

Niederschrift

über die 23. Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften am 29.02.2012
(9. Wahlperiode)

Tagesordnung

Seite

Öffentliche Sitzung.....	6
1 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara und ein Teilbereich in Meerbusch-Strümp 1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB 2. Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i. v. m. § 1 (8) BauGB 3. Beschluss der Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes Vorlage: FB4/279/2012	6
2 Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara; 1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB 2. Beschluss von Ergänzungen Vorlage: FB4/276/2012	14
3 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg; 1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB 2. Beschluss von Ergänzungen Vorlage: FB4/274/2012	45
4 Bebauungsplan Nr. 266 und 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60; Zustimmung zum städtebaulichen Vertrag (öffentlicher Teil) Vorlage: FB6/239/2012	65
6 Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara; Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB Vorlage: FB4/275/2012.....	66
7 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg; Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB Vorlage: FB4/277/2012	67
8 Satzung über Fernwärmeversorgung für Teilbereiche der im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr.266 und Nr.60 (1. Änderung) gelegenen Gebiete Vorlage: FB1/253/2012	69
9 Bebauungsplan Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Hessenweg / Römerstraße 1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB 2. Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB Vorlage: FB4/291/2012.....	69

10	Bauvorhaben Niederlöricker Straße Ecke Grabenstraße; Zustimmung zur denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß § 9 Abs. 1 b) DSchG NRW	76
11	Anträge.....	76
11.1	Antrag der FDP-Ratsfraktion vom 31.1.2012 zur Windenergie	76
12	Anfragen.....	78
12.1	Anfrage der FDP-Fraktion vom 16.2.2012 zur Stellplatzablösung.....	78
13	Bericht der Verwaltung.....	79
13.1	Neuer Regionalplan	79
13.2	Planfeststellungsverfahren für den Neubau der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Fellerhöfe - Pkt. St. Tönis, Bauleitnummer (Bl) 4571: Neubau in den Abschnitten: Pkt. Fellerhöfe - Edelstahlwerk - Pkt. St. Tönis.....	79
14	Termin der nächsten Sitzung.....	80
15	Verschiedenes	80
15.1	Aldi in Meerbusch-Lank-Latum	80

Anwesenheit

Sitzungsort: Bürgerhaus, Wittenberger Straße 21, 40668 Meerbusch, Raum 103 im 1. OG

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr
 Ende der Sitzung: 19:10 Uhr

Anwesend

Vorsitzender

Herr Leo Jürgens Ratsmitglied

von der CDU-Fraktion

Herr Herbert Becker Ratsmitglied

Herr Werner Damblon Ratsmitglied

Herr Thomas Jung Ratsmitglied

Frau Renate Kox Ratsmitglied

Frau Gabriele Pricken Ratsmitglied

Herr Helmut Rustemeier Sachkundiger Bürger

Frau Brunhild Steinforth Ratsmitglied

Vertretung für Herrn Peter Stüttgen,
 bis TOP 1 bis 17:40 Uhr

Vertreter für Herrn Uwe Wehrspohn

Vertretung für Herrn Peter Stüttgen
 ab TOP 1, ab 17:40 Uhr

von der FDP-Fraktion

Herr Dr. Klaus Brennecke Ratsmitglied

Vertreter für Herrn Dr. Wolfgang
 Hagendorf

Herr Thomas Gabernig Ratsmitglied

Herr Klaus Rettig Ratsmitglied

Herr Jörg Schleifer Ratsmitglied

Vertreter für Frau Gesine Wellhausen

von der SPD-Fraktion

Herr Holger Losse Sachkundiger Bürger

Frau Nicole Niederdellmann-Siemes Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Christof Behlen Sachkundiger Bürger

Herr Joachim Quaß Sachkundiger Bürger

Vertreter für Herrn Jürgen Peters

von der UWG-Fraktion

Herr Heinrich Weyen Sachkundiger Bürger

fraktionsloses Ratsmitglied

Herr Hans Werner Schoenauer Ratsmitglied

beratendes Mitglied / Zentrum

Herr Christoph Hauke beratendes Mitglied Zentrum

Vertreter für Herrn Carl Shroeter

Schriftführer

Herr Alfons Hansen Fachbereich 4

von der Verwaltung

Herr Dr. Just Gérard	Technischer Beigeordneter
Herr Heiko Bechert	Bereichsleiter Fachbereich 1
Herr Ulrich Hüchtebrock	Bereichsleiter Fachbereich 4
Frau Brigitte Herrmann	Fachbereich 4
Herr Harald Kirsten	Fachbereich 4
Herr Wolfgang Trapp	Bereichsleiter Fachbereich 5
Herr Ekkehard Deußen	Fachbereich 5
Herr Jürgen Gatzlik	Bereichsleiter Fachbereich 6
Herr Michael Ohrner	Fachbereich 6

Gäste

Herr Buskamp	Fa. Carat, Oberhausen
Herr Christ	Ingenieurgruppe IVV Aachen
Herr Dr. Oerder	Rechtsanwälte Lenz+Johlen
Herr Driesen	Büro Bernd Driesen
Herr Klähnhammer	Planungsbüro Fischer
Herr Lopez	Stadtwerke Willich-WBM
	Meerbusch
Herr Sterl	Planungsbüro Post+Welters

es fehlen:

von der CDU-Fraktion

Herr Peter Stüttgen	Ratsmitglied
Herr Uwe Wehrspohn	Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion

Herr Dr. Wolfgang Hagendorf	Ratsmitglied
Frau Gesine Wellhausen	Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Jürgen Peters	Ratsmitglied
--------------------	--------------

beratendes Mitglied / Zentrum

Herr Carl Shroeter	beratendes Mitglied Zentrum
--------------------	-----------------------------

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften und stellt fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde und die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Vor Eintritt in die Tagesordnung berichtet der Vorsitzende, dass der Tagesordnungspunkt 10 abgesetzt wird.

Der Vorsitzende weist auf die Befangenheitsgründe nach §§ 31 und 43 Abs. 2 Nr. 4 der Gemeindeordnung NRW hin.

Ratsherr Gabernig erklärt sich zu den Tagesordnungspunkten 1 – 7 für befangen und nimmt an den Beratungen und Beschlussfassungen hierzu nicht teil und begibt sich sofort in den Zuhörerraum.

Ratsherr Schoenauer kritisiert, dass die Einwender, die zugleich Ausschussmitglieder sind, über ihre Einwendungen abstimmen wollen. Er beantragt, diese Ausschussmitglieder per Beschluss für befangen erklären zu lassen.

Nach Erläuterungen von Befangenheitsgründen durch Herrn Dr. Gérard zieht Ratsherr Schoenauer seinen Antrag zurück und bittet um eigenverantwortliche Prüfung von Befangenheiten.

Die Ratsherren Schleifer und Dr. Brennecke erklären sich für nicht befangen und begründen dies.

Der Vorsitzende stellt für den nicht fristgerecht eingereichten FDP-Antrag vom 27. Februar 2012 zur Aussetzung der Tagesordnungspunkte betreffend Ostara wegen des unmittelbaren Zusammenhangs mit der Tagesordnung eine Dringlichkeit fest.

Sodann beschließt der Ausschuss, den FDP-Antrag auf die Tagesordnung zu nehmen und vor Tagesordnungspunkt 1 zu beraten.

Antrag der FDP-Fraktion zu den Bauleitplänen Meerbusch - Ostara

Die FDP-Fraktion beantragt, die Verfahren betreffend die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch - Osterath sowie betreffend die B-Pläne Nr. 60 und Nr. 266 und die Abstimmung über den städtebaulichen Vertrag bis auf weiteres auszusetzen.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
FDP	3		
SPD			2
Bündnis 90/Die Grünen		2	
UWG	1		
fraktionslos		1	
Gesamt:	4	10	2

Ratsherr Schleifer erläutert den Antrag.

Nach kurzer Aussprache lässt der Vorsitzende über den Antrag abstimmen.

Der Vorsitzende begrüßt die im Folgenden genannten Gäste und lässt über das Rederecht der Fachleute abstimmen.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließt gemäß § 24 Abs. 9 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt, zu den Tagesordnungspunkten 1 bis 8

Herrn Sterl, Planungsbüro Post + Welters, Dortmund, zur städtebaulichen Planung

Herrn Christ, Ingenieurgruppe IVV Aachen, zum Verkehr
 Herrn Klähnhammer, Planungsbüro Fischer, Erftstadt, zur Straßenplanung
 Herrn Driesen, Büro Bernd Driesen, Krefeld, zum Lärmschutz
 Herrn Dr. Oerder, Rechtsanwälte Lenz + Johlen, Köln, zu rechtlichen Aspekten und zum Vertrag
 Herrn Buskamp, Fa. Carat, Oberhausen, zur Realisierung der Planung
 Herrn Lopez von den Stadtwerken Willich - Wirtschaftsbetrieben Meerbusch
 als Sachverständige hinzuzuziehen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Herr Hüchtebrock weist darauf hin, dass zu den Tagesordnungspunkten 1 und 2 nach Versendung der Einladung noch Einwendungen eingegangen sind, die als Tischvorlage verteilt wurden. Aus Rechtssicherheitsgründen sollten diese trotz Fristversäumnis mit beraten und beschlossen werden. Dem stimmt der Ausschuss zu.

Öffentliche Sitzung

- 1 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara und ein Teilbereich in Meerbusch-Strümp**
- 1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB**
 - 2. Abschließender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i. v. m. § 1 (8) BauGB**
 - 3. Beschluss der Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes**
- Vorlage: FB4/279/2012**

Beschluss:

1.1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf der 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara und ein Teilbereich in Meerbusch-Strümp hat einschließlich der Entwurfsbegründung gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 8. November 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2011 öffentlich ausgelegen.

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

1. Die LINKE – Ortsverband Meerbusch Schreiben vom 05.12.2011

Die Stellungnahme des Einwenders bezieht sich ausschließlich auf Aspekte der verbindlichen Bauleitplanung und wird dementsprechend im Rahmen der Abwägung zu den Bebauungsplänen Nr. 266 bzw. 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 60 behandelt.

2. Die LINKE – Ortsverband Meerbusch Schreiben vom 06.12.2011

Die Stellungnahme des Einwenders bezieht sich ausschließlich auf Aspekte der verbindlichen Bauleitplanung und wird dementsprechend im Rahmen der Abwägung zu den Bebauungsplänen Nr. 266 bzw. 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 60 behandelt.

3. Einwender 18 Schreiben vom 08.12.2011

Die angesprochene Begründung des Einspruchs wurde nicht vorgelegt, so dass eine Abwägung dieser Stellungnahme nicht möglich ist.

Ergänzung Einwender 18 nachgereichtes Schreiben vom 07. Februar 2012

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Ergänzung der Stellungnahme nicht fristgerecht eingegangen ist. Unabhängig hiervon erfolgt jedoch eine ordnungsgemäße Abwägung.

Die Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf Belange des Bebauungsplanverfahrens und wird daher im Rahmen der Abwägung zum Bebauungsplan Nr. 266 behandelt.

4. Einwender 11 Schreiben vom 06.12.2011

Die Stellungnahme des Einwenders bezieht sich ausschließlich auf Aspekte der verbindlichen Bauleitplanung und wird dementsprechend im Rahmen der Abwägung zu den Bebauungsplänen Nr. 266 bzw. 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 60 behandelt.

5. Einwender 14 Schreiben vom 07.12.2011

Die Stellungnahme des Einwenders bezieht sich ausschließlich auf Aspekte der verbindlichen Bauleitplanung und wird dementsprechend im Rahmen der Abwägung zu den Bebauungsplänen Nr. 266 bzw. 1. Änderung Bebauungsplan Nr. 60 behandelt.

6. Stadt Willich Schreiben vom 15.09.2011

Die Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die 110. Änderung des Flächennutzungsplanes -FNP- der Stadt hat die Festlegung von zentralen Versorgungsbereichen zum Inhalt. In der 110. FNP-Änderung können nur die zum Zeitpunkt ihrer Aufstellung wirksamen Darstellungen des FNP übernommen werden. Für das in Rede stehende Gebiet – den Geltungsbereich des Bebauungsplan des Nr. 266 – ist dementsprechend in der 110. FNP-Änderung (noch) eine gewerbliche Baufläche dargestellt. Erst mit der 100. Änderung des FNP – die weitgehend parallel zur 110. FNP-Änderung aufgestellt wird – werden die Darstellungen Inhalt, aus denen der Bebauungsplan Nr. 266 entwickelt wird. Die zitierte Begründung bezieht sich somit richtiger Weise auf die künftigen Darstellungen.

Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass die Darstellung eines Flächennutzungsplanes – in diesem Fall gewerbliche Baufläche – nicht abschließend die Art der baulichen Nutzung festlegt. Die erforderliche Konkretisierung erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. In diesem Fall werden im Rahmen der 100. FNP-Änderung große Teile des zentralen Versorgungsbereiches, die im Geltungsbereich dieser FNP-Änderung liegen, als Sondergebiet »Großflächiger Einzelhandel« darstellt bzw. im Bebauungsplan Nr. 266 entsprechend festgesetzt.

7. DB Mobility Schreiben vom 21.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Mehraufwendungen zu Lasten der angrenzenden planfestgestellten BÜ-Beseitigungsmaßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz sind auf Grund der vorliegenden Bauleitplanung nicht zu erwarten.

8. Landesbetrieb Straßenbau NRW/NL Niederrhein Schreiben vom 29.11.2011

Die Stellungnahme wird gefolgt.

Die Erschließung des räumlichen Teilbereiches II wird im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 279 konkretisiert und über die Gemeindestraße »Schneiderspfad« und »Am Strümper

Busch« abgewickelt werden. Direkte Zugänge und Zufahrten zur L 154 werden im genannten Bebauungsplan ausgeschlossen werden.

9. Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband Schreiben vom 09.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzept des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt.

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

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

10. Rhein-Kreis-NeussSchreiben vom 9.12.2011*Untere Wasserbehörde*

Der Stellungnahme wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 266) gefolgt, da durch die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Baurechte entstehen.

Untere Bodenschutzbehörde

Der Stellungnahme wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 266) gefolgt, da durch die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Baurechte entstehen.

Der Stellungnahme wird zum räumlichen Teilbereich II erst im Rahmen der späteren verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 279) gefolgt, da auch hier durch die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Baurechte entstehen.

Untere Immissionsschutzbehörde

Der Stellungnahme wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 266) gefolgt, da durch die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Baurechte entstehen.

Der Stellungnahme wird zum räumlichen Teilbereich II erst im Rahmen der späteren verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 279) gefolgt, da auch hier durch die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes keine Baurechte entstehen. In die Begründung der Flächennutzungsplan-Änderung wird aufgenommen, dass in den dargestellten gewerblichen Bauflächen lediglich mischgebietsverträgliche Anlagen, d. h. nicht wesentlich störende Anlagen und Betriebsformen angesiedelt werden.

11. Kreis ViersenSchreiben vom 21.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die zitierte Rechtsprechung, wonach es bei der Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche nicht auf einen Ratsbeschluss, sondern auf die tatsächlich faktische Existenz eines zentralen Versorgungsbereiches ankomme, wird zur Kenntnis genommen. Allerdings handelte es sich bei dieser Rechtsfrage nicht um die Bauleitplanung, sondern um eine Beurteilung eines Einzelvorhabens nach § 34 BauGB. Hier kommt es tatsächlich auf die Existenz eines vorhandenen zentralen Versorgungsbereiches an. In der Bauleitplanung reicht es dagegen aus, dass durch einen Ratsbeschluss dokumentiert wird, dass sich ein zentraler Versorgungsbereich in Zukunft erst entwickeln soll, sofern diese Planung realistisch ist.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der geplante Lebensmittels-Vollsortimenter (»Frischemarkt«) – nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten ist, der maßgeblich zu einer Stärkung des gesamten Ortskerns von Osterath beitragen kann. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden. Diese Konzeption wird nach Beseitigung der niveaugleichen Übergänge insbesondere durch die Verknüpfung von Rad- und Fußwegen weiter verbessert.

12. Bezirksregierung DüsseldorfSchreiben vom 28. November 2011

Es wurden Hinweise in Bezug auf das spätere Genehmigungsverfahren der Flächennutzungsplan-Änderung vorgebracht.

Aufgrund dieser Hinweise wird die Begründung der 100. FNP-Änderung in folgenden Punkten ergänzt: Alternativenbetrachtung für beide Teilbereiche, Ergänzung der artenschutzrechtliche Belange für den Teilbereich II und Aktualisierung der Rechtsgrundlagen zu § 1 Abs. 5 BauGB im Umweltbericht. Darüber hinaus wird in der Begründung ergänzt, dass auch ein Bäckereifachbetrieb mit einer Verkaufsfläche von 100 m² im Sondergebiet zulässig ist.

Der angeregten Konkretisierung der Zweckbestimmung des Sondergebietes in der Planzeichnung wird nicht gefolgt, es wird auf die eindeutige Zeichenerklärung verwiesen. Entsprechend wurde auch bei vergleichbaren Änderungsverfahren des Flächennutzungsplanes verfahren. Im Rahmen der Einarbeitung der Änderungen in den gesamten Flächennutzungsplan wird aber dieser Anregung gefolgt. Der angeregten Darstellung von Gewerbegebieten anstelle gewerblichen Bauflächen wird nicht gefolgt. Im Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch werden gewerblich genutzte Bereiche i.d.R. als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Die Konkretisierung als Gewerbegebiete erfolgt dann – wie im hier vorliegenden Fall – auf Ebene des Bebauungsplans. Auf dieser Planungsebene werden auch mögliche Konflikte gelöst. Eine Ausnahme stellt das einzige Industriegebiet (GI) auf Meerbuscher Stadtgebiet dar (Böhler-Gelände), das dementsprechend auch im Flächennutzungsplan als Industriegebiet (GI) dargestellt ist.

Abstimmungsergebnis zu TOP 1.1:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

1.2 _ Abschießender Beschluss gem. § 2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt die 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara und ein Teilbereich in Meerbusch-Strümp abschließend gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch - BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit § 1 (8) BauGB.

Der räumliche Geltungsbereich dieser Änderung umfasst den

Teil-Geltungsbereich 1

Dieser wird begrenzt im

- Norden von der südlichen Grenze der Strümpfer Straße / L 154, der westlichen Grenze des Flurstückes 407 sowie einer gedachten Verbindung von der südwestlichen Ecke des o. g. Flurstückes bis zur südöstlichen Ecke des Flurstückes 298 der Flur 3 der Gemarkung Osterath
- Westen von einer gedachten geradlinigen Verbindung zwischen Strümpfer Straße und Meerbuscher Straße parallel zur östlichen Begrenzung der Planfeststellung für die Bahnunterführung der L 154 / L 476
- Süden von der nördlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße / L 476
- Osten von der westlichen Begrenzung des Bebauungsplanes Nr. 60 und der nordöstlichen Grenze des Winklerweges

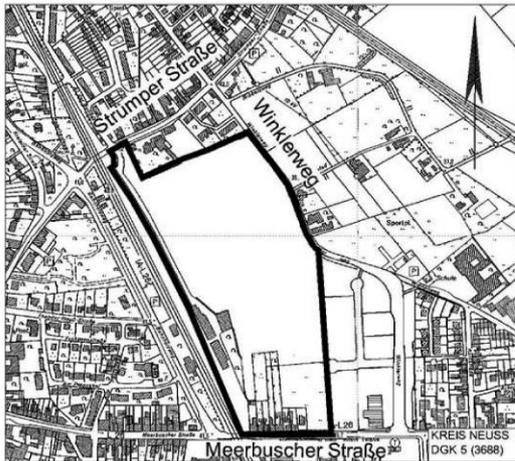
Teil-Geltungsbereich 2

Dieser wird begrenzt im

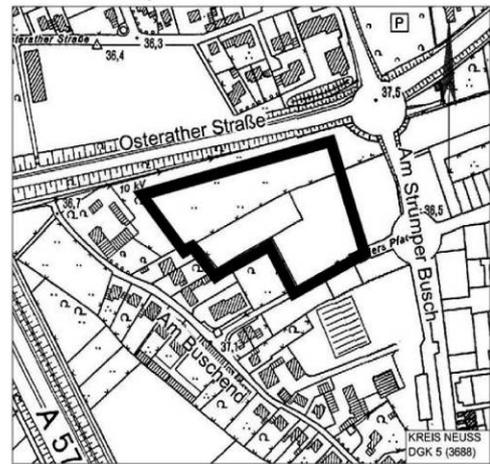
- Norden von der südlichen Begrenzung der Osterather Straße

- Westen von der östlichen Begrenzung der Flurstücke 401, 186, 187, der nördlichen Begrenzung der Flurstücke 247, 248, 249, 250 sowie der östlichen Begrenzung des Flurstückes 250
- Süden von der nördlichen Begrenzung der Straße »Schneiderspfad«
- Osten von einer gedachten Linie parallel laufend zur Straße »Am Strümper Busch«, tangierend Teilbereiche des Flurstückes 278 der Flur 9 der Gemarkung Strümp und ist in den Übersichtsplänen gekennzeichnet.

Teil-Geltungsbereich 1



Teil-Geltungsbereich 2



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung einschließlich ihrer Ergänzungen als Entscheidungsbeurteilung gemäß § 5 (5) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 29. Februar 2012 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 5. Mai 2009 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu eigen.

Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 5. Mai 2009 und 29. Februar 2012 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Mit Wirksamkeit dieses Änderungsplanes werden die entgegenstehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes unwirksam.

Auf Antrag der SPD-Fraktion wird namentlich abgestimmt. Das Ergebnis ist der Niederschrift als **Anlage** beigefügt.

Abstimmungsergebnis zu TOP 1.2:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

1.3 _ Beschluss über die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes gem. § 6 (6) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt gemäß § 6 (6) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes einschließlich der 100. Änderung des Flächennutzungsplanes, Meerbusch-Osterath, Ostara und ein Teilbereich in Meerbusch-Strümp.

Abstimmungsergebnis zu TOP 1.3:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	1	2	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
fraktionslos	1		
Gesamt:	14	2	

Ratsherr Losse beantragt eine namentliche Abstimmung zu den Punkten TOP 1 bis TOP 7.

Nach kurzer Aussprache wird namentliche Abstimmung für die Tagesordnungspunkte 1.2, 6 und 7 beantragt.

Dem stimmt der Ausschuss zu.

Es folgt eine Diskussion über die Abwägungsvorschläge der Verwaltung.

Ratsherr Rettig wünscht, bis zur Ratssitzung Ergänzungen und Vorschläge zur Abstimmung nachreichen zu können. Diese sollen dem Rat in der nächsten Sitzung zur Abstimmung vorgelegt werden.

Weiterhin moniert er inhaltliche Inkonsistenzen (S. 77 und S. 83 der Einladung) in Bezug auf den geplanten Umsatz des Frischemarktes und des Verbleibs des Einzelhandels in Osterath. Die Befürchtung seiner Fraktion, dass der Ortskern Osterath niedergeht, werde in den Abwägungen nicht, bzw. nur unzureichend berücksichtigt.

Zum Thema Verkehr beanstandet er die Rechenmethodik, die der Gutachter ansetzt. Seiner Meinung nach sei das zitierte Zahlenwerk des Dr. Bosserhoff überaltet und nicht relevant. Er beruft sich hierbei auf seine Internetrecherche und den noch ausstehenden Kontakt mit dem Zitierten.

Zum Thema Lärmschutz verweist er auf den Knotenpunkt Meerbuscher Straße / Winklerweg, der von den Anwohnern eingeklagt werden könne. Die LSA und Schrankenschließung bewirke ein Laufenlassen der Motoren und erzeuge eine zusätzliche erhöhte Lärmbelastung, die für die Anwohner nur mit passivem Lärmschutz zumutbar sei.

Zum Thema Energie beanstandet er die Regelung im städtebaulichen Vertrag, die zu wenig auf das eigentliche Passivhaus eingehe. Die Regelung 30 % unter „EnEV 2009“ reiche nicht aus. Er fordert eine vertragliche Neu-Regelung. Dabei sollen Gebäude mit 30 % unter den Standards der künftigen „EnEV 2012“ errichtet werden.

Diese Forderung wird auch von sachkundigem Bürger Quast unterstützt. Er verweist auf die ehemals beschlossene ökologische Forderung, innerhalb des Neubaugebiets mindestens 50 % der Gebäude im Passivhausstandard zu realisieren. Leider sei in den nachfolgenden Diskussionen dieses Ziel aufgeweicht worden. Mit der jetzigen Vertragsformulierung, in der nur noch ein Parameter der jeweils

gültigen EnEV um 30 % unter den Vorgaben bleiben soll, könne später von einem ökologisch vorbildlichen Stadtteilquartier nicht mehr gesprochen werden.

Herr Lopez erklärt, dass die ehemalige Wärmeschutzverordnung aus dem Jahr 2002 nur auf den Energieverbrauch eines Gebäudes pro m² abgestellt habe. Mit den folgenden Energieeinsparverordnungen seien richtigerweise auch andere Parameter eingeführt worden, die zu einem nachhaltigen Umgang mit Energie führen. Hierzu zähle: 1: wie kompakt ein Gebäude ist, d. h. wie verhält sich das Volumen zur Oberfläche, 2: wie und womit geheizt wird und 3. wie das Gebäude gedämmt ist. Somit könne als entscheidende Konstante durch das projektierte CO₂-neutrale Blockheizkraftwerk eine ökologisch zielgerichtete Kraft-Wärmekopplung umgesetzt werden, die eine Flexibilisierung der anderen Parameter ermögliche. Würden in Zukunft nur Gebäude in Passivhausstandard - mit sehr geringem Energiebedarf - gebaut werden, wäre das Blockheizkraftwerk nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben.

Sachkundiger Bürger Quast sieht weiterhin eine Unstimmigkeit, da es nicht sein könne, bewusst auf weitere nachweislich mögliche Energiesparmaßnahmen bei 50 % der Gebäude zu verzichten.

Herr Busskamp macht deutlich, dass eine Vertragsvereinbarung, die auf gesetzliche Vorgaben zielt, die noch nicht einmal bekannt sind, für den Investor nicht akzeptabel sei. Sollte zukünftig die EnEV 2012 schon sehr hohe Dämmmaße einfordern, könnte eine weitere Absenkung von 30 % dazu führen, dass dies technisch gar nicht mehr umsetzbar ist, da entsprechende Materialien noch gar nicht existierten oder das Gebäude dann selbst Energie produzieren müsse.

Ratsherr Rettig schlägt als Alternative vor, die EnEV 2009 als Basis zu nehmen und deren Vorgaben jeweils bei zwei Parametern um 30 % zu unterschreiten. Dies solange, bis neue Gesetzesvorgaben ggf. einen noch niedrigeren Wert vorschreiben werden.

Sachkundiger Bürger Weyen gibt zu bedenken, dass der Passivhausstandard ohnehin bald für alle Neubauten durch ein neues EU-Gesetz den Ländern verpflichtend auferlegt werde.

Herr Dr. Oerder weist darauf hin, dass durch zusätzliche Maßnahmen zu den bereits festgelegten Mindeststandards die Kosten zu hoch werden für ein marktfähiges Produkt, sodass der Investor Vermarktungsschwierigkeiten bekäme. Eine gewisse Flexibilität müsse übrig bleiben.

Ratsherr Losse führt aus, dass die SPD-Fraktion den Frischemarkt in dieser Größe und die daraus resultierenden negativen Einflüsse für den Ortskern Osterath, die der Rat in seinem Beschluss zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept in Kauf genommen hat, ablehne und den Beschlüssen daher nicht zustimmen wird.

Auf Fragen von Ratsherrn Schoenauer antwortet Herr Hüchtebrock, dass über den Vertragsentwurf in seiner jetzigen Form seinerzeit nicht nur im Ausschuss, sondern auch im Rat ausführlich diskutiert wurde, bevor er von diesem zur Offenlage beschlossen wurde.

Sodann beantragt Ratsherr Schleifer, beide Parameter der EnEV2009 in den Vertragsentwurf einzubinden.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
FDP	3		
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen		1	1
UWG	1		
fraktionslos		1	
Gesamt:	6	9	1

Damit ist der Antrag abgelehnt.

2 Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara;
1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB
2. Beschluss von Ergänzungen
Vorlage: FB4/276/2012

Beschluss:

Beschlussvorschlag:

2.1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB
 Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Schallschutz, Erschütterungen, Altlasten, Einzelhandelsverträglichkeit und Verkehr) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 8. November 2011 bis einschließlich 8. Dezember 2011 öffentlich ausgelegen.

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

1. Unterschriftenaktion 2010 (633 Unterschriften) Einwender 1

Schreiben vom 02.10.2010

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

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

Einwender 2

e-mail vom 30.06.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

In Bezug auf die geäußerten Aspekte wird darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen auf die vorhandene Einzelhandelsstruktur im Ortskern von Osterath im Rahmen einer Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) gutachterlich untersucht worden sind. Aufgrund der

Ergebnisse des Gutachtens kann davon ausgegangen werden, dass lediglich verkraftbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind.

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

Der Anregung, den zentralen Versorgungsbereich zu verkleinern, wird nicht gefolgt. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der geplante Lebensmittel-Vollsortimenter (»Frischemarkt«) – nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten ist, der maßgeblich zu einer Stärkung des gesamten Ortskerns von Osterath beitragen kann. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden. Diese Konzeption wird nach Beseitigung der niveaugleichen Übergänge insbesondere durch die Verknüpfung von Rad- und Fußwegen weiter verbessert.

3. Unterschriftenaktion 2011 (83 identische Flyer) Einwender 3

Schreiben u. a. vom 08.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzepte des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt. Die Aussage des Einzugsbereiches von 15 km ist richtig – dies deckt sich mit Erfahrungen anderer Märkte und wurde auch den Berechnungen des o.g. Gutachtens zugrunde gelegt. Zu beachten ist jedoch, dass der Großteil der Kunden tatsächlich aus dem Nahbereich, d.h. dem Ortsteil Osterath kommen wird.

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

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

4. Einwender 4

Schreiben vom 30.11.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

Den Aussagen des o.g. Gutachtens für den Versorgungsbereich im Ortsteil Osterath wurden vom Rat der Stadt Meerbusch nicht gefolgt (Ratsbeschluss vom 20. Mai 2010). Die sehr restriktiv vorgenommene Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche behindert wünschenswerte Entwicklungsimpulse und Handlungsoptionen für das Nebenzentrum Osterath. Außerdem belegen die erwähnten geringen Anzeichen von Mindernutzungen, dass der vorhandene Discounter am östlichen Rand des Nebenzentrums – im Gegensatz zum leistungsfähigen Frischemarkt – die planerisch gewünschte Magnetfunktion mit einer entsprechenden Frequentierung nicht erfüllt. Des Weiteren sind die errechneten Umverteilungen gemäß der Ergebnisse der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) verkraftbar, da durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler nicht betroffen wäre. Vor diesem Hintergrund beinhaltet der Beschluss des Rates der Stadt den Bereich des geplanten Frischemarktes als Bestandteil des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches »Nebenzentrum Osterath«. Diese Abgrenzung bildet wiederum die Basis für die Ansiedlung des Frischemarktes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzepte des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt. Zudem würde bei einer Verkleinerung der Verkaufsfläche die planerische gewünschte Ausübung einer Magnetfunktion am östlichen Ende des zentralen Versorgungsbereiches nicht erfüllt werden.

5. Einwender 5

Schreiben vom 30.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

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

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

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

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

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

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

6. Einwender 6

Schreiben vom 04.12.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzept des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und interne Erschließungsflächen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt. Ein Einzugsbereich von 15 km – der auch den Berechnungen im Rahmen der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) zugrunde gelegt wurde – deckt sich mit Erfahrungen anderer Märkte. Zu beachten ist jedoch, dass der Großteil der Kunden tatsächlich aus dem Nahbereich d.h. dem Ortsteil Osterath kommen wird.

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

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

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

Der zuständige Ausschuss des Rates der Stadt hat am 8. Februar 2000 nach eingehender Beratung der Ergebnisse des Bürgergutachtens die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zur Bebauung zu erarbeiten.

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

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

7. Einwender 7

Schreiben vom 04./05.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

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

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

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

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

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

Die angeführte Lärmaktionsplanung der Stadt Meerbusch hat nichts mit dem Bebauungsplanverfahren zu tun. Es ist allerdings richtig, dass die Bahnstrecke 2610 in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung erfasst und kartiert wird. Zurzeit läuft die erste Stufe der Lärmaktionsplanung, die Bahnstrecken mit mehr als 60.000 Zugbewegungen pro Jahr berücksichtigt. Offensichtlich ist die vorhandene Bahnstrecke mit weniger Zügen belastet, sodass sie in der ersten Stufe der Aktionsplanung

nicht zu berücksichtigen war. Dies zeigt jedenfalls eine Auswertung der Lärmkartierung vom Eisenbahn-Bundesamt, die im Internet unter "<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>" einzusehen ist.

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

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

8. Die LINKE – Ortsverband Meerbusch

Schreiben vom 06.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

Bestandteil der Auslegung waren die Planunterlagen, die Begründungen, Fachgutachten, städtebaulicher Vertrag/öffentlicher Teil sowie bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen aus den

Verfahren der Bauleitpläne. Weitergehende Unterlagen zur umfassenden Nahvollziehbarkeit waren nicht erforderlich. In Bezug auf die Auswirkungen auf die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe im Ortskern Osterath wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

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

9. Die LINKE – Ortsverband Meerbusch

Schreiben vom 05.12.2011

Der Anregung wird nicht gefolgt.

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

In Bezug auf die Verkehrsbelastungszahlen auf der Bahnstrecke 2610 ist auf ein Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 28.01.2011 an die Erste Beigeordnete der Stadt zu verweisen: *»Im Jahresdurchschnitt haben sich die täglichen Zugzahlen in den letzten 3 Jahren wie folgt entwickelt (Summe beider Richtungen): STNV jeweils 100 Züge, Güterzüge 2008 = 77 Züge, 2009 = 73 Züge, 2010 = 75 Züge....Es liegt keine gesonderte Prognose des Schienengüterverkehrs im Zusammenhang mit der logistischen Verflechtung der Binnenhäfen vor. Die Prognose 2025 des Bundesverkehrswegplanes geht für die Strecke 2601 von einem Sinken der Güterzugzahlen auf 43/Tag aus.«* Vor diesem Hintergrund kann nicht nachvollzogen werden, dass sich die Schranke häufiger als im Gutachten angegeben schließen wird. Unabhängig davon wird weiterhin eine Beseitigung der Bahnübergänge an der Meerbuscher Straße bzw. Strümper Straße angestrebt.

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

10. Einwender 10

Schreiben vom 05.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

11. Einwender 11

Schreiben vom 06.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

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

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

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

in diesem Zusammenhang, dass durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler im Ortskern Osterath gar nicht betroffen wäre. Wie in der zitierten Beratungsvorlage dargestellt, werden dabei nicht auszuschließende Auswirkungen auf den Ortskern Osterath in Kauf genommen. Dies ist jedoch einerseits vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Umverteilungsquoten – wie oben dargestellt – in jedem Fall vertretbar sind. Zum anderen sind mit der Absiedlung des Frischemarktes zahlreiche Chancen verbunden: Die Stadt kann mit der Ansiedlung eines großflächigen Frischemarktes auf dem Ostaragelände eine deutlich verbesserte Kaufkraftbindung im Bereich des Sortiments Nahrungs- und Genussmittel erreichen und damit zugleich einen auch von der GMA attestierten Bedarf an bisher in Meerbusch nicht angesiedelten großflächigen sog. Vollsortimentern decken. Ferner leistet diese Planung einen Beitrag zu der angestrebten Verknüpfung der östlich und der westlich der Bahntrasse gelegenen Teile des Stadtteils Osterath. Der Frischemarkt ist dabei – nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten, der maßgeblich zu einer Stärkung des gesamten Ortskerns von Osterath beitragen kann. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden.

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

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

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

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

In Bezug auf die Verkehrsbelastungszahlen auf der Bahnstrecke 2610 ist auf ein Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 28.01.2011 an die Erste Beigeordnete der Stadt zu verweisen: *»Im Jahresdurchschnitt haben sich die täglichen Zugzahlen in den letzten 3 Jahren wie folgt entwickelt (Summe beider Richtungen): STNV jeweils 100 Züge, Güterzüge 2008 = 77 Züge, 2009 = 73 Züge, 2010 = 75 Züge....Es liegt keine gesonderte Prognose des Schienengüterverkehrs im Zusammenhang mit der logistischen Verflechtung der Binnenhäfen vor. Die Prognose 2025 des Bundesverkehrswegplanes geht für die Strecke 2601 von einem Sinken der Güterzugzahlen auf 43/Tag aus.«* Vor diesem Hintergrund kann nicht nachvollzogen werden, dass sich die Schranke häufiger als im Gutachten ange-

geben schließen wird. Vor diesem Hintergrund wird die vorgenommene Verkehrsberuhigung im Zentrum von Osterath nicht tangiert.

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

In Bezug auf den Anteil der Verkehrsfläche wird darauf hingewiesen, dass im Laufe der Planung die Breiten der Erschließungsstraßen deutlich reduziert wurden – bis auf das gemäß aktuellen Richtlinien erforderliche Mindestmaß. Des Weiteren ist auch – zugunsten einer Freifläche – die Anzahl der Stellplätze (und damit die Fläche) des Parkplatzes des »Frischemarktes« deutlich verkleinert worden. Zudem wird diese Fläche umfangreich durch Gehölzpflanzungen und zahlreiche Einzelbäume begrünt. Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird. Die Wohngebiete im Plangebiet bieten zudem durch die Nähe zum Ortskern und den angrenzenden Bahnhof, eine gute Anbindung an das Busnetz sowie mit einem attraktiven Fuß-/Radwegenetz optimale Voraussetzungen für ein autoarmes Wohnen.

12. Einwender 12

Schreiben vom 06.12.2011

Die Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzepte des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt. Zudem würde bei einer Verkleinerung der Verkaufsfläche die planerische gewünschte Ausübung einer Magnetfunktion am östlichen Ende des zentralen Versorgungsbereiches nicht erfüllt werden.

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

13. Einwender 13

Schreiben vom 07.12.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

In Bezug auf die zitierte Meerbuscher Straße erfolgt Umbaumaßnahmen im Bereich des Doppelknotens Meerbuscher Straße/Winklerweg, Meerbuscher Straße/Insterburger Straße: Für den Ost-West-Richtungsstrom der Meerbuscher Straße ist westlich der Einmündung des Winklerweges eine Zusatzspur zu bauen, die im Wesentlichen die Flächen des derzeitigen Parkstreifens beansprucht und nach ca. 100 m wieder auf die vorhandene Geradeausspur zurückgeführt wird. Hierdurch wird Raum für den Rückstau geschaffen, der bei Schrankenschließung heute oftmals bis in den Knoten 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 Insterburger Straße 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. Die Zu- und Ausfahrtsituation der an diesen Knoten angrenzenden Tankstelle wird optimiert. Im Zusammenhang mit der Signalisierung erreicht der Knoten die Qualitätsstufe C, wonach eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre nur möglich ist.

14. Einwender 14 (13 identische Schreiben) Schreiben vom 08.12.2011

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

Die Anmerkungen zur Stellungnahme werden wie folgt gegliedert:

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

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

1. Verfahrensmängel

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

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

Bestandteil der Auslegung vom 8. November 2011 bis 8. Dezember 2011 waren die Planunterlagen (Rechtsplan-Entwürfe, Gestaltungsplan Nr. 266), die Begründungen mit Umweltbericht, Fachgutachten sowie bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen aus den Verfahren der Bauleitpläne. Des Weiteren lag der städtebauliche Vertrag (öffentlicher Teil) mit sämtlichen Anlagen aus. Bei Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB besteht für Bedienstete keine Präsenz- oder Auskunftspflicht. Die Sachbearbeiterin war zu dieser Zeit dennoch präsent und erteilte Auskunft sowie kostenlose Kopien/DIN A3 als Verkleinerungen der ausgelegten Rechtsplan-Entwürfe. Anhand einer Kostentabelle, die ebenfalls aushing, konnte der Bürger sämtliche Unterlagen erwerben, bzw. per Rechnung zugeschickt bekommen. Weitergehende Unterlagen zur umfassenden Nachvollziehbarkeit waren nicht erforderlich, konnten aber - wie zum Beispiel das Einzelhandelsgutachten der GMA - auf Anfrage jederzeit eingesehen werden. Die Anmerkung, dass dieses Gutachten überholt sei, resultiert aus der Tatsache, dass die Sachbearbeiterin am 23.11.2011 das Gutachten auf Wunsch zur Verfügung gestellt hat. Das Gutachten ist jedoch nicht identisch mit dem vom Rat am 20. 05. 2010 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt. Am 28.11. 2011 hat die Sachbearbeiterin den Unterzeichner/Einwender darauf aufmerksam gemacht und ihn an den zuständigen Sachbearbeiter zur Klarstellung verwiesen. Das Gutachten lag nicht aus, da es nicht Bestandteil der Unterlagen zur Offenlage war. Sämtliche ausgelegenen Unterlagen entsprachen nachweislich dem Stand, der vom Rat der Stadt zur Auslegung beschlossen wurde. Ort der öffentlichen Entwurfsauslegung ist einzig das Technische Rathaus in Meerbusch-Lank-Latum. Die zusätzliche Vorhaltung von Bauleitplan-Entwürfen in den Bürgerbüros der entsprechenden Stadtteile ist ein Dienstleistungsangebot und muss sich daher auf die Pläne selbst mit Begründung beschränken. In Bezug auf die Auswirkungen auf die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe im Ortskern Osterath wird auf die weiteren Ausführungen verwiesen.

2. Anmerkungen zu den Fachgutachten

2.1 GfK-Gutachten

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

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

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

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

sorgung in Osterath zu verbessern, und so bestehende (unerwünschte) Kaufkraftabflüsse in die Nachbarstädte reduziert.

Wie dargestellt gewährleisten die drei kreuzungsfreien Wegeführungen im Bereich der geplanten Unterführung eine attraktive und schnelle Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Die Vermeidung von Angsträumen obliegt der konkreten Ausführung.

2.2 Verkehr

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

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

Verkehrszählungen

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

Belastungsdifferenzen 2007/2010

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

Verkehrsaufkommen Frischemarkt

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

Verteilung der Verkehre aus den neuen Nutzungen

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

Mehrbelastungen auf Meerbuscher und Strümper Straße

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

buscher Straße noch auf der Strümper Straße in einer Richtung geballt auftreten, sondern sich in alle zur Verfügung stehenden Richtungen verteilen, so ist es nicht gerechtfertigt, den Lebensmittelmarkt als Hauptverursacher der Verkehrszunahmen zu bezeichnen.

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

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

Lobeshymnen auf den Frischemarkt (Seite 36)

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

Verkehrsaufkommen P&R-Platz

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

Feuerwehr/Brandschutz

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

»Öffnung« Wienenweg etc.

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

Fazit:

Die dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Basisdaten entsprechen in ihrer Erzeugung und Weiterverarbeitung dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Zwischenzeitlich vorgenommene Nutzungsänderungen im Gebiet C führen zu keiner Erhöhung des im Gutachten ermittelten Verkehrsaufkommens. Wie zum Thema 'Belastungsdifferenzen' ausgeführt, hat sich bereits seit Erstellung des Gutachtens ein verkehrlicher Entwicklungsprozess eingestellt, der jedoch in der Prognosebetrachtung

bis 2020 im Verkehrsgutachten berücksichtigt wurde. Insofern bedürfen die zugrunde gelegten Daten keiner Aktualisierung. Den Einwendungen kann nicht gefolgt werden. Eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens ist demzufolge nicht erforderlich.

2.3 Schallschutz

Die Vorgehensweise bezüglich der Gutachtenerstellung mit den Ergänzungen wurde mit dem Auftraggeber und der Stadt abgesprochen. Auf die Erstellung eines zusammenfassenden und abschließenden Gesamt-Gutachtens wurde verzichtet. Alle relevanten Änderungen und Ergebnisse in den Nachuntersuchungen sind in den offengelegten Bebauungsplan eingeflossen.

Die Anmerkungen/Stellungnahmen zu den Einwänden gegen das schalltechnische Gutachten werden im Folgenden thematisch zusammengefasst wiedergeben.

Themenkomplex 1: Allgemeines

Die Zusammenfassung fehlt

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

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

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

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

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

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

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

die Festsetzung eines abschirmenden Gebäuderiegels (GE-Gebiet) entlang der Bahnstrecke sowie eine zweite abschirmende Bebauung im Wohngebiet, ebenfalls zum Schutz der Bahngeräusche für dahinter liegende Wohngebäude,

den Verzicht auf eine Geräuschkontingentierung im Plangebiet, - der optimierten Straßenrandbebauung entlang dem Winklerweg in Verbindung mit einer

abschirmenden Lärmschutzanlage sowie - der Festsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 für eine freie Schallausbreitung im Plangebiet (Worst-Case-Betrachtung für den Fall noch nicht errichteter Gebäude zwischen den Geräuschquellen und einem einzelnen Bauvorhaben).

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

Die Stadt Meerbusch hat einen Lärmaktionsplan aufgestellt. Maßnahmen für den Ortsteil Osterath werden nicht erwähnt. Die Bahnstrecke ist in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung nicht kartiert worden. Das bedeutet, dass nach den offiziellen Angaben des Eisenbahn- Bundesamtes die Strecke

von weniger als 60.000 Zügen pro Jahr befahren wird. Die Autobahn A57 ist sehr weit vom Plangebiet entfernt und spielt im Rahmen der Lärmaktionsplanung hier keine Rolle. Alle übrigen Hauptverkehrsstraßen in Nähe des Plangebietes wurden ebenfalls in der ersten Stufe zu der Lärmaktionsplanung nicht kartiert, weil das jährliche Verkehrsaufkommen kleiner als 6 Millionen Fahrzeuge beträgt.

Fazit:

Die vom Einwender formulierten Zweifel bezüglich des schalltechnischen Gutachtens sind insgesamt unbegründet. Der aktuelle Stand des Bebauungsplanes wurde in den jeweiligen Ergänzungen zum Gutachten berücksichtigt. Die entsprechenden Empfehlungen und Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz wurden in vollem Umfang im offengelegten Bebauungsplan berücksichtigt.

Themenkomplex 2: Straßenverkehr

Zweifel an den Analysen und Prognosen zum Straßenverkehr

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

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

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

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

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

Abschnitt 7 ist in keiner Weise nachvollziehbar....

Abschn. 7 bezieht sich auf Betriebsgeräusche und die Geräuschkontingentierung. Das Thema wird eingehend erläutert. Im Übrigen ist dieses Thema für den Bebauungsplan 266 aufgrund der Abwägungen zu den Anregungen der Behörden nicht mehr interessant, weil auf eine Geräuschkontingentierung verzichtet wurde. Für den benachbarten Bebauungsplan Nr. 60 wurde die Geräuschkontin-

gentierung dem gegenüber aufgegriffen. Der interessierte Bürger kann sich aus der Anlage 27 ein Bild über die Gesamt-Geräuschbelastung aus allen Gewerbeflächen machen. Gerade eine Graphik zeigt die komplizierten Schallausbreitungsvorgänge plastisch und deutlich. Dies gilt auch für die übrigen Ergebnisdarstellungen, die unter Abschn. 6 erläutert werden.

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

Der offengelegte Bebauungsplan und insbesondere der erläuternde Gestaltungsplan zeigen deutlich die Ausweisung der Riegelbebauung als 3-geschossige Bauweise im Gewerbegebiet parallel zur Bahnstrecke. Darüber hinaus zeigen die Pläne die dahinter liegende zweite Riegelbebauung in 3-geschossiger Bauweise, die lediglich durch die Planstraße C unterbrochen wird. Beide Riegelbauten dienen dem Schutz der dahinter liegenden 2-geschossigen Wohngebäude vor Geräuschmissionen der Bahnstrecke. Die Riegelbebauung war von Anfang an eine grundsätzliche Planungsvoraussetzung, die bereits im Basis-Gutachten mit untersucht wurde. Zum Beispiel zeigen die Anlagen 22 und 23 zum Basis-Gutachten in eindrucksvoller Weise die Wirkung der abschirmenden Riegelbebauung für eine Berechnungshöhe von 2 m (das ist der Aufenthaltsraumbereich von Menschen auf den Wegen und in den ebenerdigen Außenwohnbereichen).

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

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

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

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

Bei dem heutigen Verkehrsaufkommen (für den Bestand 8.900 Kfz/24 h) ist bereits heute die Straßenrandbebauung mit Beurteilungspegeln Tag/Nacht um die 70/60 dB(A) belastet. Durch das plan-

bedingte zusätzliche Verkehrsaufkommen ist eine weitere Anhebung der Verkehrsgeräuschbelastung um ca. 1 dB(A) zu erwarten. Nach den derzeitigen Regelungen zur Sanierung an stark befahrenen Straßen ergibt sich daraus jedoch kein Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

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

In der 6. Ergänzung vom 20.01.2010

Dieser Einwand bezieht sich auf das gleiche Thema wie oben beschrieben. Es wurde bereits der Fehler in den Tabellen 1 und 2 erläutert. Dort wo "2008" steht, muss es selbstverständlich richtig heißen "2020". Die Berechnungen sind nur insofern nachvollziehbar, wie es die Dokumentation des verwendeten Schallausbreitungsprogramms "SoundPLAN 6.5" erlaubt. Die einzelnen Rechtsschritte sind schwer dokumentierbar, weil die Berechnungen mit dem umfangreichen Schallausbreitungsmodell nach dem Teilstückverfahren gemäß RLS-90 durchgeführt werden. Die Änderungen in den beiden Kreuzungsbereichen werden jedoch hinreichend beschrieben. Wichtig ist in beiden Fällen, dass eine Ampelanlage eingerichtet wird.

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

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

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

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

Themenkomplex 3: Schienenverkehr

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

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

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

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

Zu den Einwendungen im Einzelnen:

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

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

Die im Gutachten angegebenen Zugzahlen stammen von 2007. Laut Auskunft der Bürgerinitiative....

Aus den damaligen Auswertungen des Fahrplanes und den Beobachtungen während einer Nachtmessung von 2200 bis 100 Uhr ergaben sich plausible Belastungszahlen, die mit den Angaben der DB Netz-AG übereinstimmten.

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

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

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

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

Das Berechnungsverfahren wird nicht im Detail beschrieben....

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

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

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

Die zukünftigen Schallreflexionen in Richtung Osten....

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

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

Fazit:

Der Einwendung, dass der Bahnverkehr in den letzten 4 Jahren signifikant angestiegen und daher das Gutachten grundsätzlich in Frage zu stellen sei, kann nicht gefolgt werden. Vielmehr zeigen die Untersuchungen, dass der Schienenlärm hinreichend und fachgerecht berücksichtigt wurde. Dies ergibt sich durch die angenommenen Zuglängen und durchgehenden Zuggeschwindigkeiten zwischen 80 und 120 km/h, die in Wirklichkeit im Bahnhofsbereich deutlich niedriger sind. Zumindest hat die punktuelle Messung im Plangebiet einen hinreichenden Sicherheitsabstand zu Modellberechnungen ergeben.

Themenkomplex 4: Flugverkehr

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

2.4 Erschütterung

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

3. Themenkomplex Einzelhandel/zentrale Versorgungsbereiche

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

Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich GMA

Den Aussagen des o.g. Gutachtens, die letztendlich die Grundlage für die vom Gutachter GMA vorgeschlagene Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches in Osterath darstellen, wurde vom Rat der Stadt Meerbusch nicht gefolgt. Zum einen behindert die sehr restriktiv vorgenommene Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche wünschenswerte Entwicklungsimpulse und Handlungsoptionen für das Nebenzentrum Osterath. Außerdem belegen die erwähnten geringen Anzeichen von Mindernutzungen, dass der vorhandene Discounter am östlichen Rand des Nahversorgungszentrums – im Gegensatz zum leistungsfähigen Frischemarkt – die planerisch gewünschte Magnetfunktion mit einer entsprechenden Frequentierung nicht erfüllt. Des Weiteren sind die errechneten Umverteilungen gemäß der Ergebnisse der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) verkraftbar, da durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler nicht betroffen wäre. Vor diesem Hintergrund beinhaltet der Beschluss des Rates der Stadt den Bereich des geplanten Frischemarktes als Bestandteil des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches »Nebenzentrum Osterath«. Diese Abgrenzung bildet wiederum die Basis für die Ansiedlung des Frischemarktes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Hinsichtlich der konkreten Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches ist darauf hinzuweisen, dass der geplante Lebensmittels-Vollsortimenter (»Frischemarkt«)– nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten ist, der maßgeblich zu einer Stärkung des gesamten Ortskerns von Osterath beitragen kann. Der ALDI-Standort wurde von Beginn der Planungen als solitärer Einzelstandort aufgefasst. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden. Diese Konzeption wird nach Beseitigung der niveaugleichen Übergänge insbesondere durch die Verknüpfung von Rad- und Fußwegen weiter optimiert.

Auswirkungen

Hinsichtlich des zitierten Umsatzes von 17 Mio EUR ist darauf zu verweisen, dass 4,9 Mio EUR im Kerneinzugsgebiet, 7,0 Mio EUR im Naheinzugsbereich und 5,0 EUR im Ferneinzugsgebiet generiert werden. Gemäß § 24a Abs. 2 Satz 5 LEPro darf der Zielumsatz eines Vorhabens nicht die Kaufkraft der Einwohner im zugeordneten Stadtraum übersteigen. Im Sinne einer 'Worst-Case'-Untersuchung ist insofern der Stadtteil Osterath als zugeordneter Stadtraum als Minimum anzusehen. Für das Vorhaben auf dem Ostara-Gelände im Osterath wird – wie von Einwender richtigerweise zitiert – von einem Zielumsatz von rd. 17 Mio. Euro p.a. im Bereich Nahrungs- und Genussmittel ausgegangen. Dieser Zielumsatz muss an der Nachfrage im zugeordneten Stadtraum gespiegelt werden.

Gemäß Untersuchungen der GfK besteht in Osterath im periodischen Bedarfsbereich ein Nachfragevolumen von rd. 37,2 Mio. Euro p.a. Untergliedert man dieses noch weiter in Nahrungs- und Genussmittel (29,4 Mio. Euro p.a.) und Gesundheit und Körperpflege (7,8 Mio. Euro p.a.) zeigt sich, dass selbst in dieser spezifischen 'Worst-Case'-Betrachtung die Nachfrage im zugeordneten Stadtraum deutlich über dem Zielumsatz liegt.

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

Bei Etablierung eines leistungsfähigen Lebensmittelmarktes am östlichen Rand des Ortskerns besteht die Chance, dass der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße erhalten bleibt bzw. sich (wieder) entwickelt (siehe unten: Trading-down-Prozess). Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird. Kunden, die bisher dezentrale, nicht integrierte Standorte (»Auf der Grünen Wiese«, im Gewerbegebiet) oder Angebote in Nachbarstädten aufgesucht haben, wird eine att-

raktive Alternative angeboten. Hiermit kann im Sinne der »Stadt der kurzen Wege« ein Beitrag zur ressourcenschonenden Verkehrsvermeidung geleistet werden. Der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße ist auch ohne Unterführung fußläufig direkt erreichbar, bis zur Kirche St. Nikolaus beträgt die Entfernung vom Frischemarkt lediglich 500 m. Aufgrund der zu erwartenden Umsatzverteilungen ist ein Verlust des Frequenzbringers (REWE-Markt) im Ortskern unwahrscheinlich. Ggf. stellt die Ansiedlung des Frischemarktes sogar eine Motivation für den REWE-Markt dar, in ein zeitgemäßeres Angebot zu investieren, um so seine Magnetfunktion am westlichen Rand des Ortskerns (im Sinne des »Knochenprinzipes«) zu optimieren. Der PLUS-Markt am östlichen Rand stellt schon heute keinen starken Magneten am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches dar. Am Standort bietet sich auch kein Entwicklungspotenzial, so dass die Gefahr besteht – ohne Etablierung eines leistungsfähigen Magneten am östlichen Rand des Ortskerns – das sich schon bestehende Trading-down-Tendenzen der Einzelhandelsstruktur in der Meerbuscher Straße zukünftig verstärken und der Einzelhandelsbesatz sich zukünftig ausschließlich auf die Hochstraße beschränkt.

Festsetzungen anderer Bebauungspläne in Osterath

Bei den genannten Bebauungsplänen aus den Jahr 2003/2004 handelt es sich um klassische Gewerbegebiete, in denen insbesondere nahversorgungsrelevante Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen sind. Dieser planerische Ansatz ist nicht zu vergleichen mit der vorliegenden Planung, die u.a. dazu dient, einen Einzelhandelsbetrieb im bzw. am Rande des zentralen Versorgungsbereiches planungsrechtlich abzusichern. Von daher geht ein Vergleich dieser Begründungen mit der vorliegenden Planung ins Leere. Hinzuweisen ist auch darauf, dass sich die Rahmenbedingungen seit 2003/2004, z.B. durch die Ansiedlung des »Kulturbahnhofes« geändert haben.

Mögliche Insolvenz des Frischemarktes

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

Zusammenhang zur 110. Änderung des FNP

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

4. Weitergehende Anregungen zum Bebauungsplan

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

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

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

Die Anzahl der Stellplätze in der Begründung wird angepasst.

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

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

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

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

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

Umweltbericht

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

Die Anmerkungen in Bezug auf die Regelung zur 30 % Unterschreitung gemäß EnEV wurden zwischenzeitlich im städtebaulichen Vertrag berücksichtigt: Der Jahresprimärenergiebedarf für Heizung, Warmwasseraufbereitung, Lüftung und Kühlung des jeweiligen Gebäudes muss den Wert des Jahresprimärenergiebedarfs eines Referenzgebäudes gleicher Geometrie, Gebäudenutzfläche und Ausrichtung in der bei Bauantrag jeweils gültigen Fassung der ENEV um mindestens 30 % unterschreiten.

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

5. Anmerkungen zum städtebaulichen Vertrag

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

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

Die im Rahmen des städtebaulichen Vertrages festgelegte Regelung unterschreitet die Vorgaben der zum Zeitpunkt der Baugenehmigung jeweils gültigen Fassung der ENEV deutlich. Der hieraus resultierende erhöhte Dämmstandard ist zusammen mit der auf erneuerbaren Energien beruhenden E-

nergieversorgung ein wesentlicher Baustein eines Energiekonzeptes im Sinne des Klimaschutzes. Weitergehende Vorgaben zum jetzigen Zeitpunkt erscheinen insbesondere für private Bauherren überzogen.

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

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

15. Einwender 15

Schreiben vom 08.12.2011

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

An den Zufahrten zum Parkplatz wird durch Aufpflasterungen und Beschilderung auf die besondere Situation hingewiesen. Dies wurde auch im Sicherheitsaudit so gesehen. Die Führung auf dem Zweirichtungsradweg ist ortstypisch und somit auch gewünscht. Der Radverkehr soll bewusst nicht über den Parkplatz geführt werden, daher wurden benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen konzipiert. Beim endgültigen Ausbau sollten die Fahrradabstellanlagen in der Nähe der Radwege angeordnet werden. Dies reduziert dann die möglichen Fahrten entlang der parkenden Fahrzeuge.

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

16.1 Einwender 16

e-mail vom 19.01.2012

Die, die Planung befürwortende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

An der Planung wird nach Abwägung aller Belange festgehalten.

16.2. Einwender 18 nachgereichtes Schreiben vom 07. Februar 2012

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme nicht fristgerecht eingegangen ist. Unabhängig hiervon erfolgt jedoch eine ordnungsgemäße Abwägung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

In Bezug auf die angemerktten Aspekte wird auf Folgendes hinzuweisen:

1. Bestimmtheit der Festsetzung

Die Festsetzung des vorgesehenen »Frischemarktes« wird seitens des Einwenders nicht richtig wiedergegeben. Die angeführten Begrifflichkeiten (u.a. »Premium-Frischemarkt«, »gehobenes Lebensmittelangebot«) sind nicht Bestandteil der textlichen Festsetzungen.

Gemäß Ziffer 1.4 der textlichen Festsetzung im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 266 wird hier ein Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO mit der Zweckbestimmung »Großflächiger Lebensmittel-einzelhandelsbetrieb« festgesetzt. Im Weiteren (Ziffer 1.4.1 bis 1.4.6 dieser Festsetzung) wird dieser Betrieb in Bezug auf maximal zulässige Verkaufsflächen (bzw. Nutzflächen) weitergehend konkretisiert. Ebenso werden die zulässigen Verkaufsflächen für zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente eindeutig festgesetzt. Dabei wurde auf die ortsspezifische Sortimentsliste der Stadt Meerbusch Bezug genommen, so dass die seitens des Einwenders angeregte »Klassifizierung der Wirtschaftszweige mit Erläuterungen Ausgabe 2003 (WZ 2003)« nicht angebracht ist.

Die Festsetzungen sind hiermit hinreichend bestimmt und bildeten auch eine Grundlage für weitergehende Untersuchungen zu möglichen Auswirkungen der Planung. Von daher konnte die Bedeutung unterschiedlicher Belange frühzeitig und zuverlässig erkannt und in die Abwägung eingestellt werden.

2. Bezugnahme auf § 24 LEPro

In Bezug auf die Vorgaben des § 24a LEPro ist darauf zu verweisen, dass diese Regelung kein Ziel der Raumordnung i.S. von § 1 Abs. 4 BauGB darstellt, sondern nur noch einen Grundsatz der Raumordnung, der als solcher der Abwägung der Gemeinde obliegt. Abgesehen davon ist das Landesentwicklungsprogramm NRW gem. § 38 LEPro mit Wirkung zum 31.12.2011 außer Kraft getreten.

3. Auswirkungen auf die Versorgung

In Bezug auf die Auswirkungen auf vorhandene Einzelhandelsstrukturen wird darauf hingewiesen, dass die möglichen ökonomischen Auswirkungen des projektierten Einzelhandels an diesem Standort auf die übrigen Versorgungsbereiche/Stadtteile von Meerbusch (einschließlich Osterath) sowie die untersuchungsrelevanten Standorte in der Region im Rahmen einer Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) analysiert worden sind. Die gutachterlichen Modellrechnungen zeigen, dass sowohl mit Blick auf die Stadt selber, als auch auf die regionalen Strukturen insgesamt in jeder Weise vertretbare bzw. unproblematische warengruppenspezifische Umverteilungsquoten zu erwarten sind. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Bestands-, Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit der analysierten Zentren sind aus Gutachtersicht insofern nicht zu erwarten. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler nicht betroffen sind.

4. Verkehrliche Auswirkungen

Generell sei vorausgeschickt: Das Ingenieurbüro IVV GmbH & Co. KG berät seit fast 5 Jahrzehnten die öffentliche Hand (Bundesverkehrsministerium, Landesministerien, Städte, Landesbetriebe etc.) sowie private Auftraggeber und hat in dieser Zeit die »Regeln der Kunst« im Bereich von Verkehrsuntersuchungen bundesweit wesentlich mitgeprägt. Speziell betrachtet war IVV in den letzten 15 Jahren kontinuierlich mit Verkehrsuntersuchungen für die Stadt Meerbusch betraut und besitzt insofern eine ausgeprägte Kenntnis hinsichtlich des dortigen Verkehrsgeschehens. Nutzungsspezifische Verkehrsaufkommensermittlungen sowie Verkehrsumlegungen auf das jeweilige örtliche Straßennetz gehören zum täglichen Arbeitsfeld. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Plangebiet »Ostarak« sind über ein Rechenmodell erzeugt worden, dass sich in hunderten Fällen in klein- wie auch

großräumigen Untersuchungen bestens bewährt und nachweislich zu sehr guten Ergebnissen geführt hat.

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

Die im Rahmen des Projektes vorgesehene Aufweitung der Meerbuscher Straße sowie die neue Lichtsignalanlage im Bereich des Knotens Meerbuscher Straße/Winklerweg/Insterburger Straße tragen dazu bei, dass der genannte Knoten im Falle von Schrankenschließung nicht zugestaut wird. Zudem ist zu beachten, dass diese Lichtsignalanlage für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit dieses Knotens verbessert. In Bezug auf die Schrankenschließungszeiten ist auch auf die prognostizierte Rücknahme der Güterzugzahlen zu verweisen.

Bezüglich der seitens des Einwenders zitierten Mehrverkehre auf der Meerbuscher Straße ist zu beachten, dass hierbei nicht nur Verkehre, die aus den neuen Nutzungen des Plangebietes resultieren, berücksichtigt wurden. Bei diesen Werten wurde sowohl ein allgemeiner Verkehrszuwachs von 3 % (aufgrund zukünftig erhöhter Motorisierung und Mobilität) als auch die durch das Plangebiet »Am Strümper Busch« ausgelösten Verkehrsentwicklungen zugrunde gelegt. Einbezogen sind hierbei auch die als überaus langfristig anzusehenden Entwicklungsabsichten in den Bereichen Nibbelsweg/Ivangsheide.

17. LVR- Amt für Denkmalpflege im Rheinland Schreiben vom 18.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

18. DB Mobility Schreiben vom 21.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Mehraufwendungen zu Lasten der angrenzenden planfestgestellten BÜ-Beseitigungsmaßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz sind nicht zu erwarten.

19. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Schreiben vom 30.11.2011

Die Stellungnahme wird gefolgt.

Im Bebauungsplan werden die entsprechenden Sichtdreiecke als zeichnerische Hinweise aufgenommen. Sofern erforderlich werden die Baugrenzen entsprechend angepasst. Die hiervon betroffenen Grundstückseigentümer erklären sich damit einverstanden, so dass eine erneute Offenlage aufgrund dieser Änderung nicht erforderlich ist.

Darüber hinaus wird die Begründung dahingehend ergänzt, dass die Realisierung und Kostenübernahme der Erschließungsmaßnahmen dieses Bebauungsplanes einschließlich Maßnahmen im Bereich der Anbindungen an die übergeordneten Straßen (einschließlich der entsprechenden Maßnahmen im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60) durch einen zwischen der Stadt und dem Projektentwickler abzuschließenden städtebaulichen Vertrag geregelt wird. Für den Landesbetrieb NRW entstehen somit für die Realisierung der Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz keine Kosten. Die Ausführungsplanung der neuen Straßenanbindungen wird frühzeitig mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abgestimmt.

20. Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Schreiben vom 05.12.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

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

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

21. Stadt Willich Schreiben vom 08.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

gen kommen, wären aufgrund der geringen Verkaufsfläche keine Auswirkungen auf Versorgungsbereiche in Alt-Willich zu erwarten.

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

22. Rhein-Kreis-Neuss

Schreiben vom 8.12.2011

Gesundheitsfürsorge

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

Untere Wasserbehörde

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

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

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

Untere Bodenschutzbehörde

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

Untere Immissionsschutzbehörde

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

23. Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband Schreiben vom 09.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzept des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt.

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

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

24. PLEDOC

Schreiben vom 13.12.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

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

Erforderliche Abstände von Baumpflanzungen zu Leitungstrassen werden gemäß Merkblatt beachtet.

Abstimmungsergebnis zu TOP 2.1:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

2.2. Beschluss von Ergänzungen

Der Ausschuss für Planung beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara, zu ergänzen um:

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

Es wird festgestellt, dass

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

Von einer erneuten Entwurfsoffenlage kann somit abgesehen werden.

Abstimmungsergebnis zu TOP 2.2:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

3 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg;
1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB
2. Beschluss von Ergänzungen
Vorlage: FB4/274/2012

Beschluss:

3.1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB
 Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

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

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

1. Einwender 17 Schreiben vom 06.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

2. Einwender 10 Schreiben vom 05.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

lich der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Zudem wird die im unbeplanten Zustand unbefriedigende, weil konfliktrichtige Abfahrtsituation (insbesondere Linksabbieger) vom Grundstück, durch die Planung optimiert.

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

3. Einwander 11

Schreiben vom 06.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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

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

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

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

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

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

4. Einwender 14

Schreiben vom 07.12.2011

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

Die Anmerkungen zur Stellungnahme werden wie folgt gegliedert:

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

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

1. Verfahrensmängel

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

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

Bestandteil der Auslegung vom 8. November 2011 bis 8. Dezember 2011 waren die Planunterlagen (Rechtsplan-Entwürfe, Gestaltungsplan Nr. 266), die Begründungen mit Umweltbericht, Fachgutachten sowie bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen aus den Verfahren der Bauleitpläne. Des Weiteren lag der städtebauliche Vertrag (öffentlicher Teil) mit sämtlichen Anlagen aus. Bei Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB besteht für Bedienstete keine Präsenz- oder Auskunftspflicht. Die Sachbearbeiterin war zu dieser Zeit dennoch präsent und erteilte Auskunft sowie kostenlose Kopien/DIN A3 als Verkleinerungen der ausgelegten Rechtsplan-Entwürfe. Anhand einer Kostentabelle, die ebenfalls aushing, konnte der Bürger sämtliche Unterlagen erwerben, bzw. per Rechnung zugeschickt bekommen. Weitergehende Unterlagen zur umfassenden Nachvollziehbarkeit waren nicht

erforderlich, konnten aber - wie zum Beispiel das Einzelhandelsgutachten der GMA - auf Anfrage jederzeit eingesehen werden. Die Anmerkung, dass dieses Gutachten überholt sei, resultiert aus der Tatsache, dass die Sachbearbeiterin am 23.11.2011 das Gutachten auf Wunsch zur Verfügung gestellt hat. Das Gutachten ist jedoch nicht identisch mit dem vom Rat am 20. 05. 2010 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt. Am 28.11. 2011 hat die Sachbearbeiterin den Unterzeichner/Einwender darauf aufmerksam gemacht und ihn an den zuständigen Sachbearbeiter zur Klarstellung verwiesen. Das Gutachten lag nicht aus, da es nicht Bestandteil der Unterlagen zur Offenlage war. Sämtliche ausgelegenen Unterlagen entsprachen nachweislich dem Stand, der vom Rat der Stadt zur Auslegung beschlossen wurde. Ort der öffentlichen Entwurfsauslegung ist einzig das Technische Rathaus in Meerbusch-Lank-Latum. Die zusätzliche Vorhaltung von Bauleitplan-Entwürfen in den Bürgerbüros der entsprechenden Stadtteile ist ein Dienstleistungsangebot und muss sich daher auf die Pläne selbst mit Begründung beschränken.

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

2. Anmerkungen zu den Fachgutachten

2.1 GfK-Gutachten

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

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

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

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

Wie dargestellt gewährleisten die drei kreuzungsfreien Wegeführungen im Bereich der geplanten Unterführung eine attraktive und schnelle Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Die Vermeidung von Angsträumen obliegt der konkreten Ausführung.

2.2 Verkehr

Generell sei vorausgeschickt: Das Ingenieurbüro IVW GmbH & Co. KG berät seit fast 5 Jahrzehnten die öffentliche Hand (Bundesverkehrsministerium, Landesministerien, Städte, Landesbetriebe etc.)

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

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

Verkehrszählungen

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

Belastungsdifferenzen 2007/2010

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

Verkehrsaufkommen Frischemarkt

Der Einwander zitiert das Verkehrsgutachten und widerspricht sich gegenüber der zitierten Aussage in dem darauffolgenden Satz selbst, indem er behauptet, der Gutachter habe ausschließlich hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens des Frischemarktes den Aussagen des mutmaßlich zukünftigen Betreibers des EDEKA-Marktes vertraut. Fakt ist, wie auch im Gutachten zum Ausdruck gebracht, dass verschiedene Ansätze zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens zum Einsatz kamen, die aber ein geringeres Verkehrsaufkommen zum Ergebnis hatten, als es seitens EDEKA als Erfahrungswert – inklusive Beschäftigten- und Andienungsverkehren – angegeben wurde. Eingangspara-

meter waren beim ersten Verfahren die Angaben eines von der Größe vergleichbaren EDEKA-Centers mit 14.000 Kunden/Woche, beim zweiten Verfahren die Umsatzerwartung eines Betrages von 16 bis 17 Mio. €/Jahr und beim dritten Verfahren die Eingangsparameter nach Dr. Bosserhoff (allgemein anerkannter Experte hinsichtlich der Abschätzung der Verkehrserzeugung mit entsprechenden Veröffentlichungen), der bei Märkten dieser Größenordnung (Vollsortimenter, Verbrauchermarkt) von 0,4 bis 0,6 Kunden/ m² Verkaufsfläche ausgeht. (Deutlich kleinere EDEKA-Märkte mit Verkaufsflächen von 1.500 oder auch 2.500 m² sind mit Vollsortimentern, die deutlich großzügigere Bewegungsräume für die Kunden bieten, hinsichtlich des Kundenaufkommens/m² Verkaufsfläche nicht vergleichbar. Mit Anwachsen der Verkaufsfläche ist keineswegs eine lineare Zunahme des Kundenaufkommens verbunden.) Mit der Unterstellung eines hohen MIV-Anteils von 80 % (Kunden mit Pkw) bei den alternativen Verkehrsaufkommensberechnungen gelangte man zu einem Ergebnis von jeweils ca. 3.800 Kfz-Fahrten/Tag und Querschnitt im Gesamtverkehrsaufkommen des Marktes, wovon ca. 3.600 Fahrten durch die Kunden, ca. 150 Fahrten durch Bedienstete und ca. 50 Fahrten durch Andienungsverkehre hervorgerufen werden. Mit dem im Gutachten unterstellten Verkehrsaufkommen von insgesamt 4.040 Kfz-Fahrten/ Tag und Querschnitt ist demzufolge ein Agieren auf der sicheren Seite gewährleistet.

Verteilung der Verkehre aus den neuen Nutzungen

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

Mehrbelastungen auf Meerbuscher und Strümper Straße

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

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

Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotens bei ausgewählter Signalisierung kann dem Knoten hinsichtlich der Verkehrsabwicklung noch die Qualitätsstufe C und damit ein befriedigendes

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

Lobeshymnen auf den Frischemarkt (Seite 36)

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

Verkehrsaufkommen P&R-Platz

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

Feuerwehr/Brandschutz

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

»Öffnung« Wienenweg etc.

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

Fazit:

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

2.3 Schallschutz

Die Vorgehensweise bezüglich der Gutachtenerstellung mit den Ergänzungen wurde mit dem Auftraggeber und der Stadt abgesprochen. Auf die Erstellung eines zusammenfassenden und abschließenden Gesamt-Gutachtens wurde verzichtet. Alle relevanten Änderungen und Ergebnisse in den Nachuntersuchungen sind in den offengelegten Bebauungsplan eingeflossen.

Die Anmerkungen/Stellungnahmen zu den Einwänden gegen das schalltechnische Gutachten werden im Folgenden thematisch zusammengefasst wiedergegeben.

Themenkomplex 1: Allgemeines

Die Zusammenfassung fehlt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Stadt Meerbusch hat einen Lärmaktionsplan aufgestellt. Maßnahmen für den Ortsteil Osterath werden nicht erwähnt. Die Bahnstrecke ist in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung nicht kartiert worden. Das bedeutet, dass nach den offiziellen Angaben des Eisenbahn- Bundesamtes die Strecke von weniger als 60.000 Zügen pro Jahr befahren wird. Die Autobahn A57 ist sehr weit vom Plangebiet entfernt und spielt im Rahmen der Lärmaktionsplanung hier keine Rolle. Alle übrigen Hauptver-

kehrstraßen in Nähe des Plangebietes wurden ebenfalls in der ersten Stufe zu der Lärmaktionsplanung nicht kartiert, weil das jährliche Verkehrsaufkommen kleiner als 6 Millionen Fahrzeuge beträgt.

Fazit:

Die vom Einwender formulierten Zweifel bezüglich des schalltechnischen Gutachtens sind insgesamt unbegründet. Der aktuelle Stand des Bebauungsplanes wurde in den jeweiligen Ergänzungen zum Gutachten berücksichtigt. Die entsprechenden Empfehlungen und Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz wurden in vollem Umfang im offengelegten Bebauungsplan berücksichtigt.

Themenkomplex 2: Straßenverkehr

Zweifel an den Analysen und Prognosen zum Straßenverkehr

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

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

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

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

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

Abschnitt 7 ist in keiner Weise nachvollziehbar...

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

zeigt die komplizierten Schallausbreitungsvorgänge plastisch und deutlich. Dies gilt auch für die übrigen Ergebnisdarstellungen, die unter Abschn. 6 erläutert werden.

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

Der offengelegte Bebauungsplan und insbesondere der erläuternde Gestaltungsplan zeigen deutlich die Ausweisung der Riegelbebauung als 3-geschossige Bauweise im Gewerbegebiet parallel zur Bahnstrecke. Darüber hinaus zeigen die Pläne die dahinter liegende zweite Riegelbebauung in 3-geschossiger Bauweise, die lediglich durch die Planstraße C unterbrochen wird. Beide Riegelbauten dienen dem Schutz der dahinter liegenden 2-geschossigen Wohngebäude vor Geräuschemissionen der Bahnstrecke. Die Riegelbebauung war von Anfang an eine grundsätzliche Planungsvoraussetzung, die bereits im Basis-Gutachten mit untersucht wurde. Zum Beispiel zeigen die Anlagen 22 und 23 zum Basis-Gutachten in eindrucksvoller Weise die Wirkung der abschirmenden Riegelbebauung für eine Berechnungshöhe von 2 m (das ist der Aufenthaltsraumbereich von Menschen auf den Wegen und in den ebenerdigen Außenwohnbereichen).

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

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

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

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

Bei dem heutigen Verkehrsaufkommen (für den Bestand 8.900 Kfz/24 h) ist bereits heute die Straßenrandbebauung mit Beurteilungspegeln Tag/Nacht um die 70/60 dB(A) belastet. Durch das planbedingte zusätzliche Verkehrsaufkommen ist eine weitere Anhebung der Verkehrsgeräuschbelastung

um ca. 1 dB(A) zu erwarten. Nach den derzeitigen Regelungen zur Sanierung an stark befahrenen Straßen ergibt sich daraus jedoch kein Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

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

In der 6. Ergänzung vom 20.01.2010

Dieser Einwand bezieht sich auf das gleiche Thema wie oben beschrieben. Es wurde bereits der Fehler in den Tabellen 1 und 2 erläutert. Dort wo "2008" steht, muss es selbstverständlich richtig heißen "2020". Die Berechnungen sind nur insofern nachvollziehbar, wie es die Dokumentation des verwendeten Schallausbreitungsprogramms "SoundPLAN 6.5" erlaubt. Die einzelnen Rechtsschritte sind schwer dokumentierbar, weil die Berechnungen mit dem umfangreichen Schallausbreitungsmodell nach dem Teilstückverfahren gemäß RLS-90 durchgeführt werden. Die Änderungen in den beiden Kreuzungsbereichen werden jedoch hinreichend beschrieben. Wichtig ist in beiden Fällen, dass eine Ampelanlage eingerichtet wird.

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

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

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

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

Themenkomplex 3: Schienenverkehr

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

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

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

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

Zu den Einwendungen im Einzelnen:

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

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

Die im Gutachten angegebenen Zugzahlen stammen von 2007. Laut Auskunft der Bürgerinitiative....

Aus den damaligen Auswertungen des Fahrplanes und den Beobachtungen während einer Nachtmessung von 2200 bis 100 Uhr ergaben sich plausible Belastungszahlen, die mit den Angaben der DB Netz-AG übereinstimmten.

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

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

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

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

Das Berechnungsverfahren wird nicht im Detail beschrieben....

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

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

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

Die zukünftigen Schallreflexionen in Richtung Osten...

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

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

Fazit:

Der Einwendung, dass der Bahnverkehr in den letzten 4 Jahren signifikant angestiegen und daher das Gutachten grundsätzlich in Frage zu stellen sei, kann nicht gefolgt werden. Vielmehr zeigen die Untersuchungen, dass der Schienenlärm hinreichend und fachgerecht berücksichtigt wurde. Dies ergibt sich durch die angenommenen Zuglängen und durchgehenden Zuggeschwindigkeiten zwischen 80 und 120 km/h, die in Wirklichkeit im Bahnhofsbereich deutlich niedriger sind. Zumindest hat die punktuelle Messung im Plangebiet einen hinreichenden Sicherheitsabstand zu Modellberechnungen ergeben.

Themenkomplex 4: Flugverkehr

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

2.4 Erschütterung

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

3. Themenkomplex Einzelhandel/zentrale Versorgungsbereiche

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

Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich GMA

Den Aussagen des o.g. Gutachtens, die letztendlich die Grundlage für die vom Gutachter GMA vorgeschlagene Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches in Osterath darstellen, wurde vom Rat

der Stadt Meerbusch nicht gefolgt. Zum einen behindert die sehr restriktiv vorgenommene Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche wünschenswerte Entwicklungsimpulse und Handlungsoptionen für das Nebenzentrum Osterath. Außerdem belegen die erwähnten geringen Anzeichen von Mindernutzungen, dass der vorhandene Discounter am östlichen Rand des Nahversorgungszentrums – im Gegensatz zum leistungsfähigen Frischemarkt – die planerisch gewünschte Magnetfunktion mit einer entsprechenden Frequentierung nicht erfüllt. Des Weiteren sind die errechneten Umverteilungen gemäß der Ergebnisse der Einzelhandels- und Verträglichkeitsuntersuchung (GfK 2007/2008) verkraftbar, da durch die weitgehende Beschränkung des geplanten Frischemarktes auf Nahrungs- und Genussmittel ein Großteil der Händler nicht betroffen wäre. Vor diesem Hintergrund beinhaltet der Beschluss des Rates der Stadt den Bereich des geplanten Frischemarktes als Bestandteil des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches »Nebenzentrum Osterath«. Diese Abgrenzung bildet wiederum die Basis für die Ansiedlung des Frischemarktes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Hinsichtlich der konkreten Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches ist darauf hinzuweisen, dass der geplante Lebensmittels-Vollsortimenter (»Frischemarkt«)– nach dem bereits umgesetzten Kulturzentrum »Alter Güterbahnhof« – ein weiterer Baustein für eine Arrondierung des zentralen Versorgungsbereiches in Richtung Osten ist, der maßgeblich zu einer Stärkung des gesamten Ortskerns von Osterath beitragen kann. Der ALDI-Standort wurde von Beginn der Planungen als solitärer Einzelstandort aufgefasst. Zudem bietet die Ansiedlung eines leistungsfähigen Frequenzbringers am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches weitaus besser als der vorhandene Discounter die Möglichkeit, den östlichen Bereich des zentralen Versorgungsbereiches zu stärken. Der Trend zu Mindernutzungen im östlichen Abschnitt der Meerbuscher Straße, die auch vom GMA-Gutachter erkannt wurden, kann damit umgekehrt werden. Diese Konzeption wird nach Beseitigung der niveaugleichen Übergänge insbesondere durch die Verknüpfung von Rad- und Fußwegen weiter optimiert.

Auswirkungen

Hinsichtlich des zitierten Umsatzes von 17 Mio EUR ist darauf zu verweisen, dass 4,9 Mio EUR im Kerneinzugsgebiet, 7,0 Mio EUR im Naheinzugsbereich und 5,0 EUR im Ferneinzugsgebiet generiert werden. Gemäß § 24a Abs. 2 Satz 5 LEPro darf der Zielumsatz eines Vorhabens nicht die Kaufkraft der Einwohner im zugeordneten Stadtraum übersteigen. Im Sinne einer 'Worst-Case'-Untersuchung ist insofern der Stadtteil Osterath als zugeordneter Stadtraum als Minimum anzusehen. Für das Vorhaben auf dem Ostara-Gelände im Osterath wird – wie von Einwender richtigerweise zitiert – von einem Zielumsatz von rd. 17 Mio. Euro p.a. im Bereich Nahrungs- und Genussmittel ausgegangen. Dieser Zielumsatz muss an der Nachfrage im zugeordneten Stadtraum gespiegelt werden.

Gemäß Untersuchungen der GfK besteht in Osterath im periodischen Bedarfsbereich ein Nachfragevolumen von rd. 37,2 Mio. Euro p.a. Untergliedert man dieses noch weiter in Nahrungs- und Genussmittel (29,4 Mio. Euro p.a.) und Gesundheit und Körperpflege (7,8 Mio. Euro p.a.) zeigt sich, dass selbst in dieser spezifischen 'Worst-Case'-Betrachtung die Nachfrage im zugeordneten Stadtraum deutlich über dem Zielumsatz liegt.

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

Bei Etablierung eines leistungsfähigen Lebensmittelmarktes am östlichen Rand des Ortskerns besteht die Chance, dass der Einzelhandelsbesatz an der Meerbuscher Straße erhalten bleibt bzw. sich (wieder) entwickelt (siehe unten: Trading-down-Prozess). Das unbewirtschaftete (!) Parkplatzangebot des Frischemarktes am östlichen Rand des Ortskerns beinhaltet zudem das Potenzial, dass der Ortskern stärker frequentiert wird. Kunden, die bisher dezentrale, nicht integrierte Standorte (»Auf der Grünen Wiese«, im Gewerbegebiet) oder Angebote in Nachbarstädten aufgesucht haben, wird eine attraktive Alternative angeboten. Hiermit kann im Sinne der »Stadt der kurzen Wege« ein Beitrag zur ressourcenschonenden Verkehrsvermeidung geleistet werden. Der Einzelhandelsbesatz an der Meer-

buscher Straße ist auch ohne Unterführung fußläufig direkt erreichbar, bis zur Kirche St. Nikolaus beträgt die Entfernung vom Frischemarkt lediglich 500 m. Aufgrund der zu erwartenden Umsatzverteilungen ist ein Verlust des Frequenzbringers (REWE-Markt) im Ortskern unwahrscheinlich. Ggf. stellt die Ansiedlung des Frischemarktes sogar eine Motivation für den REWE-Markt dar, in ein zeitgemäßeres Angebot zu investieren, um so seine Magnetfunktion am westlichen Rand des Ortskerns (im Sinne des »Knochenprinzipes«) zu optimieren. Der PLUS-Markt am östlichen Rand stellt schon heute keinen starken Magneten am östlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches dar. Am Standort bietet sich auch kein Entwicklungspotenzial, so dass die Gefahr besteht – ohne Etablierung eines leistungsfähigen Magneten am östlichen Rand des Ortskerns – das sich schon bestehende Trading-down-Tendenzen der Einzelhandelsstruktur in der Meerbuscher Straße zukünftig verstärken und der Einzelhandelsbesatz sich zukünftig ausschließlich auf die Hochstraße beschränkt.

Festsetzungen anderer Bebauungspläne in Osterath

Bei den genannten Bebauungsplänen aus dem Jahr 2003/2004 handelt es sich um klassische Gewerbegebiete, in denen insbesondere nahversorgungsrelevante Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen sind. Dieser planerische Ansatz ist nicht zu vergleichen mit der vorliegenden Planung, die u.a. dazu dient, einen Einzelhandelsbetrieb im bzw. am Rande des zentralen Versorgungsbereiches planungsrechtlich abzusichern. Von daher geht ein Vergleich dieser Begründungen mit der vorliegenden Planung ins Leere. Hinzuweisen ist auch darauf, dass sich die Rahmenbedingungen seit 2003/2004, z.B. durch die Ansiedlung des »Kulturbahnhofes« geändert haben.

Mögliche Insolvenz des Frischemarktes

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

Zusammenhang zur 110. Änderung des FNP

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

4. Weitergehende Anregungen zum Bebauungsplan

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

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

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

Die Anzahl der Stellplätze in der Begründung wird angepasst.

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

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

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

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

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

Umweltbericht

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

Die Anmerkungen in Bezug auf die Regelung zur 30 % Unterschreitung gemäß EnEV wurden zwischenzeitlich im städtebaulichen Vertrag berücksichtigt: Der Jahresprimärenergiebedarf für Heizung, Warmwasseraufbereitung, Lüftung und Kühlung des jeweiligen Gebäudes muss den Wert des Jahresprimärenergiebedarfs eines Referenzgebäudes gleicher Geometrie, Gebäudenutzfläche und Ausrichtung in der bei Bauantrag jeweils gültigen Fassung der ENEV um mindestens 30 % unterschreiten.

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

5. Anmerkungen zum städtebaulichen Vertrag

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

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

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

Weitergehende Vorgaben zum jetzigen Zeitpunkt erscheinen insbesondere für private Bauherren überzogen.

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

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

5. Bezirksregierung Düsseldorf/Kampfmittelbeseitigungsdienst

Schreiben vom 23.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Ein entsprechender Hinweis wurde bereits in den Bebauungsplan aufgenommen.

6. Landesbetrieb Straßenbau NRW/NL Niederrhein

Schreiben vom 29.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

7. Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

Schreiben vom 08.12.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

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

Der Anregung, in den festgesetzten Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe generell auszuschließen, wird nicht gefolgt. Einerseits hat die Straßenrandbebauung an der Meerbuscher Straße – sowohl im Plangebiet selber, als auch im weiteren Straßenverlauf – eine entsprechende Vorprägung und kleinflächige Einzelhandelsbetriebe wären gemäß § 34 BauGB zulässig. Zum anderen wird – unter der Voraussetzung, dass Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen sind – auch eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches durch entsprechen-

de Nutzungen, selbst wenn diese in der Nähe des geplanten Vollsortimenters sich ansiedeln, als unwahrscheinlich betrachtet. Von daher ist dieser Hinsicht kein Planungserfordernis gegeben.

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

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

8. Rhein-Kreis-Neuss

Schreiben vom 08.12.2011

Untere Wasserbehörde

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Untere Bodenschutzbehörde

Den Anregungen wird gefolgt.

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

Untere Immissionsschutzbehörde

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

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

Landschaftspflege und Artenschutz

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

9. Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband

Schreiben vom 09.12.2011

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Der Rheinische Einzelhandels- und Dienstleistungsverband äußert grundsätzliche Bedenken gegenüber der Planung: Für den Ortskern werden negative Auswirkungen befürchtet, sofern ein Frequenzbringer aufgeben muss. Die Anbindung, die funktionale Zuordnung sowie die Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters im Plangebiet werden zudem kritisch gesehen. Eine Integration und

Entwicklung – baulich sowie verkehrstechnisch – bereits vor Eröffnung des Vorhabens könnte die negativen Auswirkungen minimieren. Des Weiteren wird angeregt, in den Misch- und Gewerbegebieten jeglichen Einzelhandel auszuschließen.

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

In Bezug auf die angesprochene Größenordnung des Lebensmittel-Vollsortimenters ist auf das spezifische Konzept des Lebensmittelvollsortimenters zu verweisen, der als »Frischemarkt« u.a. durch großzügige Verkaufsbereiche für Gemüse, Fisch, Frischfleisch etc. und breite interne Erschließungsgassen entsprechende Verkaufsflächen voraussetzt und damit die Nahversorgung in Osterath qualitativ ergänzt.

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

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

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

Der Anregung, in den festgesetzten Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe generell auszuschließen, wird nicht gefolgt. Einerseits hat die Straßenrandbebauung an der Meerbuscher Straße – sowohl im Plangebiet selber, als auch im weiteren Straßenverlauf – eine entsprechende Vorprägung und kleinflächige Einzelhandelsbetriebe wären gemäß § 34 BauGB zulässig. Zum anderen wird – unter der Voraussetzung, dass Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen sind – auch eine Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereiches durch entsprechen-

de Nutzungen, selbst wenn diese in der Nähe des geplanten Vollsortimenters sich ansiedeln, als unwahrscheinlich betrachtet. Von daher ist dieser Hinsicht kein Planungserfordernis gegeben.

Abstimmungsergebnis zu TOP 3.1:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

3.2. Beschluss von Ergänzungen

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

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

Es wird festgestellt, dass

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

Von einer erneuten Entwurfsoffenlage kann somit abgesehen werden.

Abstimmungsergebnis zu TOP 3.2:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

**4 Bebauungsplan Nr. 266 und 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60;
Zustimmung zum städtebaulichen Vertrag (öffentlicher Teil)
Vorlage: FB6/239/2012**

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt stimmt den öffentlichen Teilen des Entwurfs des städtebaulichen Vertrages Stadt ./ Fa. CARAT Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (gesamter Vertrag mit Ausnahme Teil III - Grundstückskauf- und Übertragungsvertrag - sowie der Anlagen 2a, 2b und 5 und Teil V - Folgekosten -) gemäß § 11 Baugesetzbuch vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung zum Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara und der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg in der vorliegenden Vertragsfassung mit folgender Ergänzung in § 34 Abs.2 Ziffer b) zu:

Soweit und solange sich aus den Regelungen in § 17a berechnete Ansprüche auf Kostenerstattung für passiven Lärmschutz gegen die Stadt und/oder den Landesbetrieb ergeben, ist die Stadt berechtigt, die Freigabe der Bürgerschaft in Höhe der Ansprüche zu verweigern. Die Feststellung der Ansprüche erfolgt in dem Verfahren zum Ausbau der beiden Kreuzungsbereiche in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Abstimmungsergebnis zu TOP 4:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

Zur Erbringung von Sicherheitsleistungen bezüglich möglicher Ansprüche auf Kostenerstattung für passiven Lärmschutz gegen die Stadt und/oder den Landesbetrieb verliert Herr Gatzlik eine notwendige Ergänzung des städtebaulichen Vertragsentwurfes zu § 34 (2b) und erläutert diese.

**6 Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara;
Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB
Vorlage: FB4/275/2012**

Beschluss:

Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

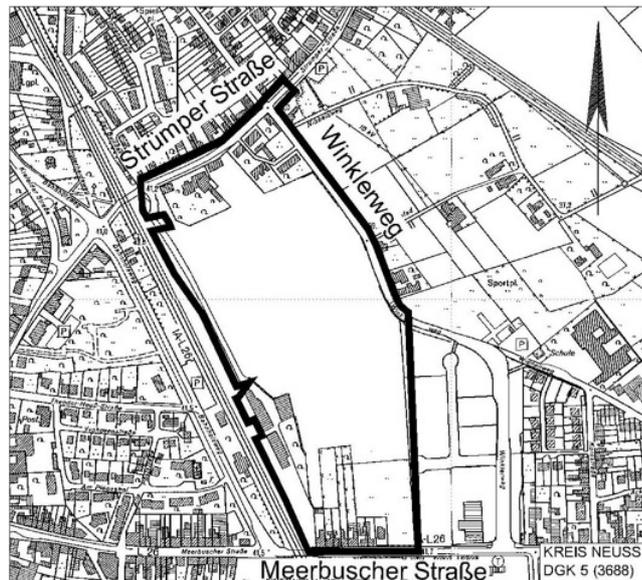
Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt den Bebauungsplan Nr. 266, Meerbusch-Osterath, Ostara, einschließlich der Änderungen und Ergänzungen auf Grund von Stellungnahmen, als Satzung gemäß § 10 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV.NRW. S. 685).

Der er räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird begrenzt im:

- Nordwesten von der südöstlichen Begrenzung der Strümper Straße/L 154
- Westen von der östlichen Begrenzung der Planfeststellung für die Bahnunterführung der L 154/L 476, mit Ausnahme des Anschlusspunktes im Südwesten
- Süden von der nördlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße/L 476
- 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 der Gemarkung Osterath

und ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung, einschließlich ihrer Änderungen und Ergänzungen als Entscheidungs begründung gemäß § 9 (8) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am

29. Februar 2012 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 23. September 2008 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu eigen.

Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 23. September 2008 und 29. Februar 2012 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Auf Antrag der SPD-Fraktion wird namentlich abgestimmt. Das Ergebnis ist der Niederschrift als **Anlage** beigefügt.

Abstimmungsergebnis zu TOP 6:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

7 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg; Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB Vorlage: FB4/277/2012

Beschluss:

Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

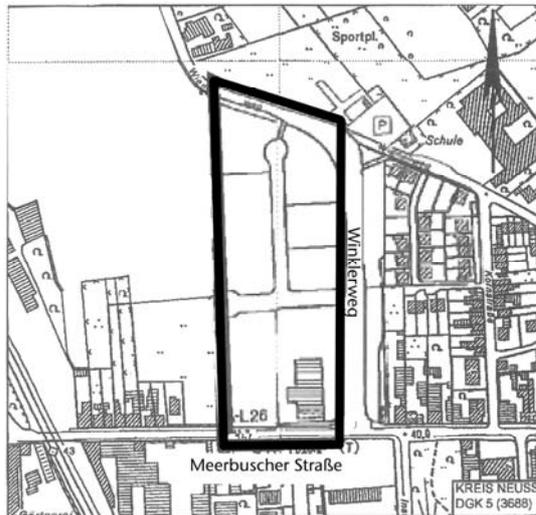
Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 60, Meerbusch-Osterath, Winklerweg/Wienenweg, einschließlich der Änderungen und Ergänzungen auf Grund von Stellungnahmen, als Satzung gemäß § 10 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV.NRW. S. 685).

Der räumliche Geltungsbereich dieser Bebauungsplanänderung wird wie folgt begrenzt im:

- Norden von einem Teilbereich des Flurstückes 1242 und 1151 (gedachte Verbindung von der südöstlichen Ecke des Flurstückes 766 bis zur nordöstlichen Ecke des Flurstückes 1330 (alle der Flur 3, Gemarkung Osterath)

- Westen von den westlichen Grenzen der Flurstücke 1323, 1322, 1321 und 1320, alle Flur 3 der Gemarkung Osterath, sowie die gedachte Verbindung dieser Linie bis zur Südgrenze der Meerbuscher Straße
- Süden von der Südgrenze der Meerbuscher Straße L 476
- Osten von der Ostgrenze des Winklerweges
und ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung, einschließlich ihrer Änderungen und Ergänzungen als Entscheidungs begründung gemäß § 9 (8) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 29. Februar 2012 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 20. September 2011 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu eigen.

Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 20. September 2011 und 29. Februar 2012 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Mit dem Inkrafttreten dieses Änderungsplanes treten die entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 60 außer Kraft.

Auf Antrag der SPD-Fraktion wird namentlich abgestimmt. Das Ergebnis ist der Niederschrift als **Anlage** beigefügt.

Abstimmungsergebnis zu TOP 7:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		3	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	

fraktionslos	1		
Gesamt:	10	6	

**8 Satzung über Fernwärmeversorgung für Teilbereiche der im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr.266 und Nr.60 (1. Änderung) gelegenen Gebiete
Vorlage: FB1/253/2012**

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt Meerbusch folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt die Satzung über Fernwärmeversorgung für Teilbereiche der im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 266 und Nr. 60 (1. Änderung) gelegenen Gebiete, in der als Anlage 1 beigefügten Fassung.

Abstimmungsergebnis zu TOP 8:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD		2	
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	10	7	

Ratsherrn Rettig fragt nach der Höhe der voraussichtlich geforderten Anschlussgebühren zur Fernwärmeversorgung.

Herr Lopez antwortet, dass die Höhe dieser Gebühren auf Grund der noch nicht abgeschlossenen Planung derzeit nicht ermittelbar sei.

Sodann bedankt sich der Vorsitzende bei den Fachberatern zu den Ostara-Tagesordnungspunkten und verabschiedet sie.

**9 Bebauungsplan Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Hessenweg / Römerstraße
1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB
2. Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB
Vorlage: FB4/291/2012**

Beschluss:

9.1. Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Hessenweg / Römerstraße hat einschließlich der Entwurfsbegründung und Gutachten (Altlasten / Verkehr) gemäß § 13 (2) Baugesetzbuch -BauGB- in Verbindung mit § 3 (2) BauGB vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung vom 10. Januar 2012 bis einschließlich 24. Januar 2012 erneut öffentlich ausgelegen. Eine Umweltprüfung war nicht erforderlich.

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

STADT MEERBUSCH	Bebauungsplan Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Hessenweg/Römerstraße Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB und der Behörden gem. § 4 (2) BauGB	
<i>Einwender: Anschrift Datum:</i>	<i>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>
<p>Einwender Nr. 1</p> <p>Landesbetrieb Straßenbau NRW Autobahn- Niederlassung Krefeld</p> <p>Schreiben vom 17.01.2012</p>	<p>Ich verweise nochmals auf die Bestimmungen des § 9 Fernstraßengesetz (FStrG), wonach die in den bereits übersandten „Allgemeinen Forderungen“ dokumentierten Belange der Straßenbauverwaltung zu berücksichtigen sind. In der übersandten Änderung des Bebauungsplanentwurfs wurde die Baugrenze nun - wie von hier gefordert - auf 40 m vom befestigten Fahrbahnrand der A 52 zurückgenommen.</p> <p>Hier möchte ich jedoch darauf hinweisen, dass es sich um die Anbauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG handelt, nicht gemäß § 9 Abs. 2 FStrG. Ich bitte dies in der Legende des Bebauungsplanes zu ändern.</p> <p>Ebenfalls bitte ich die textlichen Festsetzungen unter Punkt C 2 wie folgt zu ändern: „In den überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb der 40 m breiten Anbauverbotszone gemäß § 9 (1) FStrG vom 06.08.53 (BGBl. I, S. 903) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.07 (BGBl. I, S. 1206) bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Genehmigung der obersten Landesstraßenbaubehörde. Gemäß § 9 (6) FStrG gilt dies auch für Anlagen der Außenwerbung.“</p> <p>In der übersandten Stellungnahme verweisen Sie auf § 9 Abs. 7 FStrG, wonach die Absätze 1 bis 5 nicht gelten, soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht (§ 9 des Baugesetzbuches), der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie an diesen gelegene überbaubare Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist.</p> <p>Die Mitwirkung geht über die bloße Beteiligung hinaus. Sie soll dazu dienen sicherzustellen, dass das gesetzliche Bauverbot durch eine gemeindliche Norm ersetzt wird, die vorhersehbare Konflikte bereits einvernehmlich regelt. Dies setzt voraus, dass der Träger der Straßenbaulast die Festsetzungen des B-Plans in der Sache beeinflusst und dem vom Plangeber gefundenen Ergebnis zustimmt, zumindest aber nicht widerspricht. „Mitwirkung“ bedeutet daher, dass die gesetzgeberische Zielsetzung der Anbauverbote und Beschränkungen schon generell berücksichtigt sind.</p> <p>Im Rahmen dieser Mitwirkung wird seitens der Straßenbauverwaltung auf die Berücksichtigung der 40-m-Anbauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG hingewiesen. Gemäß § 9 (8) FStrG kann die oberste Landesstraßenbaubehörde im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten der Absätze 1, 4 und 6 zulassen, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung</p>	<p>In der Legende des Bebauungsplanes wird die entsprechende Absatzbezeichnung des § 9 FStrG redaktionell geändert. Ebenso wird die zutreffende Absatznummer bei der nachrichtlichen Übernahme unter Punkt C 2. redaktionell geändert.</p> <p>Am Wort "Zustimmung" anstatt "Genehmigung" - wie vom Einwender vorgeschlagen - wird entsprechend des Wortlautes des Gesetzestextes festgehalten: § 9 Abs 2 FStrG: "(2) <i>Im Übrigen bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendigen Genehmigungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, wenn</i>"</p> <p>Die weiteren Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf Grund der redaktionellen Änderungen in den nachrichtlichen Übernahmen wird eine erneute Offenlage des Bebauungsplanes nicht erforderlich.</p>

STADT MEERBUSCH	Bebauungsplan Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Hessenweg/Römerstraße Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB und der Behörden gem. § 4 (2) BauGB	
<i>Einwender: Anschrift Datum:</i>	<i>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>
	<p>mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern. Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.</p> <p>Auf die Geschossigkeit der Gebäude und die damit verbundene Auswirkung auf die Bundesautobahn kommt es hierbei nicht an. Die Einhaltung der Anbauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG soll in erster Linie sicherstellen, dass diese Zone frei von jeglichen (zusätzlichen) Hochbauten bleibt, um einen eventuellen Ausbau der Bundesautobahn nicht zu gefährden.</p>	
<p>Einwender Nr. 2 Handwerkskammer Düsseldorf Schreiben vom 24.01.2012</p>	<p>Wir nehmen sowohl Bezug auf Ihre Antwort auf unsere Stellungnahme im Rahmen der Trägerbeteiligung als auch unsere ausführliche Rücksprache mit Ihrer Stadtplanung und teilen Ihnen mit, dass die jetzt vorliegenden Festsetzungen die von uns zu vertretenden Belange in dem Ihnen als Plangeber möglichen Umfang berücksichtigen. Das trifft sowohl auf die Regelungen zur Steuerung des Einzelhandels als auch die nachvollziehbare Gliederung des Plangebiets nach dem Abstandserlass zu. Letztere sichert u.E. auch dem ansässigen Kfz-Servicebetrieb eine vertretbare, der vorhandenen Umgehungsbebauung angepasste planerische Standortsicherheit.</p> <p>Wir bedauern allerdings, dass die planerische Absicherung der vorhandenen und genehmigten Gewerbeaufbauten innerhalb der 40-Meter-Zone parallel zum Fahrbahnrand wegen des fortgeltenden Anspruchs der Fachplanungsinstanz, bauliche und nutzungsmäßige Veränderungen innerhalb der genannten Zone auch künftig nur nach Einzelfallprüfung und -entscheidung zu genehmigen, nicht durchzusetzen war.</p>	<p>Die Stellungnahme wird Kenntnis genommen.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßen NRW fordert die Zurücknahme der Baugrenze auf 40 m vom befestigten Fahrbahnrand der A 52 ein, um einen eventuellen Ausbau der Bundesautobahn nicht zu gefährden.</p>

STADT MEERBUSCH	Bebauungsplan Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Hessenweg/Römerstraße Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB und der Behörden gem. § 4 (2) BauGB	
<i>Einwender: Anschrift Datum:</i>	<i>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>
<p>Einwender Nr. 3</p> <p>Lenz und Johlen Rechtsanwälte</p> <p>Schreiben vom 24.01.2012</p>	<p>In der vorbezeichneten Angelegenheit möchten wir namens und kraft der bereits eingereichten Vollmacht der Firma Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG als Eigentümerin des Grundstücks Hessenweg im Rahmen der erneuten Offenlage des Bebauungsplanentwurfes folgende Einwendungen erheben:</p> <p>Entsprechend der Einwendung des Landesbetrieb Straßenbau NRW im Schreiben vom 30.05.2011 ist der Entwurf des vorgenannten Bebauungsplanes dahingehend geändert worden, dass die im Bebauungsplan durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen nur eine Bebauung im Abstand von 40 m zum äußeren Rand der Bundesautobahn A 52 zulassen.</p> <p>Wir bitten diese Festsetzung zu überdenken, da diese abwägungsfehlerhaft sein dürfte.</p> <p>Die Ursprungsfassung des Bebauungsplanentwurfes hatte Baugrenzen zum Inhalt, die sich auch an den vorhandenen Bestandsgebäuden orientierten. Im Bebauungsplanentwurf wurde unter Punkt C der textlichen Festsetzungen „Nachrichtliche Übernahmen“ Nr. 2 auf die Anbauverbotszone des § 9 FernStrG hingewiesen. Allein diese Regelung ist sachgerecht, weil nur die Festsetzung von Baugrenzen innerhalb der Anbaubeschränkungszone noch kein Baurecht schafft, es vielmehr bei der in § 9 vorgesehenen Möglichkeit verbleibt, im Einzelfall Abweichungen von den Bestimmungen des § 9 FernStrG zuzulassen.</p> <p>Wird hingegen die überbaubare Grundstücksfläche wie nunmehr vorgesehen festgesetzt, wären größere Befreiungen - wie z. B. für die Bestandsfiliale erforderlich - nicht mehr zulässig.</p> <p>Die Filiale wird daher auf den Bestandsschutz gesetzt. Dies ist abwägungsfehlerhaft, weil mit der nunmehr vorgesehenen Regelung der Eigentümerin die Möglichkeit der Erteilung von Abweichungen im Sinne von § 9 FernStrG ohne sachlichen Grund genommen wird. Städtebauliche Gründe im Sinne des Planungsrechtes sind insoweit jedenfalls nicht ersichtlich.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßen NRW fordert die Zurücknahme der Baugrenze auf 40 m vom befestigten Fahrbahnrand der A 52 ein, um einen eventuellen Ausbau der Bundesautobahn nicht zu gefährden.</p> <p>Da auch in der zur Zeit noch geltenden 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 48 die Baugrenze 40 m zurückliegend festgesetzt ist, ändert sich faktisch nichts an der bislang geltenden Regelung und Genehmigungsgrundlage für die vorhandene Filiale.</p> <p>Es handelt sich bei der Forderung gemäß FStrG um eine Gesetzgebung, Planung oder Nutzungsregelung, die dem Bebauungsplan zeitlich vorausgegangen ist und von ihm nicht verändert werden kann.</p> <p>Hierbei kann eher das Unterlassen einer gebotenen nachrichtlichen Übernahme im Einzelfall auf einen Abwägungsfehler hindeuten. Ein solcher liegt vor, wenn die Gemeinde die Träger öffentlicher Belange nicht oder unzureichend beteiligt oder die festgesetzten Planungen nicht gebührend berücksichtigt hat.</p> <p>Werden Festsetzungen nach anderen gesetzlichen Vorschriften nicht übernommen, so besteht die Gefahr, dass z. B. durch Befreiung Vorhaben zugelassen werden, die den Vollzug der anderen Planung erschweren oder verhindern können. In diesem Falle können Amtshaftungsansprüche des betreffenden Fachplanungsträgers gegenüber der Gemeinde bestehen.</p> <p>Die Frage, ob und inwieweit diese Gefahr durch die vorhandenen Gebäude schon vorliegt, ist nicht Inhalt des Bebauungsplans.</p> <p>Wie in der Vergangenheit werden seitens der Stadt auch in Zukunft diesbezügliche Befreiungen gemäß § 31 (2) BauGB in Aussicht gestellt, sofern die übrigen Festsetzungen ein-</p>

STADT MEERBUSCH	Bebauungsplan Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Hessenweg/Römerstraße Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB und der Behörden gem. § 4 (2) BauGB		
<i>Einwender:</i> <i>Anschrift Datum:</i>	<i>Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise</i>	<i>Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge</i>	
		gehalten werden.	

Abstimmungsergebnis zu 9.1:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

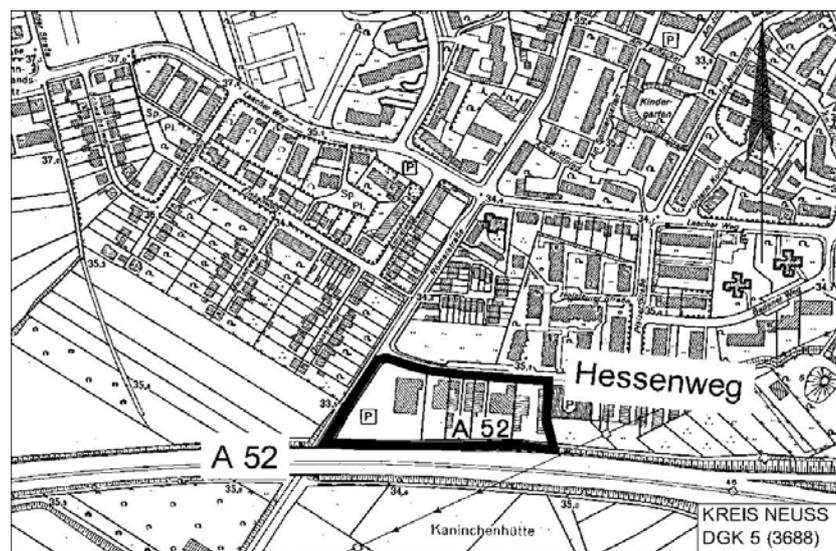
9.2. Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt den Bebauungsplan Nr. 184, Meerbusch-Büderich, Römerstraße/Hessenweg, als Satzung gemäß § 10 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2011 (GV.NRW. S. 685).

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird begrenzt im

- Norden durch die südliche Begrenzung des Hessenweges
 - Osten durch die östliche Begrenzung des in der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 48 festgesetzten Gewerbegebietes
 - Süden durch die südliche Begrenzung des in der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 48 festgesetzten Gewerbegebietes
 - Westen durch die östliche Begrenzung der Römerstraße
- und ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



Gleichzeitig wird die Entwurfsbegründung als Entscheidungsbegründung gemäß § 9 (8) BauGB beschlossen.

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 22. November 2011 beschlossene Abwägung zur öffentlichen Entwurfsauslegung und die am 29. Februar 2012 beschlossene Abwägung zur erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung zu eigen. Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 22. November 2011 und vom 29. Februar 2012 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Mit dem Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes treten die entgegenstehenden Festsetzungen der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 48 außer Kraft.

Abstimmungsergebnis zu 9.2:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP		4	
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG		1	
fraktionslos	1		
Gesamt:	12	5	

10 Bauvorhaben Niederlöricker Straße Ecke Grabenstraße; Zustimmung zur denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß § 9 Abs. 1 b) DSchG NRW

abgesetzt

11 Anträge

11.1 Antrag der FDP-Ratsfraktion vom 31.1.2012 zur Windenergie

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, zu untersuchen, welche Bereiche im Stadtgebiet von Meerbusch sich auf Grund ihrer Windhöflichkeit für die Windenergienutzung eignen und ein Planungskonzept zu erstellen. Im Rahmen dessen sollen unter Berücksichtigung der Vorgaben des Windenergieerlasses auch die Möglichkeiten untersucht werden, Windenergieanlagen an Standorten zu konzentrieren, an denen sie nicht oder nur geringfügig zusätzliche Belastungen, z. B. entlang von Infrastrukturtrassen (Bundesautobahnen, Hauptschienenwege, Hochspannungsleitungen), aufweisen.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG			1
fraktionslos	1		
Gesamt:	16		1

Die Verwaltung wird ferner beauftragt, Bürgerbeteiligungsmodelle für den Bau und Betrieb von Windenergieanlagen zu erarbeiten. Dabei soll insbesondere geprüft werden, inwieweit örtliche Bankinstitute und/oder die Wirtschaftsbetriebe Meerbusch als Initiatoren gewonnen werden können.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
FDP	4		
SPD	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG			1
fraktionslos	1		
Gesamt:	16		1

Die FDP-Fraktion beantragt,

1. Der Ausschuss möge dem Rat empfehlen, die Bauleitpläne (Flächennutzungs- und B-Plan) betreffend die Konzentrationszone für Windenergieanlagen in Meerbusch-Osterath an die Ziele der Raumordnung nach dem Windenergieerlass NRW vom 11.07.2011 anzupassen, dabei insbesondere die bisherige Höhenbeschränkung für Windenergieanlagen – auch im Falle von Repowering – aufzuheben und die eventuell mögliche Ausweitung des Plangebietes zu untersuchen, sowie die Verwaltung zu beauftragen, die dafür erforderlichen Schritte unverzüglich einzuleiten;
2. die Verwaltung zu beauftragen, ein Planungskonzept zu erstellen, welche Bereiche im Stadtgebiet von Meerbusch sich aufgrund ihrer Windhöflichkeit für die Windenergienutzung eignen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts sollen unter Berücksichtigung der Vorgaben des Windenergieerlasses auch die Möglichkeiten untersucht werden, Windenergieanlagen an Standorten zu konzentrieren, an denen sie nicht oder nur geringfügig zusätzliche Belastungen z.B. entlang von Infrastrukturtrassen (Bundesautobahnen, Hauptschienenwege, Hochspannungsleitungen) aufweisen;
3. die Verwaltung ferner zu beauftragen, Bürgerbeteiligungsmodelle für den Bau und Betrieb von Windenergieanlagen zu erarbeiten. Dabei soll insbesondere geprüft werden, inwieweit örtliche Bankinstitute und/oder die Wirtschaftsbetriebe Meerbusch als Initiatoren gewonnen werden können.

Ratsherr Schleifer erläutert den Antrag der FDP-Fraktion.

In der folgenden Diskussion können die Sprecher der Fraktionen den Anträgen zu 2 und 3 zustimmen. Dem Antrag zu 1 könne man nicht zustimmen, da bereits ein Bauantrag vorliegt, der sich in den bestehenden Bebauungsplan einfügt. Dies wird von Herrn Hüchtebrock bestätigt.

Sachkundiger Bürger Quast schlägt vor, die Verwaltung zu beauftragen, mit dem Investor zu sprechen, ob er möglicherweise den Antrag zurücknehme, bis andere planungsrechtliche Voraussetzungen geschaffen worden seien.

Herr Hüchtebrock führt weiter aus, dass eine neue Bauleitplanung viel Zeit in Anspruch nehme und ergebnisoffen sei.

Der Vorsitzende führt aus, dass die Kabelversorgung beim Bau größerer und damit leistungsstärkerer Windkraftträder in der derzeitigen Konzentrationszone nicht ausreiche. Die Infrastruktur sei lediglich für 2 Windräder der bisherigen Größe und Leistung vorhanden.

Herr Dr. Gérard sagt zu, mit dem Investor über den späteren Bau eines größeren Windkrafttrades zu sprechen.

Mit der Zusage der Verwaltung, das Gespräch mit dem Investor zu suchen, zieht Ratsherr Rettig den Antrag seiner Fraktion zu 1 zurück.

Sachkundiger Bürger Weyen spricht sich gegen höhere Windkraftträder wegen höherer Lärmbelastigung und Abwertung der Umgebung aus.

12 Anfragen

12.1 Anfrage der FDP-Fraktion vom 16.2.2012 zur Stellplatzablösung

1. Wie häufig und mit welcher Begründung hat in den vergangenen 3 Jahren die Verwaltung auf den Nachweis privater Stellplätze gegen Zahlung einer Ablösung verzichtet?
2. Wie hoch ist der Ablösebetrag für einen Stellplatz?
3. Wann wurde die Höhe des Betrages zuletzt angepasst?
4. Deckt dieser Ablösebetrag die Kosten des Neubaus eines öffentlichen Stellplatzes?

Herr Dr. Gérard schlägt vor, wegen des Umfangs der Antwort diese in die Niederschrift aufzunehmen.

Dem stimmen die Vertreter der FDP-Fraktion und der übrige Ausschuss zu.

Die Antwort im Einzelnen:

zu 1.

In den vergangenen 3 Jahren wurden in 2 Fällen insgesamt 5 Stellplätze abgelöst:

2 Stellplätze in Meerbusch-Büderich beim Umbau des „Landsknecht“ in 2009

3 Stellplätze in Meerbusch-Büderich beim Bau des Objekts Düsseldorf Str. 77 in 2011

zu 2. und 3.

Mit der vom Rat der Stadt verabschiedeten „Satzung der Stadt Meerbusch über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NRW) vom 12. Februar 2004“ wurde die Höhe der Beträge zuletzt angepasst:

- Gebietszone I (Büderich) mit 12.800 €
- Gebietszone II (Osterath) mit 10.500 €
- Gebietszone III (Lank) mit 10.750 €
- Gebietszone IV (Strümp) mit 10.750 €

zu 4.

Gemäß § 51 Abs. 5 BauO NRW dürfen die durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen (einschließlich Grundstücksanteil) nur mit maximal 80 % in die Beträge der Satzung eingehen. Die Beträge der Satzung sind somit nicht kostendeckend.

Die Ablösung von Stellplätzen stellt generell eine „Notfall“-Lösung dar. Sie wird nur angewandt, wenn die erforderlichen privaten Stellplätze auf eigenem Grundstück oder auf einem durch Baulast an das Vorhaben gebundenen Grundstück oder Grundstücksteil in angemessener Entfernung nachweislich nicht geschaffen werden können. An den Nachweis werden strenge Anforderungen gestellt. Im Extremfall kann der Nicht-Nachweis von Stellplätzen zur Unzulässigkeit des gesamten Vorhabens führen. Insofern wird vor der Zulassung von Ablösungen auch geprüft, ob das Vorhaben mit öffentlichen und sonstigen privaten Belangen vereinbar ist.

Bei den unter 1. genannten Objekten hätte eine Nicht-Einräumung von Stellplatz-Ablösungen zu deren Unzulässigkeit geführt. Damit hätte zum Einen die Existenz der bekannten historischen Gaststätte zumindest gefährdet sein können, zum Anderen hätte das durch den Bebauungsplan Nr. 289 ermöglichte und städtebaulich gewollte Geschäftshaus nicht verwirklicht werden können.

Auf Grund der geringen Anzahl von Stellplatz-Ablösungen und der nicht kostendeckenden Höhe der Ablösebeträge ist ein fiskalisches Eigeninteresse der Stadt nicht gegeben.

13 Bericht der Verwaltung

13.1 Neuer Regionalplan

Herr Hüchtebrock informiert, dass die Bezirksregierung Düsseldorf zwischenzeitlich einen Leitlinien-Entwurf erstellt hat, der die inhaltlichen Grundrichtungen des neuen Regionalplanes aufzeigt. Dieser Leitlinien-Arbeitsentwurf ist auf der Internetseite der Bezirksregierung unter:

http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalplan/oe_beteiligung_leitlinien.html
abrufbar.

Weitere Informationen zur Regionalplan-Fortschreibung sind im Internet unter www.brd.nrw.de/PlanenundBauen/Regionalplan zu finden.

Die Kommunen haben dabei die Möglichkeit, bis zum 30. März 2012 eine Stellungnahme abzugeben.

Nach Auffassung der Verwaltung ist eine Stellungnahme der Stadt Meerbusch zu diesen Grundsatzaussagen nicht unbedingt erforderlich. Gleichwohl wird die Verwaltung verschiedene Sachverhalte kommentieren und der Bezirksregierung übermitteln.

Der Ausschuss ist zuständig für derartige Stellungnahmen. Da laut Sitzungsplan die dafür nächstmögliche Sitzung erst am 3. Mai 2011 stattfindet, wird die Verwaltung die Stellungnahme unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Ausschusses abgegeben.

13.2 Planfeststellungsverfahren für den Neubau der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Fellerhöfe - Pkt. St. Tönis, Bauleitnummer (BI) 4571: Neubau in den Abschnitten: Pkt. Fellerhöfe - Edelstahlwerk - Pkt. St. Tönis

Herr Hüchtebrock berichtet, dass die Stadt Krefeld im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung ein eigenes Gutachten in Auftrag gegeben habe, welches sich mit den Unterschieden zwischen einer Hochspannungsfreileitung und einer alternativen Erdverkabelung neutral auseinandersetzt. Das Gutachten sei demnächst voraussichtlich unter der Netzadresse:

<http://www.krefeld.de/C12574C600471C3A/html/E397C5818F2D2FD4C12574C9002CEB6F?Opendocument>
einzusehen.

14 Termin der nächsten Sitzung

Eine gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften und des Sozialausschusses findet am 6. März 2012 statt.

Die nächste Sitzung gemäß Langzeitplan findet am 3 Mai 2012 statt.

15 Verschiedenes

15.1 Aldi in Meerbusch-Lank-Latum

Beschluss:

Abstimmungsergebnis:

Auf Frage von Ratsherrn Gabernig führt Herr Dr. Gérard aus, dass eine Bauvoranfrage seitens Aldi für einen Standort in Meerbusch-Lank-Latum nicht mehr vorliege.

Meerbusch, den 20. März 2012

Leo Jürgens
Ausschussvorsitzender

Alfons Hansen
Schriftführer/in