

Die wirtschaftliche Realität und die Folgen für Osterath.

Die Lebensmittelverkaufsfläche in Meerbusch wird verdoppelt.

Das ist zunächst eine Existenzbedrohung für die bestehenden Lebensmittelgeschäfte.

Falls Rewe sich nicht halten kann, werden die Wege zum Lebensmittel-Einkauf für viele deutlich länger. Andere Geschäfte, Handel und Dienstleister in der Nähe sind dadurch in Gefahr.

In Strümp und Büderich sind Lebensmittelgeschäfte, bzw. Supermärkte, bedroht.

Lank und die Rheingemeinden erfahren keine Verbesserung. Willich fürchtet großen Kaufkraft-Abfluss.

Eine Studie und die Reaktionen von IHK, Bezirksregierung, SPD und FDP sowie allen umliegenden Gemeinden vertreten gleiche Argumente und unterstützen unsere Bedenken.

Drei Möglichkeiten.

(Abb. 1) Wir dunkeln Osterath langsam ab (z.B.: leere Geschäfte) und schalten den **Dimmer an** für das Osterather Zentrum. D.h. **Innenstadt-Verödung!** Wir akzeptieren diese riesige Einkaufsfläche.

(Abb. 2) Oder wir drücken den **Alarmknopf** und fordern eine Verkleinerung des Frischemarktes auf max. 1.200 qm, damit die Struktur im Ort erhalten bleibt.



Wichtig:

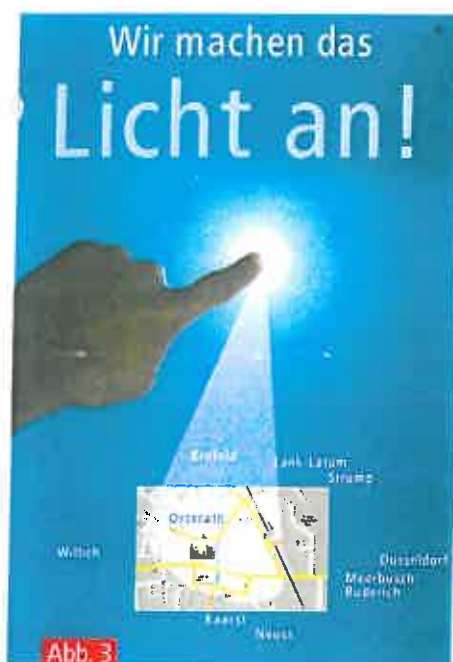
Aktion!
Petition!

11.01.2010

633 Umh/11

Die Einzelhändler des W.I.R. in Osterath sind gegen einen Frischemarkt mit einer Verkaufsfläche von **4.100 qm** auf dem alten "Ostara"-Gelände.

Eine Verkleinerung der gesamten Verkaufsfläche auf max. 1.200 qm ist akzeptabel. Dann hat Osterath eine realistische Möglichkeit, nicht den Dimmer, sondern das Licht einzuschalten.



(Abb. 3) Darum geht es uns.

Die Einzelhändler des W.I.R.* fordern eine Verkleinerung des neuen Marktes. Und wir fordern eine zeitnahe Lösung der Bahn-Unterführung.

Wir wissen, dass der Ort Osterath eine Auffrischung benötigt. Mit unserem Engagement, mit guten neuen Ideen und der Wertschätzung der vorhandenen Substanz.

Überlassen wir das Zentrum von Osterath nicht späteren Archäologen.

Osterath ist es wert. Das Ziel kann nicht eine Schlafstadt-Zukunft mit leerstehenden Geschäften und kontinuierlich hohen Dezibel-Werten sein.

Wenn wir die Zukunft des Ortes lebenswert sehen und gestalten möchten, werden viele nicht nur Bahnhof, Haltestellen und Umgehungsstraße wahrnehmen. Sondern einen Ort mit Charme, Erlebnis- und Einkaufs-Angebot, Geschäften, Dienstleistern und Handwerkern.

Wir machen das Licht an!

Für Osterath, Meerbusch und darüber hinaus.

Auf unserer Homepage - www.wir-in-osterath.de - können Sie viele Infos zu dieser Problematik finden.

Nicht abschneiden.

Falls Sie uns unterstützen möchten, nutzen Sie diesen Info-Handzettel. Bitte ausfüllen, unterschreiben und in einem der Geschäfte mit dem W.I.R.-Aufkleber abgeben. Bitte bis 02.10.2010. Vielen Dank!

Wir - der Werbe-Interessen-Ring in Osterath - werden alle ausgefüllten Info-Handzettel dann mit einem Anschreiben dem Bürgermeister von Meerbusch - Dieter Spindler - übergeben.

Für Einwohner, Besucher, Firmen, Geschäfte, Dienstleister, Handwerker

☐ Ja!

Ich bin gegen einen viel

Telefon

Bitte ankreuzen zu großem Frischemarkt

Name

Straße

PLZ / Ort

Datum

Unterschrift

Die Daten werden nicht an Dritte übermittelt!



An die
Stadt Meerbusch
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: 25. Mai 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Slim

Eing.: 23. Mai 2011

Fachbereich 4
Eing.: 25. Mai 2011
-61 4-63

Ki

Ki/30.5.

Meerbusch den 18.05.11

110. Änderung des Flächennutzungsplanes, Festlegung von Zentralen Versorgungsbereichen, Nahversorgungszentren und Siedlungsschwerpunkten

Hier: Widerspruch gegen die Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches in Meerbusch Osterath.

Hiermit beantrage ich, den zentralen Versorgungsbereich für Osterath nicht auf den Bereich östlich der Bundesbahn auszuweiten, sondern in der vom GMA- Gutachter vorgeschlagenen Begrenzung durch die Bahnlinie zu belassen.

Begründung:

Die jetzige Planung mit der Ausweitung auf den Bereich östlich der Bundesbahn dient lediglich dem Bau eines 4100 qm großen Lebensmitteleinzelhandelsmarktes ('Frischemarkt'). Dieser wird den Osterather Ortskern in seiner vorhandenen Struktur zerstören.

Das durch den Frischemarkt verursachte und zu erwartende Verkehrsaufkommen von zusätzlich mehr als 4000 PKW/Tag belastet die Straßen Meerbuscher Str., Winkler Weg, Strümper Str. und Bahnhofsweg und führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrssituation in Osterath und zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität.

Die vom Frischemarkt ausgehenden negativen Auswirkungen auf den Ortskern Osterath sind so massiv, dass ein Festhalten an der Planung unverantwortlich ist.

Ich bitte daher die Planung dahingehend abzuändern, dass der östlich der Bahnlinie liegende Bereich aus dem zentralen Versorgungsbereich für Osterath ersatzlos gestrichen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Vorname, Nachname:

Adresse:

Datum, Unterschrift:

K: 30.05.11

Bürger von Osterath sind Sie gefragt!

Stimmen Sie gegen diese Planung mit dem
überdimensionierten „Frischemarkt“
(EDEKA) und fordern Sie eine Neuplanung!

Ihre Stimme wird dem Meerbuscher
Bürgermeister Spindler (CDU) überreicht!

Jede Stimme zählt!

**Stimmen Sie ab; Sie können Ihren
Stimmzettel! (dieses Blatt) in jedem
Lokal in Osterath abgeben!**

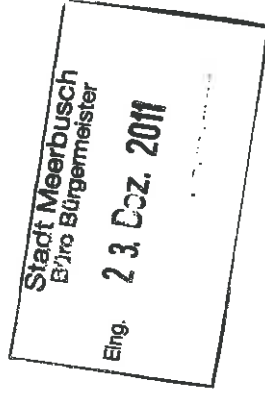
Ich bin **GEGEN** den geplanten Frischemarkt
und fordere eine Neuplanung
Begründung, z.B.: er ist zu groß und der
Verkehr wird uns ersticken

Ich bin **FÜR** den geplanten Frischemarkt
Begründung, z.B.: ich mag eine große Auswahl,
die zusätzlichen Verkehrsprobleme sind mir egal.



Hinweis

Wenn Sie weitere Informationen
zu dem Projekt wünschen,
wenden Sie sich bitte an die
unten aufgeführten Parteien in
deren Geschäftsstellen.



Eine gemeinsame Aktion von:



„Frischemarkt“ Osterath
NEIN DANKE



ALDI
Osterath

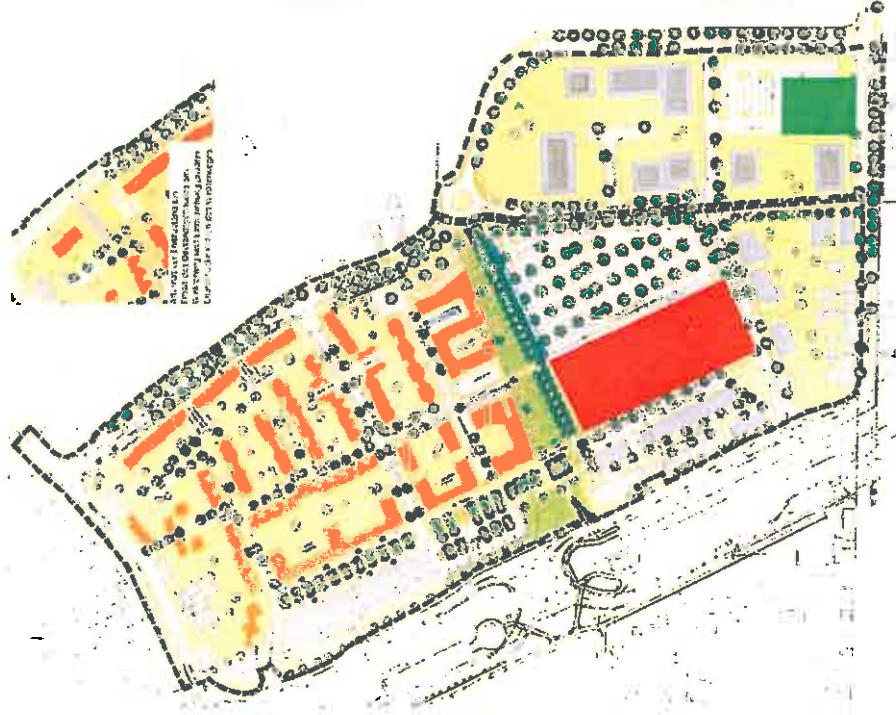


Kirche
St. Nikola
in Osterath

Einwender 3

- ▶ Welche Folgen hat die Planung für uns alle?
- ▶ Informieren Sie sich über Fakten und Folgen!
- ▶ Entscheiden Sie selbst!

So sieht der Plan für die gesamte Bebauung des Ostara-Geländes in Osterath auf der Boverter Seite der Bahnlinie aus:



EDEKA (geplant)

ALDI

Was ist geplant?

Auf der Industrie-Brache des alten Fliesen-Herstellers Ostara sind Wohnungen (ca. 250 Wohneinheiten), Büros, Gewerbe und insbesondere ein Frischemarkt (EDEKA) geplant. Der geplante „Frischemarkt“ ist ein Koloss in öder XXL- Architektur, 120 m lang, 50 m breit, mit einer Grundfläche von ca. 6000 qm. Er ist damit so groß wie ein Fußballfeld und 4 mal größer als der ALDI-Markt in Osterath nebenan. Die Nettoverkaufsfläche beträgt ca. 4100 qm – fast ausschließlich Lebensmittel zzgl. Nebensortiment und Gastronomie! Der Parkplatz für 350 PKWs umfaßt ca. 8500 qm. Insgesamt werden somit ca. 15.000 qm versiegelt. Der Frischemarkt dient nicht allein der Versorgung der Osterather, sondern hat laut Gutachten des Investors einen Einzugsbereich von fast 15 km rund um Osterath. Der Einkauf wird hier zum Dauerlauf nach dem Motto: Wo liegt denn hier der Camembert? Sie haben die Qual der Wahl unter 190 statt unter 30 Käsesorten.

Was sind die Folgen für den Verkehr?

Staus an den Bahnübergängen Strümpfer und Meerbuscher Straße sind wir gewohnt. Eine Entlastung durch die geplante Eisenbahnunterführung ist nicht in Sicht. Davon unabhängig wird laut Gutachter durch das Projekt ein zusätzlicher Verkehr von 10.000 Kfz/Tag erzeugt, mehr als 4.000 Kfz/Tag werden allein durch den geplanten Frischemarkt verursacht. Ein Verkehrschaos ist vorprogrammiert! Die Kfz-Belastungen werden also dramatisch steigen; z.B. auf der Meerbuscher Straße im Bereich westlich der Schranke von 4.400 auf 5.700 Kfz/Tag, beim Grieschen am Bahnübergang von 8.800 auf ca. 12.000, ab der Q1-Tankstelle in Richtung Büderrich von 11.000 auf 16.500 Kfz/Tag.

Was sind die Folgen für den Ortskern Osteraths?

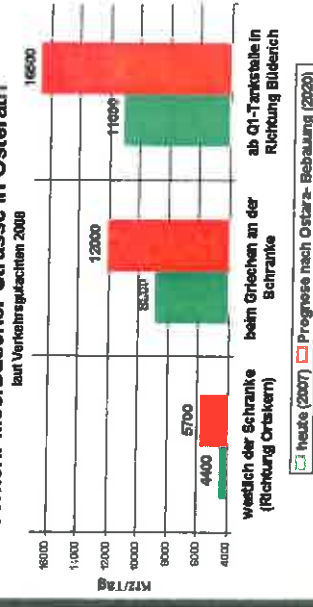
Der Untergang des alten gewachsenen Ortskerns von Osterath mit seiner Vitalität und seinem vielfältigen Einzelhandel ist vorprogrammiert, insbesondere wenn der Kundenmagnet REWE am Bommerhöfer Weg schließt. Netto und Trinkgut werden schließen, da sie zum EDEKA-Konzern gehören. Aber auch die Lebensmittelmärkte in den anderen Ortsteilen sind in Gefahr, z.B. die EDEKA-Märkte in Büderrich. Darauf weisen die Gutachter des von der Stadt beauftragten Einzelhandelsgutachtens sowie auch die Vertreter der Bezirksregierung Düsseldorf hin: „... Die Aussagen des [vom Investor beauftragten] GfK-Gutachtens, das beim Bau des Frischemarktes von einer Umsatzverteilung zu Lasten des Ortskerns Osterath von ca. 9 bis 10% ausgeht und dies als nicht existenzgefährdend für den gewachsenen Einzelhandel in Osterath bewertet, werden angezweifelt.“ Eine akzeptable fußläufige Verbindung zwischen dem Ortskern und dem Frischemarkt wird es nicht geben.

TROTZDEM befürworten die CDU und Bündnis 90/Die Grünen die Planung: die Existenzgefährdung des Ortskerns Osterath wird von diesen beiden Parteien laut Ratsbeschluss billigend in Kauf genommen.

Die Qual der Wahl

8.500 qm versiegelt

Verkehr Meerbuscher Straße in Osterath



Warten an der Schranke

Mögen Sie tote Innenstädte?

Einwender 4

30.11.2011

An die Stadt Meerbusch
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Dezernat III

Eing.: - 8. Dez. 2011

weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Mr.

Stadt Meerbusch
Poststelle

Eing.: 07. Dez. 2011

Fachbereich 4

Eing.: 09. Dez. 2011

4-61 4-33
weiter an: He

Bebauungsplan Ostara-Gelände mit einem sog. Frischemark mit einer Netto-Verkaufsfläche von 4.100 m²

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den öffentlich ausgelegten Bebauungsplan Meerbusch-Osterath „Ostaragelände“ erheben wir Einspruch.

Begründung:

Das im Auftrag der Stadt Meerbusch erstellte Gutachten von GMA (Juli 2009) bezüglich Einzelhandelskonzept für die Stadt Meerbusch stellt auf Seite 133 fest:

„Die Ansiedlung eines größeren Verbrauchermarktes erscheint damit grundsätzlich wünschenswert, um die derzeit unterdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung zu verbessern und die Kaufkraftabflüsse zu reduzieren. Für einen solchen Markt wird eine Größenordnung von ca. 2.500 bis 3.500 m² Lebensmittelverkaufsfläche vorgeschlagen. Die restlichen Flächen sollte für die Erweiterung bestehender Lebensmittelbetriebe in den Stadtzentren (ca. 400 bis 1.400 m²) reserviert werden.“

Unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten sollte für die Ansiedlung des Lebensmittelverbrauchermarktes in einer Größenordnung von ca. 2.500 bis 3.500 m² der Stadtteil Büberich präferiert werden, da dieser derzeit über eine unterdurchschnittliche Lebensmittel-Verkaufsflächenausstattung verfügt und im Vergleich der Stadtteilzentren sowohl den höchsten Einwohneranteil als auch die höchste Versorgungsbedeutung aufweist. Es wird empfohlen, den Markt innerhalb des Versorgungszentrums von Büberich – möglichst in Kombination mit einem weiteren großflächigen Nonfood-Anbieter – zu etablieren, um die Kaufkraftabflüsse zu reduzieren und gleichzeitig den benachbarten (überwiegend klein strukturierten) Einzelhandelsbetrieben mehr Kundenfrequenz zu verschaffen und damit das Stadtteilzentrum als größtes Versorgungszentrum innerhalb der Stadt Meerbusch zu stärken.

Die Ansiedlung eines großen Lebensmittel-Verbrauchermarktes oder aber eines SB-Warenhauses im Stadtteil Osterath – wie derzeit auf dem Ostara-Gelände geplant – ist demgegenüber unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten nicht zu befürworten.“

Und weiter auf Seite 151:

„Das in einer östlichen Randlage des Stadtteils gelegene ehem. Betriebsgelände der Firma Ostara bietet aus gutachterlicher Sicht keine geeigneten Standortrahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung der Versorgungsstruktur mit nahversorgungs-/ zentralrelevanten Sortimenten.“ „Bei der Abwägung möglicher Grundstücksnutzungen sollten hochwertige Einzelhandelsnutzungen präferiert werden, die zur Stabilisierung und Angebotsergänzung der Geschäfts- und Dienstleistungszentren beitragen.“

Insofern ergibt sich für den Standort Osterath kein Handlungsbedarf für einen Frischemarkt der geplanten Größe, sondern für einen SB-Markt erheblich kleinerer Dimension.

Tatsächlich wird für den Stadtteil Büberich Handlungsbedarf ermittelt, siehe Zitat oben.

Die vorgelegte Planung muss man als Fehlplanung bezeichnen mit allen daraus für die Zukunft von Osterath folgenden Konsequenzen in ökonomischer und ökologischer Sicht.

Um dies zu vermeiden, bitten wir die Stadtplaner hiermit um Ausarbeitung eines alternativen B-Plans unter Zugrundlegung eines deutlich verkleinerten Frischemarkts mit einer Verkaufsfläche vergleichbar dem Aldi-Markt.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus J. ...
Ingrid B. ...

Einwender 5



Brigitte
Herrmann/intern/Meerbusch
/DE

01.12.2011 13:36

An [REDACTED]
Kopie
Blindkopie

Thema WG: Einspruch gegen Bebauungsplan Ostara
Meerbusch-Osterath

----- Weitergeleitet von Brigitte Herrmann/intern/Meerbusch/DE am 01.12.2011 13:36 -----

Ulrich
Huechtebrock/intern/Meerbusch/DE

01.12.2011 11:26

An Brigitte Herrmann/intern/Meerbusch/DE@Meerbusch
Kopie

Thema WG: Einspruch gegen Bebauungsplan Ostara
Meerbusch-Osterath

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Ulrich Hüchtebrock

Stadt Meerbusch - Der Bürgermeister
Stadtplanung und Bauaufsicht
Wittenberger Straße 21, 40668 Meerbusch Lank-Latum

Telefon: +49 2150 - 916 101
Telefax: +49 2150 - 916 39 101
Mobil:

<mailto:ulrich.huechtebrock@meerbusch.de>

<http://www.meerbusch.de>----- Weitergeleitet von Ulrich Huechtebrock/intern/Meerbusch/DE am 01.12.2011 11:25 -----



[REDACTED]
30.11.2011 19:23

Bitte antworten an
[REDACTED]

An ulrich.huechtebrock@meerbusch.de

Kopie

Thema Einspruch gegen Bebauungsplan Ostara
Meerbusch-Osterath

Sehr geehrte Damen und Herren.

hiermit legen wir von der Bürgerinitiative Stoppt-den-Bahnlärm formal
Widerspruch gegen das Bebauungsvorhaben des Ostara-Geländes in

Meerbusch ein.

Stellvertretend für die Bürgerinitiative können Sie den Widerspruch einem Beiratsmitglied zuordnen, etwa folgendem Meerbuscher Bürger:

[REDACTED]

Sie erhalten den Einspruch nochmals schriftlich als Einschreiben, wir bitten dennoch um sofortige Bearbeitung und Beantwortung desselben.

Begründung des Einspruchs:

=====

A) Das Lärmgutachten zum Bebauungsplan für das Ostara-Gelände ist u.a. hinsichtlich der Verwendung des Schienenbonus strittig, wegen der Abschaffung des selbigen bis zur Bebauungsphase.

B) Die verwendeten Zahlen zeigen einen Verfahrensfehler des Eisenbahnbundesamtes auf.

Anhand der im Gutachten veröffentlichten Zahlen der DB Netz AG, hätte es für Osterath nach geltender Gesetzeslage zwingend eine Lärmkartierung geben müssen. Die im Gutachten veröffentlichten Zahlen zeigen auf, dass 2007 bereits 75190 Züge jährlich durch Osterath "dröhnten". Der Verkehr hat in der Zwischenzeit deutlich zugenommen.

Aber schon ab 60.000 Zügen hätte es nach geltender Gesetzeslage zwingendeine Lärmkartierung durch das EBA geben müssen. Diese Kartierung hätte das Gutachten in weiten Teilen obsolet gemacht und es ergäben sich höhere Anforderungen an den Lärmschutz.

Wir weisen darauf hin, dass wir mit Hilfe des Verkehrsclub Deutschland und ggfs. anderen Institutionen Verwaltungsklage erheben werden, wenn dieser Einspruch ohne plausible Begründung abgewiesen wird.

Mit freundlichem Gruß,

i.A.

[REDACTED]

Stadt Meerbusch
Poststelle
Eing.: 09. Dez. 2011

Einwender 6

0670 Meerbusch

An
den Bürgermeister der Stadt Meerbusch
Dezernat III, Fachbereich 4
- Stadtplanung -

41564 Meerbusch

Fachbereich 4
Eing.: 14. Dez. 2011
04.12.2011
4-61 4-63
weiter an: He für

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: 13. Dez. 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Sim

**Anregungen und Bedenken gemäß BauGB im Rahmen der öffentlichen
Entwurfsauslegung,
Objekt: Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch – Osterath, Ostara**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum o.g. Bebauungsplan möchte ich Ihnen meine Anregungen und Bedenken wie folgt mitteilen:

Meine Bedenken richten sich ausschließlich gegen den Frischemarkt, der auf dem Ostaragelände geplant ist. Die Größe des Marktes wird mit einer Größe von ca. 4000 m² geplant und gebaut werden! Diese Größe basiert auf die Planung, dass der Markt nicht nur den Bedarf für den Stadtteil Osterath deckt, sondern er ist auch konzipiert für die anderen Meerbuscher Stadtteile. Vermutlich sogar noch für die umliegenden Gemeinden. Diese Planung ist nicht zulässig und somit nicht akzeptabel.

Grund:

Ende der neunziger Jahre hat ein Bürgerforum entschieden, dass keine zentrale Gebäude oder Einrichtungen in Meerbusch gebaut werden dürfen – es wurde der Grundsatz der Stadtteilentwicklung festgeschrieben, d.h.: in den einzelnen Stadtteilen dürfen nur Planungen realisiert werden, die für diesen Stadtteil notwendig erscheinen. Dies gilt auch für den Frischemarkt auf dem Ostaragelände.

Sollten neue Erlasse, Gesetze oder ähnliches das Bürgerforum aushebeln, so müsste dies politisch neu bewertet werden und m.E. ein neues Bürgerforum installiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Einwender 7

An die Stadtverwaltung Meerbusch
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Herrn Ulrich Hächtebrock
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Dezernat III

Eing.: - 7. Dez. 2011

weiter an: FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Sim

Stadt Meerbusch
Poststelle

Eing.: 06. Dez. 2011

Stellungnahme zum Bebauungsplan 266 „Ostara“

Velbert, den 5.12.2011

Sehr geehrter Herr Hächtebrock,

Fachbereich 4

Eing.: 08. Dez. 2011

1-61 4-63

weiter an: He

der [REDACTED] setzt sich für einen menschengerechten und umweltfreundlichen Verkehr ein. Als Sprecher [REDACTED]

[REDACTED] habe ich meine Aufmerksamkeit zur Zeit vor allem dem Problemfeld Bahnlärm gewidmet. In diesem Zusammenhang bin ich auch auf den Bebauungsplan 266 aufmerksam geworden und habe die ausgelegten Unterlagen persönlich eingesehen.

Daraus ist meine Stellungnahme entstanden, die ich Ihnen beiliegend übersende.

Aber schon vor der Auslegung des B-Planes habe ich mich mit dem Thema „Bahnlärm in Meerbusch“ beschäftigt, da mir bei der Prüfung von Beschwerden aus dem Kreis der Bürgerinitiative „Stoppt den Bahnlärm“ aufgefallen ist, dass der durch Osterath führende Streckenabschnitt der Bahnstrecke 2610 nicht in der 1. Stufe der Lärmkartierung berücksichtigt wurde, obwohl die anschließenden Abschnitte in Krefeld und Neuss sehr wohl aufgeführt wurden. Diese Diskrepanz versuche ich im Augenblick mit der Deutschen Bahn und dem Eisenbahnbundesamt zu klären. Leider dauert das länger als die Auslegefrist für den B-Plan. Ich habe daher auch Herrn Bürgermeister Spindler auf diesen Sachverhalt schriftlich hingewiesen.

Für den Schriftverkehr in dieser Angelegenheit bitte ich Sie, meine persönliche Adresse zu benutzen, über die Sie mich auf kurzem Wege erreichen können; das gilt auch für meine im Briefkopf angegebene Telefon-Nummer und die E-Mail-Adresse. Für einen Gedankenaustausch stehe ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüße von

[REDACTED]



Stellungnahme zum Bebauungsplan 266 „Ostara“

Fassung vom 4.12.2011

Der ausgelegte Bebauungsplan beruht entscheidend auf dem „Schalltechnischen Gutachten“ vom 26.2.2008. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Aktualität

Der Gutachter hat sich zum Ziel gesetzt, als Grundlage für seine Empfehlungen „die für einen absehbaren Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsräuschmissionen zu prognostizieren und zu beurteilen“. Das ist jedoch nicht gelungen. So stammen z.B. die auf Seite 9 angegebenen Zahlen für die Zugfahrten nach eigenen Angaben des Gutachters aus dem Jahre 2007 und sind heute überholt. Gründe dafür sind:

- **Zusammenarbeit der Hafenbetriebe Neuss und Krefeld**

daraus ergeben sich zusätzliche Fahrten auf dem an Osterath vorbeiführenden Teilstück der Bahnstrecke 2610

- **Lärmkartierung**

Nach jüngsten Angaben des Eisenbahnbundesamtes wird der Streckenabschnitt Osterath der Bahnstrecke 2610 in der 2. Phase der Lärmkartierung nach der Lärmkartierungsverordnung (34. BImSchV) bearbeitet. Dafür müssen Daten aus den Jahren 2010/2011 herangezogen werden. Die Frist für diese Lärmkartierung endet am 30. Juni 2012. Außerdem ist die Stadt Meerbusch verpflichtet, unter Berücksichtigung dieser Daten bis zum 8. Juli 2013 einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Der B-Plan 266 könnte als Teil dieses Lärmaktionsplans angesehen werden, wenn er an die Vorgaben der 34. BImSchB und die aktuellen Daten angepasst wird.

- **Auswirkungen der geplanten Betuwe-Linie**

Für die Fortsetzung der neuen Niederländischen Eisenbahngüterstrecke „Betuwe-Linie“ von Emmerich bis Oberhausen läuft zur Zeit ein Planfeststellungsverfahren, da die Strecke um ein drittes Gleis erweitert werden muss, um die erforderliche Kapazität zu erreichen. Die Niederlande haben in diesem Zusammenhang gerade mitgeteilt, dass die für diese Strecke prognostizierte Zahl von Zugbewegungen nach oben korrigiert werden muss. Dies wird sich auch auf die Strecke 2610 bei Osterath auswirken.

2. Auswirkungen auf Nachbargebiete

Das Gutachten berücksichtigt nicht die Auswirkungen der vorgeschlagenen Riegelbebauung längs der Bahntrasse auf Anwohner außerhalb des beplanten Gebietes. Dies halten wir für erforderlich, da zwischen diesem Riegel und den nächsten Wohnhäusern nur ein Abstand von ca. 60m herrscht und demnach ruhestörende Reflexionen an den der Bahnstrecke zugewandten Hauswänden zu befürchten sind.

3. Vernachlässigung der 34. BImSchV

Das Gutachten berücksichtigt nicht die 34. BImSchG. So wurden Messungen nur an einem Tag in der Zeit von 21 bis 22 Uhr (für die Tagwerte) und von 22 Uhr bis 1:Uhr des folgenden Tages (für die Nachtwerte) durchgeführt. Die Beurteilungswerte L_{DEN} und L_{Night} wurden nicht berechnet und stehen somit nicht zum Vergleich mit den zu erwartenden Werten aus der Lärmkartierung zur Verfügung. Die dabei festgestellte Zahl der Zugfahrten ist wesentlich geringer als die in den vergangenen Wochen von Anwohnern festgestellten Werte (Siehe Internetseite der Bürgerinitiative „Stoppt den Bahnlärm!“)

4. Zusätzlicher Vorschlag zur Lärminderung: Tieferlegung der Bahntrasse

Die Bahnstrecke 2610 führt nach Süden unmittelbar ins mittlere Rheintal. Im Rahmen der dort geführten Diskussionen wurde auch eine teilweise Absenkung der Trasse bei Ortsdurchfahrten erwogen. Diese Maßnahme macht auch für Osterath Sinn, vor allem im Zusammenhang mit den geplanten Änderungen der Straßenüberführungen.

Empfehlungen

Aus den zuvor aufgeführten Gründen schlagen wir vor, das vorliegende Gutachten überarbeiten zu lassen. Außerdem empfehlen wir, die Machbarkeit einer Tieferlegung der Bahntrasse gutachterlich untersuchen zu lassen und die Kosten dafür abzuschätzen.

Damit soll verhindert werden, dass sich die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen schon zu Beginn der Bauarbeiten als nicht mehr zeitgemäß erweisen.

Korrespondenzanschrift:

Hans-Joachim
im Jungfernholz 7
4043 Düsseldorf

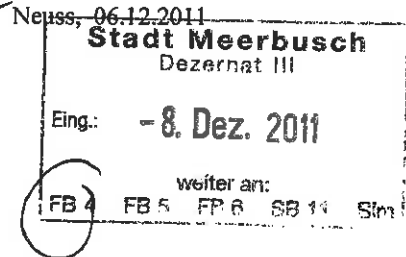
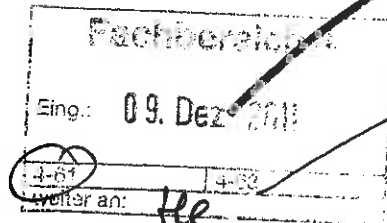
8.



DIE LINKE.

Ortsverband Meerbusch

An die
Stadt Meerbusch
Postfach 1664
40641 Meerbusch



Betrifft: Flächennutzungsplan Meerbusch Osterath, Einwand gegen den Bau des Ostara-Frischemarkts

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Bau und den Betrieb des geplanten Frischemarktes auf dem ehemaligen Ostara-Gelände möchten wir unseren Einwand geltend machen.

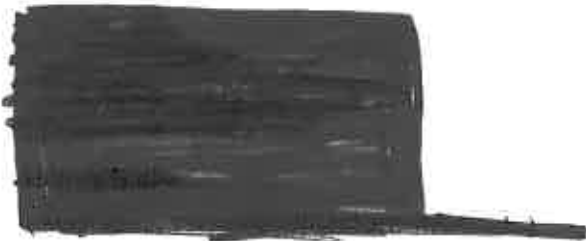
Begründung:

1. Im geplanten riesengroßen Frischemarkt (ca. 5 Mal so groß wie der daneben befindliche Aldi Markt) sollen insbesondere Lebensmittel verkauft aber auch Restaurants und Läden für Drogerieartikel, Backwaren, Blumen, Zeitschriften und ähnliches betrieben werden. Dieser Markt würde, um existieren zu können, eine große Kaufkraft aus Meerbusch und der weiteren Umgebung abziehen. Betroffen hiervon wären insbesondere der bestehende Einzelhandel und die Gastronomie im eigentlichen Ortszentrum von Osterath. Die innerörtlichen Struktur würde veröden und nachhaltig geschädigt. Es besteht Gefahr, dass der Einzelhandel und die Gastronomie in ihrer Existenz bedroht und Verkaufspersonal entlassen würden.
Diese wahrscheinliche Verödung steht gegen die bisherige Politik der Stadt, welche das eigentliche Ortszentrum von Osterath, unter Anderem, durch Erschließung der Innenhöfe attraktiver machen wollte.
2. Im Gutachten der GMA wird vor der Ansiedlung eines Lebensmittelverbrauchermarktes als für nicht notwendig erachtet. Es wurde gewarnt, dass dieser den Bestand des Stadtteilzentrums Osterath gefährden könnte. Es werden andere Einzelhandelsnutzungen empfohlen.
3. Laut Presseveröffentlichungen existiert ein Protokoll zu einer Aussage von Experten der Bezirksregierung gegenüber der Stadt, worin eindringlich vor der Absicht der Stadt gewarnt wird, den zentralen Versorgungsbereich über den jetzigen Ortskern hinaus auszuweiten, dies würde auch die Geschäfte der Dienstleister und Gastronomen im eigentlichen Ortskern beeinträchtigen. Es wird die Gefahr für die wirtschaftliche Existenz der etablierten Einzelhandelsbetriebe im Ortskern gesehen. Sollte dieses Protokoll wirklich existieren, so lag es nicht zur Einsichtnahme bei der Stadt vor.

4. Der KFZ-Verkehr auf der verkehrsberuhigten Meerbuscher Straße in Osterath würde laut Verkehrsgutachten der IVV um ca. 30% steigen. Unseres Erachtens könnte der Verkehr noch stärker steigen, wenn die innerörtlichen Schleichwege, stärker als angedacht, genutzt werden. Durch die zu erwartende Steigerung des KFZ-Verkehrs werden nicht nur die Anwohner an der Meerbuscher Straße unverhältnismäßig durch Lärm und Umweltverschmutzung belastet sondern dieser Teilbereich der Meerbuscher Straße würde auch für Passanten unattraktiv mit allen Folgen für den dort befindlichen Einzelhandel.

Wir sind daher der Meinung, dass auf die Errichtung des geplanten Frischemarktes aus oben genannten Gründen verzichtet werden soll und stattdessen ergänzende Gewerbebetriebe mit einem geringeren Verkehrsaufkommen geplant werden sollten.

Mit freundlichen Grüßen

A large, solid black rectangular block used to redact the signature and name of the official.

9.

DIE LINKE.**Ortsverband Meerbusch**

An die
Stadt Meerbusch
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Neuss, 05.12.2011

Betrifft: Flächennutzungsplan Meerbusch Osterath, Einspruch gegen Ostara-Frischemarkt

Sehr geehrte Damen und Herren,

.....
gegen den Bau und den Betrieb des geplanten Frischemarktes auf dem ehemaligen Ostara-Gelände möchten wir Einspruch erheben.

Begründung:

1. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt entstehen Verkehrsstaus, verursacht durch oftmaliges Schließen der Bahnschranke auf der Meerbuscher Straße von Bover in Richtung Osterath. Der KFZ-Verkehr staut sich in den Spitzenzeiten oft bis zum Winklerweg und manchmal darüber hinaus in Richtung Wienenerweg. Durch die geplanten Baumaßnahmen auf dem ehemaligen Ostara-Geländes, insbesondere durch den dort geplanten Frischemarkt, wird sich laut Gutachten der IVV der Verkehr auf dieser Straße bis zu 50% erhöhen. Es ist zwar vorgesehen durch die Schaffung von Abbiegespuren die Situation zu entschärfen, inwieweit diese in der Lage sind den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen ist bereits bei Berücksichtigung des jetzigen Zustands anzuzweifeln.
2. Seit Erstellung des Verkehrsgutachtens der IVV ist der Eisenbahnverkehr gestiegen (eigene Prüfung am 28.11.2011: 6 Personenzüge/Std. und 6 Güterzüge/Std.) und es ist damit zu rechnen, dass dieser auch zukünftig sich erhöhen wird und damit die Schranke öfter als im Verkehrsgutachten angedacht geschlossen sein wird. Die Verkehrssituation wird sich also gegenüber der in Punkt 1 genannten Situation weiter verschlechtern.

3. Laut Gutachten der IVV wird der Verkehrsknotenpunkt Winklerweg/Meerbuscher-/Insterburger Straße sich während des Spitzenverkehrs in einem Grenzbereich seiner Leistungsfähigkeit bewegen solange die niveaugleichen Bahnübergänge nicht beseitigt sind. Fakt ist, dass es nicht vorhersehbar ist, wann die geplante Untertunnelung gebaut und fertiggestellt sein wird.

Wir sind daher der Meinung, dass auf die Errichtung des geplanten Frischemarktes aus oben genannten Gründen verzichtet werden sollte und stattdessen ergänzende Gewerbebetriebe mit einem geringeren Verkehrsaufkommen geplant werden sollten.

Mit solidarischen Grüßen

A large black rectangular redaction box covering the signature and name of the sender.

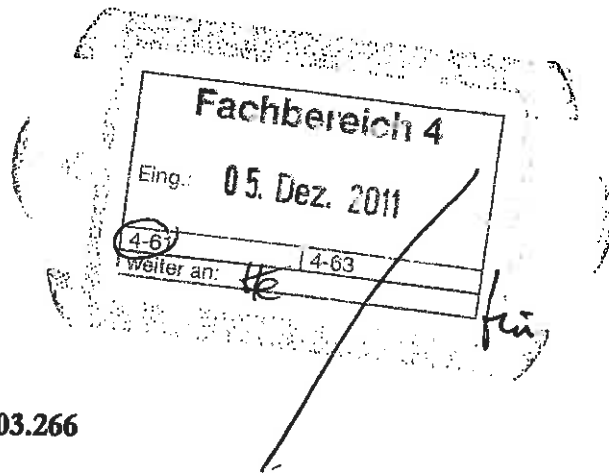
Einwender 10

Stadt Meerbusch

Der Bürgermeister

Wittenberger Straße 21

40668 Meerbusch



Aktenzeichen: 4.61.26.03.601.Ä./4.61.26.03.266

Bebauungsplan Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg

Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara

Verkehrsdoppelknotenpunkt Meerbuscher Straße / Winklerweg und Meerbuscher Straße / Insterburger Straße an meinem Grundstück Meerbuscher Straße 96-100

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich gegen die Bebauungspläne Nr. 60 und Nr. 266 in der offengelegten Fassung Bedenken und Einwendungen.

Die zu den Bebauungsplänen gehörende Verkehrsführung am Doppelknotenpunkt Meerbuscher Straße / Winklerweg und Meerbuscher Straße / Insterburger Straße ist eine planerisch nicht gelöste Konfliktsituation durch die das Grundstück Meerbuscher Straße 96-100 und die darauf stehende Tankstelle nicht mehr sachgerecht an- und abzufahren ist. Herbeigeführt wurde diese Konfliktsituation durch die Abkehr von der ursprünglichen Planung den Winklerweg gerade bzw. im spitzen Winkel auf die Insterburger Straße zulaufen zulassen. Hierdurch wurde eine ungenügende Verkehrssituation mit Gefahrenpotenzial herbeigeführt und das Grundstück erfährt durch diese fehlerhafte Planung eine schwere Wertminderung, da seine Nutzbarkeit derart unangemessen stark eingeschränkt wird, dass die Enteignungsschwelle überschritten wird. Der Bebauungsplan zeigt die notwendige Lösung des Konfliktes nicht auf. Eine ausreichende Prüfung von Alternativen hat nicht stattgefunden und somit wurde auch kein Abwägungsprozess durchgeführt. Die Sonderlasten, die das Grundstück im Interesse der Allgemeinheit tragen soll, sind städtebaulich nicht gerechtfertigt.

Ich fordere daher die Planung aufzugeben.

Mit freundlichen Grüßen



Fachbereich 4	
Eing.: 09. Dez. 2011	
4-81	4-63
Weiter an: <i>He</i> <i>fu</i>	

Jörg Schleifer
Meerbusch-Osterath
Brucknerstr. 24
40668 Meerbusch
09. Dez. 2011

Stadt Meerbusch - Der Bürgermeister
Stadtplanung und Bauaufsicht
Wittenberger Straße 21,
40668 Meerbusch Lank-Latum

100. Änderung des FNP, Bebauungspläne Nr. 266 und 60, Meerbusch-Osterath, Ostara

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich **Einwendungen** gegen die vorbezeichneten Rechtspläne und ihre Begründungen und begründe diese wie im folgenden ausgeführt.

[Handwritten signature]
Jörg Schleifer

1. Die Formalitäten der Auslegung sind zu beanstanden

Der Entwurf des städtebaulichen Vertrages liegt nicht in der vom Rat am 29.09.2011 beschlossenen Fassung, sondern in der Fassung vom 20.09.2011 aus. Er enthält demnach nicht die in der Ratssitzung vom 29.09.2011 beschlossene Ergänzung der Präambel. Diese Ergänzung (Ziel des B-Planes ist die Verwirklichung einer ökologischen, nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung) ist von grundsätzlicher Bedeutung. So widerspricht beispielsweise die beabsichtigte Errichtung eines großflächigen Verbrauchermarktes auf dem Plangelände diesem Ziel (vgl. Vortrag Dr. Thomas Baum in der Sondersitzung von Planungs- und Umweltausschuss am 14.01.2010).

Ferner lag bis 23.11.2011 als Einzelhandelsverträglichkeitsgutachten nur das von dem Investor Carat in Auftrag gegebene Gutachten der GfK vom Juli 2007, nicht aber auch das von der Stadt in Auftrag gegebene Gutachten der GMA vom 02.07.2009 aus. Es wurde erst auf Anfrage des Unterzeichners und zweier weiterer Bürger zur Einsicht zur Verfügung gestellt. Frau Hermann betätigte dem Unterzeichner, dass dieses GMA-Gutachten bislang (also bis 23.11.2011) nicht ausgelegt hat. Das ist nicht verständlich: Zum einem handelt es sich bei dem GMA-Gutachten – anders als beim GfK-Gutachten, nicht um ein Parteigutachten. Zum anderen hat die Bezirksregierung Düsseldorf ausweislich der Protokollnotiz vom 14.01.2010 die Ergebnisse des GMA-Gutachtens als „sachlich richtig“, die des GfK-Gutachtens demgegenüber als „kritisch“ angesehen. Auch die Protokollnotiz der Bezirksregierung liegt nicht aus. Ebenso wenig die Widersprüche der Stadt Willich und der IHK.

Am 28.11.2011 lag das GMA-Gutachten wieder nicht aus. Auf Rückfrage wurde dem Unterzeichner diesmal erklärt, das GMA-Gutachten sei durch das Einzelhandelskonzept, das der Rat am 20.05.2010 beschlossen habe, „überholt“. Das ist nach diesseitiger Auffassung aber nicht stichhaltig, weil dann auch das GfK-Gutachten, das ebenfalls im Einzelhandelskonzept ausführlich behandelt wurde, ebenfalls „überholt“ sein müsste und nicht allein hätte ausgelegt werden dürfen. So wird die Bevölkerung einseitig und damit falsch informiert.

Die Auslegung ist damit nicht ordnungsgemäß erfolgt und muss wiederholt werden.

2. Frischemarkt

„Die projektierte Ansiedlung eines Lebensmittelverbrauchermarkts mit ca. 4000 qm Verkaufsfläche würde nach gutachterlicher Einschätzung den Bestand des Stadtteilzentrums Osterath gefährden“ (GMA-Gutachten vom 02.09.2009). Die Bezirksregierung hat sich dieser Beurteilung angeschlossen und „dringend“ von der Errichtung eines derartig großen Verbrauchermarkts abgeraten (vgl. Protokollnotiz vom 14.01.2010). Ebenso hat die BR Düsseldorf eindringlich vor einer Erweiterung des zentralen Versorgungsbereiches (ZVB) auf das Gelände jenseits der Bahnlinie gewarnt. Immerhin wären im Ortskern von Osterath 38 Einzelhändler mit einer Verkaufsfläche von ca. 4.165 qm und einem Umsatz von 21.5 MIO. (so GMA-Gutachten) davon betroffen.

Verwaltung, CDU und Grüne setzten sich über die Warnungen der Fachleute hinweg. Sie gehen sogar noch einen Schritt weiter. Sie begründen ihre Abweichung von der Empfehlung des Gutachters wie folgt:

„Nicht auszuschließende negative Auswirkungen auf den westlich der Bahn vorhandenen Ortskern Osteraths werden dabei in Kauf genommen“ (Beratungsvorlage Planungsausschuss vom 04.05.2010).

Damit ist nach diesseitiger Auffassung der Haftungstatbestand des § 43 Absatz 4 lit. a GO NRW (vorsätzliche oder grob fahrlässige Pflichtverletzung) erfüllt. Die Schädlichkeit des Beschlusses ist bekannt, die Schadensfolge wird billigend in Kauf genommen. Schon deshalb

darf ein Bebauungsplan mit diesem Inhalt (Errichtung eines großflächigen Verbraucher-/ Frische/Markts) nicht beschlossen werden.

Auf derselben Linie liegt die Ausweitung des zentralen Versorgungsbereichs Osterath auf die östliche Seite der Bahnlinie. Diese Ausweitung ist willkürlich und dient lediglich dem Zwecke, die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für den großräumigen Verbrauchermarkt zu schaffen.

Letztendlich werden auch Vorgaben nach §24a LEPro missachtet, wonach beispielsweise in Neben- und Nahversorgungszentren der Planumsatz eines Vorhabens die Kaufkraft der Bevölkerung in dem funktional zugeordneten Stadtteil weder in allen noch in einzelnen vorgesehenen Sortimentsgruppen nicht übersteigen soll. Der für den „Frischmarkt“ geplante Umsatz von 16.5 MIO € übersteigt die Kaufkraft der Osterather Bevölkerung bei weitem. Dieser Umsatz kann nur mit Kunden aus der Bevölkerung der Nachbarstädte erzielt werden, was – wie nachstehend ausgeführt wird – wiederum zu einer bedrohlichen Mehrbelastung mit PKW-Verkehr verbunden ist.

3. Verkehrsbelastung

Die allein durch den „Frischemarkt“ entstehende **zusätzliche** Verkehrsbelastung auf der Meerbuscher- bzw. Strümperstrasse beträgt laut gutachtlicher Schätzung mehr als 4000 Fahrzeuge täglich. Dabei liegen die Verkehrsgutachten vom August 2008 nebst Ergänzung vom 22.09.2009 schon drei bzw. 4 Jahre zurück. Sie sind deshalb überholt. Das gilt auch für das Gutachten zum Bahnverkehr (Schalltechnisches Gutachten vom 26.02.2008). In den letzten vier Jahren ist der Bahnverkehr – wie Zahlen über die Bahn- Frequenz in Krefeld und Neuss belegen - mindestens um ein Drittel gestiegen. Osterath West und Ost würde also mit zusätzlichem Autoverkehr aus der Umgebung „überschwemmt“ und mit laufenden „Staus“ an der Bahnschranke überzogen. Das ist auch deshalb nicht vertretbar, weil Meerbusch erst vor gut 10 Jahren mit Millionenaufwand die Verkehrsberuhigung des Osterathers Zentrums geschaffen hat.

4. Städtebaulicher Vertrag

Der B- Plan Nr. 266 wird dem in der Präambel des Städtebaulichen Vertrages aufgeführten Ziel, eine ökologische, nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu verwirklichen, nur zum Teil gerecht.

- Im städtebaulichen Vertrag sind nur für einen Teil der Wohnbauten gehobener energetische Standard verpflichtend vorgesehen, der aber unter dem „Passivhausstandard“ und auch unter dem laut EU-Richtlinie ab 2021 verbindlichen „Null- Energie“- Haus liegt. Es macht aber keinen Sinn, jetzt noch nach „niedrigeren“ Standards neu zu bauen.
- Noch immer sind von der inneren Fläche des B-Plan ca. 35% Verkehrsfläche vorgesehen. Beste Wohn- und Arbeitslage ist durch den Großmarkt mit Parkplatz belegt. Dadurch wird autoarmes Wohnen behindert (vgl. Vortrag Dr. Baum aaO).

Fazit: Die FNP- Änderung und die B-Pläne bedürfen insgesamt der Neubearbeitung.

Stadt Meerbusch Dezernat III				
Eing.: 14. Dez. 2011				
weiter an:				
FB 4	FB 5	FB 6	SB 11	Slm

Einwender 12

[REDACTED]

Stadt Meerbusch
Dr. Franz-Schütz-Platz 1
40667 Meerbusch

Fachbereich 4	
Eing.: 12. Dez. 2011	
4-61	4-63
weiter an:	

He *fin*

Fachbereich 4	
Eing.: 15. Dez. 2011	
4-61	4-63
weiter an:	

Meerbusch, 06.12.2011

- Aufstellung und Offenlegung von Bauleitplänen, Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den öffentlich ausgelegten Bebauungsplan 266 – Ostara-Gelände - mit dem hierin geplanten sog. Frischemarkt mit einer Netto-Verkaufsfläche von 4.100 m² erhebe ich Einspruch.

Begründung:

Die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgruppe IVV GmbH Co. KG vom September 2008 kommt u. a. zu dem Ergebnis (Seite 14), dass allein auf Grund der Größe des geplanten Frischemarkts von 4.100 m² ein Verkehrsaufkommen im südlichen Planungsgebiet von 4.040 Kfz/Tag und Querschnitt entstehen wird und insgesamt ein Verkehrsaufkommen von 8.100 Kfz/Tag und Querschnitt erwartet wird, ausgelöst durch die neuen Nutzungen des Planungsgebiets „Ostara“ (Seite 16).

Daraus ist festzustellen, dass - bedingt und willentlich durch die überdimensionierte Größe des Frischemarktes - die Verkehrsbelastung für Osterath bis an die Grenzen technischer Regelbarkeit durch Signalanlagen steigen wird, und durch die auf absehbare Zeit nicht gelöste Situation des niveaugleichen Bahnübergangs an der Meerbuscher Straße die Beeinträchtigung der Menschen durch Lärm und Abgase verträgliche Grenzen überschreiten wird.

Der vorliegende Bebauungsplan verdient somit nicht die Bezeichnung „Leuchttum-Projekt“, sondern ist eine städteplanerische Fehlleistung. Es müssen erneut planerische Überlegungen angestellt werden, um zu vorzeigbaren, nachhaltigen Lösungen mit einer deutlichen Verringerung der Größe des geplanten Frischmarkts in Osterath zu kommen zur Erhaltung akzeptabler Verkehrsverhältnisse für die dortigen Einwohner. Diese Lösung entspräche dann auch dem GMA-Gutachten 2009 zum Einzelhandelskonzept im gesamten Meerbusch.

Das Szenario eines unschönen Klotzes am Bein auf der grünen Wiese in Osterath durch insolventen Frischmarkt möchte ich der Stadt Meerbusch und den Bewohnern von Osterath nicht zumuten.

Mit freundlichen Grüßen



Barbara Böhmer

07.12.2011



Fachbereich 4	
Eing.: 08. Dez. 2011	
4-61	4-63
weiter an: <i>He</i>	

mi

Betr.: Ostara Bebauungsplan

Anbei erhalten Sie eine Fotoaufnahme einer nicht alltäglichen Situation auf der Meerbuscher Straße, wo sich aufgrund der geschlossenen Bahnschranke ein Rückstau bis fast bis zur A 57 ergibt. Bei diesem Stau können Fahrzeuge von der geplanten Ostara Bebauung nicht abfließen (weil die Kreuzung Meerbuscher Straße – Winklerweg blockiert ist), so dass in diesem Fall auf dem Ostara-Gelände dann ebenfalls ein Rückstau entsteht, der erst wieder abfließen kann, wenn die Schranke offen ist und der dargestellte Rückstau auf der Meerbuscher Str. abgebaut ist, was allein schon mehrere Minuten dauert. Erst wenn auf der Meerbuscher Str. nach einer längeren Schrankenunterbrechung der Verkehr wieder normal läuft, kann der Ostara-Rückstau abfließen.

Frage:

1. Wie lange dauert es bis ein Rückstau, der sich auf dem Ostara-Gelände bzw. auf dem Winklerweg aufgrund der dargestellten Situation entstanden ist wieder abgebaut ist und wie groß ist der Rückstau auf dem Ostara-Gelände (Anzahl der Autos), wenn hier der Verkehr z.B. wegen lange geschlossener Schranken und Stau auf der Meerbuscher Str nicht abfließen kann (Kreuzung Meerbuscher Str – Winklerweg ist dann nämlich blockiert).
2. Was wird gegen dieses Szenario eines Verkehrschaos bei lange geschlossenen Bahnschranken unternommen, da eine Bahnunterführung, die dies verhindern könnte, nicht zu dieser Baumaßnahme gehört und noch lange auf sich warten lässt.



10000 Pfund
Kaufschilling 20
Kaufschilling 20
Kaufschilling 20

100.Änderung des FNP, Bebauungspläne Nr. 266 und 60, Meerbusch-Osterath, Ostara

hiermit erhebe ich **Einwendungen** gegen die vorbezeichneten Rechtspläne und ihre Begründungen und begründe diese wie im folgenden ausgeführt.

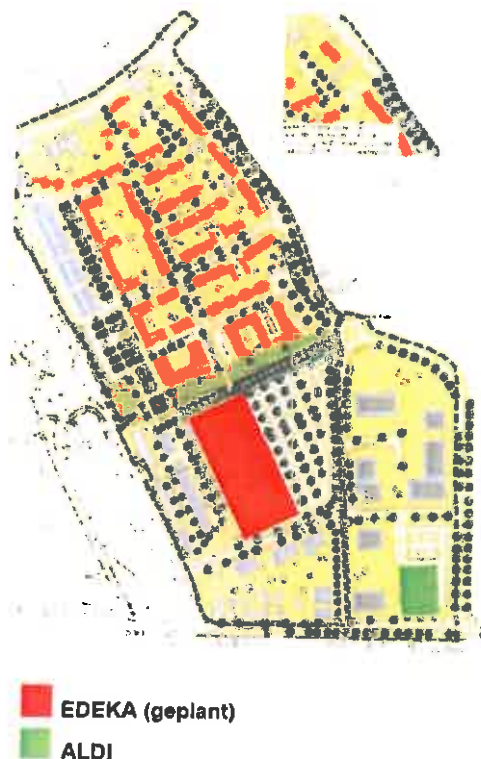
Mit freundlichen Grüßen

Elaine Bell

OSTARA_EINSPRUCH03.doc

1. Hintergrund der Planung

Auf der Industrie- Brache des alten Fliesen-Herstellers Ostara sind Wohnen (ca. 250 Wohneinheiten), Büros, Gewerbe und insbesondere ein Frischemarkt (EDEKA) geplant. Die folgende Abbildung zeigt den Gestaltungsplan für die gesamte Bebauung des Ostara- Geländes in Osterath auf der östlichen Seite der Bahnlinie (Stand: 16.6.2010).



Der Eigentümer des Ostara- Geländes (Firma Carat aus Oberhausen) möchte auf dem Gelände für EDEKA einen Frischemarkt mit überwiegend Lebensmittelverkauf (ca. 90%) und ca. 4100m² Verkaufsfläche errichten – das entspricht etwa dem 5-fachen der Fläche von Aldi in Osterath. Der Frischemarkt soll einen Einzugsbereich mit einem Radius von ca. 10-15km haben bis weit nach Düsseldorf, Krefeld, Kaarst, Willich usw. mit dem entsprechend starken Verkehrsaufkommen.

Relevant für die Planung und miteinander verflochten sind:

- Die 110. Änderung des Flächennutzungsplanes, Festlegung von Zentralen Versorgungsbereichen, Nahversorgungszentren und Siedlungsschwerpunkten, insbesondere in Bezug auf Meerbusch Osterath
- Die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes
- der Bebauungsplan 266
- die 1. Änderung des Bebauungsplans 60

Wegen der starken Verflechtung zwischen der Änderungen des FNP und der B-Pläne 266/60 ist nicht erkennbar, gegen welches Verfahren man Bedenken bzw. Anregungen vortragen kann oder nicht. Dies wird hier beanstandet.

2. Offenlage: ausgelegte Unterlagen und Verfahrensmängel

2.1 Ausgelegte Dokumente

Die Offenlage (ohne 110. Änderung FNP) wurde im Amtsblatt vom 21.10.2011 bekannt gegeben und fand in der Zeit vom 7.11.2011 bis 8.12.2011 im Bürgerhaus Lank sowie im Bürgerbüro Osterath statt. Sämtliche ausgelegten Unterlagen konnten käuflich zu den unten genannten Preisen erworben werden.

Ausgelegte Dokumente Stand: 1.12.2011	Datum Dokument in Lank	Kopie/Plot	Format	Preis	Kommentar/ vorhanden beim Einwender
100. Änderung des Flächennutzungsplanes					
100. Änderung FNP	unbekannt	Plot farbig	DIN A3	17,00 €	03.05.2011
100. Änderung FNP: Begründung/ Umweltbericht	fehlt	Kopie s/w	19 Seiten	9,60 €	Entwurf 12.04.2011
Gutachten zum B-Plan 266					
Einzelhandels- und Verträglichkeitsgutachten GfK II	07/2007	Kopie s/w	83 Seiten	35,20 €	nicht in Osterath
Städt. Einzelhandelsgutachten GMA	fehlt	-	-	-	nicht in Osterath
Verkehrsgutachten	08/2008	Kopie s/w	62 Seiten	26,80 €	nicht in Osterath
Verkehrsgutachten: Ergänzung	fehlt	Kopie s/w	22 Seiten	10,80 €	nicht in Osterath 22.09.2009
Schalltechnisches Gutachten mit Ergänzungen 1 bis 7	26.02.2008 25.06.2008 ¹ 02.10.2008 ² 28.05.2009 ³ 14.10.2009 ⁴ 06.11.2009 ⁵ 20.01.2010 ⁶	Kopie s/w	76 Seiten	32,40 €	nichts in Osterath Ergänzung 7 vom 12.11.2010 fehlt in Lank
Erschütterungsgutachten Kempen/Krause	14.05.2007	Kopie s/w	42 Seiten	18,80 €	nicht in Osterath
Abschlussbericht Sanierung der Industriebrache plus Anlagen 1, 2, 4	20.12.2007	Kopie s/w	96 Seiten + 4 Seiten +15 Seiten +54 Seiten	69,60 €	nicht in Osterath Lank: liegt 2X vor, aber nur 1X die Anlagen.
Schreiben Landrat betr. "Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange"	10.01.2008	-	-	-	nicht in Osterath fehlt dem Einwender
Bebauungsplan 266					aktuell
B-Plan Nr. 266	unbekannt	Plot farbig	1,04 m²	30,00 €	20.09.2011
B-Plan Nr. 266 Begründung/ Umweltbericht als Teil B	25.08.2011 25.08.2011	Kopie s/w	44 Seiten +53 Seiten	40,80 €	20.11.2011 20.09.2011
Bebauungsplan 60					aktuell:
1. Änderung B-Plan 60	unbekannt	Plot farbig	Din A0	29,00 €	20.09.2011
1. Änderung B-Plan 60: Begründung	12.08.2011	Kopie s/w	12 Seiten	6,80 €	20.11.2011
Städtebaulicher Vertrag					
Städtebaul. Vertrag (nur Textteil)/ nur öffentlicher Teil, nebst allen darin erwähnten Anlagen	20.09.2011	Kopie s/w	39 Seiten	17,60 €	nicht in Osterath
Summe Preis				≈ 350 €	

DIN A 4 Kopie s/w 10 Seiten je 0,60 €, ab 11 Seite je 0,40 €
DIN A 4 Kopie farbig je 1,00 €
DIN A 3 Kopie farbig je 1,50 €

2.2 Verfahrensmängel

- Nach Informationen von [REDACTED] lag bis zum 23.11.2011 als Einzelhandelsverträglichkeitsgutachten nur das von dem Investor Carat in Auftrag gegebene Gutachten der GfK vom Juli 2007, nicht aber auch das von der Stadt in Auftrag gegebene Gutachten der GMA vom 02.07.2009 aus. Es wurde erst auf Anfrage von [REDACTED] und zweier weiterer Bürger zur Einsicht zur Verfügung gestellt. Frau Hermann bestätigte Herrn [REDACTED] dass dieses GMA-Gutachten bis zum 23.11.2011 nicht ausgelegt hat. Das ist nicht verständlich: zum einem handelt es sich bei dem GMA-Gutachten – anders als beim GfK-Gutachten, nicht um ein Parteigutachten. Zum anderen hat die Bezirksregierung Düsseldorf ausweislich der Protokollnotiz vom 14.01.2010 die Ergebnisse des GMA-Gutachtens als „sachlich richtig“, die des GfK-Gutachtens demgegenüber als „kritisch“ angesehen (siehe Abschnitt 3.2). Am 28.11.2011 lag das GMA-Gutachten wieder nicht aus. Auf Rückfrage wurde [REDACTED] diesmal erklärt, das GMA-Gutachten sei durch das Einzelhandelskonzept, das der Rat am 20.05.2010 beschlossen habe, „überholt“. Das ist aber nicht stichhaltig, weil dann auch das GfK-Gutachten, das ebenfalls im Einzelhandelskonzept ausführlich behandelt wurde, ebenfalls überholt sein müsste und nicht allein hätte ausgelegt werden dürfen. So wird die Bevölkerung einseitig und damit falsch informiert.
- Auch die Protokollnotiz der Bezirksregierung vom 14.01.2010 lag nicht aus.
- An einer sehr versteckten Stelle der Web-Seite der Stadt Meerbusch findet sich eine vom FB4 der Stadt Meerbusch erstellte Broschüre 'Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Meerbusch', in der die Ergebnisse der GMA- und GfK- Gutachten sowie die Beschlüsse der Stadtrats zusammenfassend dargestellt sind. Die Broschüre trägt das Datum Mai 2010; seit wann sie im Netz steht ist unbekannt (die entsprechende PDF-Datei wurde allerdings erst am 16.5.2011 erstellt). Diese Broschüre wurde nicht in den Gremien vorgestellt und besprochen und lag ebenfalls nicht aus.
- Der Gestaltungsplan lag nicht aus.
- Die Unterlagen zu den B-Plänen lagen nicht in der derzeit aktuellen Fassung aus.
- Der Entwurf des städtebaulichen Vertrages lag nicht in der vom Rat am 29.09.2011 beschlossenen Fassung, sondern in der Fassung vom 20.09.2011 aus.
- Die im Bürgerbüro in Osterath ausgelegten Unterlagen waren unvollständig (siehe Abschnitt 2.1).
- Einem interessierten Bürger ist es nicht möglich, die gesamten ausgelegten Unterlagen auch nur annähernd bei einem Besuch in der Offenlage-Stelle zu lesen und zu verstehen. Die einzige Möglichkeit, sich ein umfassendes Bild zu machen, liegt für ihn darin, sich die Unterlagen in Kopie nach Hause mitzunehmen: dieser Möglichkeit stehen die prohibitiven Kosten von ca. 350 € im Wege – die Möglichkeit des Abrufs über das Internet existierte nicht.

→ Die Auslegung ist damit nicht ordnungsgemäß erfolgt und muss wiederholt werden.

3. Stellungnahme zu den Gutachten

3.1 GfK- Gutachten

Vom Investor Carat wurde bei der GfK ein Gutachten in Auftrag gegeben, das in der Fassung vom Juli 2007 vorliegt. Es handelt sich um eine parteiliche Machbarkeits- und Einzelhandelsverträglichkeitsstudie. Die Gültigkeit des Gutachtens wird in allen Bereichen – insbesondere in Hinblick auf den geplanten 'Frischemarkt' in Osterath in Frage gestellt und ein neues Gutachten verlangt. Im folgenden werden nur einige Punkte angesprochen:

- Auf S.46 heißt es: "Festzustellen ist aber auch, dass in den drei für die Nahversorgung des Stadtgebietes primär funktional vorgesehenen Standorten Büderich, Osterath und Lank-Latum ebenfalls eine deutlich negative Zentralität (zwischen 37.1 und 62.8 insgesamt bzw. zwischen 55.7 und 75.5 im periodischen Bedarf= Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege) zu konstatieren ist. Insofern zeigt die Betrachtung dieser Zahlenbasis, dass aus Sicht der Gutachter und mit Blick auf die Nahversorgungssituation innerhalb der Stadtgrenzen eindeutig ein gewisser Nachholbedarf abzuleiten ist. Mit Blick auf die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit solchen Angeboten sind idealerweise Standorte im bzw. am zentralen Versorgungsbereich zu präferieren, so dass aus Sicht der Gutachter der Standort Ostara-Gelände in Meerbusch-Osterath gut geeignet ist, eine entsprechende Entwicklung anzustoßen." Hierzu ist festzustellen: Der Zentralitätsindex für den periodischen Bedarf liegt in Osterath bei 75.5% (nach eigenen Berechnungen bei 94%); der Frischemarkt dient also nicht der wohnortnahen Versorgung in Osterath, sondern der Versorgung der Bevölkerung in ganz Meerbusch und weit darüber hinaus. Um das angestrebte Umsatzziel von ca. 17 Mio. € im Jahr zu erzielen, ist ein Einzugsbereich von einem Kreis mit ca. 10-15 km um Osterath erforderlich (Gutachten S. 44ff). Damit behindert er sogar die Entwicklung einer wohnortnahen Versorgung in den anderen Meerbuscher Ortsteilen, die aus demographischen Gründen unabdingbar ist. Zudem ist die Versorgung etwa in Büderich bzw. Lank durch die Einkaufsmöglichkeiten an den Stadtgrenzen von Düsseldorf/Neuss bzw. Krefeld-Süd für die Bürger dort wohnortnäher als der Frischemarkt in Osterath.
- Die Aufstellung der im Gutachten betrachteten (großflächigen) Anbieter ist veraltet: seit 2007 gibt es inzwischen eine Vielzahl neuer Lebensmittelmärkte in der Umgebung über die auf S.18 des Gutachtens hinaus genannten Projektvorhaben hinaus (z.B. EDEKA Uerdingen mit ca. 3000 qm im Zentrum gelegen) !
- Auf S.13 heißt es: "Die individualverkehrliche Erreichbarkeit des Mikro-Standortes ist aufgrund der Lage zwischen Meerbuscher Straße (Anbindung an die A57 sowie den Stadtteil Büderich) und Stümper Straße (nördliche Stadtteile) als generell gut zu bezeichnen. Dabei dürfte perspektivisch durch den geplanten Wegfall der beschränkten Bahnübergänge im Bahnhofsbereich der Verkehrsfluss deutlich optimiert werden und sich eine noch schnellere Erreichbarkeit auch aus dem westlichen Umfeld ergeben. In diesem Zusammenhang würde auch die Erreichbarkeit des Standortes für Fußgänger und Radfahrer durch insgesamt drei neue kreuzungsfreie Wegeführungen optimiert. Derzeit stellen die beschränkten Bahnübergänge jedoch noch eine gewisse 'Barriere' dar." Dem wird hier vehement widersprochen: die Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer sind in der geplanten Version der Bahnunterführung mit den bekannten Angsträumen keineswegs geeignet, die verkehrlichen Beziehungen zwischen dem Ostara- Gelände und dem Ortskern Osterath zu verbessern.

3.2 GMA- Gutachten, Stellungnahme der Bezirksregierung etc.

- Das geplante Vorhaben war nach den geltenden Landesgesetzen NRW nur auf der Basis eines städtischen Einzelhandelskonzepts möglich; dieses wurde von der Stadt Meerbusch bei der Firma Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA, Ludwigsburg) in Auftrag gegeben (Kostenträger ?) und liegt als Gutachten in der Fassung vom 02.07.2009 vor, war allerdings nicht Bestandteil der Offenlage (siehe oben). Bei dem GMA-Gutachten handelt es sich – anders als beim GfK-Gutachten, nicht um ein Partei-gutachten.
- In diesem Gutachten hat der Gutachter insbesondere auch Vorschläge zur Definition der **zentralen Versorgungsbereiche** für die einzelnen Meerbuscher Ortsteile gemacht. Nur in diesen Bereichen darf in Zukunft großflächiger Einzelhandel genehmigt werden: damit soll Einzelhandel 'auf der grünen Wiese' und das Ausbluten der Ortskerne verhindert werden. Für Osterath hat der Gutachter als zentralen Versorgungsbereich den Bereich Bommershöfer Weg – Hochstraße – Meerbuscher Straße bis zur Eisenbahnschranke festgelegt (siehe Karte unten). Der Bereich für den geplanten Frischemarkt auf dem Ostara-Gelände wurde – anders als im GfK- Gutachten (2007, Abbildung S.19) vorgeschlagen - ausdrücklich ausgenommen, da der Gutachter '... bei Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel [Frischemarkt] außerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbe-reiches in Osterath eine existenzielle Gefahr für die wirtschaftliche Existenz der etablier-ten Einzelhandelsbetriebe im Ortskern' sah. Immerhin wären im Ortskern von Osterath 38 Einzelhändler mit einer Verkaufsfläche von ca. 4.165 qm (=insgesamt ungefähr so groß wie der geplante Frischemarkt !) und einem Umsatz von 21.5 Mio € (so GMA-Gutachten) davon betroffen.
- Die Ausweitung des zentralen Versorgungsbereichs Osterath auf die östliche Seite der Bahnlinie ist **willkürlich** und dient lediglich dem Zwecke, die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für den großflächigen Verbrauchermarkt (Frischemarkt) zu schaffen. Dies wird auch dadurch deutlich, dass der unmittelbar angrenzende Aldi-Markt (B-Plan 60) nicht in den Versorgungsbereich einbezogen wurde (Sitzung APL vom 4.5.2010 und weitere Beschlüsse), um dessen Vergrößerung zu verhindern. Letztendlich werden auch Vorgaben nach §24a LEPro missachtet, wonach beispielsweise in Neben- und Nahver-sorgungszentren der Planumsatz eines Vorhabens die Kaufkraft der Bevölkerung in dem funktional zugeordneten Stadtteil weder in allen noch in einzelnen vorgesehenen Sorti-mentsgruppen nicht übersteigen soll. Der für den „Frischmarkt“ geplante Umsatz von ca. 17 Mio € übersteigt die Kaufkraft der Osterather Bevölkerung bei weitem. Dieser Umsatz kann nur mit Kunden aus der Bevölkerung der Nachbarstädte erzielt werden, was wie-derum zu einer bedrohlichen Mehrbelastung mit PKW-Verkehr verbunden ist (siehe Ab-schnitt 3.3).
- In einer Stellungnahme des Rheinischen Einzelhandels- und Dienstleistungsverbandes vom 4.8.2009 heißt es:
"Osterath weist unter den Stadtteilen das umfangreichste Nahversorgungsangebot auf. Im Gutachten werden ein Stadtteilzentrum, ein Nahversorgungszentrum und zwei dezentrale Agglomerationsstandorte ausgewie-sen. ... Am geplanten Erweiterungsstandort in Osterath sieht der Gutachter die Bahnlinie als östliche Begren-zung des Stadtteilzentrums (s. S.153) und als Funktionssperre (s. S.83). Der neue Standort auf dem Ostara-Gelände stellt sich daher als städtebaulich kaum integrierbar und funktional zu weit entfernt vom zentralen Versorgungsbereich dar. Schließlich können aus unserer Sicht negative städtebauliche Auswirkungen auf benachbarte Versorgungsbereiche nicht ausgeschlossen werden. Eine hinreichende Integration im Sinne der Wahrnehmung dieses Bereichs in Osterath als ein Standort, bei dem auf dem Ostara- Gelände le-diglich eine Ergänzung des Angebots ohne strukturelle Verschiebungen innerhalb Osteraths zum Tragen kommt, halten wir für kaum realisierbar. Insgesamt dürfte die Ansiedlung einer gesetzlichen Prü-fung gemäß den Vorgaben des LEPro und des Einzelhandelserlasses damit nicht standhalten."
- Laut Protokollnotiz vom 14.01.2010, die - wie bereits erwähnt - nicht auslag, hat die für die Planung zuständige **Bezirksregierung Düsseldorf** die Ergebnisse des GfK-

Gutachtens als „kritisch“ angesehen. Dort heißt es u.a.: "Die Bezirksregierung sieht eine Erweiterung des Zentralen Versorgungsbereiches in Osterath kritisch. Das Gutachten der GMA wäre sachlich richtig, ehrlich und die Abgrenzungen der zentralen Versorgungsbereiche - ZVB - nachvollziehbar. Gegen einen erweiterten Nebenversorgungsbereich in Osterath werden folgende Argumente vorgebracht:

- Die Erweiterung des ZVB für ein Vorhaben mit der beabsichtigten Verkaufsfläche, durch die der ansässige Einzelhandel absehbar wesentliche Umsatzeinbrüche hinnehmen müsse, sei problematisch.
- Das GMA-Gutachten sieht bei Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel außerhalb des im GMA-Gutachten abgegrenzten ZVB in Osterath eine existenzielle Gefahr für die wirtschaftliche Existenz der etablierten Einzelhandelsbetriebe im Ortskern.
- Die geplante große Anzahl der Parkplätze würde einer Belebung der Ortsmitte widersprechen, da sich weitere Einkäufe, die fußläufig im Ortskern erledigt werden könnten, nicht direkt anbieten. Die Trennung durch die Bahn würde - auch nach einer Aufwertung der Übergänge - einem ergänzenden fußläufigen 'Handtaschen'- Einkauf in dem Ortskern entgegenstehen.
- Beispiele in anderen Gemeinden zeigten, dass mit dem Verlust des Lebensmitteleinzelhandels als Frequenzbringer auch der übrige Einzelhandel und nach und nach der gesamte funktionierende Ortskern, mit Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben, beeinträchtigt wird. Es wird daher eindringlich vor einer Erweiterung des ZVB auf das Gelände jenseits der Bahnlinie gewarnt.
- Die Aussagen des GfK-Gutachtens, das beim Bau des Frischemarktes von einer Umsatzverteilung zu Lasten des Ortskerns Osterath von ca. 9 bis 10% ausgeht und dies als nicht existenzgefährdend für den gewachsenen Einzelhandel in Osterath bewertet, werden angezweifelt. Die dann fehlenden Prozente könnten durchaus genau die Summe ausmachen, die ein Einzelhändler benötige, um sein Geschäft wirtschaftlich zu betreiben. Der im GfK-Gutachten zugrunde gelegte Einzugsbereich sei außerdem zu groß gewählt. Die tatsächlichen Umsatzeinbußen lägen daher vermutlich noch höher.
- Die im GfK-Gutachten gemachten Aussagen zur Produktivität/Flächenleistung seien darüber hinaus zu niedrig angesetzt. Über die von verschiedenen Gutachtern angesetzten üblichen Werte für Flächenproduktivitäten wird mit der Liste in Anlage 1 informiert.
- Die Untersuchung der Tragfähigkeit eines Einzelprojektes müsse mit dem gesamtstädtischen Konzept und dessen Zielsetzung übereinstimmen, bzw. bei einer Abweichung vom Gesamtkonzept, gut und nachvollziehbar begründet sein."

Es wird hier beanstandet, dass den Bürgern kritische Einschätzungen schlicht vorenthalten, und bei den Entscheidung im APL und im Rat nicht angemessen berücksichtigt werden.

- Interessant sind im vorliegenden Zusammenhang die Begründungen im Rahmen der '1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 165 in Meerbusch-Osterath, Gewerbegebiete Comeniusstraße und südliche Breite Straße' (vgl. TOP 11.0 der Sitzung des APL vom 6. November 2003); Ziel dieser B-Plan- Änderung war es im wesentlich, weiteren Lebensmitteleinzelhandel in diesem Gebiet zu unterbinden.

- Dort heißt es u.a. "Entfernungen bis zum Zentrum [Osteraths] mit seinem mehr als ausreichenden Angebot des Lebensmitteleinzelhandels von weniger als 1 km für den größten Teil des Siedlungsbereichs Osterath sind jedoch zumutbar und erfordern keine derartigen Betriebe außerhalb des Versorgungszentrums Osterath."
- In der vom Rat am 26.3.2004 beschlossenen Begründung heißt es in Abschnitt 3: "Die städtebaulichen Ziele für den Stadtteil Osterath bestehen bezüglich des Einzelhandels und seiner Standorte darin, den im FNP dargestellten Mischgebieten – u. a. – die Funktion der Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs zuzuweisen und damit dem Einzelhandel städtebaulich integrierte und somit tragbare Standorte anzubieten, die zudem für weite Kreise der Bevölkerung mittels aller Verkehrsträger gut erreichbar sind. Im vorliegenden Gewerbegebiet ist eine gute Erreichbarkeit für Fußgänger, Radfahrer oder ÖPNV-Nutzer nicht feststellbar; eine gute Erschließung ist nur für den motorisierten Individualverkehr und damit für einen nur eingeschränkten Kreis der Bevölkerung gegeben. Der nichtmotorisierte Teil der Bevölkerung hätte somit Qualitätseinbußen in der Erreichbarkeit der Läden für den täglichen und periodischen Bedarfs hinzunehmen, was weder Ziel des bisherigen Bebauungsplanes war noch Planungsziel der Bebauungsplanergänzung ist." und weiter in Abschnitt 4: "Die Beschränkung des Randsortiments bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben ... wird mit der Besonderheit der weiterhin städtebaulich erwünschten, vielfältigen Struktur des Einzelhandels im zentralen Bereich von Osterath, dem Versorgungsschwerpunkt des Stadtteils, begründet. So würden z.B. 10% der Verkaufsfläche eines an der unteren Grenze zur Großflächigkeit (700 m²) liegenden Einzelhandelsbetriebes 70 m² ausmachen und damit eine Größenordnung erreichen, die die überwiegend vorhandene kleinteilige Geschäftsstruktur im Ortskernbereich mit ihren teilweise sehr geringen Verkaufsflächengrößen in ihrer Existenz gefährden kann. Dies gilt um so mehr für Einzelhandelsbetriebe mit größeren Verkaufsflächen als 700 m², ...".

Es ist offenkundig, dass die Begründungen im Zusammenhang mit dem geplanten Frischmarkt den oben zitierten Begründungen absolut widersprechen.

- Neben dem Untergang des Ortskerns Osterath ist mit großer Wahrscheinlichkeit auch der Untergang des Einkaufszentrums an der Schranke Meerbuscher Straße (Netto gehört zum Edeka- Konzern und wird wohl geschlossen werden), in Boverf und des Einzelhandels im Gebiet Breite Straße/ Comeniusstraße (z.B. Trinkgut gehört seit kurzem zum Edeka- Konzern) zu erwarten.
- Kritisch ist auch die Situation zu sehen, falls das Frischemarkt- Konzept ökonomisch nicht aufgeht und der Markt – zumindest in der jetzt geplanten Größe – aufgegeben werden muss: in diesem Falle entsteht eine Bauruine oder – was wahrscheinlicher ist – Edeka wird eine (wenn auch B-Plan-änderungspflichtige) Nutzungsänderung anstreben, bei der die Lebensmittelverkaufsfläche deutlich reduziert und die restliche Fläche einer anderen Einzelhandelsnutzung zugeführt wird: in diesem Falle wird der Ortskern von Osterath noch schneller verfallen.
- In Bezug auf die Ortsteile Buderich, Lank und Osterath wurde von den ZVB- Vorschlägen des GMA- Gutachters abgewichen (APL vom 4.05.2010 sowie Ratssitzung vom 20.5.2010). Besonders brisant ist wegen des riesigen Frischemarktes der Ortsteil Osterath: diesen Frischemarkt will die CDU unbedingt umsetzen, die Grünen unterstützen dieses Vorhaben unter Aufgabe ihrer üblichen Grundsätze wegen ihres Kooperationsvertrages mit der CDU. Daher wurde der Bereich des Frischemarktes auf dem Ostara- Gelände in den zentralen Versorgungsbereich für Osterath einbezogen. Und dies, obwohl ein Niedergang des Osterather Zentrums westlich der Bahnlinie sogar von diesen beiden Parteien befürchtet wird: im Beschluss heißt es ausdrücklich **'Nicht auszuschließende negative städtebauliche Auswirkungen auf den westlich der Bahn vorhandenen Ortskern Osteraths werden dabei in Kauf genommen.'** !!

Damit ist nach unserer Auffassung der Haftungstatbestand des §43 Absatz 4 lit. a GO NRW (vorsätzliche oder grob fahrlässige Pflichtverletzung) erfüllt. Die Schädlichkeit des Beschlusses ist bekannt, die Schadensfolge wird billigend in Kauf genommen. Schon deshalb darf ein Bebauungsplan mit diesem Inhalt (Errichtung eines großflächigen Verbraucher-/ Frischemarktes) nicht beschlossen werden.

- Für die Realisierung des Frischemarktes ist die Festlegung von Zentralen Versorgungsbereichen, Nahversorgungszentren und Siedlungsschwerpunkten in Meerbusch eine unabdingbare Voraussetzung: diese Festlegung soll im Rahmen der '110. Änderung des Flächennutzungsplanes, Festlegung von Zentralen Versorgungsbereichen, Nahversorgungszentren und Siedlungsschwerpunkten' erfolgen. Obwohl bzgl. dieser Änderung des Flächennutzungsplan bereits verschiedene Beschlüsse im APL und im Rat gefasst wurden, haben sie noch keine Rechtskraft. Am 11. Mai 2011 fand in der Aula der Städtischen Realschule in Meerbusch-Osterath eine Informations- und Diskussionsveranstaltung (frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach §3 (1) BauGB der Stadt Meerbusch zu diesem Thema statt: aus der Einladung im städtischen Amtsblatt war insbesondere in Bezug auf den Ortsteil Osterath nicht erkennbar, dass es sich auch das Thema 'Frischemarkt' ging, gleiches gilt für die Ankündigung der anschließenden Offenlegung. Die parallele Entwicklung der Flächennutzungsplanänderung und der B-Pläne 266 und 60 und der jeweils aktuellen Stand der Dinge ist für die Öffentlichkeit schwer zu durchschauen, und es ist für den Bürger nicht erkennbar, an welcher Stelle er Einwendungen oder Anregungen machen kann: dies wird z.B. aus den am 22.11.2011 im APL besprochenen Bürgereinwendungen zur FNP-Änderung deutlich, die in etlichen Fällen den B-Plänen 266 und 60 zugeordnet wurden. Dies wird hier als Verfahrensfehler angesehen.



3.3 Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten 'Verkehrliche Wirkungen der Realisierung des Plangebietes Ostara (B-Plan Nr. 266) in Meerbusch-Osterath bei zwei alternativen Erschließungssystemen' wurde von der Firma Ingenieurgruppe IW GmbH & Co. KG (Aachen) im Auftrag des Investors Carat erstellt. Das 'Basisgutachten' stammt aus August 2008 und wurde einmal ergänzt (22.09.2009). Die Ergänzung bezieht sich – neben geringergradigen Änderungen – primär darauf, dass der Winklerweg gegenüber früherer Planung – nicht nach Osten verschwenkt wird, sondern – wie derzeit – mit der Strümpfer Straße und der Kapellenstraße eine Kreuzung bildet; da die Annahmen und Ergebnisse dieser Ergänzung nicht substantiell von denen des Basisgutachtens abweichen, wird darauf im folgenden kein Bezug genommen (im übrigen fehlen in der Ergänzung die Abbildungen 7 und 8). Laut GfK- Gutachten aus 2007 existiert darüber hinaus offenbar ein Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Nr. 266 von der Firma Generalplaner Infrastruktur Dr.-Ing. H. Leßmann GmbH (Dortmund), das – aus welchem Grunde auch immer – im gesamten Planungsprozess nie zur Sprache kam. Folgendes wird hier beanstandet:

- Die Verkehrszählungen zur Beschreibung der aktuellen Verkehrssituation erfolgten an nur einem Tag (18.10.2007) über je 1.5 Stunden während der morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzenzeiten (Zeitangaben fehlen!). Sie sind damit nicht repräsentativ; zudem sind sie veraltet: in dem Verkehrsgutachten zur geplanten K9n (Gutachten der Firma IVV, Aachen) vom Februar 2010 liegen neuere Zählungen aus 2009 vor, die in Teilbereichen deutlich höher liegen: z.B. liegt dort die Streckenbelastung auf der Meerbuscher Straße westlich des Winklerwegs bei 9400 Kfz-DTV und östlich des Winklerwegs bei 12500 Kfz-DTV gegenüber 8900 bzw. 11100 Kfz-DTV im Jahre 2007.
- Auf Seite 13 des Gutachtens wird für das Gebiet C von Gastronomie und kleinteiligem Einzelhandel ausgegangen: dies entspricht nicht mehr der aktuellen Planung in diesem Bereich. Das angenommene Verkehrsaufkommen von 200 Kfz- Bewegungen/Tag aus der P&R-Anlage (S.14) ist nicht begründet und wird als zu niedrig angesehen (nach der Parkplatzlärmstudie 2007 ist mit ca. 380 Bewegungen/Tag zu rechnen; vgl. auch schalltechnisches Gutachten 4. Ergänzung vom 14.10.2009).
- Auf Seite 16 heißt es: "Der für das südliche Plangebiet vorgesehene Lebensmittelmarkt (Bereich D) löst nach Aussage der EDEKA-Gruppe, die als Betreiber vorgesehen ist, erfahrungsgemäß ein Verkehrsaufkommen von 2.000 Pkw/Tag aus (4.000 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt). Alternative Berechnungsansätze führten zu einem ca. 5% niedrigerem Verkehrsaufkommen. Um auf der sicheren Seite zu agieren, wird den Angaben der EDE-

KA-Gruppe, beaufschlagt mit einem Verkehrsvolumen von + 40 Kfz-Fahrten/T u. Q für die Andienung, gefolgt." Es ist befremdlich, dass man sich hier ausschließlich auf Angaben des zukünftigen Betreibers verlässt. Hinzu kommt, dass die Betriebszeiten des Frischemarktes hier nicht genannt werden, und – soweit insgesamt erkennbar – noch nicht festgelegt wurden. Auf der Basis anderer Gutachten werden die Angaben und die im übrigen intransparenten Berechnungen angezweifelt:

- In einem Verkehrsgutachten der Firma Planersocietät (Dortmund) vom 25.2.2010 zum Neubau eines Edeka-Marktes mit 1500qm Verkaufsfläche in Willich- Schiefbahn wird von 1.15 Kunden/qm ausgegangen. Der MIV-Anteil bei den Kunden wird mit 70% angesetzt, der Besetzungsgrad pro Kfz mit 1.3 Personen. Daraus ergibt sich ein Quell- und Zielverkehrsaufkommen von ca. 1850 Kfz/Tag. Hinzu kommt noch der Beschäftigungsverkehr, der im IVV gar nicht berücksichtigt wurde. Wendet man diese Annahmen auf den projektierten Frischemarkt mit 4100qm Verkaufsfläche an, ergibt sich ein Quell- und Zielverkehrsaufkommen von ca. 5080 Kfz/Tag. Diese Zahl wird durch den Befund gestützt, dass in Willich 142 Parkplätze zur Verfügung gestellt werden (also 0.095 Parkplätze/qm Verkaufsfläche), was beim Frischemarkt zu $4100 \cdot 0.095 = 390$ Parkplätze führt (tatsächlich geplant waren ursprünglich ca. 400).
- In einem Verkehrsgutachten der Firma BSV (Aachen) vom Juni 2011 zum Neubau eines Lebensmittelmarktes mit 2500qm Verkaufsfläche in Menden wird von 1.1 Kunden/qm ausgegangen. Der MIV-Anteil bei den Kunden wird mit 80% angesetzt, der Besetzungsgrad pro Kfz mit 1.2 Personen. Daraus ergibt sich ein Quell- und Zielverkehrsaufkommen von ca. 3670 Kfz/Tag. Wendet man diese Annahmen auf den projektierten Frischemarkt mit 4100qm Verkaufsfläche an, ergibt sich ein Quell- und Zielverkehrsaufkommen von ca. 6000 Kfz/Tag.
- Insgesamt erscheint also der Ansatz des Gutachtens zum Verkehr, der durch den Frischemarkt generiert wird, deutlich zu niedrig. Diese Schlussfolgerung wird durch folgende Aussage aus der 1. Ergänzung zum Lärmgutachten vom 25.6.2008 (siehe unten) gestützt; dort heißt es zum Thema Stellplatzanlage des Frischemarktes: "Das Emissionskontingent reicht für einen Pkw-Stellplatz mit glatten Fahrgassen (Asphaltbelag) mit den typischen Parkvorgängen wie an einem Einkaufsmarkt für eine Bewegung pro Stellplatz und Stunde im gesamten Tagesverlauf (6.00 – 22.00 Uhr) aus: das wären **6.400 Pkw-Bewegungen pro Tag** oder 3.200 Pkw-Kunden pro Tag. Vorausgesetzt hierbei ist, dass von dem eigentlichen Einkaufsmarkt einschließlich Anlieferbereich keine maßgebenden Geräuschanteile im Wohngebiet zu erwarten sind."; eine Begründung für diese Zahlen finden sich in der 4. Ergänzung zum Lärmgutachten vom 14.10.2009: "Nach der Parkplatzlärmstudie sind bei Verbrauchermärkten mit einer Nettoverkaufsfläche von < 5000qm 0.1 Bewegungen pro Stellplatz und Stunde für 1qm Verkaufsfläche anzusetzen. Daraus ergeben sich 400 Bewegungen pro Stunde oder für den gesamten Tag 6.400 Bewegungen".
- In Abschnitt 5 des Gutachtens werden die Ergebnisse der Prognose-Rechnungen auf das Jahr 2020 dargestellt. Dort heißt es: "Um die ermittelten Neu- oder Zusatzverkehre in die anstehenden Netzberechnungen einbeziehen zu können, sind sie mit Hilfe eines Verkehrsverteilungsmodells Herkunftsorten/-richtungen zugewiesen worden. Dabei wurden die Einkaufsverkehre des neuen Lebensmittelmarktes gemäß den Aussagen des Wirtschaftsgutachtens aus Juli 2007 der Gruppe GfK verteilt, für z.B. berufliche Fahrten wurde die Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung im Gesamtstadtbereich und im Umland, gewichtet über die zeitliche Erreichbarkeit, zugrunde gelegt." In dem GfK- Gutachten sind keine diesbezüglichen Informationen zu entdecken; die Methodik der Prognose ist nicht beschrieben und bleibt völlig unklar. Auch die weiteren Annahmen werden nicht verständlich dargelegt: z.B. wird nicht erklärt und begründet, welche Annahmen zu der Frage gemacht wurden, in welchen Anteilen der Verkehr aus dem Plangebiet zur Strümper- bzw. Meerbuscher Straße abfließt.
- Im weiteren werden zwei Planfälle dargestellt: P1= ohne die geplante Bahnunterführung und P2= mit der geplanten Bahnunterführung. Ob die Bahnunterführung überhaupt bzw. wann diese realisiert wird, ist zur Zeit offenbar völlig unklar; unabhängig davon kommt es sowohl auf der Strümper als auch auf der Meerbuscher Straße laut Prognose zu einem drastischen Anstieg der Verkehrsmengen, die für die Anwohner nicht akzeptabel sind; ca. 40-50% davon werden allein durch den geplanten Frischemarkt verursacht. Nicht unerwartet gibt es nur geringe Unterschiede in den Verkehrsprognosen zwischen den Planfällen P1 und P2 in den unten dargestellten Bereichen. P1 und P2 unterscheiden sich primär durch das Verkehrs-Chaos, das im Planfall P1 an den Schranken zu erwarten ist.

Ort	Stand 2007 Bild 1	Prognose 2020 Planfall P1/Bild 3	Prognose 2020 Planfall P2/Bild 4
Meerbuscher Straße			
westlich des Bahnhofwegs (Richtung Ortskern)	4400	5700	5900
beim Griechen an der Schranke	8800	11700	10200
ab Insterburger Straße in Richtung Büderich	11000	16200	16700
Strümpfer Straße			
westlich des Winkler Wegs	4300	6500	5900
östlich des Winkler Wegs	6200	7400	7800

- Auf die Analysen der einzelnen Knotenpunkte soll hier nicht eingegangen werden, sie sind für einen Laien eher unverständlich. Verwunderlich ist jedoch, dass nur Zeiten zwischen 17 und 18 Uhr betrachtet wurden ohne zu berücksichtigen, dass im Handelsbereich mit deutlichen Spitzen des Verkehrsaufkommens Freitag nachmittags und Samstag mittags gerechnet werden muss (ca. 10-15% gegenüber sonstigen Zeiten). Erwähnt werden sollen allerdings zwei Punkte bzgl. des Knotenpunktes Meerbuscherstraße/ Winklerweg/Insterburger Straße:
 - Auf Seite 27 des Gutachtens heißt es: "Das vorgestellte Signalisierungsprogramm bietet eine zügige Verkehrsabwicklung für den Kfz-Verkehr, die nach HBS noch der Qualitätsstufe C zugeordnet werden kann, und eine sichere Verkehrsabwicklung für Fußgänger- und Radverkehr. Diese Tatsache erhält besonders im Umfeld niveaugleicher Bahnübergänge mit Schrankenschließzeiten von jeweils ≥ 3 min, welche den Verkehrsteilnehmern einiges an Geduld abfordern und sie risikofreudiger werden lassen, zusätzliche Bedeutung.". Was bedeutet das – ist der Knoten ungeeignet, um ein Verkehrschaos zu verhindern ?
 - Auf Seite 27 des Gutachtens heißt es: "Für die an der Insterburger Straße stationierte Feuerwache ist ein Sondersignalprogramm vorgesehen, das der Feuerwehr im Einsatzfall auf Anforderung die unbehinderte Ausfahrt aus der Insterburger Straße ermöglicht.". Nicht reflektiert und beantwortet wird die Frage, ob die Feuerwehr in den rechtlich vorgeschriebenen Zeiten rechtzeitig bei einem Einsatz in Osterath- West (jenseits der Schranke) sein kann, insbesondere bei einem Drehleiter-Einsatz. Auf Seite 28 heißt es: "Da alle Knotenpunkte leistungsfähig sind und das geplante Straßennetz dem gestiegenen Verkehrsaufkommen gewachsen ist, ist davon auszugehen, dass es bei der Erreichbarkeit der Feuerwache an der Insterburger Strasse für die Kräfte der freiwilligen Feuerwehr nicht zu messbaren Verlusten in der Anfahrtszeit zur Feuerwache kommt." Dies dürfte bei Anfahrten aus Osterath- West nicht zutreffen, solange die Schranke noch vorhanden ist.
- In der zusammenfassenden Bewertung (S.36) lobt der Gutachter den B-Plan 266 inkl. Frischemarkt in höchsten Tönen. Dies widerspricht der Aufgabe eines Gutachters, eine objektive Evaluation eines Planungsvorhabens abzuliefern: solche Lobhymnen erwecken eher den Verdacht, dass das Gutachten nicht ohne eine dem Vorhaben positive Voreingenommenheit erstellt wurde.
- Es ist zu befürchten, dass sich das signifikant gestiegene Verkehrsaufkommen in kürzester Zeit negativ in den Bereichen Kapellenstraße, Mayersweg, Wienenweg (Öffnung), Viehgasse (Öffnung) etc. auswirken wird.

Zusammenfassend wird festgestellt: Die nur durch den „Frischemarkt“ entstehende zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Meerbuscher- bzw. Strümpferstraße beträgt laut gutachtlicher Schätzung ca. 4000 Fahrzeuge täglich, nach eigenen Betrachtungen werden sie zwischen 5000 und 6000 Kfz liegen. Dabei liegen die Verkehrsgutachten vom August 2008 nebst Ergänzung vom 22.09.2009 schon drei bzw. 4 Jahre zurück. Sie sind deshalb überholt; dass die derzeitig geplante Dimensionierung der Kreuzungsbereiche an der Strümpfer und Meerbuscher Straße ausreichend ist, wird bezweifelt. Osterath West und Ost werden mit zusätzlichem Autoverkehr aus der Umgebung überschwemmt. Das ist auch deshalb nicht vertretbar, weil Meerbusch erst vor gut 10 Jahren mit Millionenaufwand unter Inanspruchnahme von öffentlichen Fördermitteln die Verkehrsberuhigung des Osterathers Zentrums geschaffen hat; der ursprünglich als Fußgängerzone ausgebaute westliche Teil der Meerbusch Straße wird das vermehrte Verkehrsaufkommen baulich nicht lange aushalten und wird zum Sanierungsfall. Eine alternative Wohnbebauung im Bereich des Frischmarktes inkl. Parkplatz wür-

de signifikant weniger Verkehr erzeugen. Insgesamt werden die Basisdaten und Berechnungen des Verkehrsgutachten in Zweifel gezogen.

→ Daher wird das Gutachten grundsätzlich in Frage gestellt und ein überarbeitetes Gutachten verlangt. Dies sollte auf einem alternativen Bebauungsplan ohne Frischemarkt beruhen.

3.4 Schalltechnisches Gutachten

Das schalltechnische Gutachten wurde von der Firma Driesen (Krefeld) im Auftrag des Investors Carat erstellt. Das 'Basisgutachten' stammt vom 26.02.2008 (Version 0) und wurde 7 mal ergänzt: die letzte Ergänzung stammt vom 12.11.2010. Im Basisgutachten wurden schalltechnische Aspekte zu folgenden Bereichen untersucht: Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr und Festplatz. Wegen seiner geringeren Bedeutung wird der Festplatz hier nicht weiter betrachtet; gleiches gilt für die geplanten Kultureinrichtungen (Jugendcafé; vgl. 2. Ergänzung vom 2.10.2008).

3.4.1 Allgemeines

- Basisgutachten: Die Zusammenfassung fehlt (S.5).
- Basisgutachten: Der Übersichtsplan (S.7) entspricht nicht der aktuellen Planung (insbesondere Verschwenkung des Winkler Weges).
- Basisgutachten: Es ist zu überprüfen, ob die herangezogenen Verordnungen, Normen usw. (Abschnitt 3.1) sowie die sonstigen verwendeten Unterlagen (Abschnitt 3.2, 3.3 und 3.5) noch aktuell sind und inwieweit sich Abweichungen von diesen auf die Ergebnisse des Gutachtens auswirken.
- Eine finale Version, die das Basisgutachten und seine 7 Ergänzungen insgesamt in Bezug auf den aktuellen Planungsstand zusammenfasst, fehlt: es ist im Einzelnen nicht verifizierbar, welche Empfehlungen des Gutachters in den aktuellen B-Plänen 266 und 60 angemessen berücksichtigt wurden.
- Die Stadt Meerbusch ist insgesamt massiv von Lärm beeinträchtigt; der Lärmaktionsplan für die Stadt Meerbusch (GKZ: 05162022/ NUTS3_EU: DEA1D, Stand Juni 2008) und die darin beschriebenen Probleme/Bedenken werden an keiner Stelle erwähnt.

→ Daher wird das Gutachten insgesamt in Zweifel gezogen und ein neues Gutachten gefordert, das dann auch dem aktuellen Stand der Bebauungspläne angepasst ist.

3.4.2 Straßenverkehr

- Die schalltechnischen Analysen zum Straßenverkehr basieren auf den Prognosen der Streckenbelasten 2020 Planfall 1+2 vom 07.02.2008, IVV-Aachen (Basisgutachten, Abschnitt 3.3). Da das Verkehrsgutachten insgesamt in Zweifel gezogen wird, trifft dies auch auf die schalltechnischen Analysen zum Straßenverkehr zu. In Abschnitt 3.3 wird auch auf Prognosen zur A57 Bezug genommen: hier fehlt zum einen eine Quelle, zum anderen ist nicht erkennbar, welchen Einfluss die genannten Ergebnisse auf das übrige Gutachten haben.
- Die in Abschnitt 5.1 und 6 (Basisgutachten) angegebenen Emissionspegel bzw. Ergebnisse werden angezweifelt: die Prämissen und die Berechnungsverfahren werden nicht im Detail beschrieben, insbesondere nicht die angesetzten Parameter und Korrekturfaktoren nach RLS-90 für einzelne Streckenabschnitt (z.B. für Ampelanlagen an Straßenkreuzungen [Ausnahme Abschnitt 6.1: Lästigkeitszuschlag von 1 bis 3 dB(a) – wie viel genau ?])

und für die Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen mit der Eisenbahn). Die Tabellen 4 und 5, auf die dort verwiesen wird, haben einen völlig anderen Inhalt.

- Abschnitt 7 ist in keiner Weise nachvollziehbar: wenn einem Bürger in einer Offenlage die gesetzlich garantierte Gelegenheit gegeben wird, sich über eine Planung zu informieren und diese zu bewerten, ist zu verlangen, dass die Informationen zumindest für einen stark interessierten Laien halbwegs verständlich dargelegt sind – eine Sammlung bunter Grafiken reicht einfach nicht!
- In Abschnitt 10.2 des Basisgutachtens wird festgestellt: "Die Prognoseberechnungen für beide Planungsvarianten zeigen im gesamten Plangebiet erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerte gemäß DIN 18005. Lärminderungsmaßnahmen sind erforderlich. Neben den Straßenverkehrsgeräuschen leisten auch die Geräuschimmissionen der Bahnstrecke Krefeld-Köln einen maßgeblichen Immissionsanteil." Es ist nicht nachvollziehbar, ob die im Verlauf der 3-jährigen Historie des schalltechnischen Gutachtens vom Gutachter gemachten Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen (Basisgutachten: Abschnitte 11 und 12 [insbesondere Riegelbebauung]) tatsächlich im aktuellen B-Plan 266 umgesetzt wurden.
- Die in Abschnitt 13 dargelegte 'Anwendung der Emissionskontingente im Genehmigungsverfahren' ist völlig unverständlich: was bedeutet z.B. "Andernfalls ist die Fläche weiter zu unterteilen, bis die Bedingung erfüllt ist. Aus den einzelnen Pegeln ist ein Summenpegel zu bilden." – wird solange optimierend gerechnet, bis ein genehmigungsfähiges Ergebnis erzielt wurde? Das Thema 'Lärmkontingentierung' wird auch in Abschnitt 3 der 2. Ergänzung vom 2.10.2008 sowie in der 4. Ergänzung vom 14.10.2009 angesprochen – unverständlich und offenbar nicht final.
- In Abschnitt 10.1 werden die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach DIN 18005 im Beiblatt 1 genannt. Bezüglich allgemeiner Verkehrsgeräuschimmissionen sollen die Beurteilungspegel Tag/Nacht von 55/45 dB(A) in Allgemeinen Wohngebieten (WA), 60/50 dB(A) in Mischgebieten (MI) und 65/55 dB(A) in Gewerbegebieten (GE) nicht überschritten werden ("Anmerkung: Bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) ist selbst bei nur teilweise geöffneten Fenstern ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich."). Nicht erwähnt wird, dass diese Grenzwerte offenbar nur innerhalb des Neubaugebiets gelten müssen: nicht erwähnt wird, dass die Emissionspegel etwa in weiten Teilen der Meerbuscher Straße (Annahme: Mischgebiet) durch das drastisch gestiegene Verkehrsaufkommen deutlich über 60/50 dB(A) liegen (vgl. Basisgutachten, Anlage 30 bzw. 31).
- In der 6. Ergänzung vom 20.01.2010 werden speziell nochmals die Kreuzungsbereiche Strümpfer Straße/Winklerweg und Meerbuscher Straße/Winklerweg betrachtet, zugrundegelegt ist eine neue Planung vom 14.1.2010 sowie die Ergänzung des Verkehrsgutachtens vom 22.9.2009, die ihrerseits allerdings auf einer Planung vom 6.8.2009 beruht. Worin die Unterschiede in den planerischen Voraussetzungen gegenüber dem Basisgutachten liegen, ist, wird nicht präzise beschrieben (Ampelanlage an der Strümpfer und an der Meerbuscher Straße?). Die Berechnungen sind nicht nachvollziehbar; was beinhalten die Spalten mit der Überschrift '2008' in den Tabellen 1 und 2 (die dort genannten Zahlen stimmen i.W. mit den entsprechenden Zahlen im Anhang 30 des Basisgutachtens überein)? Für einige Punkte an der Strümpfer und Meerbuscher Straße werden detailliertere Angaben gemacht, die allerdings nicht nachvollziehbar sind; warum wurde z.B. die Häuserzeile an der Schranke auf der Nordseite der Meerbuscher Straße nicht betrachtet. In der Bewertung heißt es u.a.:

"Für den Bereich Meerbuscher Straße werden Pegel von 70/60 dB(A) heute nur im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Einmündung Winklerweg, Immissionsaufpunkt 12, Meerbuscher Str. 107, festgestellt. Auch hier ist durch den zukünftigen Lästigkeitszuschlag für die geplante Ampelanlage mit einer erheblichen Steigerung um ca. 4 dB(A) auf Beurteilungspegel Tag/Nacht 75/65 dB(A) zu rechnen. Im weiteren Verlauf der Meerbuscher Straße sind heute keine Überschreitungen der Werte 70/60 dB(A) zu erkennen. Durch die Verkehrszunahme können vereinzelt Überschreitungen der Sanierungspegel 70/60 dB(A) um ca. 2 dB(A) auftreten. Auch hier ist der Grund keine bauliche Veränderung der Straße, sondern die Verkehrszunahme allge-

meiner Art in Verbindung mit dem Plangebiet und der Ampelzuschlag im 100m – Umkreis zur Einmündung Winklerweg.”.

Was soll damit zum Ausdruck gebracht werden - dass in diesem Bereichen trotz erheblicher Pegelanstiege keine Ansprüche auf Lärmsanierung bestehen ? Das ist wird bezweifelt, und muss rechtlich genau geprüft werden.

3.4.3 Schienenverkehr

Laut Angaben der DB Netz-AG vom 19.12.2007 (Basisgutachten, Abschnitt 3.4, Tab.1) stellt sich die Streckenbelastung der Strecke Nr. 2610, Krefeld-Köln (insbesondere Bahnhof Osterath) wie folgt dar (Definition Tag/Nacht fehlt; vermutlich: Tag 6-22 Uhr, Nacht 22-6 Uhr):

Zuggattung	DB Netz-AG vom 19.12.2007					Stand Dezember 2011	
	Scheibenbremsen-Anteil in %	Anzahl der Züge Tag	Anzahl der Züge Nacht	Zuglänge	v km/h	Anzahl der Züge Tag	Anzahl der Züge Nacht
Personenzüge	60	94	14	200	120	135 (1)	18 (1)
Güterzüge	0	30	17	200-700	100	unbekannt	(2)
Güterzüge	0	29	7	200-700	80	unbekannt	(2)
Lok-Leerfahrten	0	12	3	20	80		
Summe	-	165	41				

(1) laut aktuellem Fahrplan von www.verkehrsmittelvergleich.de (Zugriff 4.12.2011)

(2) laut Bürgerinitiative STOPPT-DEN-BAHNLÄRM (Meerbusch) zusammen ca. 32-39 Güterzüge

Hierzu ist folgendes festzustellen:

- Nach den oben genannten Zahlen der DB Netz-AG mit Stand Dezember 2007 führen pro Jahr $206 \cdot 365 = 75190$ Züge durch Osterath. Von daher ist es unverständlich, dass die Strecke 2610 nicht bereits in der Phase I der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes berücksichtigt wurde, obwohl die Frequenz über 60000/Jahr liegt; möglicherweise liegt dies an der geringen Einwohnerzahl von Osterath. Da jedoch Krefeld und Neuss bereits in Phase I erfasst wurden, und aus den Lärmkartierungen erkennbar ist, welche Züge auch durch Osterath fahren, ist eigentlich das Ergebnis der Lärmkartierung bereits absehbar.
- Die im Gutachten angegebenen Zugzahlen stammen von 2007. Laut Auskunft der Bürgerinitiative STOPPT-DEN-BAHNLÄRM in Meerbusch vom 24.11.2011 wurden aktuell nachts (22-6 Uhr) nicht $17+7=24$ Güterzüge, sondern etwa **32 bis 39** gezählt; genauere Zahlen werden ab Dezember von der Bürgerinitiative mithilfe einer Dauermessstelle erhoben. Der Güterverkehr wird sich insbesondere durch die Kooperation der Häfen Krefeld und Düsseldorf- Neuss weiter erhöhen (vgl. Schreiben des Landrats des Rhein-Kreis-Neuss vom 22.11.2010). Statt $94+14=108$ Personenzügen fahren zur Zeit **153** Personenzüge pro Tag durch Osterath. In einer Antwort in der Ratssitzung vom 28.10.2010 wurde auf eine Anfrage der SPD eine Anzahl von 101 Personenzügen und 66 Güterzügen pro Nacht angegeben: es ist also zu eruieren, was wirklich der Fall ist.
- Die Schallmessungen wurden am 22./23.01.2008 über einen Zeitraum von nur 4 Stunden in der Zeit von 20.58 bis 00.58 Uhr durchgeführt (Basisgutachten Abschnitt 4.5, Tab.3). Dies ist nicht repräsentativ, da insbesondere Nachts ein erheblicher Güterbahnverkehr stattfindet. Die berechneten Emissionspegel werden angezweifelt (vgl. auch Basisgutachten Abschnitt 5.2).
- Laut Abschnitt 6.1 wurde bei der Ermittlung der Beurteilungspegel für den Immissionsanteil des Schienenverkehrs der Schienenbonus durch Abzug von 5 dB vom Mittelungspegel berücksichtigt. Dies entspricht zwar offenbar aktuell geltendem Recht; allerdings ist zu erwarten, dass der Schienenbonus noch in 2012 (also noch weit vor Umsetzung des Ostara- Projektes) abgeschafft wird (siehe Deutscher Bundestag, Drucksache 17/7050 vom 20.09.2011).
- Das Berechnungsverfahren wird nicht im Detail nicht beschrieben, insbesondere nicht die angesetzten Korrekturfaktoren. Z.B. wird in Abschnitt 3.4 festgestellt, dass die Gleise im Schotterbett auf Betonschwellen verlegt sind: dies führt bei anderen Gutachtern zu einem Zuschlag von 2 dB, der hier nicht – zumindest nicht erkennbar - berücksichtigt wurde (vgl. Gutachten L6731B des TÜV Süd für die Stadt Neu-Anspach vom 17.12.2009).
- Lautsprecherdurchsagen am Bahnhof und die Nachtbaustellen mit Fanfarenlärm wurden im Gutachten nicht berücksichtigt.
- Die zukünftigen Schallreflexionen in Richtung Osten und insbesondere in Richtung Osterath- West wurden nicht angemessen untersucht und bewertet (z.B. sind die in Abschnitt 12 des Basisgutachtens vom Gutachter

in Bezug auf die abschirmende Riegelbebauung längs der Bahn gemachten Empfehlungen im aktuellen B-Plan 266 nicht umgesetzt; vgl. auch 1. Ergänzung vom 25.06.2008, 2. Ergänzung vom 02.10.2008).

→ Schon die Basisdaten sind unangemessen. In den letzten vier Jahren ist der Bahnverkehr signifikant gestiegen. Daher wird das Gutachten grundsätzlich und mit all seinen Schlussfolgerungen in Frage gestellt und ein neues Gutachten verlangt.

3.4.4 Flugverkehr

Die in Abschnitt 9 des Basisgutachtens dargestellten Angaben zu den vom Flugverkehr verursachten Schallpegeln sind pauschal und nicht nachvollziehbar (keine detaillierten Belege). Die Angaben und Prognosen des Flughafens Düsseldorf müssen – wie die Vergangenheit zeigt – angezweifelt werden. Es wird exemplarisch auf den Lärmaktionsplan für die Stadt Meerbusch (GKZ: 05162022/ NUTS3_EU: DEA1D, Stand Juni 2008) verwiesen; dort heißt es (allerdings) in Bezug auf Büderich: "Die Auslösewerte LDEN > 65 dB(A) und LNight > 55 dB(A) werden nicht erreicht. Hiermit ist jedoch keine sachgerechte Bewertung gegeben: Die tatsächliche Belastung wird unterschätzt. Für den Flugverkehr sind gemäß Fluglärmsgesetz die äquivalenten Dauerschallpegel über die sechs verkehrsreichsten Monate relevant. Die Belästigungswirkung entsteht durch die hohe Frequenz der Einzelschallereignisse und aufgrund der zahlreichen Verspätungen in den Nachtstunden."

3.5 Erschütterungsgutachten

Das Erschütterungsgutachten mit dem Titel 'Ermittlung der Zumutbarkeit von Erschütterungen infolge Bahnverkehr für die Nachnutzung Ostara-Gelände in Meerbusch-Osterath, B-Plan Nr. 266' wurde von der Firma Kempen Krause Ingenieurgesellschaft (Aachen) im Auftrag des Investors Carat erstellt; der Endbericht stammt vom 14.05.2007. Durch Messungen und anschließende Auswertungen sollten folgende Fragen beantwortet werden:

- Wie groß sind die gemessenen Erschütterungen während eines Zeitraums von ca. einem Tag?
- Sind unter Berücksichtigung von DIN 4150 Teil 2 diese Erschütterungen den Bewohnern zumutbar?
- Welche Rückschlüsse sind auf Grundlage der Messung an einem bestehenden Gebäude für die geplante Bebauung zu ziehen?

Das Gutachten leidet unter folgenden Mängeln, die teilweise auch im Gutachten erwähnt werden:

- Die Schwingungsmessungen wurden praktisch nur an einem Tag (22 Stunden am 12.04./13.04.2007 durchgeführt. Damit ist von einer erheblichen Unsicherheit der Schlussfolgerungen des Gutachtens auszugehen; dort heißt es: "Es wird davon ausgegangen, dass die Dauer der Messung von ca. 1 Tag repräsentativ für den Bahnverkehr und auch den zukünftigen Bahnverkehr ist. Die Ungenauigkeit hierdurch ist jedoch recht gering, solange die Nutzung der Strecke sich in Zukunft nicht erheblich vergrößert." - dies ist jedoch der Fall: seit den Messungen ist die Zugfrequenz signifikant gestiegen (siehe Abschnitt 3.4.3 oben).
- Es ist derzeit unmöglich, die Erschütterungen zu messen, die in der geplanten Bebauung auftreten werden, da diese Bebauung noch nicht vorhanden ist.
- Die Erschütterungen wurden nur in einem der bereits bestehenden Gebäude in der Nähe der Bahnlinie (Bahnhofsweg 5) gemessen; dieses Gebäude ist seiner baulichen Struktur mit den im Neubaugebiet geplanten Gebäuden nicht vergleichbar. Warum keine Messungen in weiteren unmittelbar in der Nähe der Bahnlinie liegenden Gebäuden vorgenommen wurden, bleibt unklar (z.B. alter Bahnhof, die Gebäude, für die eine Kultur- und Freizeitnutzung vorgesehen ist, alte Seilerei, Gladiolenweg, Hoyerheideweg, An der Bundesbahn usw.). Die Rückschlüsse auf die Wirkung der Erschütterungen, insbesondere auf die Zumutbarkeit der Schwingungen sind daher anzuzweifeln.

→ Insbesondere wegen der veralteten Voraussetzungen und der eingeschränkten Messungen ist eine Aktualisierung des Gutachtens erforderlich.

4. Stellungnahme zur 100. Änderung FNP und zu den B-Plänen 266/60

4.1 FNP 100. Änderung

Für die Stellungnahme liegt hier ein Plan vom 3.5.2011 sowie die Begründung/Umweltbericht im Entwurf vom 12.4.2011 vor; relevant ist hier der Teilbereich I, der wohl mit dem Bereich des B-Plans 266 übereinstimmt. Die Abschnitte 6 – 9 der Begründung sind inhaltlich i.W. identisch mit entsprechenden Passagen in der Begründung und dem Umweltbericht als Teil B zum B-Plan 266. Von daher werden dieselben Einwendungen erhoben wie dort; dies gilt insbesondere in Bezug auf die begleitenden Untersuchungen, die in Abschnitt 9.2, 9.3, 9.6 sowie 9.7 beschrieben sind (vgl. Stellungnahmen zu den Gutachten in Abschnitt 3).

4.2 B-Plan 266

Der B-Plan Nr. 266 (mit Begründung und Umweltbericht als Teil B) lag in einer nicht aktuellen Fassung vom 25.08.2011 aus. Hier wird auf die Fassung vom 20.9.2011 Bezug genommen.

Zum B-Plan Nr. 266 (mit Begründung)

Wegen der Kürze der Zeit war es nicht möglich, den Plan und die Begründung miteinander abzugleichen. Daher werden hier nur wenige Punkte angesprochen.

- In Abschnitt 2.1 'Eigentumssituation' heißt es: "Darüber hinaus befindet sich noch eine untergeordnete Fläche im südwestlichen Plangebiet im Privatbesitz." – was ist damit gemeint, was geschieht mit der Fläche, behindert sie die vollständige Umsetzung der Planung?
- Die 110. Änderung des FNP ist eine wesentliche Voraussetzung für den Bau des Frischemarktes (vgl. 3.2 oben) - diese wird weder in Abschnitt 2.3 noch an anderer Stelle der Begründung erwähnt!
- Abschnitt 3.1 'Planungserfordernis': Es liegt kein Erfordernis für den Bau eines Lebensmittel-Vollsortimenters (Frischemarkt) vor – im Gegenteil. Er wird von uns aus den oben genannten Gründen strikt abgelehnt.
- In 3.2 'Städtebauliches Konzept' heißt es: "Entlang der neuen Promenade entsteht zur Bahn hin eine lineare, gegliederte Bebauung mit abgestuften Gebäudehöhen. Zwei- bis dreigeschossige Gebäude gewährleisten einen guten Lärmschutz...". Ob die Bebauung entlang der Bahn in der jetzigen Form (mit Lücken) einen ausreichenden Lärmschutz nach Osten hin gewährleistet, wird auf der Grundlage des schalltechnischen Gutachtens bezweifelt. Die Schallreflexionen nach Westen hin werden in den begleitenden Untersuchungen nicht angemessen diskutiert und die Befürchtungen bzgl. eines signifikanten Anstiegs des Bahnlärms nach Westen nicht ausgeräumt. Auf Seite 9 heißt es: "Östlich hieran schließt sich der Baukörper des Lebensmittel-Vollsortimenters an. Die Anlieferung des Marktes soll durch einen Anlieferhof an der westlichen Fassadenseite erfolgen. Östlich an diesen Gebäudekomplex grenzt eine Stellplatzanlage mit ca. 320 Stellplätzen an." – im Plan selber ist von 343 Parkplätzen die Rede.
- Bzgl. des Abschnitts 3.5 'Energiekonzept' wird auf die Einwendungen zum 'Umweltbericht als Teil B' (siehe unten) verwiesen.

- In Abschnitt 4.1.1 wird von einer 'idealen Anbindung an den Ortskern gesprochen': das mag für den Autoverkehr gelten; die Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer hingegen sind in der geplanten Version der Bahnunterführung mit den bekannten Angsträumen keineswegs geeignet, die verkehrlichen Beziehungen zwischen dem Ostara- Gelände und dem Ortskern Osterath zu verbessern und diese auch noch als 'ideal' zu bezeichnen.
- Den Ausführungen in 4.4.1 zum 'Sondergebiet für großflächigen Lebensmittel-Einzelhandelsbetrieb' widersprechen wir aus den oben genannten Gründen vehement, der Frischemarkt wird in der geplanten Größe abgelehnt. Im übrigen vermissen wir eine Festlegung von Anliefer- und Betriebszeiten für den Frischemarkt.
- Da das Baugebiet direkt an der Eisenbahn und nicht weit von der Straßenbahn (ÖPNV) liegt, erscheinen uns 2 Stellplätze je Wohneinheit zu hoch angesetzt (Abschnitt 4.1.4).
- In Abschnitt 4.1.11 sind von einem Anschlusszwang nur Gebäude, die in Passivhaus-/ Nullenergiebauweise errichtet werden, ausgenommen. Der Anschlusszwang soll in einer Satzung geregelt werden, die bisher nicht diskutiert wurde und auch nicht vorliegt – insofern ist die hier vorgenommene Vorwegfestlegung nicht begründet.
- Der Abschnitt 4.1.12 'Lärmimmissionen' beruht i.W. auf den Ergebnissen der schalltechnischen Gutachten; insofern wird hier auf die Einwendungen in Abschnitt 3.4 verwiesen.
- In Abschnitt 4.1.13 'Landschaftspflege' ist zu beanstanden, dass eine Begrünung nur für Flachdächer mit einer Neigung bis zu 5 Grad festgesetzt wird – diese Pflicht kann durch die Wahl einer Neigung von 5.5 Grad leicht umgangen werden. Es wird daher vorgeschlagen, eine Begrünungspflicht bis zu 10 Grad festzusetzen (vgl. auch Begründung zum B-Plan 60).
- Die in Abschnitt 4.2 genannten Satzungen zur Gestaltung und zum Anschluss- und Benutzungszwang liegen nicht vor, und können daher auch nicht bewertet werden.
- Der Abschnitt 5.1.2 'Lärmimmissionen' beruht i.W. auf den Ergebnissen der schalltechnischen Gutachten; insofern wird hier auf die Einwendungen in Abschnitt 3.4 verwiesen.
- Der Abschnitt 5.1.3 'Erschütterungen' beruht i.W. auf den Ergebnissen des Erschütterungsgutachten; insofern wird hier auf die Einwendungen in Abschnitt 3.5 verwiesen.
- Der Abschnitt 5.1.6 'Einzelhandel' beruht i.W. auf den Ergebnissen des GfK- und GMA Gutachtens; insofern wird hier auf die Einwendungen in den Abschnitten 3.1 und 3.2 verwiesen. Zu beanstanden ist zudem, dass hier nicht auf die noch nicht rechtskräftige 110. Änderung des FNP eingegangen wird.
- Der Abschnitt 5.1.7 'Verkehr' beruht i.W. auf den Ergebnissen der Verkehrsgutachten; insofern wird hier auf die Einwendungen in Abschnitt 3.3 verwiesen. Dass die Abwicklung des Verkehrs nach Neuerstellung des Verkehrsgutachtens noch so gut wie hier bewertet werden kann, wird bezweifelt. Ohne Bahnunterführung wird es zu einem noch stärkeren Verkehrschaos kommen, als es heute schon zu bestimmten Zeiten beobachtet werden kann.
- Der Abschnitt 5.2.1 'Zusammenfassung des Umweltberichts' beruht i.W. auf dem Umweltbericht als Teil B; insofern wird hier auf die unten stehenden Einwendungen verwiesen.

Zum Umweltbericht als Teil B (vom 20.09.2011)

- In Abschnitt 2.3 wird - den Tatsachen entsprechend - festgestellt, dass im wesentlichen keine Alternativdiskussion erfolgte; dies wird hier insbesondere in Bezug auf den Frischemarkt moniert.
- In Abschnitt 5.1 wird eine Bestandsaufnahme und Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch vorgetragen. In Bezug auf den Verkehr, die Lärmimmissionen und Erschütterungen handelt sich im wesentlichen um eine unkritische Übernahme aus den

entsprechenden bereits oben besprochenen Gutachten; daher wird hier auf die obigen Einwendungen verwiesen. Im folgenden soll nur auf wenige Punkte eingegangen werden:

- In Abschnitt 5.1.5 werden die Schutzgüter Klima und Luft betrachtet. Die Ausführungen bzgl. der Luft sind unzureichend: Nach einer allgemeinen Einführung wird lediglich folgendes festgestellt: "Auf dem Stadtgebiet von Meerbusch befindet sich keine Messstation; die nächstgelegenen Messstationen liegen in Düsseldorf- Lörick bzw. in Krefeld-Linn. Im Jahr 2006 traten an den Stationen an 14 bzw. 23 Tagen Überschreitungen des o. g. Tagesmittelwertes von PM10 auf." (Anmerkung: Unter der Messgröße PM10 (Particulate Matter < 10 µm) wird die Feinstaubfraktion mit einem oberen Partikeldurchmesser bis zu 10 µm verstanden. Mit der Einführung dieser Messgröße wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass gerade lungengängige Partikel von besonderer gesundheitlicher Relevanz sind. Der Grenzwert von 50 µg/m³ PM10 innerhalb von 24h darf seit dem 1. Januar 2005 nicht öfter als 35 Mal im Jahr überschritten werden.) Die angegebenen Daten stammen aus 2006 und sind damit veraltet: in 2011 waren die Ergebnisse an den genannten Messstationen deutlich schlechter, nämlich 24 bzw. 33 Tage mit PM10- Überschreitungen (<http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/aktluftqual/pm10ueberschreitungen.htm>, Zugriff am 4.12.2011). Dabei muss zusätzlich der Standort der beiden Messstellen berücksichtigt werden (Stationstyp laut LANUV: Hintergrund):

- Die Station Lörick steht an der Zufahrtstraße des Parkplatzes der Erholungsstätte Lörick. Die Hauptstraße verläuft ca. 40 m südlich, ca. 1 bis 1.5 km südöstlich die B7. Südöstlich befindet sich ein großer Büro-park, der nach Westen in Wohnbebauung übergeht. Das weitere Umfeld ist ländlicher Struktur. Die Start- und Landebahnen des Düsseldorfer Flughafens sind etwa 3 km in nordöstlicher Richtung entfernt.
- Die Station Linn steht an einer Nebenstraße auf einer Grünfläche inmitten eines Wohngebietes. Die BAB 57 verläuft etwa 1 km westlich, die B288 ca. 1 km nördlich der Station. 2 km östlich befinden sich Industrieanlagen und Verladehäfen. 500m nördlich erstreckt sich ein Gewerbegebiet. 2,5 km nördlich liegen die Bayer-Werke Uerdingen.

D.h. die Standorte sind nicht vergleichbar mit der Situation im Baugebiet, wobei überhaupt nicht erkennbar ist, in Bezug auf welchen Standort hier Betrachtungen und Aussagen über die Luft gemacht werden sollen (Ostara- Gelände, Meerbuscher Straße). Zudem werden keinerlei Aussagen zu anderen relevanten Luftparametern gemacht (insbesondere Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, die im übrigen in Krefeld-Linn überhaupt nicht gemessen werden).

- Ebenfalls in Abschnitt 5.1.5 wird ausgeführt:

"Zur weitergehenden Förderung des Klimaschutzes soll für einen Teil der geplanten Wohnhäuser ein die gesetzlichen Anforderungen überschreitender Wärmestandard gesichert werden. Hierzu sollen die Hälfte der Wohneinheiten in den festgesetzten allgemeinen Wohngebieten so geplant und ausgeführt werden, dass der Jahresprimärenergiebedarf für Heizung, Warmwasseraufbereitung, Lüftung und Kühlung des jeweiligen Gebäudes den Wert des Jahresprimärenergiebedarfs eines Referenzgebäudes gleicher Geometrie, Gebäudenutzfläche und Ausrichtung mit der jeweils gültigen Fassung der Energieeinsparverordnung (EnEV) angegebenen Referenzausführung um mindestens 30% unterschreitet. Die städtebauliche Konzeption mit einem hohen Anteil südlich ausgerichteter Dachflächen ermöglicht die ergänzende Ausnutzung der Sonnenenergie. Darüber hinaus soll auf der gesamten Dachfläche des Frischemarktes eine Photovoltaikanlage errichtet werden. ... Ein großer Teil der Nutzungen des Plangebietes unterliegt einem Anschluss- und Benutzungszwang im Rahmen einer künftigen Satzung der Stadt Meerbusch an ein Netz der öffentlichen Fernwärmeversorgung, der auch zum Zwecke des Klima- und Ressourcenschutzes, begründet wird."

Hierzu ist folgendes festzustellen: Die Wendung "... um mindestens 30% unterschreitet" wurde von der FDP in dem Fragekatalog vom 27.9.2011 hinterfragt: eine Klärung wurde weder in der Ratssitzung vom 29.9.2011 noch in dem Schreiben der Verwaltung vom 17.10.2011 herbeigeführt. Die Aussage, ein hoher Anteil der Dachflächen sei südlich ausgerichtet ist, ist unbestimmt und unzutreffend. Im städtebaulichen Vertrag in der Fassung vom 20.9.2011 kann der Betrieb der Photovoltaik- Anlage nach Ablauf der garantierten Einspeisungsvergütung vom Investor eingestellt werden. Die Zielsetzung der PV- Anlage war jedoch primär ökologischer und nicht ökonomischer Art (vgl. Fragekatalog der FDP vom 27.9.2011); aktuell politisch diskutiert wird zur Zeit eine drastische Reduktion der Einspeisungsvergütung ~ das kann dann dazu führen, dass der Investor die PV- Anlage gar nicht erst baut ! Eine Satzung zum Anschluss- und Benutzungszwang liegt bis

heute nicht vor: durch einen Anschlusszwang darf auf keinen Fall verhindert werden, dass Bauherren energetisch hocheffiziente Häuser bauen (z.B. Passivhäuser).

4.3 B-Plans 60: 1. Änderung

Wegen der unmittelbaren Nachbarschaft der Plangebiete der B-Pläne 266 und 60 und deren inneren Abhängigkeiten wird auf die Einwendungen zum B-Plan 266 verwiesen.

5. Stellungnahme zum Städtebaulichen Vertrag

- Der Entwurf des städtebaulichen Vertrages lag nicht in der vom Rat am 29.09.2011 beschlossenen Fassung, sondern in der Fassung vom 20.09.2011 aus. Die Formalitäten der Auslegung werden von uns beanstandet.
- Der ausgelegte Entwurf enthält demnach nicht die in der Ratssitzung vom 29.09.2011 beschlossene Ergänzung der Präambel. Diese Ergänzung (Ziel des B-Planes ist die Verwirklichung einer ökologischen, nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung) ist von grundsätzlicher Bedeutung. So widerspricht beispielsweise die beabsichtigte Errichtung eines großflächigen Verbrauchermarktes auf dem Plangelände diesem Ziel (vgl. Vortrag Dr. Thomas Baum in der Sondersitzung von Planungs- und Umweltausschuss am 14.01.2010).
- Im städtebaulichen Vertrag sind nur für einen Teil der Wohnbauten gehobener energetische Standard verpflichtend vorgesehen, der aber deutlich unter dem „Passivhausstandard“ und auch unter dem laut EU-Richtlinie ab 2021 verbindlichen 'Null- Energie'- Haus liegt. Es macht aber keinen Sinn, jetzt noch nach „niedrigeren“ Standards neu zu bauen.
- Noch immer sind von der inneren Fläche des B-Plan ca. 35% Verkehrsfläche vorgesehen. Dadurch wird autoarmes Wohnen behindert. Beste Wohn- und Arbeitslage ist durch den Frischemarkt mit Parkplatz (ca. 8500 qm) belegt.
- Der ausgelegte Entwurf berücksichtigt auch nicht den Fragenkatalog der FDP vom 27.9.2011: zu etlichen Fragen wurde weder in der Ratssitzung vom 29.9.2011 noch in dem Schreiben der Verwaltung vom 17.10.2011 (die Fragen zum städtebaulichen Vertrag ab Seite 41 des Fragekatalogs wurden dort gar nicht beantwortet) eine Klärung herbeigeführt.

Einwender 15

Betrifft Ostara-Plan.

Datum: 12. Dez. 2011

Meerbusch, 08.12.2011

Stadt Meerbusch
Dezernat III

Eing.: 14. Dez. 2011

weiter an: FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Str

1/ Strümpfer Straße Planfeststellungsgrenze-Bahnübergang.

Will man aus südlicher Richtung mit dem Fahrrad auf den Zweirichtungs-Radweg der Strümpfer Straße einbiegen, muss man genau in der Kurve die Straße überqueren. Auch mit Querungshilfe ist das ein gefährliches Unternehmen. Besser wäre es, einen Radweg (ggf Fahrradspur) auf der Strümpfer Straße in Richtung Strümp anzulegen. Der Zweirichtungs-Radweg an der nördlichen Seite könnte auf einen Einrichtungs-Radweg reduziert werden. Er ist an einigen Stellen sowieso sehr schmal. An der Kreuzung Winklerweg/Kapellenstraße ist die Lage wesentlich übersichtlicher. Dort könnte man besser auf die nördliche Seite wechseln. (ev. mit Ampelanlage).

2/ Parkplatz am Frischemarkt

Der Zweirichtungs-Radweg ist an den Ein/Ausfahrten in die Planstraße G eine besondere Gefahrenquelle. Der Autofahrer guckt meistens nur nach links!! Diese Situationen kann man vermeiden, wenn man an der Planstraße G an beiden Seiten einen Einrichtungs-Radweg mit Querungshilfe bei Planstraße H anlegt. Zweirichtungs-Radwege sollten immer nur eine Notlösung sein.

Wer mit dem Fahrrad zum Frischemarkt fährt, sollte nicht genötigt werden, über den PKW-Parkplatz zu fahren. Das ist bei rangierenden Fahrzeugen zu gefährlich. Dazu wäre die Barriere am nördlichen Eingang für Fahrräder (und Mütter mit Kinderwagen) als Rad/Fußweg zu gestalten. Im Plan nur Fußweg!

3/ Winklerweg.

Der südliche Teil des Winklerwegs ist bestens mit Einrichtungs-Radwegen ausgestattet. Logisch und durchgängig sollte der nördlichen Teil Abschnitt 13 und 14 auch nur Einrichtungs-Radwege haben. Hiermit vermeidet man Konflikte am Kreisel mit in Gegenrichtung linksfahrende Radler. Am Kuxspfad/Planstraße C besteht das gleiche Problem. Wer mit dem Fahrrad von der Planstraße C links in den Winklerweg einbiegen will muss sich rechts einordnen und über eine Querungshilfe auf den linken Radweg fahren. Gefahrenquelle von PKW, die rechts abbiegen (toter Winkel), kommt noch hinzu. Hier könnte eine Aufstellfläche vor den PKW das Problem entschärfen. Bei zwei Einrichtungs-Radwegen ist das Linkseinbiegen wesentlich einfacher. Hierzu könnte man die Querungshilfe von links nach rechts der Einmündung verschieben.

Peter Kraiders

1. Sprecher ADFC Meerbusch

Angelika Kirchhoffs

2. Sprecherin ADFC Meerbusch

Einwender 16



19.01.2012 14:27

An service@meerbusch.de

Kopie

Thema Ein JA zum Frischemarkt in M'busch Osterath

Sehr geehrter Herr Spindler,
ich wende mich selten an unsere Verwaltung und insbesondere an den Bürgermeister selbst.
Als Osterather ist es mir aber ein besonderes Bedürfnis, Sie und Ihre Kollegen darin zu
bestärken, die geplante Bebauung
des früheren Ostara Geländes und insbesondere den geplanten Frischemarkt bald in Angriff
zu nehmen.

Momentan liegt mir ein Pamphlet der Gegner dieses Projektes (mit suggestiver
Fragestellung..) vor.

Bitte denken Sie daran, daß Sie eine Mehrheit bei den Bebauungsplänen stützt und wir in
Osterath sehnlichst auf einen
ordentlichen Supermarkt warten. Bisher müssen wir dafür in die umliegenden Ortsteile, bzw
nach Düsseldorf etc fahren.

Also, weiter eine glückliche Hand und bitte rasch den geplanten Frischemarkt!

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]

[Redacted block of text]

[Redacted block of text]

CONFIDENTIALITY NOTICE:

This e-mail message is intended only for the person to whom it is addressed and may contain confidential and/or privileged material. Any unauthorized review, use, disclosure or distribution

☒ Bebauungsplan Nr. 266 OSTARA
Meerbusch - OSTERATH

☐ FNP - Änderung

- ☐ Scoping
☐ § 4 (1) + § 2 (2) BauGB (frühz. Beteiligung)
☒ § 4 (2) i.V.m. § 3 (2) BauGB (Offenlage)
☐ § 4a (3) i.V.m. § 3 (2) BauGB (erm. Offenlage)

Beteiligung
vom 9.11.2011 bis 9.12.2011

Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden		Anregungen, Hinweise + Vorschläge	keine Anregungen, Hinweise + Vorschläge
1	Rhein-Kreis Neuss	X	08.12.2011
2	Bezirksregierung / Kampfmittelbeseitigung (über FB 1 Stadt Meerbusch)	X	16.11.2011
3	Bezirksregierung / Agrarordnung	X	
4	Bezirksregierung / Agrarordnung		
5	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	X	13.11.2011
6	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	X	
7	Landesbetrieb Straßenbau NRW, NL MG	X	30.11.2011
8	Landesbetrieb Straßenbau NRW, NL KR (nur BAB)		
9	Landesbetrieb Liegenschaften NRW		
10	Landesbetrieb Geologischer Dienst NRW	X	
11	Landesbetrieb Wald und Holz NRW (staatl. Forstamt)		
12	Landwirtschaftskammer Rheinland		
13	Wirtschaftsprüfung West		
14	Finanzamt Neuss (nur Offenlage)	X	
15	Industrie- und Handelskammer	X	05.12.2011
16	Handwerkskammer	X	05.12.2011
17	Kreishandwerkerschaft	X	
18	Wasser- und Schiffsamt		
19	Deichverband Neue Deichschäuf Heerd		
20	Deichverband Meerbusch-Lank		
21	Deutsche Telekom AG, PTI 14 (nur Büdrich)		
22	Deutsche Telekom AG, PTI 13	X	
23	Unitecmedia (Kabelnetz)	X	
24	Stadtwerke Service Meerbusch Willich (WBM)	X	
25	RWE Rhein-Ruhr Netzservice (Neuss)	X	14.11.2011
26	RWE Rhein-Ruhr Netzservice (Neuss)	X	06.12.2011
27	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice (Dortmund)		
28	Air Liquide, Ferngasleitungen Rhein-Ruhr	X	11.11.2011

Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden		Anregungen, Hinweise + Vorschläge	keine Anregungen, Hinweise + Vorschläge
29	Thyssen-Bornemisze AG (E.ON Energie AG)	X	10.11.2011
30	Open Grid Europe (PLEdoc) (Eon Ruhrgas)	X	13.12.2011
31	Fachverband Energie		
32	DFS Deutsche Flugsicherung	X	
33	Rheinbrunn AG	X	29.11.2011
34	SWK Mobil GmbH (Stadtwerke Krefeld SWK Bus)		
35	BVR - Busverkehr Rheinland	X	
36	DB - Netz	X	
37	DB - Service	X	
38	DB - Services Immobilien (Köln)	X	21.11.2011
39	Naturschutzverbände (Landesbund Oberhausen)	X	
40	BUND (Ortsgruppe Meerbusch)	X	
41	NABU Kreisverband (Meerbusch)	X	
42	Stadtverband der Kleingärtner e.V.		
43	Verein Linker Niederrhein (Wanderwege)		
44	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben		
45	Oberfinanzdirektion (Köln)	X	
46	Evgl. Kirchengemeinde Büderich		
47	Evgl. Kirchengemeinde Osterath	X	
48	Evgl. Kirchengemeinde Lank / Strümp		
49	Evgl. Kirchengemeinde Köln (nur Büderich)		
50	Kath. Kirchengemeinde St. Mauritius und Heilig Geist (nur Büderich)		
51	Verwaltungszentrum der Kirchengemeinden (kath. Immobilien alle außer Büderich)		
52	Neuapostolische Kirche des Landes NRW	X	
53	Landesverband der Jüdischen Gemeinde (nur Friedhof Latum)	X	17.11.2011
54	Stadt Krefeld	X	
55	Stadt Düsseldorf		
56	Stadt Neuss (Unterlagen nur in Schriftform und Postweg)		
57	Stadt Keersl	X	
58	Stadt Willich	X	08.12.2011
59	Stadt Duisburg		
60	Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband (Geschäftsstelle Mönchengladbach)	X	09.12.2011
61	Bezirksregierung Regionalentwicklung (FNP-Änderung)	X	
62	Bezirksregierung Regionalentwicklung (Einzelhandel)	X	
Stadt Viersen		X	21.11.2011

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Fachbereich 4

Eing.: 23. Nov. 2011

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Stadt Meerbusch
Stadtplanung
Postfach 16 64
40641 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Dezernat III

Eing.: 22. Nov. 2011

weiter an:

FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Slim

17.

LVR

Qualität für Menschen
Poststelle

Eing.: 21. Nov. 2011

Datum und Zeichen bitte stets angeben

18.11.2011

11-18168-LJS

Dr. Ludger J. Sutthoff
Tel 02234 9854-541
Fax 0221 8284-2961
hannelore.sieburg@lvr.de

Meerbusch, Bebauungsplan Nr. 266 - Osterath

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2)
BauGB i.V.m. § 3 (2) BauGB

Ihr Schreiben vom 09.11.2011

Gegen die o.g. Planung werden von Seiten des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland keine Bedenken geltend gemacht.

Dabei ist jedoch der Bereich der Bahnanlagen, die im Zusammenhang mit dem Bau-
denkmal Bahnhofsempfangsgebäude in diesem Bereich stehen, mit besonderer
denkmalpflegerischen Sorgfalt zu behandeln. D.h. hier sind alle Planungen mit dem
LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland abzustimmen.

Im Auftrag



Dr. Ludger J. Sutthoff

Abt.-Ltg. Bau- und Kunstdenkmalpflege

Wir freuen uns über Ihre Hinweise zur Verbesserung unserer Arbeit. Sie erreichen uns unter der
Telefonnummer 0221 809-2255 oder senden Sie uns eine E-Mail an Anregungen@lvr.de

Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler), Ehrenfriedstraße 19, Abtel Brauweiler
Bushaltestelle Brauweiler Kirche: Linien 961, 962 und 980
Telefon Vermittlung: 02234 9854-0, Internet: www.denkmalpflege.lvr.de
USt-IdNr.: DE 122 656 988, Steuer-Nr.: 214/5811/0027

Zahlungen nur an den LVR, Finanzbuchhaltung
50663 Köln, auf eines der nachstehenden Konten

Westdeutsche Landesbank, Kto 60 061 (BLZ 300 500 00)
BIC: WELADED3, IBAN: DE 84 2005 0000 0000 0000 00



Mobility
Networks
Logistics

18.

Fachbereich 4	
Eing.: 28. Nov. 2011	
4-61	4-63
Weiter an: <i>He</i>	

fin

Stadt Meerbusch Poststelle
Eing.: 24. Nov. 2011

DB Services Immobilien GmbH • Deutz-Mülheimer Straße 22-24 • 50679 Köln

Stadt Meerbusch
Der Bürgermeister
Stadtplanung
Frau Herrmann
Postfach 16 64
40461 Meerbusch

DB Services Immobilien GmbH
Niederlassung Köln
Deutz-Mülheimer Straße 22-24
50679 Köln
www.db.de/dbsimm

Karl-Heinz Sandkühler
Telefon 0221 141 3797
Telefax 0221 141 2244
karl-heinz.sandkuehler@bahn.de
Zeichen FRI-KÖL-I1 Sa 11347

21.11.2011

Ihr Zeichen: 4.61.26.03/266

Ihre Nachricht vom 09.11.2011

BP Nr. 266 Meerbusch-Osterath, Ostara

Sehr geehrte Frau Herrmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

unsererseits bestehen grundsätzlich keine Bedenken bzgl. der vorgenannten Bauleitplanung.
Es muss jedoch sichergestellt sein, dass durch die Planungen keine Mehraufwendungen zu Lasten der angrenzenden BÜ-Beseitigungsmaßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz entstehen.
Bei eventuellen Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen
DB Services Immobilien GmbH

i.V.

Bönnner
Bönnner

i.A.

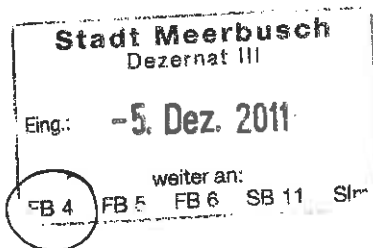
Sandkühler
Sandkühler



DB Services Immobilien GmbH
Sitz der Gesellschaft: Berlin
Registergericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB 86 570

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ralf Schweisel

Geschäftsführer:
Torsten Thiele
(Vorsitzender)
Bodo Bonifer
Matthias Kiekebusch



Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Niederrhein
Postfach 101027 · 41010 Mönchengladbach

Regionalniederlassung Niederrhein

Stadt Meerbusch
Stadtplanung und Bauaufsicht
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Kontakt: Herr Budnick
Telefon: 02161/409-290
Fax: 02161/409-215
E-Mail: klaus.budnick@strassen.nrw.de
Zeichen: 20400/42.020/2.10.07.20
(Bei Antworten bitte angeben.)

Datum: 30. Fachbereich 4

Eing.: 05. Dez. 2011

4-61 4-63
weiter an: He Ku

Bebauungsplan Nr. 266
Bereich: Ostara, Meerbusch-Osterath

hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB i.V.m. § 3 (2) BauGB

Ihre Schreiben vom 09.11.2011 – Az.: 4.61.26.03/266

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bebauungsplangebiet wird im Süden von einem Abschnitt (Nr.5) der Landesstraße 476 (Meerbuscher Straße), im Westen von Abschnitten der verlegten Landesstraßen 476 und 154 und im Norden von einem Abschnitt (Nr.17) der Landesstraße 154 (Strümper Straße) begrenzt. Alle Straßenabschnitte befinden sich im OD-Bereich Meerbusch-Osterath. Baulastträger der Landesstraßen ist das Land Nordrhein-Westfalen.

Gegen den Bebauungsplan Nr. 266 werden aus folgenden Gründen Bedenken erhoben:

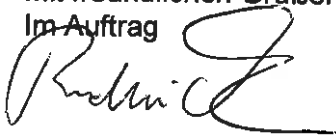
1. Im Verlauf der verlegten L 476 ist gemäß Darstellung im o.a. Bebauungsplan die Anbindung der Erschließungsstraße „Gottlieb-Daimler-Straße“ geplant. Das Sichtfeld der Anfahrsicht (3m/ 70m bei zul. v= 50 km/h) gemäß RAST 06 ist von Sichthindernissen ≥ 80 cm freizuhalten. Das Sichtdreieck ist im Bebauungsplan darzustellen.
2. Im Verlauf der verlegten L 154, Strümper Straße ist gemäß Darstellung im o.a. Bebauungsplan die Anbindung der Erschließungsstraße „Planstraße A“ bzw. „Planstraße E1“ vorgesehen. Das Sichtfeld der Anfahrsicht (3m/ 70m bei zul. v= 50 km/h) gemäß RAST 06 ist von Sichthindernissen ≥ 80 cm freizuhalten. Dies ist entgegen einer hier vorliegenden Darstellung vom Dezember 2009 jetzt nicht mehr der Fall. Das Sichtdreieck ist im Bebauungsplan darzustellen.

3. Im Verlauf der L 154, Strümper Straße ist gemäß Darstellung im o.a. Bebauungsplan im nordöstlichen Planbereich der Ausbau der Einmündung „Winklerweg“ vorgesehen. Das Sichtfeld der Anfahrsicht (3m/ 70m bei zul. v= 50 km/h) gemäß RAST 06 ist von Sichthindernissen ≥ 80 cm freizuhalten. Das Sichtdreieck ist im Bebauungsplan darzustellen.

Ferner weise ich auf folgende Punkte hin:

- Die Kosten der neuen Straßenanbindungen trägt gemäß § 34 StrWG NRW die Stadt als Veranlasser.
- Die Kosten für evtl. erforderlich werdende Lärmschutzmaßnahmen, die durch die L 154 bzw. L 476 verursacht sind, werden vom Landesbetrieb Straßenbau nicht übernommen.
- Frühzeitig vor Baubeginn ist der hiesigen Niederlassung eine Ausführungsplanung über die neuen Straßenanbindungen vorzulegen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Budnick)

20.



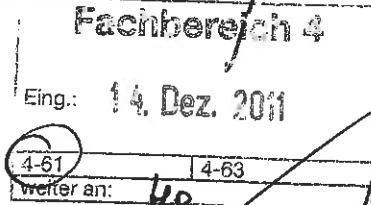
Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Starthilfe und Unternehmensförderung



IHK Mittlerer Niederrhein | Postfach 100653 | 41006 Mönchengladbach

Stadt Meerbusch
Frau Brigitte Herrmann
Wittenberger Straße 21
40668 Meerbusch



Ihre Nachricht vom
09.11.2011 4.61.20.01/100

Ihr Ansprechpartner

Romy Seifert

E-Mail

seifert@

moenchengladbach.ihk.de

Telefon

02161 241-137

Telefax

02161 241-105

Datum

5. Dezember 2011

Vorab per Mail: brigitte.herrmann@meerbusch.de



100. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplan Nr. 266 Ostara-Gelände, Meerbusch-Osterath

**hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrte Frau Herrmann,

die Stadt Meerbusch plant die Neugestaltung des ehemaligen Betriebsbereiches der Ostara-Laufen-Keramikfabrik, deren Produktionsstandort 2002 geschlossen wurde. Dort soll im nördlichen Bereich der Nutzungsschwerpunkt Wohnen sowie Dienstleistungen entlang der Bahnlinie entstehen, im südlichen Bereich wohnverträgliches Gewerbe sowie Dienstleistung und ein Vollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von 4.100 qm entstehen.

Zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplanes Nr. 266 hat die IHK bereits mit Schreiben vom 10. Januar 2008 und mit Schreiben vom 10. Februar 2009 Stellung genommen. Darüber hinaus hat die IHK am 08. Juli 2009 eine Stellungnahme zum Einzelhandelskonzept der Stadt Meerbusch abgegeben.

Im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB nimmt die IHK Bezug auf die vorangegangenen Schreiben und stellt darüber hinaus fest:

Industrie- und Handelskammer | Mittlerer Niederrhein

Krefeld | Nordwall 39, 47798 Krefeld | Telefon 021 51 635-0, Telefax 021 51 635-338 | ihk@krefeld.ihk.de

Mönchengladbach | Bismarckstraße 109, 41061 Mönchengladbach | Telefon 021 61 241-0, Telefax 021 61 241-105 | ihk@moenchengladbach.ihk.de

Neuss | Friedrichstraße 40, 41460 Neuss | Telefon 021 31 9268-0, Telefax 021 31 9268-529 | ihk@neuss.ihk.de

www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

1. Festsetzung des SO-Gebiet

Bauplanungsrechtlich ist die Ansiedlung des Lebensmittel-Vollsortimenters durch die Festsetzung eines Sondergebiets mit der Zweckbestimmung „großflächiger Lebensmittel-Einzelhandelsbetrieb“ gemäß § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO zulässig. Das geplante Sondergebiet befindet sich nach der Anpassung des Regionalplanes im Frühjahr 2010 in einer als allgemeiner Siedlungsbereich ausgewiesenen Fläche. Darüber hinaus liegt das Sondergebiet in einem zentralen Versorgungsbereich, der in seinen räumlichen Ausmaßen von der Stadt Meerbusch im Rahmen des Einzelhandelskonzepts im Mai 2010 beschlossen wurde. Die Ausweitung des zentralen Versorgungsbereiches Osterath östlich über die Bahntrasse hinaus hat der Rat nach ausführlicher städtebaulicher Abwägung für die Sicherung der Versorgungsfähigkeit des Ortsteils als erforderlich angesehen.

Die IHK macht deshalb gegen das geplante Sondergebiet für einen großflächigen Lebensmitteleinzelhandelsbetrieb keine Bedenken geltend. Im Besonderen hat sich die Stadt Meerbusch ausführlich mit den zwei divergierenden Gutachten zur Verträglichkeit eines Lebensmittelvollsortiments von derartiger Größe auseinandergesetzt und die Begründung im Einzelhandelskonzept als auch in den Begründungen zur Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Bebauungsplan stringent fortgeführt.

Die IHK begrüßt die Bemühungen der Stadt Meerbusch, die als Zäsur im zentralen Versorgungsbereich Osterath wirkende Bahntrasse aufzuweichen. Mit dem geplanten Straßenbauprojekt soll die Vernetzung mit den westlich angrenzenden Stadtstrukturen mit Fuß- und Radwegen durch insgesamt drei neue kreuzungsfreie Wegeführungen optimiert werden. Ferner soll eine Bahnunterführung geschaffen und der Bahnhof Osterath nach Süden verschoben werden.

2. Festsetzung der Mischgebiete und des Gewerbegebietes

Die IHK hat grundsätzlich keine Bedenken gegen die textlichen Festsetzungen zu den Mischgebieten und dem Gewerbegebiet mit Ausnahme zu den textlichen Festsetzungen zum Ausschluss von zentrenrelevantem Einzelhandel und von großflächigem Einzelhandel.

Nach den Entwicklungszielen des im Mai 2010 beschlossenen Einzelhandelskonzept der Stadt Meerbusch sollen zur Sicherung zentralen Versorgungsbereiche keine großflächigen zentrenrelevanten Einzelhandelsbetriebe außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche angesiedelt werden. Weiterhin sollen zur Stärkung und Weiterentwicklung der zentralen Versorgungsbereiche Agglomerationen von kleinflächigen Einzelhandelsbetrieben in einzelnen Baugebieten verhindert werden. Nach den Festsetzungen soll aber eine Ansiedlung von Betrieben mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment in den Mischgebieten und dem Gewerbegebiet möglich sein. Angesichts des benachbarten geplanten Vollsorbitimenters ist ein gewisser Ansiedlungsdruck auf der Freifläche zu erwarten. Eine solche Agglomeration an diesem Standort könnte aus Sicht der IHK letztendlich den zentralen Versorgungsbereich Osterath schädigen.

Zu den Festsetzungen des Gewerbegebietes mit Ausschluss von „großflächigem Einzelhandelsbetrieben, die nicht unter die Regelung von § 11 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO fallen“, geht die IHK davon aus, dass es sich hier womöglich um einen Schreibfehler handelt (gemeint ist sicherlich § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO). Weiterhin geht die IHK davon aus, dass der so formulierte Ausschluss verhindern soll, dass sich ein atypischer großflächiger Einzelhandelsbetrieb ansiedelt. Die Begründung in den Planunterlagen, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe nicht der Struktur des Plangebietes entsprächen, und nachteilige verkehrliche Auswirkungen zu erwarten seien, ist nachvollziehbar. Die IHK bezweifelt aber, ob die Formulierung „nicht zulässig sollen sein großflächige Einzelhandelsbetriebe, die nicht unter die Regelung des § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO fallen“ einen Anlagentyp im Sinne des § 1 Abs. 9 BauNVO beschreiben kann. Es ist fraglich, ob die „wesentliche Auswirkung von Einzelhandelsbetrieben“ der Anforderung eines objektiv bestimmbar Anlagentyps genügen kann.

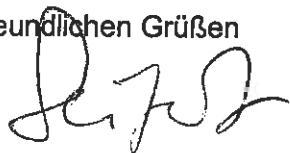
Wenn großflächiger Einzelhandel im Plangebiet nicht stattfinden soll, müsste konsequenterweise der Einzelhandel im Ganzen (mit Ausnahme des Handwerkerprivilegs, Tankstellen, Kioske etc) ausgeschlossen werden.

Dies würde letztlich auch den oben ausgeführten Planzielen des Einzelhandelskonzeptes entsprechen. Die IHK empfiehlt deshalb, gerade das unmittelbar an den zentralen Versorgungsbereich Osterath angrenzende Gelände insofern planungsrechtlich zu sichern, dass jegliche Neuansiedlung von Einzelhandel, ob zentren- oder nicht-zentrenrelevant, nicht zulässig ist. Letztlich dient das auch dem Planungsziel, verkehrsintensive Nutzungen zu vermeiden. Gleichlautende Empfehlung macht die IHK auch zu dem benachbarten Plangebiet und den textlichen Festsetzungen im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 geltend.

3. Fazit

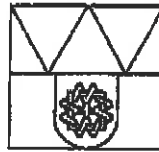
Die IHK macht gegen die vorliegende Planung keine Bedenken geltend, mit Ausnahme der textlichen Festsetzung zum Einzelhandelsausschluss in den Mischgebieten und dem Gewerbegebiet. Darüber hinaus begrüßt die IHK die parallel einhergehende Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Ortskerns Osterath zur östlich der Bahnlinie gelegenen Planfläche.

Mit freundlichen Grüßen



i. A. Romy Seifert

21.



STADT WILlich
DER BÜRGERMEISTER

Stadtverwaltung Meerbusch
Stadtplanung und Bauaufsicht
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Technisches Rathaus
Rothweg 2, 47877 Willich-Neersen
Briefanschrift: Stadt Willich, 47875 Willich
Geschäftsbereich: Stadtplanung
AnsprechpartnerIn: Steffen Bayerlein
Zimmer: 002 Telefon: 949-371
E-Mail: steffen.bayerlein@stadt-willich.de
Fax: 949-336
Mein Zeichen: II/5 - Ba
Datum: 08.12.2011

Bebauungsplan Nr. 266 - Ostara
hier: Stellungnahme der Stadt Willich,

Ihr Schreiben vom 9.11.2011

Sehr geehrte Frau Herrmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Bebauungsplan „Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara“ erhebt die Stadt Willich folgende Einwände:

Das projektierte Einzelhandelsvorhaben ist hinsichtlich der Funktion und Bedeutung des Stadtteils Osterath sowie hinsichtlich der erklärten Zielsetzung, die derzeit hohen Kaufkraftabflüsse der Stadt Meerbusch zu verringern und vermehrt eigene Kaufkraft zu binden, zu groß dimensioniert. Das Einzelhandelsprojekt zielt mit seiner Größenordnung vielmehr auf einen überörtlichen Einzugsbereich. Dies bestätigt das Gutachten, hiernach werden nicht unerhebliche Kaufkraftzuflüsse aus den benachbarten Stadtteilen generiert, vor allem aus Alt-Willich. Verstärkt wird diese überörtliche Bedeutung auch noch dadurch, dass im direkt südöstlich angrenzenden Gewerbegebiet bereits Planungsrecht für 2 kleinflächige Lebensmittelmärkte besteht. Hier könnte zusätzlich zum bestehenden ALDI-Markt ein weiterer kleinflächiger Lebensmittelmarkt die Brücke zum geplanten Sondergebietsstandort schlagen. Östlich der nach wie vor als Zäsur wirkenden Bahnlinie sind in der Summe somit annähernd 6 000m² Verkaufsfläche für zentrenrelevanten Einzelhandel zu realisieren. Hierdurch wird deutlich, dass nicht der östliche Abschluss des bestehenden zentralen Versorgungsbereiches Ziel ist, sondern die Etablierung eines autokundenorientierten Standortes, von dem Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Alt-Willich bestehen.

Die Bahnlinie bildet nach wie vor die klare Abgrenzung des Zentrums. Eine Minderung der zäsurierenden Wirkung ist für uns zur Zeit nicht absehbar. Die Realisierung der verkehrlichen Maßnahme ist zeitlich offen.

Solange die Bahnlinie ihre trennende Wirkung nicht verliert – und ob das mit dem geplanten Umbau überhaupt erreicht werden kann lasse ich hier bewusst offen – können die östlich der Bahnlinie gelegenen Flächen nicht Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches sein. Ohne eine rechtmäßige Lage der Fläche im zentralen Versorgungsbereich fehlt der Sondergebietsausweisung die Genehmigungsfähigkeit.

Aus den genannten Gründen hält die Stadt Willich das geplante Einzelhandelsvorhaben der Stadt Meerbusch nach wie vor hinsichtlich seiner Dimension und der daraus resultierenden Auswirkungen auf den Zentralen Versorgungsbereich des Stadtteiles Alt-Willich für unverträglich.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



(Martina Stall)
Technische Beigeordnete



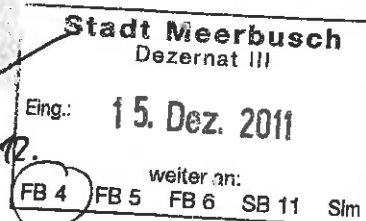
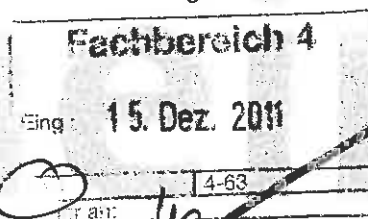
Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat

☐ Kreishaus Neuss • 41456 Neuss
☒ Kreishaus Grevenbroich • 41513 Grevenbroich

Stadt Meerbusch
Stadtplanung und Bauaufsicht
Postfach 16 64
4064 Meerbusch



Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 2-16
D-41515 Grevenbroich
Telefonzentralen
Neuss 02131 928 - 0
Grevenbroich 02181 601 - 0
Fax 02181 601 - 1198
info@rhein-kreis-neuss.de
www.rhein-kreis-neuss.de



Grevenbroich, 08.12.2011

Amt
Amt für Entwicklungs-
und Landschaftsplanung

Gebäude
Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 10
41515 Grevenbroich
Auskunft erteilt
Herr Temburg
Etage / Zimmer
4 457
Telefon
02181-601-6120
Telefax
02181-601-6199
e-mail
planung@rhein-kreis-
neuss.de

Bankverbindungen
Empfänger:
Kreiskasse Neuss
Bankverbindung:
Sparkasse Neuss
Konto-Nummer
120600
Bankleitzahl:
305 500 00
IBAN:
DE 17 3055 0000 00001206 00
BIC:
WELA DE 33

Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara hier: Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage

Zu der geplanten Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 266 nehme ich
wie folgt Stellung:

Gesundheitsfürsorge

Hinsichtlich der geplanten Wohnbebauung bestehen keine Bedenken ge-
gen eine Ausführung an den Stellen, wo die schalltechnischen Orientie-
rungswerte der DIN 18005 um nicht mehr als 5 dB (A) zur Tages- und
Nachtzeit überschritten werden.

Bezüglich des Gebäuderiegels entlang der Bahnstrecke sollte aufgrund
der erheblichen Lärmbelastung an der lärmzugewandten Gebäudeseite
dort einer Wohnnutzung nur unter Einschränkungen zugelassen werden.
Hierzu ist es erforderlich, ruhebedürftige Räume wie Schlafräume und
Wohnräume nur an der lärmabgewandten Gebäudeseite anzuordnen.

Ebenso sind Fenster von Aufenthaltsräumen an der lärmzugewandten
Gebäudefassade auszuschließen.

Für besonders ruhebedürftige Schlafräume und Kinderzimmer im Plange-
biet, die Fenster an Gebäudeseiten haben im Lärmpegelbereich III und
höher liegen, sind zusätzlich schallgedämmte und motorisch betriebene
Lüftungseinrichtungen notwendig, damit auch bei geschlossenen Fens-
tern eine ausreichende Lüftung gewährleistet ist.

Untere Wasserbehörde

Aus wasserrechtlicher Sicht müssen zum Entwurf des B-Plans 266 der
Stadt Meerbusch noch folgende Hinweise ergänzt werden:

1. Entgegen der ursprünglichen Planungen ist nun auch für einen Teil
des Niederschlagswassers der Dachflächen von den Baugebieten, die

südlich an den zentralen Grünzug grenzen, eine Versickerung geplant. Zusätzlich soll ein Teil dieses Niederschlagswassers eine Teichanlage innerhalb dieser Grünfläche speisen.

- 1.1 Aufgrund der Lage innerhalb der Wasserschutzzone IIIb der Trinkwassergewinnungsanlage Lank-Latum sind nur großflächige Versickerungsanlagen erlaubnisfähig.
- 1.2 Bei Versickerungsanlagen, auch wenn diese als Überlauf der Teichanlage dienen, sowie bei evtl. benötigten Grundwasserförderbrunnen zur Nachspeisung der Teichanlage handelt es sich um erlaubnispflichtige Gewässerbenutzungsanlagen entsprechend des § 8 WHG.
- 1.3 In Bereichen, in denen Recyclingmaterial eingebaut wurde oder wird, ist eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht zulässig.
- 1.4 Da das Grundstück nicht nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen wird, obliegt der Stadt Meerbusch nach § 53 Absatz 1 LWG die Pflicht zur Beseitigung des auf ihrem Gebiet anfallenden Abwassers. Entsprechend § 53 Absatz 1 c LWG ist das Abwasser von dem Nutzungsberechtigten des Grundstücks, auf dem das Abwasser anfällt, der Gemeinde zu überlassen.

Der Nutzungsberechtigte des Grundstücks ist gemäß § 53 Absatz 3 a LWG zur Beseitigung des Niederschlagswassers verpflichtet, wenn

- gegenüber der zuständigen Behörde nachgewiesen wird, dass das Niederschlagswasser gemeinwohlverträglich auf dem Grundstück versickert oder ortsnah in ein Gewässer eingeleitet werden kann *und*
 - die Stadt Meerbusch den Nutzungsberechtigten des Grundstücks von der Überlassungspflicht nach § 53 Absatz 1 c LWG freigestellt hat.
- Darüber hinaus kann die Stadt auf die Überlassung des Niederschlagswassers verzichten, wenn
- die Übernahme bereits erfolgt ist *und*
 - eine ordnungsgemäße Beseitigung oder Verwendung des Niederschlagswassers durch den Nutzungsberechtigten sichergestellt ist.

Der Nachweis der Gemeinwohlverträglichkeit ist von der Stadt Meerbusch unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grundwasserstände zu führen, da die Bebaubarkeit des Grundstücks nach dem 01.01.1996 durch einen Bebauungsplan, einen Vorhabens- und Erschließungsplan oder eine baurechtliche Satzung begründet worden ist.

2. Die Wärmeversorgung innerhalb des B-Plangebietes soll unter anderem durch den Einsatz von Geothermie erfolgen. Maßnahmen zur Nutzbarmachung von Erdwärme, die mit Eingriffen in das Grundwasser verbunden sind, erfüllen einen wasserrechtlichen

Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 WHG und sind nach § 8 WHG erlaubnispflichtig.

Evtl. kann für die Gewinnung von Erdwärme auch eine Bergbauberechtigung nach BBergG erforderlich werden.

Untere Bodenschutzbehörde

Altlasten:

Im Plangebiet befindet sich der Altstandort Me-0274,00 sowie diverse Altablagerungen (s. Kartenauszug). Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der vorangegangenen Sanierung Bodenverunreinigungen großräumig nicht mehr vorliegen. Mögliche kleinräumige Kontaminationen konnten aus wirtschaftlichen Gründen nicht von der Sanierung berücksichtigt werden. Ich empfehle deshalb bei Erdbaumaßnahmen im Bereich dieser Fläche die Begleitung durch einen fachlich qualifizierten Gutachter.

Die Versickerung von Niederschlagswasser von Dach- oder Hofflächen ist aus altlastentechnischer Sicht nach Vorlage des lokalen Nachweises der Unbedenklichkeit mittels Sondierung möglich.

Ich weise auf die gesetzlichen Anzeigepflichten. Bei Auffälligkeiten im Rahmen von Erdbauarbeiten ist die Untere Bodenschutzbehörde unverzüglich zu informieren. Ansprechpartner ist Herr Bruchertseifer, Tel. 02181/601-6821.

Auffälligkeiten können sein:

- geruchliche und/oder farbliche Auffälligkeiten, die durch menschlichen Einfluss bewirkt wurden, z. B. durch die Versickerung von Treibstoffen oder Schmiermitteln,
- strukturelle Veränderungen des Bodens, z. B. durch die Einlagerung von Abfällen.

Untere Immissionsschutzbehörde

Hinsichtlich des anlagenbezogenen Immissionsschutzes werden gemäß § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB i.V.m. der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU) vom 11.12.2007 die folgenden Anregungen zu dem Bebauungsplanverfahren Nr. 266, Ostara, gegeben.

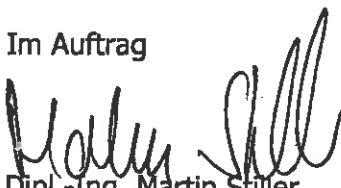
Aufgrund der vorhandenen und geplanten schutzbedürftigen Wohnnutzungen werden die Gewerbegebiete gemäß § 1 Abs. 4 BauNVO nach Art und Eigenschaften der dort anzusiedelnden Betriebe gegliedert, um die mit der Planung entstehenden Konflikte zu lösen. Die aus immissionschutzrechtlicher Sicht zur Konfliktlösung erforderlichen konkreten Festsetzungen wurden im Verfahren zur verbindlichen Bauleitplanung angefragt. Die Festsetzung Ziffer 1.3 übernimmt sinngemäß die in der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachte Anregung.

Mittels der schalltechnischen Gutachten des Ing.-Büro Driesen wurde nachgewiesen, dass an dem dafür vorgesehenen Standort im Sonderge-

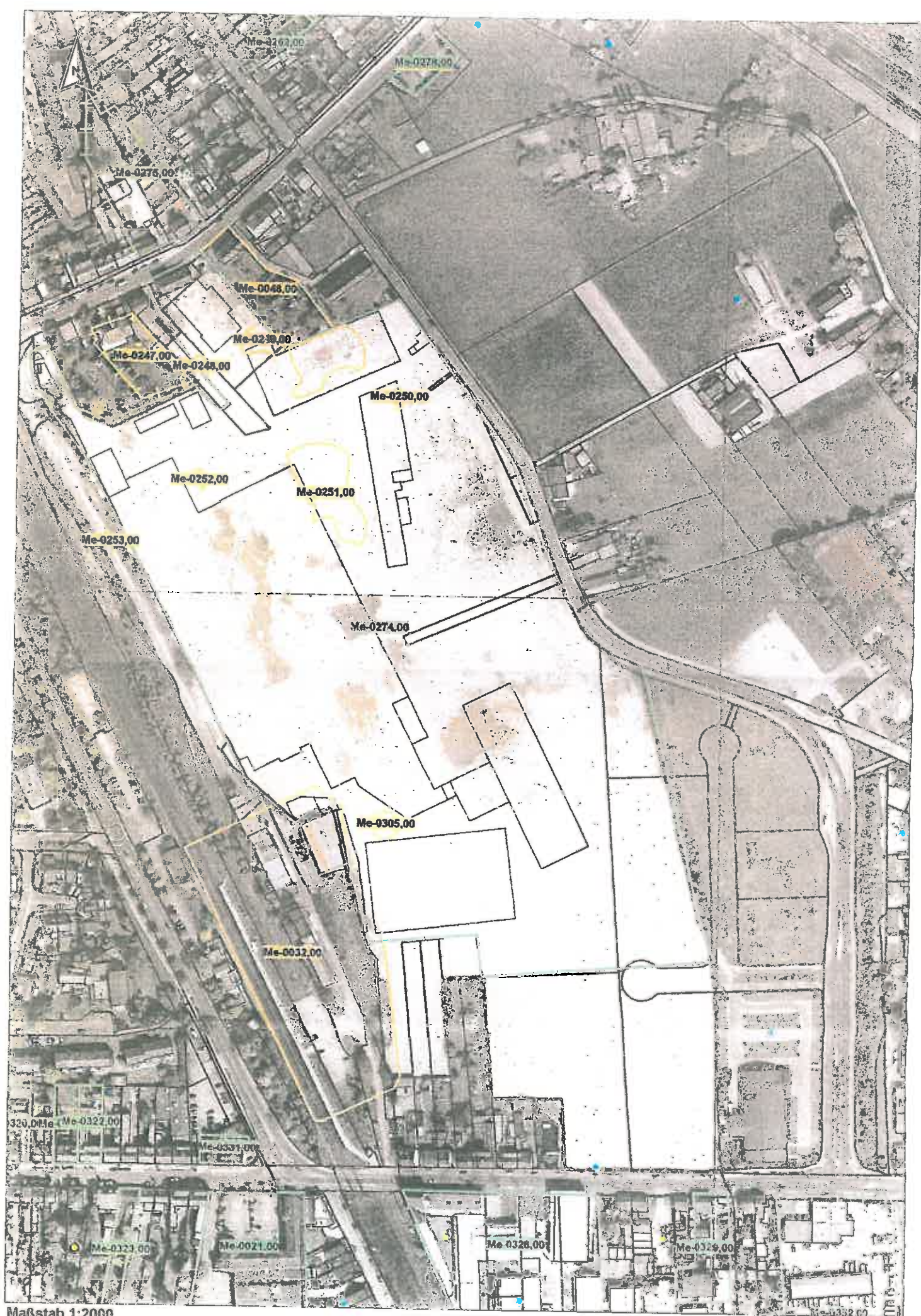
biet, Zweckbestimmung Lebensmitteleinzelhandel, ein derartiges Vorhaben aus schalltechnischer Sicht grundsätzlich umsetzbar ist.

Das Gutachten ermittelte insbesondere die aus der Parkfläche resultierenden maßgeblichen Geräusche. Die zu berücksichtigenden anteiligen Beurteilungspegel können demnach eingehalten werden. Für die aus diesem Vorhaben anderweitig ebenfalls noch verursachten Geräusche, wie z.B. aus der Anlieferung und der haustechnischen Anlagen, ist in dem nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren der Nachweis zu erbringen, dass die Immissionsrichtwerte unter Berücksichtigung der Vorbelastungen eingehalten werden können. Dieser Nachweis ist nach hiesiger Auffassung unter Berücksichtigung architektonischer und organisatorischer Maßnahmen im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren möglich, wenn das Vorhaben konkretisiert wird. Die vorliegenden schalltechnischen Gutachten des Ing.-Büro Driesen zu diesem Bebauungsplanverfahren sind zu berücksichtigen. Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht kann der begrenzten Konfliktverlagerung zugestimmt werden.

Im Auftrag



Dipl.-Ing. Martin Stiller
Techn. Kreisangestellter



Maßstab 1:2000



**Vorab per Mail: brigitte.herrmann@meerbusch.de
Und per Fax an 02150-916-39260**

Einzelhandels- und Dienstleistungsverband · Mühlenstr. 129 · 41236 Mönchengladbach

41236 Mönchengladbach

Mühlenstr. 129

Tel: 02166-2929

Fax: 02166-25035

info@hv-nrw.de

www.rheinischer-ehdv.de

Stadt Meerbusch
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Frau Brigitte Herrmann
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Fachbereich 4
Eing.: 14. Dez. 2011
4-31
weiter an: He 4-33 TI

Mönchengladbach, 09.12.2011

**Stadt Meerbusch
Poststelle**
Eing.: 12. Dez. 2011

**100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath,
Ostara und Bebauungsplan Nr. 266 und Nr. 60**

**Hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher
Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB**

**Stadt Meerbusch
Dezernat III**
Eing.: 13. Dez. 2011
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SB 11 Sm

Sehr geehrte Frau Herrmann,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen und die Möglichkeit, zu
den oben stehenden Planungen Stellung zu nehmen.

Auf dem Gebiet der ehemaligen Ostara-Laufen-Keramikfabrik, deren
Produktionsstandort in Meerbusch-Osterath 2002 geschlossen wurde,
will die Stadt Meerbusch eine Neuplanung vornehmen. Im Zuge der
vorgesehenen Umgestaltung sollen im nördlichen Plangebiet
Wohnbauflächen und Mischgebiete ausgewiesen werden, während im
südlichen Teilbereich die Voraussetzungen für die Ansiedlung eines
Lebensmittelvollsortimenters mit max. 4.100 m² Verkaufsfläche sowie für
nichtstörendes Gewerbe und Dienstleistungen geschaffen werden
sollen. Beide Bereiche werden durch einen von Osten nach Westen
verlaufenden Grüngürtel getrennt.

Zu den Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Ostara-Gelände hat sich der
Rheinische Einzelhandels- und Dienstleistungsverband e.V. (REHDV)
bereits im Rahmen der Stellungnahme zum Einzelhandelskonzept mit
Schreiben vom 04.08.2009 und im Rahmen der Gespräche der
Arbeitsgruppe zum Einzelhandelskonzept mündlich geäußert.

40479 Düsseldorf
Kaiserstr. 42 a
Tel: 0211-49806-0
Fax: 0211-49806-36

41236 Mönchengladbach
Mühlenstr. 129
Tel: 02166-2929
Fax: 02166-25035

42103 Wuppertal
Kipdorf 35
Tel: 0202-24839-0
Fax: 0202-24839-39

42551 Velbert
Am Offers 3
Tel: 02051-45 27
Fax: 02051-57395

41460 Neuss
Friedrichstr. 40
Tel: 02131-21041
Fax: 02131-104982

42651 Solingen
Kölner Str. 8
Tel: 0212-222750
Fax: 0212-205109

Darauf Bezug nehmend und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Verabschiedung einer leicht abgeänderten Variante des vom ursprünglichen Gutachters (GMA) vorgelegten Variante des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Meerbusch durch den Rat, nimmt der REHDV wie folgt zur o.a. Planung Stellung.

Festsetzung Sondergebiet (SO) - Großflächiger Lebensmittel-Einzelhandelsbetrieb

Das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Lebensmittel- Einzelhandelsbetrieb“ befindet sich nach der Anpassung des Regionalplans im Jahr 2010 im allgemeinen Siedlungsbereich (ASB). Darüber hinaus hat der Rat der Stadt Meerbusch im Rahmen der Verabschiedung des Einzelhandelskonzeptes den zentralen Versorgungsbereich Meerbusch-Osterath auf das Plangebiet ausgeweitet. Diese Ausweitung auf das Gebiet östlich der Bahn entgegen den Aussagen des Gutachters (GMA) hat der Rat nach intensiver Abwägung als erforderlich angesehen. Insofern spricht bauplanungsrechtlich nichts gegen die Ausweisung dieses Sondergebietes.

Allerdings möchte der REHDV auf Folgendes hinweisen und grundsätzliche Bedenken äußern. Im Rahmen der Verabschiedung des Einzelhandelskonzeptes wurde zwar ausführlich im Rat der Stadt über die spezielle Situation in Osterath diskutiert, die Ergänzung und Erweiterung des Nebenzentrums entlang der Meerbuscher Straße nach Osten über die Bahnlinie aus letztlich aber befürwortet und beschlossen (s. Konzept S. 94). Allerdings werden nicht auszuschließende städtebauliche Auswirkungen auf den vorhandenen Ortskern Osterath dabei billigend in Kauf genommen. Auch wenn die gegensätzlichen gutachterlichen Stellungnahmen zur Situation in Osterath eingehend gegeneinander abgewogen wurden, so entsteht doch aus unserer Sicht für den bestehenden Einzelhandel im gewachsenen Ortskern Osterath eine Gefahr im Hinblick auf negative Auswirkungen, z.B. wenn ein Frequenzbringer aufgeben muss. Als Folge könnte es unseres

Erachtens tatsächlich zu den Beeinträchtigungen wie auf S. 95 im Konzept skizziert kommen.

Der Standort erscheint uns hinsichtlich der Anbindung an den westlich der Bahn gelegenen Ortskern und auch die Auswirkungen auf den bestehenden Versorgungsbereich sowie die funktionale Zuordnung und Größendimension nicht ideal. An der Stelle möchten wir anmerken, dass es auch erheblich kleinere marktfähige Vollsortiment-Konzepte am Markt gibt.

Wichtig ist für uns, dass Integration und Entwicklung, u.a. baulich und verkehrstechnisch, bereits vor der Eröffnung des Vorhabens stattfinden, um so die negativen Auswirkungen auf das Umfeld so gering wie möglich zu halten. Erste Schritte hierfür sind die geplante Vernetzung mit Rad- und Fußwegen durch neue Wegeführungen, eine Bahnunterführung und die Verlegung des Bahnhofs. Diese Maßnahmen begrüßt der REHDV.

Allgemeine Wohngebiete (WA)

Der REHDV hat keine Bedenken gegen den kompletten Ausschluss von Einzelhandel im allgemeinen Wohngebiet.

Mischgebiete (MI) und Gewerbegebiete (GE)

Die textlichen Festsetzungen für Misch- und Gewerbegebiete sind im Hinblick auf die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen unglücklich gewählt. Die hier getroffene Formulierung (s. Begründung S. 14 zu B-Plan Nr. 266) „Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten sowie Einkaufszentren sind nicht zulässig. [...]“, bietet zwar die Möglichkeit des „Handwerkerprivilegs“, gegen das wir keine Einwände haben, aber auch die Möglichkeit, Betriebe mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment sowohl im MI- als auch im GE-Gebiet anzusiedeln. Hier sollte unseres Erachtens eine schärfere Formulierung bzw. ein kompletter Ausschluss von weiteren Einzelhandelsansiedlungen vorgenommen werden, um nicht den zentralen Versorgungsbereich (ZVB) durch die Ansiedlung vieler kleinflächiger Einzelhandelsangebote außerhalb des ZVB in der Nähe des neuen Lebensmittelvollsortimenters zu gefährden.

Außerdem gehen wir davon aus, dass großflächiger Einzelhandel im Plangebiet abseits des SO-Gebietes nicht vorgesehen ist, weder zentren- noch nicht-zentrenrelevanter Art. Wir empfehlen daher, im Plangebiet Einzelhandel gänzlich auszuschließen und lediglich das Handwerkerprivileg, Tankstellen und Kioske als übliche Ausnahmen zuzulassen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der REHDV keine rechtlichen Bedenken gegen die vorliegende Planung erheben kann. Allerdings ist eine Umformulierung der textlichen Festsetzungen der Misch- und Gewerbegebiete in Bezug auf den Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen notwendig, um dem möglichen Ansiedlungsdruck nach der Ansiedlung des Vollsortimenters standzuhalten. Wir begrüßen die Schritte zur Verbesserung der Verkehrsanbindung zwischen dem Ortskern Osterrath und dem östlich hinter der Bahn gelegenen Plangebiet und fordern deren frühzeitige Umsetzung vor baulichem Beginn des Ansiedlungsvorhabens.

Wir nehmen den politischen Beschluss für diese Umgestaltung des Plangebiets, insbesondere die Ansiedlung des Lebensmittelvollsortimenters mit 4.100 m² Verkaufsfläche, hin, möchten aber dennoch nochmals auf die möglichen negativen Auswirkungen und die unseres Erachtens überdimensionierte Größe des Vorhabens hinweisen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Nora Timmerbeil
(Geschäftsführerin)

24.

PLEDOC
Wissen, wo es langgeht.



Seit dem 01.09.2010 ist die Betriebsüberwachung von der
E.ON Ruhrgas AG auf die Open Grid Europe GmbH übertragen worden!
PLEdoc GmbH • Postfach 12 02 55 • 45312 Essen

Stadt Meerbusch
FB 4 Stadtplanung und Bauaufsicht
Wittenberger Straße 21
40668 Meerbusch

**Leitungsauskunft
Fremdplanungsbearbeitung**

Telefon 0201/36 59 - 0
Telefax 0201/36 59 - 160
E-Mail fremdplanung@pledoc.de

zuständig Jaimie Esther Viadoy
Durchwahl 0201/3659-236

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Anfrage an	unser Zeichen	Datum
4.61.26.03/266, Hermann	09.11.2011	PLEdoc GmbH	ID_36436	13.12.2011

Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara
hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4
(2) Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. § 3 (2) BauGB

- hier: 1. Ferngasleitung Nr. 4/50/41, Ostara Osterath, DN 200, mit Schieberstation,
Blatt 1, RF-Plan Blatt 1, Schutzstreifenbreite 10 m
2. Ferngasleitung Nr. 4/50/52, Übergabestation Meerbusch – Osterath (Station
WBM Osterath), DN 150, Blatt 1, RF-Plan Blatt 1, Schutzstreifenbreite 8
m

Interessenvertretung Open Grid Europe GmbH

Bezug: Unsere Stellungnahmen PB_107422 vom 08.08.2007 und PB_120129 vom
14.01.2008 an die Post & Welters, Architekten & Stadtplaner BDA/SRL im
Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und TÖB

Sehr geehrte Damen und Herren,

von der Open Grid Europe GmbH, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen,
sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdpla-
nungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.

Wir bestätigen den Eingang Ihrer Benachrichtigung vom 09. November 2011 über die Betei-
ligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB zum
Bebauungsplan Nr. 266 – Meerbusch-Osterath, Ostara. In den Bebauungsplan-Entwurf ha-
ben wir die Trassenführungen der Ferngasleitungen graphisch übernommen und leitungs-
bezogene Daten hinzugeschrieben.

Geschäftsführung: Anne-Kathrin Wirtz, Matthias Lenz

PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH • Schnieringshof 10-14 • 45329 Essen
Telefon: 0201 / 36 59-0 • Telefax 0201/ 36 59-163 • E-Mail: info@pledoc.de • Internet: www.pledoc.de
Amtsgericht Essen - Handelsregister B 9864 • USt-IdNr. DE 170738401
Deutsche Bank AG Hannover (BLZ 250 700 70) Konto-Nr. 56 109 200

Zertifiziert nach
DIN EN ISO 9001
Zertifikatsnummer
SD-6001 AU 9329



Wir bitten Sie, die Lage der Leitungen anhand der beiliegenden Kataster- und Bestandspläne in den Bebauungsplan zu übernehmen und in den textlichen Festsetzungen sowie der Begründung aufzuführen. Die Höhenangaben in den Längenschnitten beziehen sich auf den Verlegungszeitpunkt. Zwischenzeitliche Niveauänderungen wurden nicht nachgetragen.

Die Darstellung der Versorgungsanlagen ist im Bebauungsplan-Entwurf und in den Kataster- und Bestandsplänen nach bestem Wissen erfolgt. Gleichwohl ist die Möglichkeit einer Abweichung im Einzelfall nicht ausgeschlossen.

Gemäß den Unterlagen zum Bebauungsplan Nr. 266 – Meerbusch-Osterath soll die Straße Winklerweg zu einer leistungsfähigen Verbindungsstraße zwischen Meerbuscher Straße und Strümper Straße ausgebaut werden. Die Ferngasleitung Nr. 4/50/52 verläuft in der Straße Winklerweg zur Übergabestation (Station WBM Osterath). Von der Leitung Nr. 4/50/52 in östlicher Richtung abgehend liegt die Ferngasleitung Nr. 4/50/41 im Bereich des Küxpfades. Die Ferngasleitungen haben jeweils einen 8 m (4 m beiderseits der Leitungssachse) breiten Schutzstreifen.

Dem Planentwurf zufolge ist im Zuge des Ausbaus auch die Verbreiterung des Winklerweges vorgesehen. Das hat zur Folge, dass zum einen die Übergabestation (Station WBM Osterath) und zum anderen die Schieberstation (Kreuzungsbereich Winklerweg und Küxpfad) in der öffentlichen Verkehrsfläche zu liegen kommen. Derzeit befinden sich die Übergabestation (Station WBM Osterath) und die Schieberstation außerhalb der Verkehrsfläche.

Übergabestation (Station WBM Osterath)

Es ist zu klären, ob auf die Station WBM Osterath künftig verzichtet werden kann/soll. Jedoch ist hierfür eine Aussage seitens des Wirtschaftsbetriebes Meerbusch zwingend erforderlich. Einer Überbauung der Leitung Nr. 4/50/52 – wie im Bebauungsplanentwurf ersichtlich – kann die Open Grid Europe GmbH zum jetzigen Zeitpunkt nicht zustimmen.

Öffentliche Verkehrsfläche im Bereich der Schieberstation der Leitung Nr. 4/50/41

Die Armaturenstation, die zukünftig im Einmündungsbereich der Planstraße C liegen würde, wäre auf jeden Fall anzupassen. Die Schieberstation muss umgelegt werden, so dass diese außerhalb der Fahrbahn zu liegen kommt.

Um zu klären, ob in welchem Umfang Anpassungsmaßnahmen an den Versorgungsanlagen durchgeführt werden müssen, bitten wir Sie zu veranlassen, dass der Ausbau des

Winklerweges bereits in der Entwurfsphase uns zur Prüfung und Stellungnahme unter Vorlage der Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte und Querprofile) angezeigt wird.

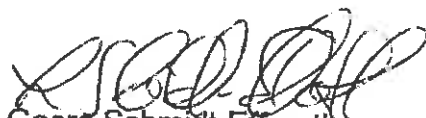
Ferner wird aufgeführt, dass im Zuge des Ausbaus auch die Herstellung von Stellplätzen und die Anpflanzung von Bäumen im Winklerweg vorgesehen sind.

Im Hinblick auf das weitere Verfahren bitten wir das beiliegende **Merkblatt „Berücksichtigung von unterirdischen Ferngasleitungen bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen“ der E.ON Ruhrgas AG**. In diesem Zusammenhang machen wir darauf aufmerksam, dass Baumpflanzungen zu bestehenden Versorgungsanlagen mit einem horizontalen Abstand von **mindestens 2,5 m** zwischen Stammachse und Außenhaut der Versorgungsanlagen vorzusehen sind. Bei diesen Abständen sind in der Regel keine zusätzlichen Wurzelschutzmaßnahmen erforderlich. Die sich aus den Abständen ergebenden Freihaltezonen sind dauerhaft stockfrei und begehbar zu halten.

Abschließend teilen wir Ihnen mit, dass innerhalb des Geltungsbereiches keine Versorgungseinrichtungen der GasLINE GmbH & Co. KG verlaufen.

Mit freundlichen Grüßen

PLEdoc GmbH


Georg Schmidt-Efferoth


Jaimie Viadoy

Anlagen

Bebauungsplanentwurf

Katasterpläne

Bestandspläne

Merkblatt

Verteiler

TBR Benrath, Frau Dettmarg