

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]



Einwender 17

Eing.: 03. Dez. 2011

Stadt Meerbusch
Bauordnung

14. Dez. 2011

FB 4-63

Fachbereich 4

Eing.: 14. Dez. 2011

6. Dezember 2011

4-61
weiter an: He

fu

Stadt Meerbusch
Stadtplanung
Wittenbergerstr. 21
40668 Meerbusch

Vorab per Fax 02150-91639260

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

4-61

[Redacted]

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplanentwurfes zur ersten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 Meerbusch-Osterrath, Winklerweg/Wienenweg möchten wir hiermit als Eigentümerin der o.g. Grundstücke folgende Einwendungen erheben:

1.

Wir betreiben auf dem Grundstück [Redacted] einen Einzelhandelsbetrieb, der erst vor wenigen Jahren an dieser Stelle genehmigt und errichtet wurde. Die westlich der Filiale gelegene Grundstücksfläche, die ebenfalls in unserem Eigentum steht, soll ebenfalls zu Einzelhandelszwecken genutzt werden. Wie Sie wissen, greifen die Festsetzungen des Bebauungsplanes, sobald baulich in den Bestand der vorhandenen Filiale eingegriffen wird. In diesem Fall würde z.B. die Festsetzung greifen, wonach Teilflächen unseres Grundstückes zweigeschossig zu bebauen sind. Diese Festsetzung ist jedoch kaum umzusetzen. Wir bitten hierauf zu verzichten.

2.

Auf den Freiflächen gibt es neben Einzelhandelsnutzungen die Überlegung, dort eine ATU-Filiale oder einen McDonald- oder Burger King-Drive-Through Gastronomiebetrieb zu errichten. Diesen Überlegungen stehen die Festsetzungen betreffend den Ausschluss von Gastronomiebetrieben bzw. betreffend die geruchsintensiven Betriebe der Abstandsklassen VII entgegen. Wir regen an, auf diese Einschränkungen zu verzichten, um diese Ansiedlungen zu ermöglichen.

[Redacted]

[Redacted]

[REDACTED]
 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

[REDACTED]

Fachbereich 4
Eing.: 09. Dez. 2011
4-31
weiter an: 4-03
He
ku

Einwender 11



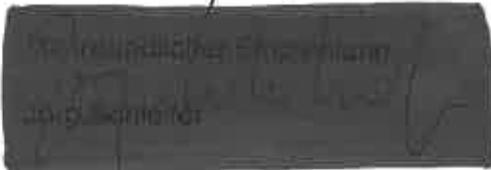
Meerbusch, den 06.12.2011

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.



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. Strümpferstrasse 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.

Einwender 14



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.

Ich behalte mir vor, alle rechtlichen Mittel voll auszuschöpfen.

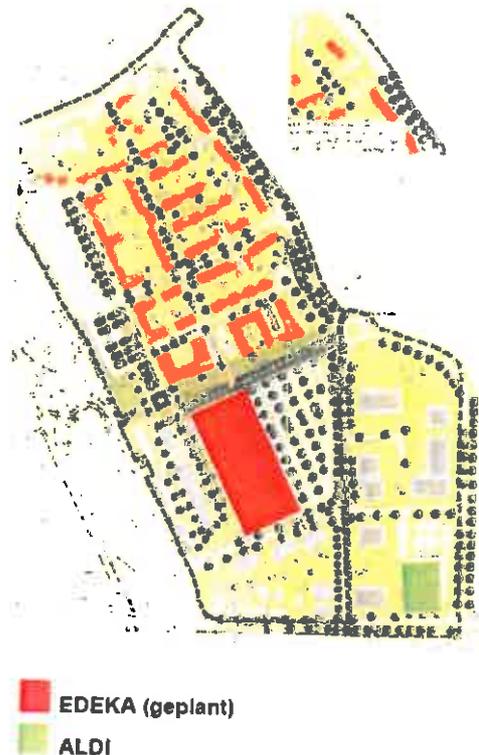
Mit freundlichen Grüßen



1. HINTERGRUND DER PLANUNG	2
2. OFFENLAGE: AUSGELEGTE UNTERLAGEN UND VERFAHRENSMÄNGEL	3
2.1 AUSGELEGTE DOKUMENTE	3
2.2 VERFAHRENSMÄNGEL.....	4
3. STELLUNGNAHME ZU DEN GUTACHTEN.....	5
3.1 GfK- GUTACHTEN.....	5
3.2 GMA- GUTACHTEN, STELLUNGNAHME DER BEZIRKSREGIERUNG ETC.	6
3.3 VERKEHRSGUTACHTEN.....	9
3.4 SCHALLTECHNISCHES GUTACHTEN	12
3.4.1 Allgemeines	12
3.4.2 Straßenverkehr.....	12
3.4.3 Schienenverkehr.....	14
3.4.4 Flugverkehr.....	15
3.5 ERSCHÜTTERUNGSGUTACHTEN.....	15
4. STELLUNGNAHME ZUR 100. ÄNDERUNG FNP UND ZU DEN B-PLÄNEN 266/60.....	16
4.1 FNP 100. ÄNDERUNG	16
4.2 B-PLAN 266.....	16
4.3 B-PLANS 60: 1. ÄNDERUNG	19
5. STELLUNGNAHME ZUM STÄDTEBAULICHEN VERTRAG.....	19

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 m ²	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 [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 Eisenbahnsschranke 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 Versorgungsbereiches in Osterath eine existenzielle Gefahr für die wirtschaftliche Existenz der etablierten 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 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 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 wiederum zu einer bedrohlichen Mehrbelastung mit PKW-Verkehr verbunden ist (siehe Abschnitt 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 ausgewiesen. ... Am geplanten Erweiterungsstandort in Osterath sieht der Gutachter die Bahnlinie als östliche Begrenzung 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 lediglich eine Ergänzung des Angebots ohne strukturelle Verschiebungen innerhalb Osteraths zum Tragen kommt, halten wir für kaum realisierbar.** Insgesamt dürfte die Ansiedlung einer gesetzlichen Prüfung 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 Versorgungsbe-
reiche - 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 Ortmitte 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.

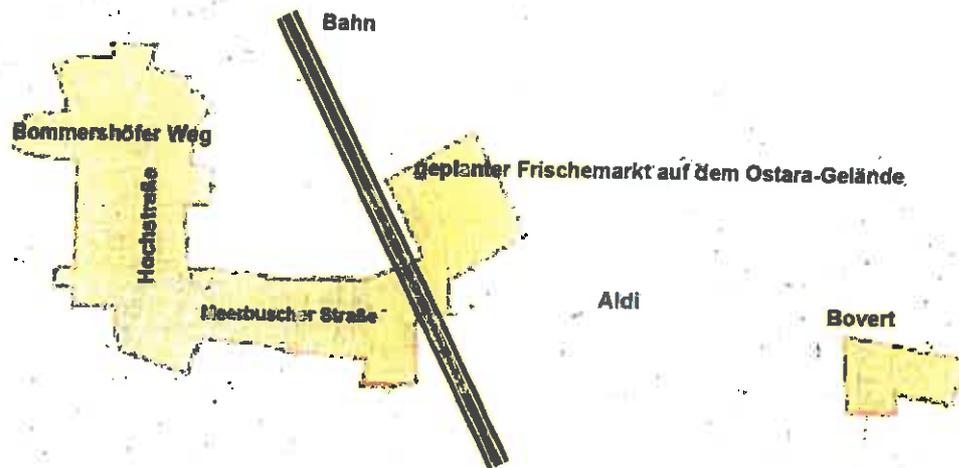
- Interessant sind im vorliegenden Zusammenhang die Begründungen im Rahmen der '1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 165 in Meerbusch-Osterath, Gewerbegebiete Comeniusstraße und südliche Breite Straße' (vgl. TOP 11.0 der Sitzung des APL vom 6. November 2003); Ziel dieser B-Plan- Änderung war es im wesentlichen, 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 Boverth 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 Frischmarkt- 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 Frischmarktes der Ortsteil Osterath: diesen Frischmarkt 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 Frischmarktes 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-/ Frischmarktes) nicht beschlossen werden.

- Für die Realisierung des Frischmarktes 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 Flächennutzungsplanes 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 'Frischmarkt' 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 Strümper 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 Strümpfer- 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 Strümpfer 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
Strümper Straße			
westlich des Winkler Wegs	4300	6500	5900
östlich des Winkler Wegs	6200	7400	7600

- 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. Strümperstraße 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 derzeit geplante Dimensionierung der Kreuzungsbereiche an der Strümper 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 schalltechnisches 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 Allgemeingebieten (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 Strümper 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 Strümper 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 Strümper 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, Hoterheideweg, 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) angegebene 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 werde, 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.

Bebauungsplan Nr. 1.Ä. 60 FNP - Änderung
 Meerbusch - OSTERATH

- 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 (ern. 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 23.11.2011	
3	Bezirksregierung / Luftfahrtbehörde	X	
4	Bezirksregierung / Agrarordnung		
5	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland	X	18.11.2011
6	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	X	
7	Landesbetrieb Straßenbau NRW, NL MG	X 29.11.2011	
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	Wehrbereichsverwaltung West		
14	Finanzamt Neuss (nur Offenlage)	X	
15	Industrie- und Handelskammer	X 03.12.2011	
16	Handwerkskammer	X	05.12.2011
17	Kreishandwerkerschaft	X	
18	Wasser- und Schifffahrtsamt		
19	Deichverband Neuss-Deinshausen-Heerdt		
20	Deichverband Meerbusch-Lank		
21	Deutsche Telekom AG, PTI 14 (nur Buderich)		
22	Deutsche Telekom AG, PTI 13	X	
23	Unitymedia (Kabelnetz)	X	
24	Stadtwerke Service Meerbusch Willich (WBM)	X	
25	Amprion GmbH (RWE Hochspannungsnetz)	X	17.11.2011
26	RWE Rhein-Ruhr Netzservice (Neuss)	X	06.12.2011
27	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice (Dortmund)		
28	Air Liquide, Ferngasleitungen Rhein-Ruhr	X	14.11.2011

Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden		Anregungen, Hinweise + Vorschläge	keine Anregungen, Hinweise + Vorschläge
29	Thyssengas GmbH (RWE Transportnetz Gas)	X	10.11.2011
30	Open Grid Europe (PLEdoc) (Eon Ruhrgas)	X	16.11.2011
31	Flughafen Düsseldorf		
32	DFS Deutsche Flugsicherung	X	
33	Rheinbahn AG	X	29.11.2011
34	SWK Mobil GmbH (Stadtwerke Krefeld SWK Bus)		
35	BVR - Busverkehr Rheinland	X	
36	DB - Netz	X	
37	DB - Bahnhöfe	X	
38	DB - Services Immobilien (Köln)	X	29.11.2011
39	Naturschutzverbände (Landesbüro 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	Erzbistum 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 Gemeinden (nur Friedhof Letum)	X	17.11.2011
54	Stadt Krefeld	X	
55	Stadt Düsseldorf		
56	Stadt Neuss (Unterlagen nur in Schriftform und Postweg)		
57	Stadt Kaarst	X	
58	Stadt Willich	X	
59	Stadt Dursburg		
60	Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband (Geschäftsstelle Mönchengladbach)	X	09.12.2011
61	Bezirksregierung Regionalentwicklung (FNP-Änderung)	X	
62	Bezirksregierung Regionalentwicklung (Einzelhandel)	X	

Stadt Viernsen

X

29.12.2011



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Stadt Meerbusch
Bürgerbüro, Sicherheit und Ordnung
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Datum 23.11.2011
Seite 1 von 2

Aktenzeichen:
22.5-3-5162022-257/11/
bei Antwort bitte angeben

Herr Schwiering
Zimmer 116
Telefon:
0211 475-9710
Telefax:
0211 475-9040
klaus.schwiering@brd.nrw.de

Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) / Luftbildauswertung
Meerbusch, 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Winkler-
weg/Wienenweg

Ihr Schreiben vom 09.11.2011, Az.: 4.61.26.03/1. Ä. 60

Die Auswertung des o.g. Bereiches war teilweise nicht möglich. Daher kann die Existenz von Kampfmitteln nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Im ausgewerteten Bereich liegen mir keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln vor. Eine Garantie auf Kampfmittelfreiheit kann gleichwohl nicht gewährt werden.

Im nicht ausgewerteten Bereich sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Bei Aushubarbeiten mittels Erdbaumaschinen wird eine schichtweise Abtragung um ca. 0,50m sowie eine Beobachtung des Erdreichs hinsichtlich Veränderungen wie z.B. Verfärbungen, Inhomogenitäten empfohlen. Generell sind Bauarbeiten sofort einzustellen sofern Kampfmittel gefunden werden. In diesem Fall ist die zuständige Ordnungsbehörde, mein KBD oder die nächstgelegene Polizeidienststelle unverzüglich zu verständigen.

Erfolgen zusätzliche Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. empfehle ich eine Sicherheitsdetektion. Die weitere Vorgehensweise ist dem beiliegenden Merkblatt zu entnehmen. Vorab werden dann zwingend Betretungserlaubnisse der betroffenen Grundstücke und eine Erklärung inkl. Pläne über vorhandene Versorgungsleitungen benötigt. Sofern keine Leitungen vorhanden sind, ist dieses schriftlich zu bestätigen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Mündelheimer Weg 51
40472 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-9040
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
DB bis D-Unterrath S Bf
Buslinie 729 - Theodor-Heuss-
Brücke
Haltestelle:
Mündelheimer Weg
Fußweg ca. 3 min

Zahlungen an:
Landeskasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 West LB AG
IBAN:
DE41300500000004100012
BIC:
WELADED



Teile der beantragten Fläche sind von mir bereits ausgewertet worden. Bezüglich der alten Ergebnisse verweise ich auf die Stellungnahmen 22.5-2-5162022-188/07 vom 12.07.2007 und 22.5-3-5162022-290/08 vom 28.11.2008. Die obigen Empfehlungen beziehen sich daher ausschließlich auf den übrigen, ergänzenden Bereich.

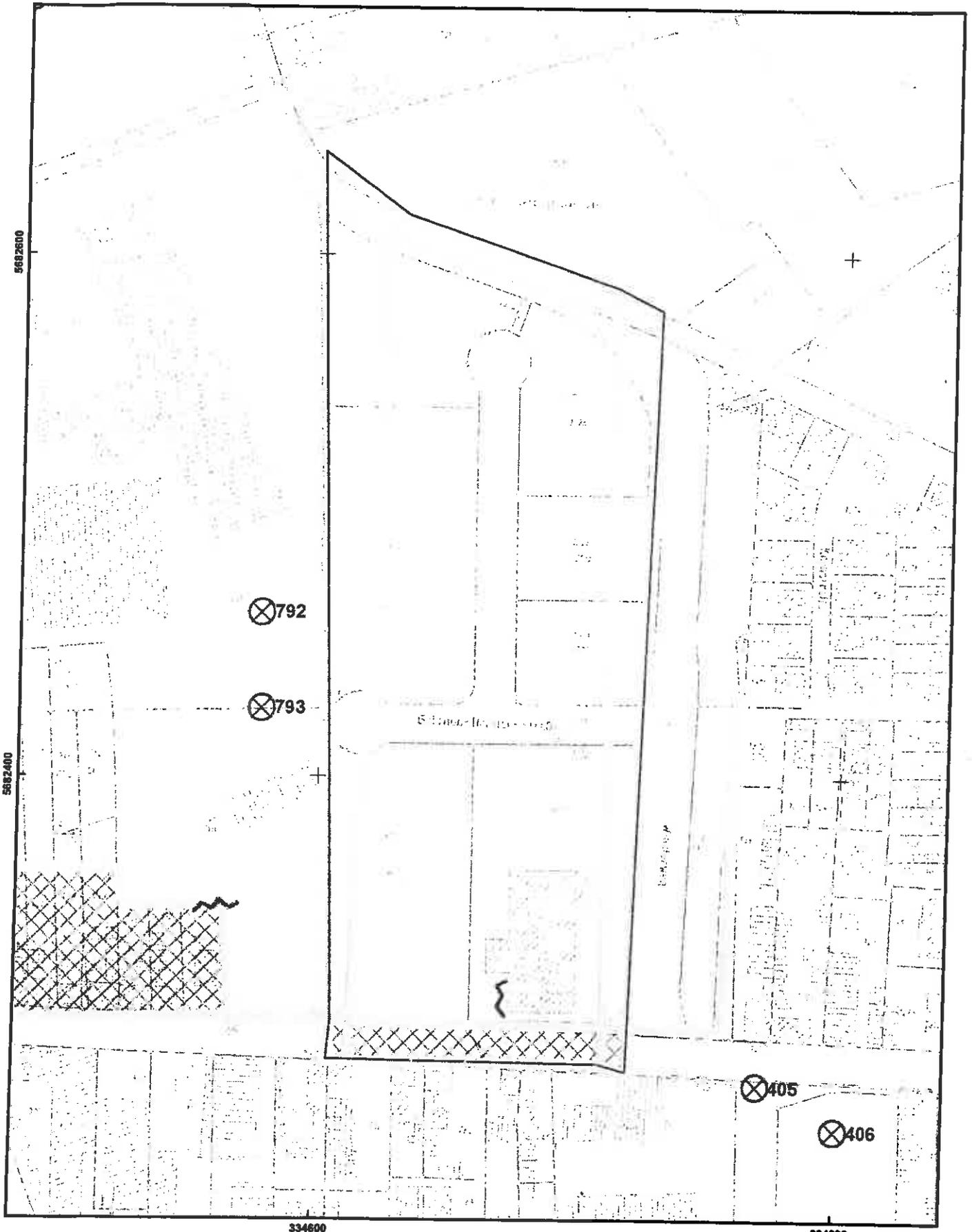
Datum 23.11.2011
Seite 2 von 2

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Internetseite www.brd.nrw.de/ordnung_gefahrenabwehr/kampfmittelbeseitigung/service/index.html

Im Auftrag

(Schwiering)

Ergebnis der Luftbildauswertung 22.5-3-5162022-257/11



Kartenmaßstab : 1:2.000

	aktuelle Antragsfläche		Laufgraben		Panzergraben
	alte Antragsfläche		Verdacht auf Bombenblindgänger		Bunker
	nicht auswertbare Fläche		geräumte Bombenblindgänger		militärische Fläche

Merkblatt für das Einbringen von „Sondierbohrungen“ im Regierungsbezirk Düsseldorf

Nicht in allen Fällen ist eine gezielte Luftbildauswertung oder Flächendetektion möglich, so dass keine konkrete Aussage über eine mögliche Kampfmittelbelastung erfolgen kann. Dies trifft in der Regel in Bereichen zu, in denen bereits während der Kriegshandlungen eine geschlossene Bebauung vorhanden war. Erschwernisse insbesondere durch Schlagschattenbildung, Trümmerüberdeckung, Mehrfachbombardierung und schlechte Bildqualität kommen hinzu. Auch ist nicht immer bekannt, ob die zur Verfügung stehenden Luftbilder den letzten Stand der Kampfmittelbeeinflussung wiedergeben. Wenn es sich um ehemalige Bombenabwurfgebiete handelt, können Kampfmittelfunde nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Für diese Bereiche empfiehlt der staatliche Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) bei bestimmten, als besonders gefährdet einzustufenden Arbeiten eine Sicherheitsüberprüfung.

Zu diesen Arbeiten gehören insbesondere

- Rammarbeiten
- Verbauarbeiten
- Pfahlgründungen
- Rüttel- und hydraulische Einpressarbeiten

sowie vergleichbare Arbeiten, bei denen erhebliche mechanische Kräfte auf den Boden ausgeübt werden.

Zur Durchführung der Sicherheitsüberprüfungen sind nachfolgende Vorkehrungen zu treffen, die vom Eigentümer als Zustandsstörer zu veranlassen sind:

Einbringung von Sondierbohrungen - nach einem vom KBD empfohlenen Bohrraster - mit einem Durchmesser von max. 120 mm, die ggf. je nach Bodenbeschaffenheit mit PVC-Rohren (Innendurchmesser > 60mm) zu verrohren sind.

Auflagen: Die Bohrungen dürfen nur drehend mit Schnecke und nicht schlagend ausgeführt werden. Bohrkronen als Schneidwerkzeug sowie Rüttel- und Schlagvorrichtungen dürfen nicht verwendet werden. Beim Auftreten von plötzlichen ungewöhnlichen Widerständen ist die Bohrung sofort aufzugeben und um mindestens 2 m zu versetzen. Als Bohrlochtiefe ist im Regelfall (abhängig von den örtlichen Bodenverhältnissen) 7 m unter Geländeoberkante (GOK) als ausreichend anzusehen. Die GOK bezieht sich immer auf den Kriegszeitpunkt. Spülverfahren mit Spüllanze können sinngemäß verwendet werden.

Die Bohrlochdetektion erfolgt durch den KBD oder eines von ihm beauftragten Vertragsunternehmens. Für die Dokumentation der überprüften Bohrungen ist dem KBD oder dem beauftragten Vertragsunternehmen ein Bohrplan zur Verfügung zu stellen.

Da es sich bei diesen Arbeiten um zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ohne den konkreten Hinweis einer möglichen Kampfmittelbelastung handelt, kann das Einbringen der für diese Technik erforderlichen Sondierbohrungen unter Einhaltung entsprechender Auflagen auch durch Unternehmen ausgeführt werden, die nicht der Aufsicht des KBD unterliegen.

Bitte beachten Sie, dass Terminvorschläge bzgl. der Durchführung der Arbeiten nur per Fax oder Email berücksichtigt werden können. Senden Sie dazu nachfolgende Seite ausgefüllt an die Faxnummer: 0211 - 475 90 40 oder an kbd@brd.nrw.de.

Im Auftrag
gez. Schiefers

Anmeldung von Sondierbohrungen zur Detektion

Name, Firma, Telefon:

Aktenzeichen des KBD:	
Datum:	
Bauherr / Auftraggeber (Name, Adresse, Telefonnr., Fax)	
Bohrfirma (Name, Adresse, Telefonnr., Fax)	
Bauvorhaben und Adresse:	
Ansprechpartner auf der Baustelle zur genauen Terminabsprache (Name, Telefonnummer):	
Anzahl der Bohrungen:	
Tiefe in m der Bohrungen:	
Terminvorschlag für Detektion:	
Besonderheiten (Arbeitsschutz, usw.):	

Datum, Unterschrift:

Stadt Meerbusch
Dezernat III

Eing.: -5. Dez. 2011

weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SR 11 21

Stadt Meerbusch
Poststelle

Eing.: 02. Dez. 2011

Strassen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



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

Stadt Meerbusch
Stadtplanung und Bauaufsicht
Postfach 1664
40641 Meerbusch

Regionalniederlassung Niederrhein

Fachbereich 4

Eing.: 02. Dez. 2011

weiter an: 14-03

Kontakt: Herr Budnick-61
Telefon: 02161/409-290
Fax: 02161/409-215
E-Mail: klaus.budnick@strassen.nrw.de
Zeichen: 20400/42.030/2.10.07
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 29.11.2011

Bebauungsplan Nr. 60, 1.Änderung
Bereich: Winklerweg/ Wienenweg in Meerbusch-Osterath
hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB i.V.m. § 3 (2) und § 13 (2) Nr.3 BauGB

Ihr Schreiben vom 09.11.2011 – Az.: 4.61.26.03/ 1.Ä. 60

Sehr geehrte Damen und Herren,

das o.a. Plangebiet schließt im Süden einen Abschnitt der Landesstraße 476 innerhalb der Ortsdurchfahrt Meerbusch-Osterath mit ein: **Abschnitt 5, Station 0,905 bis 1,015**. Baulastträger der Landesstraße ist das Land Nordrhein-Westfalen.

Gegen den o.a. Bebauungsplan werden seitens der hiesigen Niederlassung keine Bedenken erhoben, wenn folgendes beachtet wird:

Hinsichtlich der Ausbauplanung der L 476 im Kreuzungsbereich Winklerweg/ Wienenweg ist die hiesige Niederlassung weiterhin zu beteiligen. In diesem Zusammenhang weise ich auch darauf hin, dass, bedingt durch den Umbau der Kreuzung, die Kosten für a) evtl. erforderlich werden-der Lärmschutzmaßnahmen und b) evtl. Kosten für zusätzliche Einleitungen von Straßenwasser in das Kanalnetz der Stadt von der Straßenbauverwaltung nicht übernommen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(Budnick)



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Geschäftsbereich
Standortpolitik

IHK Mittlerer Niederrhein | Postfach 10 10 62 | 47710 Krefeld

Ihre Nachricht vom

Stadt Meerbusch
Frau Brigitte Herrmann
Postfach 16 64
40641 Meerbusch

Ihr Ansprechpartner
Silke Hauser
E-Mail
hauser@krefeld.ihk.de
Telefon
02151 635-344
Telefax
02151 63544-344
Datum
8. Dezember 2011

per E-Mail vorab: brigitte.herrmann@meerbusch.de

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 „Winklerweg / Wienenweg“ der Stadt Meerbusch

Sehr geehrte Frau Herrmann,
Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Meerbusch beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 60 zu ändern, um diesen in Einklang mit den Zielsetzungen des benachbarten Bebauungsplanes Nr. 266 zu bringen und um verkehrliche Entlastungen im Bereich des Knotens Winklerweg / Gottlieb-Daimler-Straße umsetzen zu können. Inhalt der ersten Änderung des Bebauungsplanes sind daher zum einen die Festsetzung von Lärmkontingenten für die einzelnen Bauflächen und zum anderen die Ausweisung einer neuen Verbindungsstraße im Gewerbegebiet.

Die Planung wird im Hinblick auf Ihre Zielsetzung von der Industrie- und Handelskammer mitgetragen. Die Industrie- und Handelskammer hatte ihm Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 266 angeregt, die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 parallel durchzuführen. Aufgrund der im Planbereich Nr. 266 vorgesehenen Wohnnutzungen ist eine Lärmkontingentierung im Planbereich Nr. 60 unumgänglich.



Seite 2 zum Schreiben vom 8. Dezember 2011

Zu dem aktuell vorliegenden Entwurf nimmt die Industrie- und Handelskammer wie folgt Stellung:

Nach der textlichen Festsetzung wird für das Plangebiet weiterhin ein Gewerbegebiet festgesetzt, in dem mit der ersten Änderung großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen werden soll. Im nördlichen Plangebiet wird zentrenrelevanter Einzelhandel ausgeschlossen. Der im Plangebiet südlich gelegene Aldi-Markt soll die Option zur Erweiterung haben, bis zu einer allgemein zulässigen Grenze der Verkaufsflächengröße von 800 qm. Ebenfalls wurde das sogenannte Handwerkerprivileg berücksichtigt.

Die textlichen Festsetzungen lauten (Auszug):

Gemäß § 1 (5) i.V.m. § 1 (9) BauNVO sind in den festgesetzten Gewerbegebieten die Nutzungsarten nach § 8 (2) Nr. 1, 2 und 4 nicht zulässig, sofern es sich um

- Großflächige Einzelhandelsbetriebe, die nicht unter die Regelung von § 11 (2) Nr. 2 BauNVO fallen,
 - Einkaufszentren,
 - Gastronomiebetriebe,
 - Dienstleistungsbetriebe mit einer Grundfläche von weniger als 800 qm,
 - Speditions- und Frachtführerbetriebe,
 - Anlagen für sportliche Zwecke, die nicht in Gebäuden liegen,
 - Betriebe mit sexuellem Charakter (z.B. Bordelle, Sex-Shops)
- handelt.

Gemäß § 1 (5) i.V.m. § 1 (9) BauNVO sind in den mit dem Index 3 gekennzeichneten Gewerbegebieten die Nutzungsarten nach § 8 (2) Nr. 1 und Nr. 2 BauNVO nicht zulässig, sofern es sich um Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten gemäß der nachstehenden Meerbuscher Sortimentsliste handelt.

1. Ausschluss von großflächigem Einzelhandel und Ausschluss von zentrenrelevantem Einzelhandel im nördlichen Plangebiet

Der Industrie- und Handelskammer ist zunächst unklar, welchen Einzelhandel die Stadt



Seite 3 zum Schreiben vom 8. Dezember 2011

Meerbusch in dem Plangebiet zulassen will. Aus den textlichen Festsetzungen geht dies nicht eindeutig hervor.

(In der textliche Festsetzung ist ein Schreibfehler, gemeint ist sicherlich § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO.) Die Industrie- und Handelskammer geht davon aus, dass der unter dem ersten Spiegelstrich formulierte Ausschluss verhindern soll, dass sich ein atypischer großflächiger Einzelhandelsbetrieb ansiedelt. Die Begründung in den Planunterlagen, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe nicht der Struktur des Plangebietes entsprechen und nachteilige verkehrliche Auswirkungen zu erwarten seien, ist nachvollziehbar.

Die Industrie- und Handelskammer bezweifelt aber, ob die Formulierung „Nicht zulässig sollen sein großflächige Einzelhandelsbetriebe, die nicht unter die Regelung von § 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.

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 oben dargestellten Festsetzungen soll aber eine Ansiedlung von Betrieben mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment auf dem freien Gelände nördlich der Gottlieb-Daimler-Straße möglich sein. Angesichts des benachbarten geplanten Vollsortimenters ist ein gewisser Ansiedlungsdruck auf der Freifläche zu erwarten. Eine solche Agglomeration an diesem Standort könnte aus unserer Sicht letztendlich den zentralen Versorgungsbereich Osterath schädigen.

Um die Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes konsequent umzusetzen, empfiehlt die Industrie- und Handelskammer deshalb, gerade das unmittelbar an den zentralen Versorgungsbereich Osterath angrenzende Gelände insofern planungsrechtlich zu sichern,



Seite 4 zum Schreiben vom 8. Dezember 2011

dass jegliche Neuansiedlung von Einzelhandel, unabhängig davon ob zentren- oder nicht-zentrenrelevant, unzulässig ist.

Konsequenterweise müsste der Einzelhandel im ganzen Plangebiet ausgeschlossen werden. Der ALDI-Standort sollte als bereits vorhandener Betrieb planerisch gesichert werden.

2. Ausschluss von Dienstleistungsbetrieben mit einer Grundfläche von weniger als 800 qm

Diese textliche Festsetzung ist aus Sicht der Industrie- und Handelskammer nicht nachvollziehbar. Sie bedarf einer städtebaulichen Begründung. Aus dem vorliegenden Begründungstext erschließt sich kein städtebaulicher Grund.

3. Ausschluss von Speditions- und Frachtführerbetrieben

Auch diese textliche Festsetzung ist aus Sicht der Industrie- und Handelskammer nicht nachvollziehbar und bedarf einer städtebaulichen Begründung.

Bezüglich der Unbestimmtheit der Festsetzung verweist die Industrie- und Handelskammer auf ihre Stellungnahme vom 9. Dezember 2008. Die Bedenken werden aufrechterhalten.

Zusammenfassung

Aus Sicht der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein ist die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 60 begrüßenswert. Die Festsetzungen und Begründungen zur Steuerung von Einzelhandelsbetrieben, Dienstleistungsbetrieben sowie von Speditions- und Frachtführerbetrieben sollten im Hinblick auf die Rechtssicherheit des Bebauungsplanes überarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Silke Hauser



Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat

Kreishaus Neuss • 41456 Neuss
 Kreishaus Grevenbroich • 41513 Grevenbroich

Stadt Meerbusch
Stadtplanung und Bauaufsicht
Postfach 16 64
40641 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Poststelle
Eing.: 12. Dez. 2011

Fachbereich 4
15. Dez. 2011
He
Ku



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

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

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 DN

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg hier: Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange

Zu der o. g. Bebauungsplanänderung nehme ich wie folgt Stellung:

Untere Wasserbehörde

Hinweise:

1. Einleitungen in den Untergrund unterliegen der wasserrechtlichen Erlaubnispflicht nach Wasserhaushaltsgesetz.
2. Baumaßnahmen wie neue Kanäle und die Errichtung neuer Straßen innerhalb der Wasserschutzzone W III B bedürfen der Genehmigung nach der Wasserschutzgebietsverordnung Lank-Latum. Für den Straßenbau sind die Vorgaben der RiStWag zu berücksichtigen.

Untere Bodenschutzbehörde

Hinweise:

Im Plangebiet befindet sich der bekannte Altstandort Me-0274,00. Ich verweise hierzu auf die Ziff. 5, „Altlasten“ auf Seite 10 der Begründung. Weitere Ergänzungen hierzu sind nicht erforderlich.

Ich verweise 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 zum Verfahren Bebauungsplan Nr. 60, 1. Änderung, Winklerweg/Wienenweg, gegeben.

Mit dem Verfahren der 1. Änderung sollte der Bebauungsplan Nr. 60 hinsichtlich der Verkehrsführung überplant werden.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden durch die Untere Immissionsschutzbehörde Anregungen eingebracht, die auf Ebene der Bauleitplanung sicherstellen, dass immissionsschutzrechtliche Konflikte mit der benachbarten schutzbedürftigen Wohnnutzung auf planungsrechtlicher Ebene vermieden werden.

Daraus resultieren Festsetzungen bezüglich der Gliederung nach Art und Eigenschaften der Betriebe gemäß dem Abstandserlass des MUNLV 2007 und Festsetzungen von Emissionskontingenten gemäß DIN 45691.

Über diese Regelungen hinaus, hatte ich in meiner Stellungnahme angeregt, folgende Ausführungen zu Betriebsbereichen gemäß der Störfallverordnung zu berücksichtigen:

Zur Sicherstellung entsprechender Abstände gemäß der Seveso II-Richtlinie und zur Umsetzung des § 50 BImSchG rege ich an, für den Bebauungsplan Nr. 60, Winklerweg/Wienenweg, die folgende textliche Festsetzung vorzunehmen:

„In dem Gewerbegebiet/Industriegebiet sind Betriebsbereiche gemäß § 3 Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz¹ i.V.m. der Störfall-Verordnung² unzulässig.“

Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass die hier angesprochenen Betriebsbereiche und die dafür erforderlichen Abstände durch Regelungen des Abstandserlasses des MUNLV 2007 ausdrücklich nicht erfasst werden und daher einer gesonderten Regelung bedürfen.

Darüber hinaus wird in der Begründung ausgeführt, dass auf der Teilfläche 6 mit dem bezeichneten Index Nr. 4 die Errichtung einer Anlage ermöglicht werden soll, die die Wärmeversorgung des Plangebietes Nr. 266 und Nr. 60 übernehmen soll. Die Art und Größe dieser Anlage wird nicht beschrieben.

¹ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG v. 4.12.2010

² Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Störfall-Verordnung – 12. BImSchV, v. 1.12.2010

Bei der in der Regel dafür erforderlichen Anlagen zur Erzeugung von Strom, Dampf und Warmwasser handelt es sich u.U. um eine Feuerungsanlage, die nach § 4 BImSchG i.V.m. der 4. BImSchV genehmigungsbedürftig sein könnte. Die Genehmigungspflicht richtet sich nach Art des eingesetzten Brennstoffs und greift bei bestimmten festen Brennstoffen bereits ab 1 MW und bei gasförmigen Brennstoffen ab 10 MW Leistung (siehe Ziffer 1.2 Spalte 2 der 4. BImSchV).

Diese Anlagen fallen nach dem Abstandserlass in die Abstandklasse V mit einem erforderlichen Abstand von 300 m. Abstandsbestimmend sind für diese Anlagen gemäß den Erläuterungen zum Abstandserlass die entstehenden Prozessrückstände, Abwärme, Luftverunreinigungen, Geräusche und Erschütterungen.

Nach den im Entwurf im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen wären diese Anlagenarten bereits aus planungsrechtlicher Sicht nicht zulässig und auch nicht ausnahmsweise zulassungsfähig. Selbst eine unter diesen Leistungsgrenzen baugenehmigungspflichtige Feuerungsanlage ist hinsichtlich der aus diesen Anlagen resultierenden Störwirkungen typisierend wie die o.g. Anlagen einzuordnen. Dies gilt in planungsrechtlicher Sicht ausschließlich für die Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit derartiger Anlagen in dem vorliegend als gegliedertes GE festgesetztem Plangebiet ohne Berücksichtigung der tatsächlich von der Anlage resultierenden Immissionen.

Ich rege daher an, die Art der Anlage und den Standort für die Anlage zu konkretisieren und entweder eine Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung der Wärme- und Energieversorgung gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 12 BauGB, oder aber ein mit dieser Zweckbestimmung versehenes Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO festzusetzen.

In diesen Gebietsformen könnte auch das festgesetzte Emissionskontingent nach DIN 45691 als konkrete Anforderung im Rahmen der Zweckbestimmung und Bestimmung der Art der Nutzung und damit der Eigenschaft der Nutzungsform erhalten bleiben, so dass das begutachtete Schutzmodell für Geräusche erhalten bliebe.

Die weitere Beurteilung der aus einer Feuerungsanlage resultierenden Emissionen, wie z.B. Gerüche, Staub und eventuelle Erschütterungen kann unter den o.g. Rahmenbedingungen, Festsetzung einer Fläche für diese Anlage und Festsetzung des L_{EK} , auf das nachfolgende Genehmigungsverfahren verlagert werden. Insoweit könnte einer begrenzten Konfliktverlagerung zugestimmt werden.

Landschaftspflege und Artenschutz

Ich bitte die Begründung um Aussagen zur Betroffenheit geschützter Arten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz zu ergänzen.

Im Auftrag



Dipl.-Ing. Martin Stiller
Techn. Kreisangestellter

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



**Rheinischer
Einzelhandels- und
Dienstleistungsverband**

Einzelhandels- und Dienstleistungsverband · Mühlenstr. 129 · 41236 Mönchengladbach

41236 Mönchengladbach

Mühlenstr. 129

Tel: 02166-2929

Fax: 02166-25035

info@rhv-nrw.de

www.rheinischer-ehdv.de

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

Fachbereich

Eing.: 14. Dez. 2011

weiter an: He 4-63 T1

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 Sim

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)