

Stadt Meerbusch



Bebauungsplan Nr. 266

Meerbusch-Osterath, Ostara

Inhaltsverzeichnis

- 1. Plangebiet**
 - 1.1 Lage im Raum
 - 1.2 Räumlicher Geltungsbereich

- 2. Örtliche Verhältnisse und übergeordnete Planungen**
 - 2.1 Bestandsaufnahme
 - 2.2 Regionalplan
 - 2.3 Flächennutzungsplan
 - 2.4 Bauplanungsrecht
 - 2.5 Landschaftsplan

- 3. Planungsziele, Planungserfordernis**
 - 3.1 Planungserfordernis
 - 3.2 Städtebauliches Konzept
 - 3.3 Freiraumkonzept
 - 3.4 Verkehrskonzept
 - 3.5 Energiekonzept

- 4. Planinhalt**
 - 4.1 Festsetzungen**
 - 4.1.1 Art der baulichen Nutzung
 - 4.1.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 4.1.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und Nebenanlagen
 - 4.1.4 Flächen für Stellplätze und Garagen
 - 4.1.5 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden
 - 4.1.6 Verkehrsflächen
 - 4.1.7 Ver- und Entsorgungsflächen
 - 4.1.8 Flächen für die Beseitigung von Niederschlagswasser
 - 4.1.9 Öffentliche Grünfläche
 - 4.1.10 Wasserfläche
 - 4.1.11 Klimaschutz
 - 4.1.12 Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes
 - 4.1.13 Landschaftspflege

Begründung

4.2 Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

4.3 Kennzeichnungen

5. Auswirkungen der Planung

5.1 Städtebauliche Auswirkungen

5.1.1 Ver- und Entsorgung

5.1.2 Lärmimmissionen

5.1.3 Erschütterungen

5.1.4 Geruchsimmissionen

5.1.5 Boden

5.1.6 Einzelhandel

5.1.7 Verkehr

5.1.8 Finanzielle Auswirkungen

**5.2 Auswirkungen auf Natur und Landschaft
sowie Kompensation der Eingriffe**

5.2.1 Zusammenfassung Umweltbericht

5.2.2 Eingriffsregelung

6. Städtebauliche Zahlenwerte

7. Verfahren

Umweltbericht

als Teil B der Begründung

1. Plangebiet

1.1 Lage im Raum

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Osterath östlich des Ortskerns. Es hat eine Größe von ca. 133.000 qm. Das Plangebiet im Stadtteil Osterath war bis zum Jahre 2002 Standort der Ostara Laufen Keramikfabrik, einem traditionsreichen Hersteller von Fliesen und Steinzeug-Belagsmaterialien. Ende der 1990er Jahre wurde der Betrieb von der Deutschen Steinzeug AG übernommen. Im Jahr 2002 wurde der Produktionsstandort geschlossen. Durch die zentrale Lage am östlichen Rand der Innenstadt von Meerbusch-Osterath, die Größe des Gebietes und die unmittelbare Nähe zum Bahnhof kommt der Entwicklung des Ostara-Geländes eine besondere Bedeutung für die Stadtteilentwicklung zu.

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird begrenzt

- Im Nordwesten von der südöstlichen Begrenzung der Strümper Straße/L 154
- Im Westen von der östlichen Begrenzung der Planfeststellung für die Bahnunterführung der L 154/L 476, mit Ausnahme des Anschlusspunktes im Südwesten
- Im Süden von der nördlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße/L 476
- Im Osten von der westlichen Begrenzung des Bebauungsplanes Nr. 60, der Ostgrenze des Winklerweges sowie Teilbereichen der Flurstücke 238, 240, 708, 709 und 711 (alle Flur 3, Gemarkung Osterath)

Die genaue Plangebietsabgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

2. Örtliche Verhältnisse und übergeordnete Planungen

2.1 Bestandsaufnahme

Gegenwärtige Situation des Geltungsbereiches

Die ehemals gewerblich genutzten baulichen Anlagen im zentralen Plangebiet des Ostara-Geländes sind im Frühjahr/Sommer 2007 vollständig rückgebaut worden. Im südwestlichen Plangebiet befinden sich entlang der »Ladestraße« zwei Gebäude der ehemaligen Güterabfertigung: ein eingeschossiges Lagergebäude, das seit dem Sommer 2008 kulturell genutzt wird, sowie ein zweigeschossiges, derzeit von einer Schreinerei genutztes Gebäude, an das ein städtebaulich markantes Speichergebäude angebaut ist. Diese Bauten sollen auch in die zukünftige Gestaltung des Plangebietes einbezogen werden. Im Norden des Plangebietes findet sich südlich der Strümper Straße eine typische, innenstadtnahe Mischgebietsnutzung (Wohnen in Kombination mit Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerksbetriebe). Im südlichen Plangebiet befindet sich nördlich der Meerbuscher Straße ebenfalls eine mischgebiets-typische Nutzung (Wohnen, Dienstleistung, Gaststätte). Die Grundstücke in diesem Bereich sind durch tiefe Gärten gekennzeichnet. Weitgehend alle Gebäude sollen in die Planungskonzeption einbezogen werden.

Eigentumssituation

Der größte Teil des Plangebietes befindet sich im Besitz einer privaten Entwicklungsgesellschaft. Ein durchgehender Streifen am westlichen Plangebietsrand sowie eine kleinere Fläche im nördlichen Plangebiet sind im Besitz der Stadt Meerbusch. Die Bereiche an der Strümper Straße im nördlichen Plangebiet sowie an der Meerbuscher Straße im südlichen Plangebiet gehören weitgehend privaten Einzeleigentümern. Darüber hinaus befindet sich noch eine untergeordnete Fläche im südwestlichen Plangebiet im Privatbesitz. Im Zuge der Umsetzung der Planungen beabsichtigt der Investor, weitere Flächen im Plangebiet zu erwerben.

Umfeld des Plangebietes

Nördlich des Plangebietes setzt sich zunächst an der Strümper Straße die mischgebietstypische Nutzung fort; hieran schließen sich aufgelockerte Wohnsiedlungsbereiche an. Östlich des Winklerweges grenzen landwirtschaftliche Flächen mit einzelnen Hofstellen an. Langfristig ist hier eine weitere Wohnbauflächenentwicklung vorgesehen. Östlich des Plangebietes befinden sich der Dr.-Hans-Lampenscherf-Platz (Festplatz), weitere landwirtschaftlich genutzte Flächen (für die gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist), ein Lebensmittel-Discounter (ALDI) sowie (östlich des Wienenweges) eine Hauptschule. Südlich des Plangebietes (südlich der Meerbuscher Straße) erstreckt sich eine gewerbliche Nutzung, die von den Gebäuden des Gewerbeparkes der »Alten Seilerei« sowie weiteren mischgebietstypischen Nutzungen geprägt wird. Westlich des Plangebietes liegen zunächst die Gleise, Bahnsteige und P&R-Parkplätze des Bahnhofes von Meerbusch-Osterath. Westlich des Bahnhofswegs schließen sich eine öffentliche Parkanlage sowie Wohnbereiche, anschließend der Ortskern von Osterath an. Südwestlich des Plangebietes grenzt zudem ein Versorgungsstandort mit einem Lebensmittel-Discounter (PLUS) sowie weiteren Geschäften und Gaststätten an.

Erschließungssituation

Haupterschließungsstraßen für das Plangebiet sind die Strümper Straße (L 154) und die Meerbuscher Straße (L 476). Beide Straßen werden derzeit mittels schrankengesicherter niveaugleicher Bahnübergänge über die Bahnstrecke geführt. Vorgesehen ist die Neuführung und Verknüpfung dieser beiden Straßen im Bereich von Meerbusch-Osterath. Der entsprechende Planfeststellungsbeschluss hierzu ist am 16. Oktober 2006 erfolgt.

Durch die Baumaßnahme sollen die beiden Straßen mittels eines Kreisverkehrsplatzes unterhalb der Gleise der Deutschen Bahn AG miteinander vernetzt werden, so dass die beiden niveaugleichen Bahnübergänge beseitigt werden können. Das westliche Plangebiet wird heute durch die Ladestraße, der südöstliche Bereich vom Winklerweg erschlossen. Am östlichen Plangebietsrand endet derzeit die Gottlieb-Daimler-Straße. Dieser vom Winklerweg abzweigende Straßenzug erschließt heute nur den Lebensmittel-Discounter (ALDI). Zukünftig stellt die Fortsetzung dieser Straße aber eine Haupterschließung für die neuen Nutzungen im südlichen Plangebiet dar.

Der Bahnhof von Meerbusch-Osterath grenzt westlich direkt an das Plangebiet an. Dieser Bahnhof stellt im Stadtgebiet die einzige Anbindung an das Netz der Deutschen Bahn AG dar. Die Deutsche Bahn bedient den Bahnhof Osterath mit den Linien des Regionalexpress RE 7 (Krefeld – Meerbusch/Osterath – Neuss – Köln) und RE 10 (Kleve – Krefeld – Meerbusch/Osterath – Düsseldorf). Im Rahmen der Umsetzung der o.g. Straßenplanungen ist auch die Verlegung des Bahnhofes (Bahnsteiganlagen) in Richtung Süden um ca. 100 m geplant. Gleichzeitig wird hier ein zentraler Verknüpfungspunkt mit dem Busverkehr ausgebildet. Durch diese Maßnahmen wird die Lagegunst des Plangebietes noch weiter optimiert. Darüber hinaus befinden sich in ca. 200 – 300 m Entfernung östlich des Plangebietes die Haltepunkte »Hoterheide« und »Kamperweg« der Linien U 70, U 74 und U 76 (Düsseldorf – Krefeld), die von der Rheinbahn AG betrieben werden. Die Haltestellen der Buslinien 832 und 071 in direkter Umgebung des Plangebietes ergänzen das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

In den umgebenden Straßen befindet sich ein Kanalmischsystem, das auf die dominierende, ehemalige gewerbliche Nutzung, die mit einer hohen Versiegelung einherging, ausgelegt war. Da die geplanten Nutzungen eine deutlich geringere Versiegelung aufweisen, ist eine Anpassung des Kanalsystems nicht erforderlich.

2.2 Regionalplan

Der Regionalplan (vormals Gebietsentwicklungsplan) der Bezirksregierung Düsseldorf stellte ursprünglich das Plangebiet als »Gewerbe- und Industriebereich« (GIB) dar. Damit entsprachen die geplanten Flächennutzungsplan-Darstellungen (s.u.) nicht den Zielen der Raumordnung. Erforderlich war eine ASB-Ausweisung im Regionalplan für das gesamte Plangebiet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass gemäß Ziel 4 des Regionalplans der Bezirksregierung Düsseldorf (GEP 99) Gebiete für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige Handelsbetriebe im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) geplant werden dürfen. Das Verfahren zur Anpassung des Regionalplanes wurde im Frühjahr 2009 abgeschlossen.

2.3 Flächennutzungsplan

Große Teile des Plangebietes werden im wirksamen Flächennutzungsplan als »Gewerbliche Baufläche« dargestellt. Für den Bereich der Straßenrandbebauung südlich der Strümper Straße erfolgt die Darstellung als »Mischgebiet«. Untergeordnete Flächen im Westen des Plangebietes werden als »Flächen für Bahnanlagen« dargestellt. Der am östlichen Rand des Plangebietes verlaufende Winklerweg sowie der im Plangebiet liegende Bereich der Strümper Straße werden zudem als »Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrsstraßen« dargestellt. Der Flächennutzungsplan wird analog zu den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes im Parallelverfahren geändert (100. Änderung).

2.4 Bauplanungsrecht

Der Planbereich ist heute teilweise nach § 34 BauGB als »innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles« und teilweise nach § 35 BauGB als »Außenbereich« zu beurteilen.

2.5 Landschaftsplan

Das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 266 liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans Teilabschnitt III Meerbusch/Kaarst/Korschenbroich des Kreises Neuss (1992).

3. Planungsziele, Planungserfordernis

Planungsziel für das ehemalige Ostara-Gelände ist eine maßstäbliche städtebauliche Neuordnung im Sinne einer urbanen Quartiersentwicklung mit hoher räumlich-gestalterischer Qualität und einem hohen Identifikationswert zur Steigerung der Attraktivität des Stadtteils Osterath. Insbesondere die geplante Umsetzung der Planungen für den neuen Kreisverkehr westlich des Plangebietes mitsamt der Fortsetzung der Rad- und Fußwege in das Plangebiet bietet zudem die große Chance, die Barriere der Bahntrasse aufzubrechen und das Plangebiet stärker mit den westlich angrenzenden Stadtstrukturen zu vernetzen. Die Gesamtplanung soll dabei auf zukünftige Erfordernisse und Veränderungen flexibel reagieren können. Im Einzelnen werden dabei folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung von Flächen für Büros und nicht störende Gewerbebetriebe als Voraussetzung zur Schaffung neuer Arbeitsplätze;
- Angebot von vielfältigen und innovativen Formen des Wohnens für unterschiedliche Lebensphasen und Nutzergruppen;
- Errichtung eines Lebensmittel-Vollsortimenters als Ergänzung der Versorgungsangebote des zentralen Versorgungsbereiches von Meerbusch-Osterath;
- Schaffung einer hohen räumlichen Qualität der öffentlichen Freiräume;
- Vernetzung mit den angrenzenden Stadtstrukturen durch Fuß- und Radwege sowie Grün- und Freiflächen.
- Weitestgehende Versorgung des Plangebietes mit regenerativen Energien

Zudem soll durch Ausbau des Winklerweges eine leistungsfähige Verbindungsstraße zwischen Meerbuscher Straße und Strümper Straße entwickelt werden, um die Verkehrssituation in Meerbusch-Osterath zu optimieren und die durch das Plangebiet entstehenden Zusatzverkehre aufzunehmen. Der südliche Abschnitt dieses Straßenzuges mit dem Anschluss an die Meerbuscher Straße existiert bereits.

3.1 Planungserfordernis

Im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neustrukturierung dieses ehemaligen Gewerbestandortes geschaffen werden. **Planungserfordernis ergibt sich insbesondere durch die Notwendigkeit, eine Industriebranche in prädestinierter Lage einer neuen Nutzung zuzuführen. Auf diese Weise kann Wohnraum geschaffen, das Angebot an Arbeitsplätzen erhöht und die Nahversorgung optimiert werden.** Dabei werden auch die nördlich und südlich angrenzenden mischgebietstypischen Bereiche in die Planungskonzeption einbezogen.

Geplant ist eine differenzierte Entwicklung mit den Nutzungsschwerpunkten

- Wohnen (sowie Büros/nicht störendes Gewerbe entlang der Bahnlinie) im nördlichen sowie
- Einzelhandel (Lebensmittel-Vollsortimenter) sowie nicht störendem Gewerbe im südlichen Bereich des Plangebiets.

Als Trennung der unterschiedlichen Nutzungen ist eine zentrale Grünfläche in Form eines von Ost nach West verlaufenden Grünzugs vorgesehen. Der zugrunde liegende städtebauliche Entwurf entspricht dabei den Vorgaben des Stadtentwicklungskonzeptes. Gleichzeitig wird mit Verbindungsachsen und Baustrukturen die Vernetzung der Nutzungsschwerpunkte sowohl untereinander, als auch mit der umgebenden Bebauung sichergestellt.

Im Rahmen der Erarbeitung dieses Bebauungsplanes wurden zahlreiche ökologische Aspekte berücksichtigt. Hierzu tragen ein großzügiger Grünzug mit Teichanlage in der Mitte des Plangebietes und zahlreiche Baumpflanzungen in den Straßenräumen sowie auf privaten Flächen bei. Darüber hinaus wurde die Dimensionierung der Verkehrsflächen dahingehend optimiert, möglichst wenig Flächen zu versiegeln. Zahlreiche Rad- und Fußwege tragen zur Vernetzung des Plangebietes mit dem Umfeld bei und erhöhen die Attraktivität für diese Verkehrsmittel. Auch die Lage am Bahnhofpunkt Osterath sowie mehrere in direkter Nähe des Plangebietes liegende Bushaltestellen bieten optimale Voraussetzungen zur Nutzung des ÖPNV: Die Versickerung des Niederschlagswassers erfolgt in den Bereichen des Plangebietes, wo die Bodenverhältnisse es zulassen. Darüber ist für einen Teilbereich der Dachflächen des Frischemarktes eine Photovoltaikanlage vorgesehen. Zudem erfolgt die Wärmeversorgung der Nutzungen im Plangebiet weitgehend mit regenerativen Energien.

3.2 Städtebauliches Konzept

Als stadträumliche Achse greift der Entwurf die »Ladestraße« auf, die parallel zur Bahnlinie verläuft und an deren südöstlichem Ende sich zwei erhaltenswerte Lager- bzw. Speichergebäude befinden. Die »Ladestraße« wird zur stark durchgrüntem, zentralen Quartierspromenade und durch Baumreihen aufgewertet. Für Fußgänger und Radfahrer stellt sie künftig eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung dar. Um Schleichverkehr zu vermeiden, wird sie

für den motorisierten Verkehr durch einen zentralen Ost-West-Grünzug unterbrochen. Die Bebauung soll zu der Bahnstrecke sowie zu dem Grünzug klare bauliche Kanten ausbilden.

Die wesentlichen Inhalte des städtebaulichen Konzeptes werden im Gestaltungsplan dargestellt. Des Weiteren stellt der Interimgestaltungsplan für folgende Bereiche temporäre Situation dar:

- Erschließung im Nordwesten ohne Bahnunterführung
- Erschließung im Südwesten ohne Bahnunterführung und ohne Inanspruchnahme von Drittgrundstücken
- Trassierung des Winklerweges, solange das GWG-Gebäude erhalten bleibt

Nördliches Planungsgebiet

Entlang der neuen Promenade entsteht zur Bahn hin eine lineare, gegliederte Bebauung mit abgestuften Gebäudehöhen. Zwei- bis dreigeschossige Gebäude gewährleisten einen guten Lärmschutz und sorgen für eine maßstäbliche Anbindung an die bestehenden Baustrukturen. Als Nutzungen sind im nördlichen Abschnitt der ehemaligen Ladestraße Büros sowie nicht störendes Gewerbe vorgesehen. Am südlichen Ende der ehemaligen Ladestraße ist eine räumliche Aufweitung des Straßenraumes vorgesehen: Ein begrünter Quartiersplatz bildet hier den Mittelpunkt des neuen Wohnquartiers, stärkt den eigenständigen Charakter, schafft Identität und gleichzeitig Aufenthaltsqualität. Zudem stellt dieser Platz den Übergang zum zentralen West-Ost-Grünzug dar.

Die Baufelder mit Wohnnutzung, die sich östlich der ehemaligen Ladestraße anschließen, schaffen mit differenzierten Bauformen eine qualitätvolle Wohnbebauung, die vielfältige Angebote an künftige Nutzer macht und zeitgemäße bzw. innovative Entwicklungen im Wohnungsbau fördert. Das breite Wohnungsangebot ermöglicht eine tragfähige soziale Mischung der künftigen BewohnerInnen. An der neuen Promenade sind Geschosswohnungsbauten mit barrierefreien Wohnungen bzw. Service-Wohnungen – ggf. mit Arbeitsmöglichkeiten, z.B. für Freiberufler – vorgesehen. Östlich davon sind unterschiedliche Wohnformen, z.B. Kettenhäuser, Stadthäuser, Stadtvillen sowie klassische Doppel- und Einfamilienhäuser geplant. Vorgesehen sind auch innovative Hausmodelle, wie z.B. das sog. Smart-Haus auf kleinen Grundstücken. Am nördlichen Rand des Plangebietes ist ein autofreier Wohnhof konzipiert, der sich auch für ein Gemeinschaftliches Wohnprojekt bzw. ein Genossenschaftliches Wohnmodell eignen würde. Geschosswohnungsbauten, z.B. für seniorengerechtes Wohnen/Service-Wohnen am Rande des Grünzugs bilden eine Raumkante und können das breite, vielfältige Angebot abrunden. Insgesamt können im Plangebiet ca. 200 Wohneinheiten entwickelt werden, von denen ca. die Hälfte in Ein- und Zweifamilienhäusern vorgesehen sind.

Eine Lärmschutzmauer bzw. Häusergruppen schützen die Wohngrundstücke vor zukünftig zu erwartenden Immissionen des ausgebauten Winklerweges. In Bezug auf Immissionen der Bahnstrecke übernehmen Gebäude im westlichen Plangebiet die Funktion eines Lärmschutzriegels. Die vorhandene gemischte Bebauung südlich der Strümper Straße wird städtebaulich sinnvoll ergänzt.

Südliches Planungsgebiet

Auch im südlichen Plangebiet werden klare Baukanten zum Grünzug und entlang der ehemaligen Ladestraße ausgebildet. Im südwestlichen Bereich der alten Ladestraße sind qualitätsvolle gewerbliche Nutzungen ggf. auch Kultur- und Freizeitnutzungen in den ehemaligen Lager- bzw. Speichergebäuden vorgesehen. Die Lager- und Speichergebäude werden südlich durch weitere für Büros nutzbare Gebäude ergänzt.

Östlich hiervon grenzt eine P&R-Anlage mit ca. 80 Stellplätzen an. Hiermit wird in direkter Nähe zum Bahnhofpunkt in Osterath ein sinnvoller Beitrag zur weiteren Attraktivierung des ÖPNV geleistet.

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. **340 Stellplätzen** an.

Die tiefen Grundstücke nördlich der Meerbuscher Straße erhalten durch die Fortsetzung der Gottlieb-Daimler-Straße im hinteren Bereich zusätzliche Baumöglichkeiten für eine gewerbliche Nutzung.

3.3 Freiraumkonzept

Eine neue Landschaftsachse in Form des zentralen Grünzuges verbindet den Ortskern von Meerbusch-Osterath sowie die vorhandene Grünanlage westlich des Bahnhofs mit dem neuen Quartier und schließlich mit dem weiter östlich gelegenen Festplatz. Bestandteil des Grünzuges ist ein Spielplatz, analog ehem. Typ B für Kinder im schulfähigen Alter sowie eine Teichanlage, die teilweise mit dem Niederschlagswasser der Dachflächen der angrenzenden Bebauung gespeist wird. Am westlichen Rand weitet sich der Grünzug auf, um so Sichtbeziehungen mit der Parkanlage, die sich westlich der Bahnstrecke befindet, zu ermöglichen. Im Bereich dieses Teil des Grünzuges ist eine Spielplatzanlage, analog ehem. Typ A für Jugendliche als Streetballfeld vorgesehen.

Daneben gibt es im Plangebiet zwei größere Platzräume, die über Baumachsen (s.u.) miteinander vernetzt werden:

- Der Quartiersplatz als kommunikativer Mittelpunkt der Wohnbereiche im nördlichen Plangebiet; neben Sitzgelegenheiten ist hier auch ein Boulefeld vorgesehen.
- der Entreebereich zum Lebensmittel-Vollsortimenter im südlichen Plangebiet, der eine attraktive Eingangssituation vom Ortskern Osterath bzw. vom Haltepunkt ausbilden soll.

Weitere wichtige Elemente der Grün- und Freiraumplanung sind die zentrale Baumachse (im Verlauf der ehemaligen Ladestraße) und die Baumpflanzungen entlang der Wohnstraßen sowie auf den Stellplatzflächen. Als weiteren Beitrag zur ökologischen Aufwertung sind Wohngebäude mit Flachdächern und Garagen mit einer Dachbegrünung zu versehen.

3.4 Verkehrskonzept

Äußere Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des neuen Quartiers erfolgt über fünf Anschlusspunkte:

- Im Nordwesten und Südwesten an die neue Landesstraße 476, mit den gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen zwei Anschlusspunkten;
- Im Nordosten und Südosten mittels des Winklerweges; hier sind drei Anschlusspunkte (Planstraße »C«, Kreisverkehr Planstraße »G« bzw. Gottlieb-Daimler-Straße) geplant.

Da davon auszugehen ist, dass die ersten neuen Nutzungen vor Realisierung der o.g. Landesstraße 476 umgesetzt werden, wird die äußere Erschließung zunächst vollständig über den Winklerweg erfolgen. Im Rahmen der Erschließungsplanung wurde nachgewiesen, dass die geplante Erschließung auch in diesem Zwischenzustand funktionsfähig ist.

Innere Erschließung

Über den Kreuzungspunkt Winklerweg/Planstraße C – über den auch weitere zukünftige Wohngebiete östlich des Plangebietes angebunden werden können – erfolgt die innere Erschließung des nördlichen Plangebietes. Hier beginnt bzw. endet die zentrale Haupterschließungsspanne, die durch die Planstraßen C bzw. E 1 – beide im Trennprinzip – ausgebildet wird. Von der Planstraße C bzw. E 1 zweigen die Erschließungsstraßen ab. Diese werden zu großen Teilen im Mischsystem ausgebaut. In allen Straßen sind öffentliche Stellplätze angeordnet.

Die innere Erschließung des südlichen Plangebietes erfolgt über die Fortsetzung der Gottlieb-Daimler-Straße, über die insbesondere der Lebensmittel-Vollsortimenter und die ergänzenden gewerblichen Nutzungen angeschlossen sind. Von hier aus zweigt nördlich eine Stichstraße ab (Planstraße E2-West), die der Erschließung der Gewerbegebiete im südwestlichen Plangebiet und der P&R-Anlage dient. Die Anlieferung des Frischemarktes erfolgt über eine weitere Stichstraße. Um den Knotenpunkt Gottlieb-Daimler-Straße/Winklerweg zu entlasten, ist eine zusätzliche Verbindungsstraße vom Winklerweg zur Gottlieb-Daimler-Straße über einen Kreisverkehr vorgesehen (Planstraße »G«), der auch die Anbindung an den Festplatz sicherstellt. Diese Planstraße G ermöglicht auch eine Zufahrt zur geplanten Stellplatzanlage des Lebensmittelmarktes. Die Planstraße und der Kreisverkehr befinden sich zu großen Teilen im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 Winklerweg/Wienweg im Parallelverfahren zum Bebauungsplan Nr. 266 geändert wird.

Fußgänger und Radfahrer

Für Fußgänger und Radfahrer sind Durchlässe sowie kurze und direkte Wegeverbindungen vorhanden. Die Planung sieht die Weiterführung von Wohnstraßen als Fuß-/Radwege mit Anschluss an die Strümper Straße und separate Fuß-/Radwege als direkte Verbindung zwischen der Gottlieb-Daimler-Straße und der Meerbuscher Straße bzw. dem Grünzug und der Gottlieb-Daimler-Straße vor. Die zentrale Landschaftsachse ist ebenfalls mit einem Netz von Wegen durchzogen.

Ruhender Verkehr

Für die Wohngebiete sind weitestgehend ebenerdige Stellplätze und Garagen auf den Grundstücken vorgesehen. Im öffentlichen Raum sind 90 Besucherparkplätze angeordnet. Für die stärker verdichteten Bereiche bieten zusätzlich Tiefgaragen ausreichend Parkmöglichkeiten. Für die gewerblichen Nutzungen sind ebenfalls Stellplätze auf den privaten Grundstücken vorhanden. Größere Stellplatzanlagen sind für den Lebensmittel-Vollsortimenter (s.o.) sowie für die P&R-Anlage im südlichen Plangebiet vorgesehen.

ÖPNV

Durch die sehr guten Rahmenbedingungen und die zentrale Lage sind nur punktuelle Verbesserungen im Bereich des ÖPNV erforderlich. Wesentlich ist hierbei die Verlegung einer Bushaltestelle von der Strümper Straße in den Bereich des ausgebauten Winklerweges. Hiermit ist eine flächendeckende Abdeckung des Plangebietes innerhalb eines 300 m Radius gewährleistet. Eine geänderte Buslinienführung über die Gottlieb-Daimler-Straße wird im weiteren Verfahren mit dem Betreiber – Rheinbahn AG – abgestimmt.

3.5 Energiekonzept

Das energetische Konzept baut auf folgenden 3 Elementen auf:

Klimaschutz

Zur weitergehenden Förderung des Klimaschutzes wird für einen Teil der geplanten Wohnhäuser ein, die gesetzlichen Anforderungen überschreitender Wärmestandard sicher gestellt. **Hierzu werden die Hälfte der Wohneinheiten in den festgesetzten allgemeinen Wohngebieten so geplant und ausgeführt, dass der Jahresprimärenergiebedarf für Heizung, Warmwasseraufbereitung, Lüftung und Kühlung des jeweiligen Gebäudes den Wert des Jahresprimärenergiebedarfs eines Referenzgebäudes gleicher Geometrie, Gebäudenutzfläche und Ausrichtung in der bei Bauantrag jeweils gültigen Fassung der ENEV um mindestens 30 % unterschreitet.** Der Nachweis ist mit dem Bauantrag zu führen. Der Investor verpflichtet sich, die v.g. Standards bei den ersten 100 Wohneinheiten einzuhalten. Sofern sich abzeichnet, dass in dem in den festgesetzten Wohngebieten mehr als 200 Wohneinheiten errichtet werden, wird der Investor sicherstellen, dass zahlenmäßig jede zweite zusätzliche Wohneinheit ebenfalls den Standards genügt. Weitergehende Regelungen zur Umsetzung dieser Verpflichtung erfolgen im Rahmen des städtebaulichen Vertrages.

Photovoltaikanlage auf dem Dach des Frischemarktes

Der Investor verpflichtet sich, auf der Dachfläche des Frischemarktes mit Ausnahme der Bereiche die für Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung dienen, eine Photovoltaikanlage zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten. Weitergehende Regelungen zur Umsetzung dieser Verpflichtung erfolgen im Rahmen des städtebaulichen Vertrages.

Wärmeversorgung

Die Versorgung der Nutzungen im Plangebiet mit Wärmeenergie wird im Wesentlichen durch den Einsatz von Geothermie erfolgen. Der im Vertragsgebiet geplante Frischemarkt wird im Wesentlichen durch ein Blockheizkraftwerk (BHKW/Kraft-Wärme-Kopplung) mit Kälte- und Wärmeenergie versorgt. Die angesprochenen Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung sowie Spitzenlastkessel für Spitzenlast- und/oder Notsituationen werden in einem explizit ausgewiesenen Bereich der angrenzenden 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 realisiert. Betreiber der Versorgungsanlagen und des Versorgungsnetzes wird die Wirtschaftsbetriebe Meerbusch GmbH (wbm). Soweit für die Wärmeversorgung im BHKW Erdgas als der ausschließlich zugelassene fossile Brennstoff zum Einsatz kommt, wird durch geeignete Maßnahmen sichergestellt, dass dieser Energieeinsatz CO₂-neutral erfolgt. Die Einzelheiten werden in zwei Kooperationsvereinbarungen zwischen der wbm und der Stadt

einerseits bzw. CARAT andererseits geregelt. Darüber hinaus sind fossile Brennstoffe für die Wärmeversorgung – mit Ausnahme der bestehenden Nutzungen – unzulässig.

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.

4. Planinhalte

4.1 Festsetzungen

4.1.1 Art der baulichen Nutzung

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. mit §§ 4, 6, 8 und 11 BauNVO)

Allgemeine Wohngebiete WA (§ 4 BauNVO)

Das gesamte nördliche Plangebiet mit Ausnahme der an die Strümper Straße sowie die Bahnanlagen grenzenden Baufelder wird als allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Die Ausnahmen des dritten Absatzes

- Gartenbaubetriebe und
- Tankstellen

sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig. Dies entspricht dem Charakter im nordöstlichen Bereich von Meerbusch-Osterath mit der vorwiegenden Ausrichtung auf Wohnen, der hier weiter entwickelt werden soll. Zudem sind die Nutzungen flächenintensiv und verkehrs-erzeugend und entsprechen damit nicht der städtebaulichen Zielsetzung. Im nordöstlichen Plangebiet wird der Gebäudebestand überplant, so dass perspektivisch die neue städtebauliche Struktur auch hier fortgesetzt werden kann.

Wohngebäude als Alten-/Pflegeheime sind im gesamten Plangebiet ausgeschlossen, da nach derzeitigem Sachstand kein weitergehender Bedarf gesehen wird. Um dem demographischen Wandel innerhalb der Bevölkerung Rechnung zu tragen, bietet das östlich des Quartiersplatzes angrenzende Baufenster – sofern der entsprechende Bedarf vom Rhein-Kreis-Neuss bestätigt **wird,-** ideale Voraussetzungen für eine entsprechende Wohnform (direkte Nähe zu Frischemarkt sowie ideale Anbindung an den Ortskern). Um hier die Voraussetzungen zu schaffen, sind Wohngebäude als Alten-/Pflegeheime nur in diesem Baufenster ausnahmsweise zulässig.

Um den zentralen Versorgungsbereich von Meerbusch-Osterath zu schützen, sind in den festgesetzten Wohngebieten – anlog zu den festgesetzten Misch- und Gewerbegebieten – Läden, die der Versorgung des Gebietes dienen, ausgeschlossen.

Mischgebiete MI (§ 6 BauNVO)

Die an der Strümper Straße liegenden Baufelder werden gemäß § 6 BauNVO als Mischgebiet festgesetzt, um die hier bereits bestehende mischgebietstypische Struktur zu sichern sowie sinnvoll weiter zu entwickeln bzw. zu ergänzen. Gleiches gilt für den Bereich nördlich der Meerbuscher Straße im Süden des Plangebietes. Hier sollen die bestehenden Nutzungen gesichert werden.

In den Mischgebieten im gesamten Geltungsbereich sind die nach § 6 Abs. 2 BauNVO zulässigen Nutzungen

- Nr. 6. Gartenbaubetriebe,
- Nr. 7. Tankstellen,
- Nr. 8. Vergnügungsstätten im Sinne § 4a Abs. 3 Nr. 2 in den Teilen des Gebietes, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind,

gemäß § 1 Abs. 5 nicht zulässig, da sie hinsichtlich der Gebietscharakteristik, des Flächenverbrauchs und/oder der dadurch verursachten Verkehrsprobleme für das Plangebiet und den umgebenden Bereich untypisch sind, bzw. den städtebaulichen Zielen widersprechen. Der § 6 Abs. 3 wird gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten sowie Einkaufszentren sind nicht zulässig. Lediglich Verkaufsstätten von produzierenden, weiterverarbeitenden oder Handwerksbetrieben können zugelassen werden, wenn die Verkaufsfläche dem Hauptbetrieb räumlich zugeordnet ist, sie in betrieblichem Zusammenhang errichtet werden, sie dem Hauptbetrieb flächenmäßig und umsatzmäßig deutlich untergeordnet sind und die Grenze der Großflächigkeit nach § 11 Abs. 3 BauNVO nicht überschritten wird (»Handwerkerprivileg«). Hiermit werden für entsprechende Betriebe sinnvolle und städtebaulich verträgliche Entwicklungsmöglichkeiten gewährleistet. Der weitgehende Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten resultiert aus der planerisch gewünschten Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches von Osterath, in dem diese Betriebe schwerpunktmäßig angesiedelt werden sollen

Darüber hinaus werden Anlagen für sportliche Zwecke, die nicht in Gebäuden liegen, ausgeschlossen, um einerseits Lärmbeeinträchtigungen der angrenzenden Wohngebiete zu verhindern. Andererseits widersprechen diese Anlagen dem beabsichtigten Gebietscharakter des Plangebietes. Gleiches gilt auch für Speditions- und Frachtführerbetriebe. Betriebe mit sexuellem Charakter werden ausgeschlossen, da diese die Wohnnutzung in den Mischgebieten beeinträchtigen und einen trading-down-Prozess einleiten können. Hierbei ist auch auf die entsprechenden Ausführungen im Bereich der Gewerbegebiete hinzuweisen.

Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)

Die an die Bahnanlagen grenzenden Baufelder am nordwestlichen und südwestlichen Plangebietsrand sowie die Bereiche südlich der Gottlieb-Daimler-Straße werden gemäß der städtebaulichen Gesamtkonzeption als Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt. Zielvorstellung ist es hier – ergänzend zur Wohnnutzung und dem Einzelhandelsstandort – Flächen für verträgliche gewerbliche Nutzungen anzubieten.

Für alle Gewerbegebiete gilt:

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten sowie Einkaufszentren sind nicht zulässig. Lediglich Verkaufsstätten von produzierenden, weiterverarbeitenden oder Handwerksbetrieben können zugelassen werden, wenn die Verkaufsfläche dem Hauptbetrieb räumlich zugeordnet ist, sie in betrieblichem Zusammenhang errichtet werden, sie dem Hauptbetrieb flächenmäßig und umsatzmäßig deutlich untergeordnet sind und die Grenze der Großflächigkeit nach § 11 Abs. 3 BauNVO nicht überschritten wird (»Handwerkerprivileg«). Hiermit werden für entsprechende Betriebe sinnvolle und städtebaulich verträgliche Entwicklungsmöglichkeiten gewährleistet. Darüber hinaus werden

Geschäftsgebäude, Dienstleistungsbetriebe und gastronomische Betriebe in den Gewerbegebieten des Plangebietes ausgeschlossen. Der weitgehende Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten sowie Geschäftsgebäuden, Dienstleistungsbetrieben und gastronomischen Betrieben resultiert aus der planerisch gewünschten Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches von Osterath, in dem diese Nutzungen bzw. Betriebe schwerpunktmäßig angesiedelt werden sollen. Darüber hinaus werden auch großflächige Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen, **auch soweit sie nicht unter die Regelung des § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO fallen**. Diese Betriebe entsprechen nicht der gewünschten Struktur im Plangebiet und ziehen i.d.R. nachteilige verkehrliche Auswirkungen nach sich.

Aus städtebaulichen Gründen werden gemäß § 1 Abs. 5 u. 6 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO Gewerbebetriebe mit sexuellem Charakter im Planbereich als unzulässig festgesetzt. Ebenso werden die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gemäß § 8 Abs. 3 BauNVO Nr. 3 Vergnügungsstätten gemäß § 1 Abs. 6 Nr.1 BauNVO nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes. Zu den Gewerbebetrieben aller Art gehören u.a. auch Bordelle und bordellartige Nutzungen. Vergnügungsstätten im städtebaulichen Sinne sind u.a. Spielcasinos, Spiel- und Automatenhallen, in denen ausschließlich Glücksspielen nachgegangen wird (d.h. Betriebe, die ausschließlich Anlagen betreiben, bei denen der Benutzer Einfluss auf die Handlung nehmen kann, z.B. Action-Spiele, sind hiervon ausgenommen), Varietes, Discotheken, Tanzbars, Nachtbars, Striptease-Lokale und Peep-Shows. Im Bebauungsplan können einzelne dieser Nutzungen, die allgemein zulässig sind bzw. ausnahmsweise zugelassen werden können, als unzulässig festgesetzt werden. Städtebauliche Zielsetzung des Gewerbegebietes ist die Bereitstellung von attraktiven Grundstücken für die Ansiedlung neuer Betriebe bzw. die Erweiterung bestehender Betriebe. Insbesondere soll die Nachfrage auch ortsansässiger Betriebe nach gut erschlossenen und verkehrsgünstig gelegenen Gewerbeflächen gedeckt werden. Die Ansiedlung von Bordellen und bordellartigen Betrieben sowie von Vergnügungsstätten würde die Erreichung des städtischen Ziels der Standortsicherung bestehender Betriebe und Ansiedlung neuer Betriebe erschweren. Mit der Ansiedlung der vorgenannten Betriebe werden städtebaulich relevante negative Folgewirkungen ausgelöst. Es muss davon ausgegangen werden, dass diese Anlagen eine Verschlechterung der Gebietsqualität mit sich bringen und ein sogenannter Trading-Down-Effekt ausgelöst wird. Dieser kann sich beispielsweise über die Außendarstellung ergeben, der die in der Nachbarschaft befindlichen Gewerbebetriebe wiederum in ihrer eigenen Außendarstellung beeinträchtigt. Das für Gewerbebetriebe zunehmend an Bedeutung gewinnende Gebietsimage als ein wesentlicher Standortfaktor wird durch die Existenz dieser Betriebe verschlechtert, eine positive sog. »Adressenbildung« als Visitenkarte für dort ansässige Unternehmen wird eindeutig erschwert.

Darüber hinaus werden Anlagen für sportliche Zwecke, die nicht in Gebäuden liegen, ausgeschlossen, um einerseits Lärmbeeinträchtigungen der angrenzenden Wohngebiete zu verhindern. Andererseits widersprechen diese Anlagen dem beabsichtigten Gebietscharakter des Plangebietes.

Die nach § 8 Abs. 2 BauNVO zulässige Nutzung Nr. 3. Tankstellen ist in den festgesetzten Gewerbegebieten gemäß § 1 Abs. 5 nicht zulässig, da sie hinsichtlich der Gebietscharakteristik untypisch ist, bzw. den städtebaulichen Zielen widerspricht.

Um Immissionskonflikte mit angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen zu verhindern, werden die genannten Gewerbegebiete innerhalb des Plangebietes gemäß dem Abstandserlass NRW (2007) gegliedert. Hiermit wird dem gewerblichen Bereich das größtmögliche Nutzungsspektrum eingeräumt, ohne dass der ausreichende Schutz der Wohnnutzung beein-

trächtig wird. In den festgesetzten Gewerbegebieten sind nur Betriebe zulässig, die kein Abstandserfordernis gemäß der Abstandsliste NRW nach sich ziehen. Ausnahmsweise sind Betriebe der Abstandsklasse VII zulässig, sofern nachgewiesen wird, dass der Immissionsschutz sichergestellt wird.

Außerdem gelten für einzelne Gewerbegebiete darüber hinaus gehende Regelungen, die im Folgenden erläutert werden:

Für die Gewerbegebiete am nordwestlichen Plangebietsrand:

Die Nutzungen gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 1 Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser und Lagerplätze sind hier ausgeschlossen. Explizites städtebauliches Ziel für diese Bereiche ist eine Nutzung für Büro- und Verwaltungsgebäude. Hiermit kann auch der Immissionsschutz der jeweils sehr nah liegenden Wohnnutzung auf optimale Weise gewährleistet werden. Zudem ist der spezifische räumliche Zuschnitt dieser Gewerbegebiete explizit auf diese Nutzung zugeschnitten.

Für die Gewerbegebiete am südwestlichen Plangebietsrand:

Für das Gewerbegebiet am südwestlichen Plangebietsrand gilt darüber hinaus, dass die Ausnahmen gemäß § 8 (3) Nr. 2 BauNVO Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke gemäß § 1 (6) Nr. 2 BauNVO allgemein zulässig sind. Hiermit sollen vorhandene Ansätze im kulturellen/freizeitbezogenen Bereich gesichert werden und Weiterentwicklungsmöglichkeiten gewährleistet werden.

Sondergebiet für großflächigen Lebensmittel-Einzelhandelsbetrieb (§ 11 Abs. 3 BauNVO)

Der für den Lebensmittel-Vollsortimenter vorgesehene Bereich wird als sonstiges Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung »Großflächiger Lebensmittel-Einzelhandelsbetrieb« gemäß § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO festgesetzt.

Der Standort stellt einen Teil des zentralen Versorgungsbereiches von Meerbusch-Osterath dar. Zusammen mit den geplanten neuen Nutzungen entlang der Bahntrasse am westlichen Plangebietsrand (Kultur-/Freizeitnutzungen in den ehemaligen Gebäuden des Güterbahnhofes) rundet der neue Einzelhandelsstandort den Ortskern nach Osten hin sinnvoll ab. Durch die Umsetzung des geplanten Straßenbauprojektes (Bahnunterführung, westlich an das Plangebiet grenzend) wird die bisherige Barriere der Bahntrasse aufgebrochen und die Vernetzung mit den westlich angrenzenden Stadtstrukturen mit Fuß- und Radwegen durch insgesamt drei neue kreuzungsfreie Wegführungen optimiert. Darüber hinaus wird auch der Bahnhof Osterath nach Süden verschoben. In diesem Bereich wird ein zentraler Verknüpfungspunkt mit dem Busverkehr geschaffen, wodurch die ÖPNV-Anbindung für den direkt angrenzenden Lebensmittelmarkt noch weiter optimiert wird.

Gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO und in Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 32 Landesplanungsgesetz (LPIG) wird die zulässige Größe der Verkaufsfläche des Vollsortimenters auf insgesamt 4.100 qm begrenzt. Die Verkaufsflächen für zentrenrelevante und nicht-zentrenrelevante Einzelhandelssortimente gemäß Meerbuscher Sortimentsliste dürfen – mit Ausnahme von Nahrungs- und Genussmitteln – 200 qm Verkaufsfläche nicht überschreiten. Innerhalb der Gesamtverkaufsfläche ist darüber hinaus Gastronomie auf einer Fläche von maximal 200 qm zulässig.

Darüber hinaus sind zur Abrundung des aufgezeigten Verkaufsflächenprogramms zulässig

- Maximal 1 Bäckereibetrieb mit einer Verkaufsfläche von 100 qm sowie
- Maximal 1 Gastronomiebetrieb mit einer Gastraumfläche von maximal 200 qm zzgl. einer Außengastronomie.

Weitere Flächen entfallen auf Neben- und Lagerfläche bzw. notwendige Sozialräume.

Diese einschränkenden Festsetzungen verfolgen das Ziel, den Umfang der nahversorgungs- bzw. zentrenrelevanten Sortimente so zu steuern, dass eine unkontrollierte oder übermäßige Kaufkraftbindung bzw. -konzentration durch entsprechende Einzelhandelsgroßbetriebe an diesem Standort und die möglicherweise daraus resultierenden negativen Auswirkungen gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO vermieden werden.

4.1.2 Maß der baulichen Nutzung

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB sowie §§ 16 bis 21a BauNVO)

Zahl der Vollgeschosse

Das Maß der baulichen Nutzung mit der zulässigen Zahl der Vollgeschosse gliedert sich wie nachfolgend aufgeführt. Um einhergehend mit der zulässigen Zahl der Vollgeschosse ein entsprechendes Erscheinungsbild zu erhalten, sind die Festsetzungen der Zahl der Vollgeschosse grundsätzlich kombiniert mit entsprechenden Höhenfestsetzungen (Trauf-/Firsthöhen bei Wohn- und Mischgebieten, Gebäudehöhen bei Gewerbegebieten):

- Ein Vollgeschoss für die Wohngebiete, für die eine aufgelockerte Bebauung geplant ist;
- Ein Vollgeschoss für das festgesetzte Sondergebiet;
- Zwei Vollgeschosse (zwingend) für die dichteren Einfamilienhausgebiete (i.d.R. Kettenhäuser und Reihenhäuser);
- Zwei bis drei Vollgeschosse für die stärker verdichteten Wohngebiete sowie die Mischgebiete (Bestandsbebauung) entlang der Meerbuscher Straße und Strümper Straße; bei letztgenannten ist das planerische Ziel die Orientierung an den bestehenden Gebäuden entlang dieser Straßenzüge. An der östlichen Begrenzung des Quartiersplatzes im nördlichen Plangebiet ist eine zwingende Dreigeschossigkeit geplant, um diesen wichtigen, identitätsstiftenden Bereich städtebaulich zu betonen.
- Drei (zwingend) bzw. zwei bis drei Vollgeschosse für das Gewerbegebiet im nordwestlichen Plangebietsrand;
- Zwei Vollgeschosse für die übrigen Gewerbegebiete innerhalb des Geltungsbereiches.

Um eine größere Flexibilität bei der späteren Realisierung zu erhalten, ist ausnahmsweise nach § 31 BauGB ein zusätzliches Vollgeschoss zulässig, wenn dieses innerhalb eines Satteldaches liegt und die Überschreitung der ansonsten zulässigen Zahl der Vollgeschosse ausschließlich durch Dachgauben oder Zwerchgiebel, die in ihrer Länge $\frac{2}{5}$ (einzeln oder in ihrer Summe) der Gebäudebreite unterschreiten und in der ersten Dachgeschoss-Ebene liegen, bedingt ist. Gemäß § 31 (1) BauGB sind innerhalb der Bereiche mit nur einem zulässigen Vollgeschoss ein zusätzliches Vollgeschoss sowie eine Überschreitung der Traufhöhe bis zu einem Höchstwert von 5,5 m ausnahmsweise zulässig, wenn die Überschreitungen durch ein Pultdach bedingt sind.

Höhe baulicher Anlagen

Für die einzelnen Baufelder der festgesetzten Wohn- und Mischgebiete werden gemäß der städtebaulichen Zielsetzung maximale Trauf- bzw. Firsthöhen festgesetzt. Der Bezugspunkt der Höhenfestsetzungen ist zeichnerisch dargestellte Fahnbahnachse der vorgelagerten Erschließungsfläche. Generell gilt:

- Für eingeschossige Gebäude eine Traufhöhe von max. 4,0 m sowie eine Firsthöhe von 10,0 m; Die besondere Bebauung im Bereich der SMART-Häuser darf lediglich eine Gebäudehöhe von 7,0 m aufweisen.
- Für zwei- bis dreigeschossige Gebäude eine Traufhöhe von max. 6,5 m sowie eine Firsthöhe von 12,0 m. Um eine Raumkante entlang des Grünzuges auszubilden, wird in den Baufenstern nördlich angrenzend an den Grünzug eine maximale Firsthöhe von 15,0 m festgesetzt. Baufenster, bei denen die Bebauung zwingend dreigeschossig ist, dürfen eine maximale Traufhöhe von 8,5 aufweisen.
- Für den Bereich der Gewerbegebiete im nordwestlichen Plangebiet wird eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 12,0 m festgesetzt. Um eine Nachnutzung des städtebaulich markanten Speichergebäudes im Südwesten des Plangebietes zu gewährleisten, wird für diesen Bereich eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 24,0 m festgesetzt, für die direkt hieran angrenzenden Baufelder wird – analog zum gegenüberliegenden Sondergebiet – eine maximale Gebäudehöhe von 13,0 m vorgesehen.
- In dem festgesetzten Sondergebiet werden die spezifischen Anforderungen dieser Nutzungen berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund ist hier eine maximale Gebäudehöhe von 13,0 m zulässig.

Im Bereich des Quartiersplatzes bieten die Festsetzungen die Möglichkeit, diese besondere Situation durch eine in den Raum hineinragende Gebäudekante zu betonen. Hier ist ein Teilbereich eines Baufensters erst ab einer Lichten Höhe von 3,5 m zu überbauen. Zur Sicherung einer Fußwegeverbindung durch den Wohnhof im Norden der allgemeinen Wohngebiete ist auch eine Bebauung erst ab einer Lichten Höhe von 3,5 m zulässig.

Grund- und Geschossflächenzahl

Für den Geltungsbereich wird im Sinne einer ortsüblichen Bauweise eine maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 für Allgemeine Wohngebiete, 0,6 für Mischgebiete sowie 0,8 für Gewerbe- und Sondergebiete festgesetzt. Sofern sich der Zulässigkeitstatbestand für ein Wohngebäude als Alten- und Pflegeheim ergibt, kann dieses aufgrund der herausgehobenen Position am Schnittpunkt von zwei wesentlichen städtebaulichen Kanten und der Lage am Quartiersplatz mit einer höheren baulichen Dichte realisiert werden. In diesem Fall ist für diesen Bereich eine GRZ einschließlich der Flächen für Stellplätze von bis zu 0,8 zulässig. Für das Baufeld zwischen Planstraße A, Planstraße A1, Planstraße B und Planstraße F1 wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt, damit in diesem Bereich sog. SMART-Häuser auf sehr kleinen Grundstücken realisiert werden können.

Gemäß § 21a (2) BauNVO können bei der Berechnung der Grundflächenzahl im Sinne des § 19 (3) BauNVO den Grundstücksflächen Flächenanteile an außerhalb des Baugrundstückes festgesetzten Gemeinschaftsanlagen im Sinne des § 9 (1) Nr. 22 BauGB hinzugerechnet werden, sofern eine entsprechende Zuordnung erfolgt ist.

4.1.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Höchstmaße für Baugrundstücke und Nebenanlagen

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2, 3 und Nr. 4 BauGB sowie §§ 14, 22, 23 BauNVO)

Bauweise

Gemäß den Vorgaben des zugrunde liegenden Gestaltungsplans wird die Bauweise festgesetzt. Dieses beruht einerseits aus städtebaulichen Gründen, andererseits auch aus Lärmschutzgründen. Analog zu der aufgelockerten Bebauungsstruktur der angrenzenden Siedlungsbereiche in Meerbusch-Osterath wird für große Teile des Plangebietes eine offene Bauweise festgesetzt. In den allgemeinen Wohngebieten wird diese gemäß den Vorgaben des Gestaltungsplans differenziert in Doppelhäuser und Hausgruppen. Insbesondere aus Lärmschutzgründen ist eine Bebauung mit Hausgruppen für die Bebauung entlang des Winkelweges geplant. Ebenfalls aus Lärmschutzgründen wird für das an die Bahnanlagen grenzende Baufeld sowie die westlich hieran anschließenden Baufelder im Nordwesten des Plangebietes eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

Für das Sondergebiet sowie den »Wohnhof« im nördlichen Plangebiet werden aufgrund der Länge der vorgesehenen Baukörper und deren Positionierung eine abweichende Bauweise festgesetzt. Hierbei dürfen Gebäude länger als 50 m sein, trotzdem jedoch mit seitlichem Grenzabstand errichtet werden.

In den Baufeldern, in denen eine Kettenhausbebauung vorgesehen ist, wird ebenfalls eine abweichende Bauweise festgesetzt. Hierbei sind die Gebäude bei nord-süd-ausgerichteten Baufeldern an die jeweilige südliche Grundstücksgrenze sowie mit einem Grenzabstand von mindestens 3,0 m an die nördliche Grundstücksgrenze zu errichten. Nebenanlagen und Garagen sind nur im Bauwich zur jeweiligen nördlichen Grundstücksgrenze und innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Bei entsprechend ost-west-ausgerichteten Baufeldern müssen die Gebäude an die jeweilige östliche Grundstücksgrenze sowie mit einem Grenzabstand von mindestens 3,0 m an die westliche Grundstücksgrenze errichtet werden. Ausnahmsweise kann auf ein Anbauen an die südliche bzw. östliche Grundstücksgrenze verzichtet werden, sofern die Gebäude als Endhäuser der Kettenhausbebauung errichtet werden.

Für das Baufeld zwischen Planstraße A, Planstraße A1, Planstraße B und Planstraße F1 wird ebenfalls eine abweichende Bauweise festgesetzt, die ein Anbauen an mindestens eine Grundstücksgrenze vorschreibt. Hiermit soll die Konzeption von besonders flächensparenden SMART-Häuser umgesetzt werden.

Sollte sich um Zuge der Vermarktungsbemühungen des Vorhabenträgers herausstellen, dass für die festgesetzte Bauweise keine hinreichende Nachfrage besteht, steht die Stadt einer Planänderung oder einer Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes mit dem Ziel der Zulassung einer offenen Bauweise grundsätzlich positiv gegenüber. Von einer unzureichenden Vermarktbarkeit kann ausgegangen werden, wenn die betroffenen Grundstücke mit der festgesetzten abweichenden Bauweise innerhalb von 5 Jahren nicht vermarktet werden können.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen festgesetzt. Die geometrische Lage der Baugrenzen orientiert sich an den planerischen Ideen des städtebaulichen Konzeptes. Zudem sollen vorhandene städtebauliche Strukturen sinnvoll fortgesetzt und eine angemessene Flexibilität bei der genauen Lage der zukünftigen Gebäudekörper gewährleistet werden. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Flexibilität sind Ausnahmen für untergeordnete Bauteile in gewissen Maßen vorgesehen. An städtebaulich besonders markanten Punkten oder zur Gewährleistung des Schallschutzes ist die Festsetzung von Baulinien vorgesehen, z.B. bei den Fassaden, die an den Quartiersplatz, den zentralen Grünzug und die Planstraße E1 grenzen. Um die Konzeption des Wohnhofes im Norden der allgemeinen Wohngebiete planungsrechtlich abzusichern, werden auch hier Baulinien entlang des »Innenhofes« festgesetzt.

Im nördlichen Auftaktbereich des Quartiersplatzes bieten die Festsetzungen die Möglichkeit, diese besondere Situation durch eine in den Raum hineinragende Gebäudekante zu betonen. Die entlang der Planstraße E1 festgesetzte Baulinie wird hierbei fortgesetzt, gilt allerdings nur für das Erdgeschoss. Ab dem 1. Obergeschoss wird eine Baugrenze festgesetzt, welche ein Hineinragen des Baukörpers in die Platzfläche bis zu einer Tiefe von 2,0 m ermöglicht.

Höchstmaße für Baugrundstücke

Im Sinne einer sparsamen und schonenden Umgang mit Boden sowie um weiteren Bevölkerungsschichten den Zugang zum Wohneigentum zu ermöglichen, wird für die mit dem Index 6 gekennzeichneten Baufenster eine maximale Grundstücksgröße von 160 qm festgesetzt.

Nebenanlagen

Gemäß § 14 (1) BauNVO sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen – mit Ausnahme von offenen Schwimmbecken, Mülltonnenschränken, Einfriedungen und Gartenhäusern, letztere bis zu einer Größe von insgesamt 7,5 qm Grundfläche pro Baugrundstück – sowie barrierefreie Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kinderwagen ausgeschlossen. Hiermit soll eine zu starke Beeinträchtigung der Flächen durch bauliche Anlagen vermieden werden, die vornehmlich als Nutz-/Ziergarten vorgesehen sind.

Im gesamten Plangebiet sind die der Versorgung dienenden Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO als Ausnahme zulässig, auch wenn keine besonderen Flächen im Bebauungsplan festgesetzt sind. Diese Anlagen dienen dem Gemeinwohl; deren Bedarf, Lage sowie Umfang bleibt der späteren Entwurfsplanung vorbehalten.

4.1.4 Flächen für Stellplätze und Garagen

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 BauNVO)

Für die Wohngebiete erfolgt eine differenzierte Festsetzung für die Flächen für Stellplätze und Garagen. In allen Wohngebieten wird von zwei Stellplätzen je Wohneinheit ausgegangen. Um Behinderungen durch ungeordnetes Parken bzw. eine übermäßige Anhäufung parkender Pkws im Straßenraum zu vermeiden, sind in den Allgemeinen Wohngebieten Stellplätze und Garagen nur auf dem eigenen Grundstück innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie auf separat festgesetzten Flächen – sofern vorhanden – zulässig. In einigen Wohngebieten sind Stellplätze und Garagen aufgrund der spezifischen städtebauli-

chen Struktur ausschließlich in separat festgesetzten Flächen zulässig bzw. – in den verdichteteren Gebieten – in Tiefgaragen zulässig.

Um den offenen Stellplatz vor der Garage bei der aufgelockerten Ein-/Zweifamilienhausbebauung zu gewährleisten, müssen Garagen einen Abstand von 5 m zur erschließenden Verkehrsfläche einhalten. Sofern die Längsseite der Garagen parallel zur Straßenbegrenzungslinie verläuft, muss der seitliche Abstand zur Straßenbegrenzungslinie mindestens 1 m betragen.

Aus städtebaulichen Gründen erfolgt für die gemeinschaftlich zu nutzenden Stellplatzbereiche eine differenzierte Festsetzung. In der Regel sollen dabei nur Gemeinschaftsstellplätze an den öffentlichen Raum grenzen, die Flächen für Gemeinschaftsgaragen weisen einen größeren Abstand hierzu auf.

In den Misch-, Gewerbe- und Sondergebieten sind Stellplätze und Garagen auf dem gesamten Grundstück bzw. sowie auf separat festgesetzten Flächen – sofern vorhanden – zulässig. Die konkrete Anzahl an erforderlichen Stellplätzen ergibt sich aus den hier anzusiedelnden Nutzungen.

4.1.5 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB)

Um in bestimmten Teilen des Plangebietes eine unerwünschte städtebauliche Verdichtung zu verhindern, sind in diesen allgemeinen Wohngebieten maximal zwei Wohnungen je Wohngebäude zulässig. Damit wird auch einer Überlastung des bestehenden Erschließungsnetzes insbesondere für den ruhenden Verkehr vorgebeugt, da dieses Netz auf die angestrebte Anzahl an Wohneinheiten ausgelegt ist.

4.1.6 Verkehrsflächen

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 und 21 BauGB)

Straßenverkehrsflächen

Die Flächen für den Fahrverkehr werden als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Innerhalb dieser Verkehrsflächen können sich Anlagen zur Ableitung des Niederschlagswassers befinden. Die genaue Lage und Dimensionierung bleibt der konkreten Entwurfsplanung der Verkehrsflächen überlassen.

Die Dimensionierung der Verkehrsflächen gewährleistet die Befahrbarkeit für Notverkehre und Müllabfuhr sowie die Einrichtung einer Bushaltstelle am Winklerweg (im Kreuzungsbereich mit der Strümper Straße).

Darüber hinaus wird sichergestellt, dass eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum für Besucher etc. angeboten wird. Die Anzahl der öffentlichen Stellplätze (und deren Mindestmaße) wird bezogen auf die jeweiligen Straßen differenziert festgesetzt, die genaue Lage der vorgesehenen Stellplätze bleibt der konkreten Entwurfsplanung überlassen. Um die spätere Ausbau- und Detailplanung nicht zu sehr einzuschränken, sollen hier Spielräume offen gehalten werden.

Der Winklerweg in seiner endgültigen Dimensionierung am nordöstlichen Plangebietsrand kann erst realisiert werden, wenn die Inanspruchnahme östlich angrenzender, privater Flächen oder der Teilabriss des Bestandsgebäudes Winkler Weg 10-12 erfolgt. CARAT verpflichtet sich, diesen Ausbau gemäß der dem städtebaulichen Vertrag zu entnehmenden Frist vorzunehmen.

Einzelne Verkehrsflächen, die allein der Erschließung angrenzender Wohngebiete bzw. der Anlieferung des Frischemarktes dienen, werden als private Verkehrsflächen festgesetzt.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Verkehrsberuhigte Bereiche

Wohnstraßen mit ausschließlicher Erschließungsfunktion werden als verkehrsberuhigte Bereiche festgesetzt. Im Rahmen der Erschließungsplanung sind diese Straßen im Mischprinzip auszubauen.

Fußwege

Dem Fußgängerverkehr vorbehaltene Wege werden als Verkehrsfläche mit der entsprechenden Zweckbestimmung festgesetzt.

Fuß- und Radwege

Zur Anbindung der neuen Wohnsiedlungsbereiche an die bestehenden Strukturen und zur Optimierung der Erschließung für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Plangebietes sind mehrere entsprechende Wege vorgesehen. Darüber hinaus werden auch Platzbereiche, die sowohl für Fußgänger, als auch für Radfahrer vorgesehen sind, mit dieser Zweckbestimmung festgesetzt. Im Bereich der Anlieferung des Sondergebietes wird der Fuß- und Radweg, der von Anlieferverkehren gequert wird, mit einem Sonderfahrrecht für entsprechende Anlieferverkehre festgesetzt.

P&R-Anlagen

Die geplante P&R-Anlage im südlichen Plangebiet wird entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung festgesetzt: Auf den mit P&R gekennzeichneten Flächen ist eine Park&Ride-Anlage mit insgesamt ca. 80 Parkplätzen sowie entsprechenden Zufahrten und fußläufigen Zuwegungen zu errichten. Die festgesetzte Fläche lässt auch die Führung des Rad- und Fußweges in Richtung des Quartiersplatzes zu.

Parken

Senkrecht angeordnete Parkplatzanlagen innerhalb bzw. am Rand der öffentlichen Verkehrsflächen werden mit einer entsprechenden Zweckbestimmung festgesetzt.

Verkehrsgrün

Die Grünstreifen entlang der separat festgesetzten Rad- und Fußwege sowie im Bereich des Platzbereiches im südlichen Plangebiet werden als Verkehrsgrün festgesetzt.

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer und zur Optimierung der Vernetzung werden an folgenden Stellen Geh-, und Fahr- (Radfahrer) und Leitungsrechte festgesetzt. Hierbei werden auch Leitungsrechte für den örtlichen Ver- und Entsorger berücksichtigt, damit entsprechende Trassen sinnvoll fortgesetzt werden können:

- Im nördlichen Plangebiet ist ein weitgehend geschlossener Wohnhof vorgesehen, durch den eine öffentliche Wegeverbindung (ausgehend von der Strümper Straße)

verläuft. Zur planungsrechtlichen Absicherung dieser Wegeverbindung wird hier ein Gehrecht für die Allgemeinheit sowie ein Leitungsrecht für den örtlichen Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt (GL1). Dieses ist ab einer Höhe von 3,5 m überbaubar.

Die Fläche unterhalb der potenziell möglichen Überbauung ab dem 1. Obergeschoss im Bereich des Quartiersplatzes ist privat, soll aber als Teil der Platzfläche benutzbar und wahrnehmbar sein. Mögliche Leitungstrassen sollen über diesen Bereich auch fortzusetzen sein. Daher wird hier ein Gehrecht für die Allgemeinheit sowie ein Leitungsrecht für den örtlichen Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt (GL3).

Um im Falle von Wartungsarbeiten etc. einen 5 m breiten Streifen vorhalten zu können, werden außerdem beidseitig entlang des festgesetzten Rad- und Fußweges vom Winklerweg in das Wohngebiet hinein jeweils 1 m breite Leitungsrechte (L2) zugunsten des örtlichen Ver- und Entsorgungsträgers festgesetzt.

Regelung zu Ein- und Ausfahrten

Um Störungen des Verkehrsflusses zu verhindern, werden im Einmündungsbereich Planstraße E1 und Strümper Straße Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten festgesetzt. Um den Verkehrsfluss an der Planstraße E1 nicht zu beeinträchtigen, werden hier die Ein- und Ausfahrten zum angrenzenden Gewerbegebiet gemäß der Vorgaben des Gestaltungsplanes festgesetzt, an den übrigen Bereichen dieses Baufeldes ist eine Ein-/Ausfahrt nicht zulässig.

4.1.7 Ver- und Entsorgungsflächen

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Im nördlichen Plangebiet wird der vorgesehene Wertstoffcontainer-Standort als Fläche für Entsorgungsanlagen, Zweckbestimmung Abfall, planungsrechtlich abgesichert.

Die Sammelstellplätze für Wertstoffbehälter, für im den Bereich des Plangebietes, der nicht direkt von Entsorgungsfahrzeugen angefahren wird, werden ebenfalls entsprechend festgesetzt. Diese Flächen befinden sich im Kreuzungsbereich von Planstraße A und Planstraße F1.

Im Bereich der Stellplatzanlage des Sondergebietes sind unterirdische Anlagen und Einrichtungen zur Erzeugung von Wärme aus Geothermie vorgesehen (vgl. auch Kapitel 3.5 Energetisches Konzept). Diese Fläche wird mit einer entsprechenden Festsetzung planungsrechtlich abgesichert.

4.1.8 Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

Im Bereich der mit dem Index 12 festgesetzten Baufenster ist eine Versickerung des Niederschlagswassers der Dachflächen festgesetzt. Hierfür sind entsprechende Flächen vorzuhalten. Das an die festgesetzte Wasserfläche grenzende Baufenster speist – vorgefiltert – zusätzlich mit einem Teil des Niederschlagswassers der Dachflächen diese Teichanlage.

4.1.9 Öffentliche Grünfläche

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 14 und 15 BauGB)

Die geplante neue Landschaftsachse in Form des zentralen Grünzuges wird als öffentliche Grünfläche, Zweckbestimmung Parkanlage festgesetzt. Sie vernetzt das Plangebiet mit dem Ortskern von Meerbusch-Osterath, der hieran angrenzenden vorhandenen Grünanlage (westlich des Bahnhofs), dem östlich gelegenen Festplatz sowie den hieran sich anschließenden Freiraum.

Um Kindern und Jugendlichen wohnungsnah Spiel-/Sportmöglichkeiten anbieten zu können, sind in Teilbereichen dieser Grünfläche Spielplätze (»Zweckbestimmung«) gem.ehem. Typ B bzw. C festgesetzt.

4.1.10 Wasserfläche

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

Innerhalb der öffentlichen Grünfläche befindet sich eine Teichanlage, die als öffentliche Wasserfläche festgesetzt wird. Sie dient der weiteren Attraktivierung dieser Parkanlage. Die Teichanlage wird teilweise mit Niederschlagswasser des angrenzenden Baufeldes gespeist.

4.1.11 Klimaschutz

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB)

Zur planungsrechtlichen Absicherung des Energiekonzeptes (vgl. Kapitel 3.5) sowie im Sinne des allgemeinen Klimas- und Ressourcenschutzes sind für das Plangebiet folgende Festsetzungen vorgesehen:

Für alle Baugebiete

Gemäß § 9 (1) Nr. 23a BauGB ist für Gebäude in allen Baugebieten des Plangebietes die Verwendung fossiler Brennstoffe für die Wärmeversorgung unzulässig. In den festgesetzten Mischgebieten sowie in den mit Index 4 gekennzeichneten Gewerbegebieten gilt der Ausschluss fossiler Brennstoffe für die Wärmeversorgung nur für Vorhaben gemäß § 29 (1) BauGB. Mit letztgenannter Regelung wird der Bestandsschutz für Baugebiete berücksichtigt, die schon heute weitestgehend bebaut sind.

Für Wohn- und Mischgebiete

Gemäß § 9 (1) Nr. 23b BauGB sind bei der Errichtung von Gebäuden in den festgesetzten Wohn- und Mischgebieten des Plangebietes die baulichen und technischen Maßnahmen für den Anschluss an und die Nutzung/Speicherung von Wärme aus Versorgungsanlagen und Leitungen eines Fernwärmenetzes, das durch Geothermie sowie in Spitzenlast- und/oder Notsituationen aus Spitzenlastkesseln gespeist wird, vorzusehen, die eine ausreichende Wärmeversorgung der Gebäude sicherstellen können. Ausgenommen hiervon sind Gebäude, die in Passivhaus-/Nullenergiebauweise errichtet werden.

Für das Sondergebiet

Gemäß § 9 (1) Nr. 23b BauGB sind für alle Gebäude innerhalb des festgesetzten Sondergebietes die baulichen und technischen Maßnahmen für den Anschluss an und die Nutzung/Speicherung von Wärme und Kälte aus Versorgungsanlagen und Leitungen eines Fernwärmenetzes, das durch Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung sowie in Spitzenlast- und/oder Notsituationen aus Spitzenlastkesseln gespeist wird, vorzusehen, die eine ausreichende Versorgung mit Wärme und Kälte der Gebäude sicherstellen können.

Die angesprochenen Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung sowie Spitzenlastkessel für Spitzenlast- und/oder Notsituationen sollen in einem explizit ausgewiesenen Bereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60 realisiert werden.

Darüber hinaus sind gemäß § 9 (1) Nr. 23b BauGB ist auf den Dachflächen von Gebäuden innerhalb des festgesetzten Sondergebietes, mit Ausnahme der Bereiche, die für Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung dienen, eine Photovoltaikanlage mit einer rechnerischen Mindestleistung von 220 kW/peak zu errichten.

4.1.12 Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Gemäß den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens (siehe Kapitel 7.2) werden folgende Planungen, Nutzungsregelungen und Maßnahmen festgesetzt:

Lärmpegelbereiche

Basierend auf dem vereinfachten Vorschlag im Rahmen des genannten Gutachtens erfolgt eine differenzierte Festsetzung von Lärmpegelbereichen mit entsprechend erforderlichen Schalldämmmaßnahmen für jede einzelne Fassade innerhalb des Geltungsbereiches. Von den Festsetzungen kann nur abgewichen werden, wenn aufgrund von Abschirmungen ausgeführter Gebäudekörper u.dgl. nachweislich geringere maßgebliche Außenlärmpegel auftreten.

Lärmschutzanlagen

Zum Schutz vor Lärmemissionen durch den Ausbau des Winklerweges wird im östlichen Plangebiet die Errichtung einer Lärmschutzanlage mit einer min. Höhe von 2,8 m über Straßenachse festgesetzt. Aufgrund des begrenzten Raumes ist diese Lärmschutzanlage als Lärmschutzwand, straßenseitig hoch absorbierend nach ZTV-Lsw06, auszuführen. Aus städtebaulichen Gründen ist ein direktes Anbauen der angrenzenden Gebäude an die Lärmschutzwand vorgesehen. Daher sind in diesem Bereich Baulinien festgesetzt. Um eine Wartung der Anlagen zu ermöglichen, sind die Bereiche westlich, nördlich und südlich der festgesetzten Anlagen von jeglicher Bebauung und Bäumen festzuhalten.

Lärmschutzbebauungen

Zum Schutz vor Lärmemissionen der angrenzenden Bahnstrecke wird am westlichen Plangebietsrand eine geschlossene Bebauung festgesetzt. Zudem muss gewährleistet sein, dass diese Bebauung oder die östlich hieran angrenzende Bebauung vor Bezug der übrigen Wohngebäude innerhalb des Plangebietes fertig gestellt ist. Aus diesem Grund wird gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB festgesetzt, dass ein Bezug der mit dem Index 7 gekennzeichneten Wohngebiete erst dann erfolgen kann, wenn die Bebauung in den mit dem Index 8 oder Index 9 gekennzeichneten Baugebieten vollständig errichtet worden ist. Ein alternativer aktiver Lärmschutz entlang der Bahntrasse im Geltungsbereich des Plangebietes ist nicht sinnvoll, da dieser eine Mindesthöhe von 5 m aufweisen müsste und damit städtebaulich nicht integrierbar ist.

Die Bebauung entlang des Winklerweges nördlich der festgesetzten Lärmschutzwand wurde so positioniert, dass die Garten- und Freisitzbereiche abgewandt vom Straßenverkehrslärm des Winklerweges liegen. Die Lücke zwischen den Baufeldern wird durch eine Festsetzung gemäß § 9 (1) Nr. 24 BauGB i. V. m. § 9 (2) Nr. 2 BauGB minimiert: hiernach wird festgesetzt, dass ein Bezug der entsprechenden Wohngebiete erst dann erfolgen kann, wenn in

diesem Bereich Gemeinschaftsgaragen errichtet worden sind.

Für alle o.g. Baugebiete ist ein sog. Lärmschutzgrundriss empfehlenswert. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen. Von den Festsetzungen zum baulichen Schallschutz kann nur abgewichen werden, wenn aufgrund von Abschirmungen ausgeführter Gebäudekörper u.dgl. nachweislich und dauerhaft geringere maßgebliche Außenlärmpegel auftreten.

4.1.13 Landschaftspflege (gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Begrünte öffentliche Verkehrsräume sind ein wesentliches Kennzeichen der Gesamtkonzeption. Um diesen Anspruch zu genügen und gleichzeitig in Bezug auf den tatsächlichen Baumstandort eine gewisse Flexibilität zu bewahren, werden gemäß den Vorgaben des Erschließungsplanes die entsprechende Anzahl an Straßenbäumen in den jeweiligen Straßenabschnitten festgesetzt. Die Bäume der prägenden Allee im Bereich der öffentlichen Grünfläche werden aufgrund ihrer Bedeutung auch zeichnerisch festgesetzt, wobei der genaue Standort geringfügig von den Festsetzungen abweichen kann. Darüber hinaus wird die Anzahl an weiteren Bäumen im Bereich der Grünflächen auf Grundlage der Freianlagenplanung festgesetzt.

Zur Eingrünung des nordwestlichen Plangebietsrandes wird hier entlang des »Gewerberiegels« ein Pflanzstreifen mit 14 Bäumen und entsprechender Unterpflanzung festgesetzt. Um auch die große Stellplatzanlage südlich des Frischemarktes gestalterisch einzufassen, sind hier weitere Pflanzstreifen mit Sträuchern vorgesehen. Zur gestalterischen Gliederung werden auf der Stellplatzanlage selber 40 Bäume festgesetzt. Im Plangebiet befinden sich keine erhaltenswerten Grünstrukturen.

Die Bepflanzung ist generell mit standortgerechten Laubbäumen und Sträuchern vorzunehmen. Die konkrete Baumauswahl soll im Rahmen der Realisierung in Abstimmung mit dem zuständigen Fachbereich vorzunehmen. Eine entsprechende Regelung wird in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

Zur Wahrung eines qualitätsvollen und durchgrüntes Erscheinungsbildes des Plangebietes sind

- für die Baumanpflanzungen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen sowie für die zeichnerisch festgesetzten Bäume der Allee innerhalb der öffentlichen Grünfläche jeweils eine einheitliche Baumart auszuwählen.
- bei Garagen, deren Längsseite parallel zur Straßenbegrenzungslinie verläuft, die entsprechende aufstehende Wand dauerhaft mit heimischen Pflanzen zu begrünen und
- unterirdische Garagen, soweit sie nicht überbaubar sind, mit einer mindestens 0,5 m tiefen kulturfähigen Substratschicht fachgerecht zu überdecken und mit standortgerechten Gehölzen zu bepflanzen.

Zur weiteren ökologischen Aufwertung des Plangebietes sind unterirdische Garagen, soweit sie nicht überbaubar sind, sowie Flachdächer mit einer Dachneigung von 0 bis 5 Grad – mit Ausnahme der Flächen für die technische Gebäudeausrüstung oder Photovoltaikanlagen – extensiv zu begrünen.

4.2 Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Nachrichtliche Hinweise

Die nachrichtliche Übernahme der festgesetzten Wasserschutzzone IIIb der Wassergewinnungsanlage Lank-Latum wird mit den Belangen der Wasserwirtschaft und der Hinweisfunktion für Bauwillige begründet.

Hinweise

Folgende Hinweise werden in den Bebauungsplan aufgenommen, die mit der Berücksichtigung der jeweiligen fachlichen Belange und der Hinweisfunktion für Bauwillige begründet werden:

Bodendenkmalpflege

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Stadt Meerbusch als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Overath, Gut Eichtal, An der B 484, 51491 Overath, Telefon 02206 / 9030-0, Fax 02206 / 9030-22, unverzüglich zu informieren. Auf §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NRW wird verwiesen.

Niederschlagswasser

Niederschlagswasser in den Baugebieten ist – mit Ausnahme des Niederschlagswassers der Dachflächen in den Baugebieten, für die eine Versickerung festgesetzt wird – in die öffentliche Kanalisation einzuleiten. Eine Brauchwassernutzung z.B. mittels Zisternen, wird empfohlen.

Kampfmittel

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt nicht in einem Bombenabwurfgebiet. Weist der Erdaushub jedoch im Rahmen der Bauarbeiten eine außergewöhnliche Verfärbung auf oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, so sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und der staatliche Kampfmittelräumdienst, die Bezirksregierung Düsseldorf und die Stadt Meerbusch sind zu verständigen.

Schallschutz

Für mit dem Index 9 , 10 , 11 und 13 gekennzeichneten Baugebiete wird ein lärmschützender Grundriss empfohlen, bei dem die Räume, die dem dauerndem Aufenthalt von Menschen dienen, sowie Außenwohnbereiche (Balkone, Loggien) zu der lärmabgewandten Seite orientiert sind.

Lärmemissionen durch angrenzenden Festplatz

Angrenzend an das Plangebiet befindet sich ein Festplatz, auf dem an mehreren Tagen im Jahr Veranstaltungen stattfinden. In diesem Zusammenhang muss mit Lärmemissionen gerechnet werden.

Gestaltungssatzung

Die Erarbeitung einer Gestaltungssatzung gemäß § 86 BauO NRW ist vorgesehen.

Anschluss- und Benutzungszwang

Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich einer künftigen Satzung der Stadt Meerbusch, durch die gemäß § 16 des Erneuerbare-Energien-Wärme-gesetz des Bundes i. Vm. § 9 der Gemeindeordnung für das Land NRW ein Anschluss- und Benutzungszwang an ein Netz der öffentlichen Fernwärmeversorgung, unter anderem auch zum Zwecke des Klima- und Ressourcenschutzes, begründet wird.

Auffälligkeiten im Rahmen von Erdarbeiten

Bei Auffälligkeiten im Rahmen von Erdarbeiten 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.

4.3 Kennzeichnungen

Das Plangebiet liegt in der Erdbebenzone I gemäß der »Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland«. Bei der Errichtung neuer Gebäude sind die bautechnischen Maßnahmen der DIN 4149 zu beachten.

5. Auswirkungen der Planung

5.1 Städtebauliche Auswirkungen

5.1.1 Ver- und Entsorgung

Wasser und Strom

Die Wasser- und Stromversorgung des Gebietes soll durch Anschluss an die vorhandenen Netze sichergestellt werden.

Entwässerung

Die Regelungen des § 51a des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz – LWG –) sind in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreis-Neuss nicht anzuwenden, da das Grundstück nach dem 1. Januar 1996 nicht erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen wird. Zu beachten ist auch die Lage des Plangebietes innerhalb der Wasserschutzzone IIIb der Wassergewinnungsanlage Lank-Latum. Nach der Wasserschutzonenverordnung ist neben dem häuslichen und gewerblichen Abwasser auch das Niederschlagswasser, welches auf die befestigten Fahr- und Hofflächen anfällt, in den städtischen Kanal abzuleiten.

Unabhängig von der Freistellung der Regelung gemäß § 51a LWG wird eine Versickerung eines Teils des Niederschlagswassers der Dachflächen von den Baugebieten, die nördlich und südlich an den zentralen Grünzug grenzen, festgesetzt. Hierfür sind entsprechende Flächen vorzuhalten. Ein weiterer Teil des entsprechenden Niederschlagswassers speist – vor-gefiltert – die innerhalb der öffentlichen Grünfläche liegende Teichanlage, die als Wasserfläche festgesetzt ist.

Die Versickerung des Niederschlagswassers der Dachflächen von weiteren Baugebieten im Plangebiet ist aufgrund folgender Gründe nicht möglich:

- In Teilbereichen des Gebietes lassen tonhaltige Bodenschichten sowie hoch anstehendes Grundwasser eine Versickerung nicht zu.
- Durch die Errichtung von Tiefgaragen bei den Mehrfamilienhäusern und die kleinteilige

Grundstücksstruktur der Einfamilienhäuser ergeben sich weitere Einschränkungen einer Versickerung.

Für die Ansiedlung von Gewerbetreibenden sind gemäß § 3 der Wasserschutzzoneverordnung verschiedene Verbotstatbestände sowie Genehmigungstatbestände zu beachten. Die Lage in der Wasserschutzzone IIIb wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

5.1.2 Lärmimmissionen

Bezüglich der zu erwartenden Immissionen insbesondere durch die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen, die Bahnstrecke und die Gewerbebetriebe im Umfeld ist ein Lärmschutztechnisches Gutachten beauftragt worden (Dipl.-Ing. Bernd Driesen VDI, Krefeld 2008/09). Dies liegt – zusammen mit sechs Ergänzungen – diesem Bebauungsplan zugrunde.

Lärmimmissionen Hauptverkehrsstraßen

Im Rahmen des Gutachtens wurden beide Planfälle (siehe Kapitel 7.7) der Haupterschließung betrachtet. Die Prognoseberechnungen bezüglich der zukünftigen Straßenführungen zeigen im gesamten Plangebiet Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gemäß DIN 18005 von Tag/Nacht 55/45 dB(A) in den Allgemeinen Wohngebieten.

Im Rahmen der 6. Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung wurden außerdem die Veränderungen der Verkehrsgeräuschimmissionen in der Umgebung aufgrund der neuen Nutzungen im Plangebiet untersucht. Hierbei stand die Bestandsbebauung entlang der Strümper Straße zwischen Bahnübergang und Einmündung Winklerweg sowie für den Bereich Meerbuscher Straße zwischen Winklerweg und Autobahn-Anschlussstelle im Fokus. Als Ergebnis ist festzustellen, dass an insgesamt zwei Gebäuden geringfügige Überschreitungen der Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht auftreten. Diese Überschreitungen ergeben sich aber nicht aus dem baulichen Eingriff oder der Verkehrsmengenerhöhung, sondern ausschließlich aus dem sogenannten Ampelzuschlag von + 3 dB. Angesichts der starken Ausgangsbelastung wird hierbei kein weitergehender Handlungsbedarf gesehen.

Lärmimmissionen Bahnstrecke

Neben den Straßenverkehrsgeräuschen leisten auch die Geräuschimmissionen der Bahnstrecke Krefeld-Köln einen maßgeblichen Immissionsanteil. Im mittleren Plangebietsbereich betragen hier die Beurteilungspegel Tag/Nacht gleichermaßen ca. 55 dB(A). Spitzenpegel überragen diesen Wert um ca. 20 dB(A).

Lärmimmission Gewerbe

In Abstimmung mit der unteren Immissionsschutzbehörde wurde vereinbart, dass im Bebauungsplangebiet 266 auf eine Geräuschkontingentierung der relativ kleinen und verstreut angeordneten Gewerbegebiete verzichtet wird. Auch die Sondergebietsfläche mit der Zweckbestimmung Lebensmittelvollsortimenter soll nicht kontingentiert werden. Für die noch freien Gewerbeflächen im Bereich des angrenzenden Bebauungsplanes 60 ist dagegen eine Kontingentierung vorgesehen (vgl. Begründung 1. Änderung BP 60). Ebenfalls wird hier die bereits bebaute Fläche »Aldi-Markt« mit einem Emissionskontingent von 62 dB in die Kontingentierung mit einbezogen. Voraussetzung für diese Vorgehensweise ist der Nachweis, dass der Verbrauchermarkt mit den 400 Stellplätzen an der geplanten Stelle mit der benachbarten Wohnbebauung verträglich ist.

Daraus ergeben sich folgende Anforderungen an den Schallimmissionsschutz bezüglich eines Verbrauchermarktes mit Stellplatzanlage, unter der Annahme, dass alle übrigen Gewerbebetriebe bezüglich ihrer Geräuschemissionen vernachlässigbar sind, was durch entsprechende Festsetzungen sicher zu stellen ist (Ausschluss von störenden Nutzungen). Die maßgebliche Geräuschquelle des geplanten Verbrauchermarktes ist der Parkplatz mit 400 Stellplätzen. Die von der Anlieferung ausgehenden Geräuschemissionen können im vorliegenden Fall vernachlässigt werden, da sie vollkommen abgeschirmt zum Wohngebiet an der westlichen Fassade des Frischemarktes liegen. Voraussetzung ist, dass die Ausführungsplanung gemäß der Konzeption des Gestaltungsplanes (Stand: 12. November 2009) für den Frischemarkt erfolgt. Nach der Parkplatzlärmstudie ist bei Verbrauchermärkten mit einer Netto-Verkaufsfläche < 5.000 qm mit 0,1 Bewegungen pro Stellplatz und Stunde für 1 qm Verkaufsfläche anzusetzen. Daraus ergeben sich 400 Bewegungen pro Stunde oder für den gesamten Tag 6.400 Bewegungen. Unter Berücksichtigung der parkplatzspezifischen Geräusche errechnet sich für einen glatten Asphaltbelag ein Schalleistungspegel einschließlich auffälliger Pegeländerungen von $LWATEq = 102,5 \text{ dB(A)}$. Das Ergebnis zeigt, dass unter Beachtung der Kontingentierung für den angrenzenden Bebauungsplan 60 die Restkontingente für den geplanten Verbrauchermarkt im Wesentlichen ausreichend sind. Nur am östlichsten Immissionsaufpunkt 4 in Nähe des Plangebietes Nr. 60 ergibt sich eine geringe Überschreitung um ca. 1 dB(A) , die jedoch bei einer differenzierten Betrachtung der Stellplatzanlage (zeitliche und räumliche Verteilung der Stellplatzverkehre) nicht mehr auftreten wird. Dies wird im Einzelnen Aufgabe des schalltechnischen Nachweises für den geplanten Verbrauchermarkt sein. Dies bezieht sich auch auf den Anlieferbereich und die gebäudetechnischen Anlagen, die insgesamt so zu planen sind, dass keine unzulässigen Geräuschemissionen im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes (WA) auftreten werden. Zusammenfassend ist festzustellen, dass der geplante Verbrauchermarkt auch unter Berücksichtigung der plangegebenen Vorbelastung durch das Gewerbegebiet im Bebauungsplan Nr. 60 mit der geplanten Wohnbebauung im nördlich angrenzenden Allgemeinen Wohngebiet verträglich ist.

Die übrigen Gewerbegebiete im Bebauungsplan werden gemäß Abstandsliste gegliedert bzw. es erfolgt eine Steuerung gemäß Baunutzungsverordnung (vgl. Kapitel 5.1). Zulässig sind in Nähe der Wohngebiete nur nicht störende Gewerbebetriebe. In Nähe des Mischgebietes an der Meerbuscher Straße sind nur nicht wesentlich störende und somit mischgebietsverträgliche Gewerbebetriebe zulässig. Diese im Sinne der TA Lärm unbestimmten Begriffe sind so auszulegen, dass maßgebliche Immissionsorte in Wohngebieten nicht im Einwirkungsbereich dieser Betriebe liegen dürfen, d.h. deren Beurteilungspegel müssen mindestens 10 dB(A) unter den Immissionsrichtwerten liegen.

Im Rahmen der 2. Ergänzung zum Gutachten werden vorhandene Betriebe innerhalb des Plangebietes und der Umgebung lärmtechnisch betrachtet. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass Konflikte mit schutzwürdigen Nutzungen nicht auftreten. Lediglich bei Veranstaltungen im Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« sind bei Veranstaltungen nach 22 Uhr Auflagen zu beachten.

Öffentliche P&R-Anlage

Nordöstlich der öffentlichen Stellplatzanlage »Park&Ride« sind allgemeine Wohngebiete vorgesehen. Die von dieser Stellplatzanlage ausgehenden Geräuschemissionen verursachen an der nächst gelegenen Baugrenze Beurteilungspegel, berechnet nach RLS-90, von Tag/Nacht $47/40 \text{ dB(A)}$. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von Tag/Nacht $59/49 \text{ dB(A)}$, die für den Neubau von öffentlichen Verkehrswegen gilt, werden nicht erreicht. Außerdem sind die Geräuschemissionsanteile von diesem Parkplatz im Vergleich zu den übrigen allgemeinen Verkehrsgeräuschemissionen vernachlässigbar gering. Diese Berechnungen wurden für den Fall berechnet, dass die P&R-Anlage im nördlichen

Plangebiet, direkt angrenzend an Wohngebäude, errichtet wird. Zwischenzeitlich wurde ein Standort im südlichen Plangebiet gewählt, der eine größere Entfernung zum nächst gelegenen Wohngebiet aufweist. Daher kann ausgegangen werden kann, dass die o.g. Werte noch unterschritten werden.

Weitere Geräuschimmissionen

Die Geräusche von Überflügen auf den Abflugrouten MODRU-X und LMA-T sowie der naheliegende Festplatz werden betrachtet. Die im Plangebiet auftretenden Fluggeräuschimmissionen sind vergleichsweise gering. Im Rahmen der Bauleitplanung ergibt sich keine Notwendigkeit von Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz gegenüber Fluglärm und dem Festplatz. In Bezug auf mögliche Immissionen des Festplatzes wird ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für den Bebauungsplan, die aus den Lärmimmissionen der Hauptverkehrsstraßen sowie der Bahnstrecke resultieren, sind im Kapitel 5.1.11 zusammengefasst. Für die freien Gewerbeflächen im Geltungsbereich des benachbarten Bebauungsplanes Nr. 60 erfolgt im Rahmen der 1. Änderung dieses Planes, die parallel zur Erstellung des Bebauungsplanes Nr. 266 erfolgt, eine entsprechende Lärmkontingentierung, um die plangegebene Vorbelastung zu berücksichtigen.

5.1.3 Erschütterungen

Hinsichtlich der Erschütterungen im Plangebiet ist von der »Ingenieurgesellschaft Kempen Krause« aus Aachen ein entsprechendes Gutachten erarbeitet worden, das im Wesentlichen auf Probemessungen vor Ort im April 2007 basiert. Aufgrund der Ergebnisse des Gutachtens ist davon auszugehen, dass die zugrunde liegenden Grenzwerte (vgl. DIN 4150-2 und DIN 4150-3) im Plangebiet unterschritten werden.

5.1.4 Geruchsimmissionen

Östlich des Plangebietes befindet sich ein landwirtschaftlicher Betrieb mit ca. 40 Großvieheinheiten (Rinder), dessen Stallungen ungefähr 200 m entfernt von den Grundstücken der geplanten Wohnbebauung liegen. Grundsätzlich ist die mit der Rinderhaltung verbundene Geruchsentwicklung durch eine vergleichsweise geringe Penetranz und Lästigkeit gekennzeichnet. Werden darüber hinaus die geringe Anzahl der Tiere, die Lage außerhalb der Hauptwindrichtung und die relativ große Entfernung zu den sensiblen Nutzungen berücksichtigt, ist davon auszugehen, dass die Wohnsiedlungsbereiche im Plangebiet nicht durch Geruchsimmissionen beeinträchtigt werden.

5.1.5 Boden

Große Teile des Plangebietes wurden bis zum Jahr 2002 gewerblich genutzt, untergeordnete Flächen als Bahnanlagen. Im Kataster über Altablagerungen und Altstandorte des Rhein-Kreis-Neuss sind im Plangebiet mehrere Altablagerungen bzw. Altstandorte aufgeführt. Vor diesem Hintergrund musste vor der Realisierung von neuen schutzwürdigen Nutzungen eine Sanierung dieser Industriebrache vorgenommen werden. Die Ergebnisse des entsprechenden Gutachtens (»Abschlussbericht Sanierung der Industriebrache Meerbusch-Osterath«, Institut für Bodensanierung, Wasser- und Luftanalytik GmbH, Iserlohn 2007) werden im Folgenden zusammengefasst.

Im Zuge der Revitalisierung der Fläche (März bis Oktober Jahr 2007) wurde der komplette ursprüngliche Gebäudebestand auf der früheren Industriefläche zurückgebaut und alle im Zuge des Rückbaus erkannten Bodenbelastungen in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde des Rhein-Kreis-Neuss mittels Aushub im Hinblick auf die geplante Wohn- und Gewerbenutzung saniert. Vor Ort wurden die im Rahmen der Rückbauarbeiten offen gelegten, organoleptisch, d.h. nach Geruch, Färbung, Materialzusammensetzung und Konsistenz auffälligen Materialien separiert, beprobt, analysiert und im Hinblick auf eine Verwertung oder Beseitigung beurteilt. Boden und Bauschuttmaterial (Unterbau unter versiegelten Flächen und Bodenplatten) der Qualität LAGA > Z 2 wurde einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt. Die beteiligten Fachbehörden stimmten zu, Boden- und Bauschuttmaterial der Qualität LAGA > Z 1.1, aber bzw. = Z 2, das aus Auffüllungen im Bereich der zukünftigen Wohnbaufläche anfiel, im Sandwich-Verfahren im Rahmen einer vorliegenden wasserrechtlichen Erlaubnis im Bereich der geplanten Gewerbefläche zusammen mit RC-Material einzubauen. Das hierzu im Vorfeld ausgebaute, saubere Bodenmaterial (LAGA = Z 0) wurde im Austausch im Bereich der zukünftigen Wohnbaufläche zur Verfüllung der Sanierungsgruben sowie zur Herstellung einer ebenen Geländeoberfläche eingesetzt. Ausgehobene und sanierte Bereiche wurden anschließend im Bereich der zukünftigen Wohnbaufläche mit »natürlichem«, unbelasteten Bodenmaterial aus dem Bereich der südlichen, nicht industriell genutzten Freiflächen aufgefüllt, was die Zuordnungsklasse Z 0 der LAGA einhält. Im Bereich der zukünftigen Gewerbefläche erfolgte die Verfüllung mittels Wiedereinbau von Recyclingmaterial (RCL1). In den Sanierungsbereichen wurden Bodenverunreinigungen bis zum natürlich anstehenden Untergrund durch Bodenaushub entfernt. Der entsprechende Nachweis durch Freimessungen ist für jeden Schadenbereich dem Gutachten zu entnehmen. Bereiche, in denen kein Austausch nötig war, wurden zur Überprüfung rastermäßig beprobt und repräsentativ untersucht.

Nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme sowie der Rasteruntersuchung lagen keine Anhaltspunkte für schädliche Bodenverunreinigungen mehr vor, sodass davon auszugehen ist, dass von dem Altstandort keine Gefahren für Schutzgüter mehr ausgehen. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen. Trotz der sehr ausgedehnten Bodensanierung sind kleinräumige Verunreinigungen nicht völlig auszuschließen. Ein vollständiger Bodenaustausch über die gesamte Wohnbaufläche bis in den natürlich anstehenden Untergrund – ohne hinreichenden Verdacht – hätte jedoch zu gesamtökologisch nicht vertretbaren Schadstoffmissionen durch den Kraftstoffverbrauch der Aushub-, Einbau- und Transportfahrzeuge geführt, die in keinem Verhältnis zu theoretisch möglichen, aber bisher nicht bekannten, lokalen Restverunreinigungen stehen.

5.1.6 Einzelhandel

Relevant für den Bebauungsplan sind die Aussagen des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes sowie die Verträglichkeitsuntersuchungen des geplanten Frischemarktes. Die wesentlichen Aussagen der beiden Untersuchungen werden im Folgenden erläutert.

Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept

Das gesamtstädtische Einzelhandelskonzept (GMA, 2009) wurde im Mai 2010 vom Rat der Stadt Meerbusch beschlossen. Abweichend von den Ausführungen des Gutachtens bezieht sich der Beschluss auf eine Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches in Osterath, welche den Frischemarkt im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes mit einbezieht.

Die Untersuchung verfolgte das Ziel, vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Regelungen (BauGB-Novelle und § 24a LEPro NRW) ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept für den Einzelhandel in der Stadt Meerbusch aufzustellen, das die Entwicklungsmöglichkeiten für den Einzelhandel sowie Empfehlungen und Leitlinien für die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung aufzeigt. Neben der Meerbuscher Sortimentsliste, die im Rahmen dieses Gutachtens erarbeitet worden ist und den Festsetzungen des Sondergebietes »Großflächiger Einzelhandel« zugrunde liegt, sind für diesen Bebauungsplan insbesondere die Ausführungen zum Zentrenkonzept und der perspektivischen Entwicklung für Osterath relevant. Der Gutachter schlägt für die Stadt Meerbusch dabei kein Hauptzentrum vor, sondern drei Stadtteilzentren (Büderich, Osterath und Lank-Latum) sowie ergänzende Nahversorgungszentren und eine dezentrale Agglomeration. In Osterath sind neben dem abgegrenzten Stadtteilzentrum noch das Nebenzentrum am Neusser Feldweg sowie der dezentrale Agglomerationsstandort an der Krefelder Straße von Bedeutung.

Das Stadtteilzentrum Osterath ist durch eine kleinbetriebliche Einzelhandelsstruktur (durchschnittlich 110 qm Verkaufsfläche gekennzeichnet). Zwei Lebensmittel-SB-Märkte in integrierter Lage stellen die Frequenzbringer dar und erzeugen wichtige Synergieeffekte für die kleinteiligen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe des Versorgungszentrums. Das Nebenzentrum Osterath bietet insgesamt betrachtet ein hohes Maß an Unverwechselbarkeit und Erlebnisqualität. Es ist durch einen vergleichsweise kompakte Geschäfts- und Dienstleistungsbesatz mit hoher Nutzungsdichte und –vielfalt gekennzeichnet. Trotz insgesamt geringer Leerstandsquoten sind im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße geringe Anzeichen zunehmender Mindernutzungen erkennbar. Nach Auffassung des Gutachters ist die Bahnlinie als östliche Funktionssperre des Versorgungszentrums aufzufassen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Gutachter eine Sicherung/Stabilisierung des vorhandenen Geschäfts- und Dienstleistungsbesatzes innerhalb des geschichtlich gewachsenen Stadtteilzentrums. Die Versorgungsvielfalt sollte gestärkt werden, Leerstände/Mindernutzungen abgebaut werden.

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wurde der dargestellten Auffassung in Bezug auf die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches »Nebenzentrum Osterath« seitens der Stadt Meerbusch aus folgenden Gründen nicht gefolgt. Zum einen behindert die sehr restriktiv vorgenommene Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche wünschenswerte Entwicklungsimpulse und Handlungsoptionen für das Nebenzentrum in Osterath. Außerdem belegen die erwähnten geringen Anzeichen von Mindernutzungen, dass der vorhandene Discounter am östlichen Rand des Nebenzentrums – im Gegensatz zum leistungsfähigen Frischemarkt – die planerisch gewünschte Magnetfunktion mit einer entsprechenden Frequenzierung nicht erfüllt. Des Weiteren sind die errechneten Umverteilungen (s.u.) verkräftbar, da durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler nicht betroffen wäre.

Vor diesem Hintergrund beinhaltet der Beschluss des Rates der Stadt Meerbusch den Bereich des geplanten Frischemarktes als Bestandteil des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches »Nebenzentrum Osterath«. **Hinzuweisen ist darauf, dass die zentralen Versorgungsbereiche im Rahmen der 110. Änderung des Flächennutzungsplanes im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.**

Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung

Im Plangebiet ist die Errichtung eines großflächigen Lebensmittel-Vollsortimenters vorgesehen. Hinsichtlich der Verträglichkeit dieses Vorhabens mit dem ansässigen Einzelhandel in der Stadt Meerbusch (und darüber hinaus) wurde von der Firma GfK GeoMarketing GmbH aus Hamburg 2007/08 ein entsprechendes Gutachten erarbeitet. Das Gutachten soll die Auswirkungen (im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO) durch die Ansiedlung des o.g. Einzelhandelsobjektes auf die zentralen Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum untersuchen. Dieser umfasst – neben den Stadtteilen von Meerbusch – die zentralen Versorgungsbereiche von Düsseldorf-Oberkassel, Neuss-Südliche Furth (inkl. REAL), Willich-Zentrum, Willich-Schiefbahn und Krefeld-Fischeln. Auch die Auswirkungen auf periphere, aber wohnungsnah gelegene Lebensmittelmarktstandorte im Untersuchungsraum sollen analysiert werden.

Gemäß dem Ergebnis dieses Gutachtens liegen bezüglich der makro- und mikrostandortseitigen sowie auch der potenzielseitigen Voraussetzungen insgesamt günstige Rahmenbedingungen für die Etablierung eines Lebensmittelmarktes vor. Auch die verkehrliche Erreichbarkeit des Marktes ist in beiden verkehrlichen Planfällen (vgl. Kapitel 7.7) gewährleistet. Mit Blick auf die Einzelhandelsstrukturen zeigt sich, dass in der Region ganz generell ein sehr intensiver Wettbewerb, insbesondere im periodischen Warenbereich, besteht. Dabei hat die vorliegende Analyse gezeigt, dass die Stadt Meerbusch innerhalb dieser Wettbewerbsszene deutlich unterrepräsentiert ist und insgesamt eine sehr niedrige Zentralität erreicht. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass auch im periodischen Bedarfssegment, das originär zum ganz überwiegenden Teil wohnortnah eingekauft wird, sehr hohe Kaufkraftabflüsse zu verzeichnen sind, so dass sich für die Stadt Meerbusch eindeutig ein »Nachholbedarf« in diesem Segment feststellen lässt.

Hinsichtlich der möglichen ökonomischen Auswirkungen des projektierten Einzelhandels an diesem Standort auf die übrigen Versorgungsbereiche/Stadtteile von Meerbusch sowie die untersuchungsrelevanten Standorte in der Region zeigen die gutachterlichen Modellrechnungen, dass sowohl mit Blick auf die Stadt selber, als auch die regionalen Strukturen insgesamt in jeder Weise verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Bestands-, Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit der analysierten Zentren sind aus Gutachtersicht insofern nicht zu erwarten. Die größten Umverteilungseffekte wären noch im direkten Umfeld des Planvorhabens in Osterath zu erwarten, wobei auch diese ausgehend von der absoluten Größenordnung keine strukturellen oder städtebaulich negativen Auswirkungen haben dürften. Von großer Bedeutung sind in diesem Kontext vor allem auch die Kaufkraftabflüsse aus Meerbusch hin zu dezentral situierten, großflächigen Anbietern in der Region, denen mit einer Entwicklung auf dem Ostara-Gelände entgegengewirkt werden könnte. Die aufgezeigten Umverteilungseffekte dürften sich auf zahlreiche Betriebe verteilen.

Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen und Modellrechnungen sowie in der Gesamtschau aller relevanten Faktoren sehen die Gutachter keine nennenswerte Beeinträchtigung der jeweiligen zentralörtlichen Versorgungsfunktionen in den untersuchten Standorten, sondern sehen durch das Planvorhaben vielmehr die Chance für die Bevölkerung von Meerbusch eine adäquatere Nahversorgungssituation zu schaffen.

Im Laufe der Erarbeitung des Gutachtens traten die Regelungen des § 24a LEPro in Kraft, wonach Sondergebiete nur noch in zentralen Versorgungsbereichen zulässig sind, die i.d.R. im Rahmen eines gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes räumlich und funktional festgelegt werden müssen. Da dieses Konzept erst zu einem späteren Zeitpunkt vorlag (s.o.), erfolgen im Rahmen der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung auch weiterge-

hende Ausführungen zu dieser Thematik, die durch das zwischenzeitlich beschlossene gesamtstädtische Einzelhandelskonzept jedoch gegenstandslos geworden sind.

Die Stadt Meerbusch kann mit der Ansiedlung eines großflächigen Frischemarktes auf dem Ostaragelände eine deutlich verbesserte Kaufkraftbindung im Bereich des Sortiments Nahrungs- und Genussmittel erreichen und damit zugleich einen auch von der GMA attestierten Bedarf an bisher in Meerbusch nicht angesiedelten großflächigen sog. Vollsortimentern decken. Ferner leistet diese Planung einen Beitrag zu der angestrebten Verknüpfung der östlich und der westlich der Bahntrasse gelegenen Teile des Stadtteils Osterath. Der Frischemarkt ist dabei – nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten, der maßgeblich zu einer Stärkung des Ortskerns von Osterath beitragen kann. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden.

5.1.7 Verkehr

Zur Abschätzung der Leistungsfähigkeit der internen Erschließung sowie des zukünftigen Verkehrsaufkommens in dem umgebenen Straßennetz durch die neuen Nutzungen des Plangebietes wurde ein Verkehrsgutachten durch das Büro IVV, Aachen 2007/2008 erarbeitet. Neben der Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Anschlusspunkte an das übergeordnete Netz wird insbesondere die Qualität des Verkehrsablaufes am Knoten Winklerweg/Meerbuscher Straße analysiert. Im Rahmen des Gutachtens wird sowohl die Situation im heutigen Straßennetz (Planfall 1), als auch nach Realisierung der Straßenplanung westlich des Plangebietes (Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge der L 154 und L 476/Planfall 2) berücksichtigt. Einige der untersuchten Knotenpunkte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 266.

Aufgrund zahlreicher, zwischenzeitlich erfolgter Veränderungen hinsichtlich der Nutzungsstruktur und deren Positionierung im B-Plangebiet sowie der Verkehrsinfrastruktur der inneren und äußeren Erschließung des Plangebietes wurde der Prognoseteil des Verkehrsgutachtens im Rahmen eines Nachtrages im September 2009 aktualisiert. Wesentliche Änderungen zum Basisgutachten sind:

- Der Knoten Strümper Straße/Neutrassierung Winklerweg wird um ca. 100 m Richtung Südwesten verschoben.
- Der Knoten Winklerweg/Planstraße C/Küxpfad wird nicht mehr als Kreisverkehr, sondern als T-Kreuzung ausgebaut.
- Der Knoten Winklerweg/Planstraße G wird nicht mehr T-Kreuzung, sondern als kleiner Kreisverkehr ausgebaut. Bei der Konzeption und den Verkehrsmengen wurde unterstellt, dass über diesen Knoten auch weitere Wohnbauflächen östlich des Plangebietes im Bereich »Nibbelsweg/Ivangsheide« an das örtliche Hauptstraßennetz angebunden werden.

Diese Ergebnisse dieses Nachtrages sind in den folgenden Ausführungen berücksichtigt. Im Folgenden werden die Leistungsfähigkeitsnachweise sowie ggf. erforderliche bauliche Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsknoten erläutert.

Knoten Strümper Straße/Neutrassierung Winklerweg

Der Knoten wird zu einer Kreuzung ausgebaut, deren Zufahrtsarme Strümper Straße-Ost und Winklerweg separate Spuren für linksab- bzw. linkseinbiegende Kfz-Verkehrsströme erhalten. Die Länge der Linksabbiegespur der Strümper Straße-Ost beträgt ca. 42 m und bietet infolgedessen ca. 7 Fahrzeugen eine Aufstellfläche, die Linkseinbiegespur des Winklerweges weist eine Länge von ca. 24 m auf und bietet demzufolge 4 Fahrzeugen eine Aufstellfläche. Lediglich der Zufahrtsarm Strümper Straße-Ost bietet keine Querungsmöglichkeit für Fußgängerverkehr. Insbesondere im Rahmen der erforderlichen Schulwegsicherung ist eine Signalisierung des Knotens unerlässlich.

Wie der Leistungsfähigkeitsnachweis für den signalisierten Knoten aufzeigt, ist es selbst im Rahmen einer gewählten kurzen Umlaufzeit von 60 s möglich, dem Fußgänger- und Radverkehr eine eigene Phase einzurichten. Die Verkehrsabwicklung im signalisierten Knoten ist der Qualitätsstufe A zuzuweisen.

Winklerweg/Planstraße C/Küxpfad

Im betrachteten Knoten, der als T-Einmündung ausgebaut wird, wird auf die Einrichtung separater Abbiegespuren gänzlich verzichtet. Die Verkehre des Winklerweges sind vorfahrtsberechtig.

Wie der durchgeführte Leistungsfähigkeitsnachweis aufzeigt, wird der Verkehrsabwicklung die Qualitätsstufe B zugewiesen, die gute und jederzeit akzeptable Bedingungen widerspiegelt.

Knoten Winklerweg/Planstraße G

Der Knotenpunkt ist als 4-armiger, kleiner Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 30 m konzipiert.

Dem Knoten wird die Qualitätsstufe A (hervorragend) hinsichtlich der Verkehrsabwicklung zugesprochen. Die mittlere Wartezeit über alle Fahrzeuge liegt bei 4,4 s im Bereich der Einfahrten und bei 3,9 s im Bereich der Ausfahrten. Die maximale Stauraumlänge beträgt 2 Fahrzeuge.

Knoten Winklerweg/Gottlieb-Daimler-Straße

Der Knotenpunkt bleibt im derzeitigen Ausbauzustand erhalten. Verkehrsrechtlich wird jedoch das Linkseinbiegen aus der Gottlieb-Daimler-Straße in den Winklerweg untersagt.

Die Anordnung des Linkseinbiegeverbots bewirkt, dass der Knoten auch zukünftig keiner Signalisierung bedarf. Der Verkehrsabwicklung im Knoten während der Verkehrsspitzenzeit wird die Qualitätsstufe A bei maximalen mittleren Verlustzeiten von ca. 15 s und maximalen mittleren Rückstaulängen von 2 Fahrzeugen zugewiesen.

Doppelknoten Meerbuscher Straße/Winklerweg, Meerbuscher Straße/Insterburger Straße

Um das zukünftige Verkehrsaufkommen im betrachteten Knoten bewältigen zu können, ist ein Um- und Ausbau des Knotenpunktes erforderlich. Für den Ost-West-Richtungsstrom der Meerbuscher Straße ist westlich der Einmündung des Winklerweges eine Zusatzspur zu bauen, die im Wesentlichen die Flächen des derzeitigen Parkstreifens beansprucht und nach ca. 100 m wieder auf die vorhandene Geradeausspur zurückgeführt wird. Hierdurch wird Raum für den Rückstau geschaffen, der bei Schrankenschließung heute oftmals bis in den Knoten Meerbuscher Straße/Winklerweg und darüber hinaus zurückwirkt. Mit Aufgabe der Querungsmöglichkeit der Meerbuscher Straße für den Fußgänger- und Radverkehr auf ihrem Abschnitt zwischen den Einmündungen des Winklerweges und der Insterburger

Straße und Umfunktionierung der derzeitigen Linksabbiegespur in Richtung Insterburgerstraße zu einer Geradeaus/Links-Mischspur wird eine Abwicklung des von Osten auf den Doppelknoten zukommenden Verkehrsstroms über zwei Spuren ermöglicht. Für die entfallende Querungsmöglichkeit werden westlich des Winklerweges und östlich der Insterburger Straße neue Querungsmöglichkeiten geschaffen. Den Winklerweg betreffend wird der begrünte Mittelstreifen zur Linksabbiegespur umgebaut, die ca. 10 Fahrzeugen Aufstellfläche bieten soll.

Veränderungen erfährt auch das am Knotenpunkt angrenzende Tankstellengelände hinsichtlich seiner Zu- und Ausfahrtsituation. Folgende *Zufahrten* auf das Tankstellengrundstück sind möglich:

- Fahrzeuge, die auf der Meerbuscher Straße in Richtung Osten (d. h. zur Autobahnanschlussstelle A 57) fahren, können weiterhin wie gewohnt auf das Grundstück fahren. Gleiches gilt für Fahrzeuge aus dem Winklerweg. Fahrzeuge, die von der Autobahn kommend in Richtung Westen auf das Tankstellengrundstück fahren möchten, müssen zunächst von der Meerbuscher Straße links in die Insterburger Straße einbiegen und können dann das Tankstellengrundstück befahren.

Folgende *Ausfahrten* vom Tankstellengrundstück sind möglich:

- Um Störungen im Verkehrsfluss zu verhindern, wird die Ausfahrt von der Tankstelle auf die Meerbuscher Straße nur noch Richtung Osten (d. h. zur Autobahnanschlussstelle) möglich sein. Fahrzeuge, die Richtung Westen (d. h. zum Ortskern Osterath) fahren möchten, müssen über die Insterburger Straße das Grundstück verlassen und können dann an der zukünftig lichtsignalgeregelten Kreuzung Meerbuscher Straße/Insterburger Straße links auf die Meerbuscher Straße abbiegen.

Im Zusammenhang mit der Signalisierung erreicht der Knoten die Qualitätsstufe C. 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. Der Doppelknoten Winklerweg/Meerbuscher Straße/Insterburger Straße wird sich während der nachmittäglichen Spitzenstunde in einem Grenzbereich seiner Leistungsfähigkeit bewegen, solange die niveaugleichen Bahnübergänge der DB-Strecke Bestand haben und das Entwicklungsgebiet »Ostara« nur einseitig nach Osten an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden kann (siehe Planfall 1). Um auch in diesem Knoten Leistungsreserven zu erhalten, ist angestrebt, eine möglichst kurzfristige Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge zu erreichen.

Knoten Strümper Straße/Planstraße E 1

Die nach Süden entlang der Bahnstrecke geleitete Strümper Straße weist eine kurze Linksabbiegespur auf, die Aufstellfläche für 3 Fahrzeuge bietet. In der Gegenrichtung besitzt die Strümper Straße eine Mischspur für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger. Die im Knoten untergeordnete Planstraße Nord, die im Planfall 2 eine zusätzliche Erschließung für das nördliche Plangebiet darstellt, ist im Einmündungsbereich so ausgebaut, dass sich 2 Fahrzeuge nebeneinander vor dem Einbiegeprozess aufbauen können.

Wie der Leistungsfähigkeitsnachweis aufzeigt, wird der Verkehrsabwicklung im nicht signalisierten und nur schwach belasteten Knoten die Qualitätsstufe A zugeordnet, was bedeutet, dass das Ein- und Ausbiegen mit nur geringen Wartezeiten verbunden ist und es zu keinen nennenswerten Rückstauerscheinungen kommt. Für Lkw besteht ein Ein- und Ausfahrtverbot (von und zum Plangebiet), um die Verkehrssicherheit im Knoten zusätzlich zu erhöhen.

Kreisverkehrsplatz Meerbuscher Straße/Strümper Straße

Der Knotenpunkt, der die Meerbuscher Straße und die Strümper Straße zukünftig so miteinander verknüpft, dass die niveaugleichen Bahnübergänge der DB-Strecke in Osterath entfallen, wird als 4-armiger und 1-spuriger Kreisverkehrsplatz ausgebaut, der unter der Gleisanlage gelegen ist.

Wie der Knotenstrombelastungsplan und die Verkehrsverflechtungsmatrix aufzeigen, fließen insgesamt gut 2.000 Pkw-E in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf den Kreisverkehrsplatz zu. Die relativ günstige Konstellation der Verkehrsbeziehungen im Knoten führt zu einer Bewertung der Leistungsfähigkeit, die der Gesamt-Qualitätsstufe B (gut) zugemessen werden kann. Bei einer mittleren Wartezeit von lediglich gut 11 s über alle Fahrzeuge gesehen, schneiden die Zufahrten Meerbuscher Straße-Ost und Strümper Straße-Ost mit der Qualitätseinstufung B noch am schlechtesten ab. Die bei den Simulationen auftretende maximale Rückstaulänge betrug 12 Fahrzeuge (ca. 70 m) und wurde auf der Zufahrt Meerbuscher Straße-Ost erreicht. Diese Rückstaulänge ist problemlos verkraftbar.

Knoten Meerbuscher Straße/Gottlieb-Daimler-Straße

Die Meerbuscher Straße weist in Südrichtung eine separate Linksabbiegespur auf, die 4 Fahrzeugen Aufstellfläche bietet. In Gegenrichtung besitzt die Meerbuscher Straße eine Mischspur für Geradeausfahrer und Rechtsabbieger. Über die Zufahrt der untergeordneten Gottlieb-Daimler-Straße ist nur ein Einbiegen des Kfz-Verkehrs nach rechts gestattet.

Wie der Leistungsfähigkeitsnachweis dokumentiert, wird der Verkehrsabwicklung im nicht signalisierten Knoten die Qualitätsstufe B zugeordnet, was einer guten und problemlosen Verkehrsabwicklung entspricht.

Zusammenfassung

Mit der Realisierung des Bebauungsplanes Nr. 266 »Ostara« entsteht zusätzlicher Verkehr, der sich mit weiteren Zusatzverkehren aus den Vorhaben der bereits rechtskräftigen Bebauungsplanungen »Am Stümper Busch« und »Wienenweg« überlagert. Langfristig wird auch das angedachte Wohnprojekt »Nibbelsweg/Ivangsheide« für ein zusätzliches Verkehrsaufkommen sorgen. Wie die Verkehrsuntersuchung aufzeigt, sind diese Zusatzverkehre unter den dargestellten Voraussetzungen leistungsfähig abwickelbar. Auch die verkehrliche Erreichbarkeit des Einzelhandelsobjektes ist damit gewährleistet.

Der Nachtrag vom September 2009 zeigt auf, dass die veränderten Nutzungsstrukturen im Plangebiet in der Summe zu einem niedrigeren Verkehrsaufkommen (in Vergleich zu den Ansätzen des Basisgutachtens) führen. Die beiden Plangebietsbereiche betrachtend, ist im Vergleich zum Basisfall im südlichen eine Abnahme des Verkehrsaufkommens, im nördlichen Plangebietsbereich eine leichte Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Wie die Leistungsfähigkeitsnachweise aufzeigen, die für die jeweils kritischen Konstellationen (Planfallsituationen) durchgeführt wurden und maximale Verkehrsbelastungsannahmen zugrunde legen, sind auch die Mehrbelastungen ausgesetzten Knotenpunkte in der konzipierten Ausbauf orm in der Lage, die anfallenden Verkehre in einer guten bis sehr guten Qualität abzuwickeln.

Die gesamte Erschließung wurde im Rahmen eines Sicherheitsaudits (Dr.-Ing. Reinhold Baier, BSV Aachen) überprüft. Hierbei erfolgte Anmerkungen sind im Rahmen der Planung berücksichtigt worden.

5.1.8 Finanzielle Auswirkungen

Die Realisierung und Kostenübernahme der Erschließungsmaßnahmen dieses Bebauungsplanes einschließlich der Anbindungen an die übergeordneten Straßen (einschließlich der entsprechenden Maßnahmen im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60) wird durch einen zwischen der Stadt Meerbusch und dem Projektentwickler abzuschließenden städtebaulichen Vertrag geregelt.

5.2 Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie Kompensation der Eingriffe

5.2.1 Zusammenfassung des Umweltberichtes

Nach § 2 Abs. 4 BauGB besteht die Pflicht, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die Belange des Umweltschutzes ermittelt und in einem als Umweltbericht bezeichneten gesonderten Teil der Begründung beschrieben und bewertet werden. Hierzu werden zum einen die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Schutzgüter beschrieben. Zum anderen wird im Umweltbericht dokumentiert, wie die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans berücksichtigt und welche Maßnahmen zur Kompensation der (verbleibenden) Eingriffe vorgenommen wurden.

Die wesentlichen Ergebnisse des Umweltberichtes werden hier im Folgenden zusammengefasst. Der vollständige Umweltbericht ist der Begründung als gesonderter Teil beigelegt. Für die einzelnen Schutzgüter sind durch das Vorhaben im Wesentlichen folgende Auswirkungen zu erwarten:

Schutzgut Mensch

Verkehr/Erschließung

Mit der Realisierung des Bebauungsplanes Nr. 266 »Ostara« entsteht zusätzlicher Verkehr, der sich mit weiteren Zusatzverkehren aus den Vorhaben der bereits rechtskräftigen Bebauungsplanungen »Am Strümper Busch« und »Wienenweg« überlagert. Langfristig wird auch das angedachte Wohnprojekt »Nibbelsweg/lvangsheide« für ein zusätzliches Verkehrsaufkommen sorgen. Wie die Verkehrsuntersuchung aufzeigt, sind diese Zusatzverkehre unter den im Bebauungsplan dargestellten Voraussetzungen leistungsfähig abwickelbar. Auch die verkehrliche Erreichbarkeit des Einzelhandelsobjektes ist damit gewährleistet.

Für Fußgänger und Radfahrer werden eine größtmögliche Durchlässigkeit sowie kurze und direkte Wegeverbindungen angestrebt. Die Planung sieht daher z.B. die Weiterführung von Wohnstraßen als Fuß-/Radwege mit Anschluss an die Strümper Straße und separate Fuß-/Radwege als direkte Verbindung zwischen der Gottlieb-Daimler-Straße und der Meerbuscher Straße bzw. dem Grünzug und der Gottlieb-Daimler-Straße (im Bereich des großen P&R-Parkplatzes) vor. Die zentrale Landschaftsachse ist ebenfalls mit einem Netz von Wegen durchzogen.

Durch die sehr guten Rahmenbedingungen und die zentrale Lage sind nur punktuelle Verbesserungen im Bereich des ÖPNV erforderlich. Wesentlich ist hierbei die Verlegung

einer Bushaltestelle von der Strümper Straße in den Bereich des ausgebauten Winklerweges. Hiermit ist eine flächendeckende Abdeckung des Plangebietes innerhalb eines 300 m Radius gewährleistet.

Lärmimmissionen

Bezüglich der zu erwartenden Lärmimmissionen, insbesondere durch die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen, die Bahnstrecke und die Gewerbebetriebe im Umfeld, ist ein schalltechnisches Gutachten erstellt worden, das verschiedene Maßnahmen und Nutzungsregelungen vorschlägt. Basierend auf dem vereinfachten Vorschlag im Rahmen des genannten Gutachtens erfolgt im Bebauungsplan eine differenzierte Festsetzung von Lärmpegelbereichen mit entsprechend erforderlichen Schalldämmmaßnahmen für jede einzelne Fassade innerhalb des Geltungsbereiches. Die Gewerbegebiete im Plangebiet werden nach Abstandserlass gegliedert bzw. es erfolgt eine Steuerung gemäß Baunutzungsverordnung. Zur Sicherung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm an maßgeblichen Immissionsorten außerhalb und innerhalb des Plangebietes werden für die noch unbebauten Gewerbegebiete des angrenzenden Bebauungsplanes NR. 60 Emissionskontingente LAEK,i gemäß DIN 45691 festgesetzt.

Eine Lärmschutzwand am westlichen Rand des Winklerweges schützt die Wohngrundstücke vor zukünftig zu erwartenden Immissionen des ausgebauten Winklerweges. Des Weiteren übernehmen Gebäude im westlichen Plangebiet die Funktion eines Lärmschutzriegels.

Wohnumfeld/Freizeit und Erholung

Die Realisierung des städtebaulichen Konzeptes gemäß Bebauungsplan führt zu einer erheblichen Verbesserung der Nutzbarkeit des Plangebiets für Freizeit und Erholung. Insbesondere das ausgedehnte, bisher für die Bevölkerung nicht zugängliche Ostara-Gelände wird eine wesentliche Aufwertung erfahren. Eine neue Landschaftsachse in Form des zentralen Grünzuges verbindet den Ortskern von Meerbusch-Osterath sowie die vorhandene Grünanlage westlich des Bahnhofs mit dem neuen Quartier und schließlich mit dem weiter östlich gelegenen Festplatz sowie den hieran sich anschließenden Freiraum. Im Bereich des Grünzuges ist eine Spielplatzanlage geplant.

Daneben sind im Plangebiet zwei größere Platzräume vorgesehen, die über die zentrale Nord-Süd-Baumachsen miteinander verknüpft werden und zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes beitragen. Im nördlichen Plangebiet dient ein Quartiersplatz als kommunikativer Mittelpunkt der Wohnbereiche; im südlichen Plangebiet ist ein Entreebereich zum Lebensmittel-Vollsortimenter geplant, der eine attraktive Eingangssituation vom Ortskern Osterath bzw. vom Haltepunkt ausbilden soll.

Schutzgut Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt

Die Biotoptypenausstattung des Plangebiets besteht neben den Gartenflächen im Norden und Süden überwiegend aus jungen, wenig entwickelten Sukzessionsstadien des geräumten ehemaligen Ostara-Geländes. Vor dem Hintergrund der Lage der Eingriffsfläche, der bis vor wenigen Jahren dort noch vorhandenen Bebauung und der im Umfeld vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen als Störfaktoren ist ein eher geringes Arteninventar mit den typischen "Al-lerweltsarten" der städtischen Freiflächen zu erwarten. Die Gärten, Brachflächen und die klein-flächigen jungen Gehölzbestände können als Brutplatz und Nahrungshabitat der Kulturfolger-Arten wie Amsel, Kohlmeise, Blaumeise, Ringeltaube, Rotkehlchen, Elster und Grünfink dienen. Aufgrund des noch jungen Alters der Brache ist mit alten angestammten Revieren seltener und gefährdeter Arten nicht zu rechnen. Im

Fundortkataster des LANUV sind keine konkreten Arten-funde für das Plangebiet und seine weitere Umgebung vermerkt.

Da keine faunistischen Kartierungen für das Plangebiet oder das Umfeld vorliegen, wurde das Fachinformationssystem "Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen" des LANUV ausgewertet. Für das Messtischblatt 4705 Willich und die im Bereich des Plangebiets vorhandenen Lebens-raumtypen werden dort 33 Tierarten aufgeführt, für die im Sinne einer Potenzialabschätzung die Möglichkeit eines Vorhandenseins von Lebensstätten auf der Vorhabenfläche geprüft wurde.

Ein Vorkommen der im Messtischblatt aufgeführten Amphibienarten ist aufgrund fehlender Gewässerstrukturen sowohl auf der Fläche selbst als auch im Umfeld auszuschließen.

Die Gebäude des Ostara-Geländes wurden vollständig abgebrochen. Die übrigen vorhandenen Gebäude entlang der Strümper und Meerbuscher Straße sowie der Ladestraße, die potentiell Spaltenverstecke für Gebäudefledermäuse (z. B. Zwergfledermaus) aufweisen, bleiben erhalten. Alte Bäume mit geeigneten Spalten oder Baumhöhlen kommen im Plangebiet nicht vor; damit werden keine potentiellen Quartiere für Fledermäuse oder Brutplätze für Vögel beseitigt.

Es ist möglich, dass die Brachflächen des Plangebiets von den weitverbreiteten Greifvogelarten Mäusebussard, Turmfalke, Habicht und Sperber zur Nahrungssuche aufgesucht werden. Die Jagdgebiete der genannten Arten reichen von 1,5 - 10 km² je nach Art und Nahrungsangebot. Der Verlust von Nahrungshabitat im Plangebiet beträfe also im Verhältnis zum Gesamtaktionsraum der Vögel nur einen sehr kleinen Teil davon. Brutvorkommen von Greif- und Eulenvögeln im Plangebiet sind dagegen auszuschließen, da geeignete Altholzbestände (Horstbäume) und Gebäude (z. B. Dachböden, Scheunen, Kirchtürme) fehlen.

Brutvorkommen der gefährdeten Vogelarten der offenen und halboffenen Kulturlandschaft wie z. B. Gartenrotschwanz und Kiebitz werden ebenfalls als sehr unwahrscheinlich eingestuft, da die entsprechenden Habitatstrukturen im Plangebiet nicht vorkommen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch das Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Konfliktsituationen entstehen und die Verbotstatbestände von § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt werden. Es ist keine erhebliche Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten planungsrelevanter Arten zu erwarten; der Erhaltungs-zustand der lokalen Populationen wird sich somit nicht verschlechtern.

Gebiete des Netzes Natura 2000 oder Flächen und Objekte mit Schutzkategorien nach BNatSchG, Biotopkataster LANUV, Stadtbiotopkartierung oder landesweitem Biotopverbund sind weder direkt noch indirekt betroffen.

Durch die Realisierung der im Bebauungsplan dargestellten Baugebiete werden überwiegend ehemals versiegelte Flächen und Vegetationsflächen mit geringer Wertigkeit und schneller Wiederherstellbarkeit in Anspruch genommen. Infolge der geplanten baulichen Entwicklung gehen die vorhandenen ruderalen Vegetationsbestände vollständig verloren. Die im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen wie die Anlage der zentralen Landschaftsachse (mit standortheimischen Gehölzen), umfangreiche Baumpflanzungen im öffentlichen Raum und das Anlegen von Privatgärten führen zu einer ökologischen Aufwertung der bislang versiegelten Teilbereiche des Plangebiets.

Schutzgut Boden

Im Bereich der ehemaligen Gewerbeflächen kommen flächendeckend Anschüttungen vor, so dass eine Vorbelastung in Hinblick auf die natürlichen Bodenfunktionen besteht. Vor diesem Hintergrund musste vor der Realisierung von neuen schutzwürdigen Nutzungen eine Sanierung dieser Industriebrache vorgenommen werden. Im Zuge der Revitalisierung der Fläche (März bis Oktober Jahr 2007) wurde der komplette ursprüngliche Gebäudebestand auf der früheren Industriefläche zurückgebaut und alle im Zuge des Rückbaus erkannten Bodenbelastungen in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde des Rhein-Kreis-Neuss mittels Aushub im Hinblick auf die geplante Wohn- und Gewerbenutzung saniert.

Schutzgut Wasser

Aufgrund der ehemals vorhandenen gewerblichen Nutzung großer Teile des Plangebiets besteht eine Vorbelastung in Hinblick auf den Wasserhaushalt. Das Plangebiet war im Ursprungszustand durch einen hohen Anteil (ca. 70 %) versiegelter Flächen gekennzeichnet, so dass die Versickerung von Niederschlagswasser und die Grundwasserregeneration entsprechend eingeschränkt sind.

Unabhängig davon soll eine Versickerung des Niederschlagswassers der Dachflächen der Baugebiete, die nördlich und südlich an den zentralen Grünzug grenzen, erfolgen. Hierfür sind entsprechende Flächen vorzuhalten. Ein weiterer Teil des entsprechenden Niederschlagswassers speist – vorgefiltert – die innerhalb der öffentlichen Grünfläche liegende Teichanlage, die hier als Wasserfläche festgesetzt ist.

Die Regelungen des § 51 a des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz – LWG –) sind in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Kreis-Neuss nicht anzuwenden, da das Grundstück nach dem 1. Januar 1996 nicht erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen wird.

Zu beachten ist auch die Lage des Plangebietes innerhalb der Wasserschutzzone IIIb der Wassergewinnungsanlage Lank-Latum. Nach der Wasserschutzgebietsverordnung ist neben dem häuslichen und gewerblichen Abwasser auch das Niederschlagswasser, das auf den befestigten Fahr- und Hofflächen anfällt, in den städtischen Kanal abzuleiten. Die Versickerung des Niederschlagswassers der Dachflächen ist in Teilbereichen des Plangebiets aufgrund von tonhaltigen Bodenschichten sowie hoch anstehendem Grundwasser nicht möglich. Durch die Errichtung von Tiefgaragen bei den Mehrfamilienhäusern und die kleinteilige Grundstücksstruktur der Einfamilienhäuser ergeben sich weitere Einschränkungen einer Versickerung. Für die Ansiedlung von Gewerbetreibenden sind gemäß § 3 der Wasserschutzzonenvorordnung verschiedene Verbotstatbestände sowie Genehmigungstatbestände zu beachten.

Schutzgut Klima/Luft

Durch Anlage der Bauflächen sowie der Erschließung gehen in geringem Umfang Flächen mit klimatischer Ausgleichsfunktion (Brachen, Gebüsche) verloren. Es entstehen jedoch im Bereich der Privatgärten und des Grünzuges ausgedehnte Vegetationsflächen, die klimatische Ausgleichsfunktion übernehmen können. Darüber hinaus tragen die umfangreichen Baumpflanzungen entlang der Erschließungsstraßen, Plätze und Stellplatzanlagen zu einer Aufwertung bei.

Zur weitergehenden Förderung des Klimaschutzes soll für einen Teil der geplanten Wohnhäuser ein die gesetzlichen Anforderungen überschreitender Wärmestandard gesichert werden. Hierzu sollen die Hälfte der Wohneinheiten in den festgesetzten allgemeinen Wohngebieten so geplant und ausgeführt werden, dass der Jahresprimärenergiebedarf für Heizung, Warmwasseraufbereitung, Lüftung und Kühlung des jeweiligen Gebäudes den Wert

des Jahresprimärenergiebedarfs eines Referenzgebäudes gleicher Geometrie, Gebäudenutzfläche und Ausrichtung mit der jeweils gültigen Fassung der Energieeinsparverordnung (EnEV) angegebenen Referenzausführung um mindestens 30 % unterschreitet.

Die städtebauliche Konzeption mit einem hohen Anteil südlich ausgerichteter Dachflächen ermöglicht die ergänzende Ausnutzung der Sonnenenergie. Darüber hinaus soll auf der gesamten Dachfläche des Frischemarktes eine Photovoltaikanlage errichtet werden.

Die Versorgung der Nutzungen im Plangebiet mit Wärmeenergie soll im Wesentlichen durch den Einsatz von Geothermie erfolgen. Der im Vertragsgebiet geplante Frischemarkt soll durch ein Blockheizkraftwerk (BHKW Kraft-Wärme-Kopplung) mit Kälte- und Wärmeenergie versorgt 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.

Der Bebauungsplan verfolgt die Absicht, im Gewerbegebiet nur die Ansiedlung wenig störender Betriebe zu gewährleisten, die sich als verträglich mit den geplanten Nutzungen im Mischgebiet sowie der geplanten und vorhandenen benachbarten Wohnbebauung zeigen.

Schutzgut Landschaft (Ortsbild)

Durch die im Bebauungsplan dargestellten Baugebiete und Erschließungsstraßen gehen in sehr geringem Umfang prägende Gehölzbestände verloren. Die das Ortsbild beeinträchtigenden Schrotthalden und Gebäude des Firmengeländes wurden entfernt. Mit der Realisierung der Festsetzungen des Bebauungsplanes entstehen gut durchgrünte Baugebiete, die durch Baumreihen und Gehölzstreifen gegliedert und in die Umgebung integriert werden. Am südlichen Rand der Wohngebiete ist eine neue Landschaftsachse in Form des zentralen Grünzuges geplant. Der Grünzug weitet sich am westlichen Rand auf, um so Sichtbeziehungen mit der Parkanlage, die sich westlich der Bahnstrecke befindet, zu ermöglichen.

Weitere Elemente der Grün- und Freiraumplanung wie die Nord-Süd-Baumreihen im Verlauf der ehemaligen Ladestraße und die Baumpflanzungen entlang der Wohnstraßen sowie auf den Stellplatzflächen führen ebenfalls zu einer erheblichen gestalterischen Aufwertung des Ortsbildes. Die Pflanzung von Baumreihen entlang der geplanten Erschließungsstraße (Winklerweg) am östlichen Rand des Plangebiets trägt zu einer Eingliederung des Ortsrandes bei.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Weder im Plangebiet noch in der Nachbarschaft zum Plangebiet befinden sich Objekte, die in der Denkmalliste der Stadt Meerbusch enthalten sind. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen keine Verdachtsflächen für Bodendenkmale. Da ein konkreter Anfangsverdacht fehlt und das Plangebiet durch die bisherige Nutzung bereits stark überprägt ist, reicht beim derzeitigen Kenntnisstand ein Hinweis auf die §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW aus, die den Umgang mit den so genannten Zufallsfunden regeln.

5.2.2 Eingriffsregelung

Für den ca. 13 ha großen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 266 »Ostara-Gelände« der Stadt Meerbusch wurde eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach dem vereinfachten MURL-Verfahren durchgeführt. Die Gegenüberstellung der vorhandenen Biotoptypen

(Zustand vor der Sanierung) mit den geplanten Biotoptypen gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes ergibt einen Überschuss von +336 Punkten (Gesamtwert Bestand = 134.306 Punkte abzüglich Gesamtwert Planung = 134.642 Punkte); d. h. es besteht kein zusätzlicher Kompensationsbedarf außerhalb des Bebauungsplanes.

6. Städtebauliche Zahlenwerte

Plangebiet insgesamt:	13,0 ha	= ca. 100,0 %
Allgemeine Wohngebiete	4,0 ha	31 %
Mischgebiete	1,2 ha	9 %
Gewerbegebiete	1,4 ha	11 %
Sondergebiete	1,9 ha	14 %
Verkehrsflächen (einschl. Verkehrsgrün)	3,5 ha	27 %
Grünflächen (einschl. Entwässerung)	1,0 ha	8 %.

7. Verfahren

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 266 nach § 2 Abs. 1 BauGB wurde durch den Rat der Stadt Meerbusch am 30. November 2006 gefasst.

Vorher wurde bereits am 8. November 2006 ein Scoping-Termin mit den betroffenen Behörden in Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 durchgeführt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand im Rahmen einer öffentlichen Versammlung am 16. Januar 2007 statt. In der Zeit 16. Januar 2007 bis 24. Januar 2007 fand auch eine frühzeitige Auslegung der Vorentwurfsunterlagen statt.

Mit Schreiben vom 27. November 2007 wurden die Behörden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB angeschrieben.

Über das Ergebnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit, hat der Ausschuss für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften am 23. September 2008 beraten und entschieden.

Dortmund, den 10. Februar 2012

Norbert Post • Hartmut Welters
Architekten und Stadtplaner BDA / SRL

Dipl.-Ing. Hartmut Welters