

# Einwendungen

aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (1) BauGB

**Vorentwurf der 5. Änderung des Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 211 B,  
Meerbusch-Osterath, Wohngebiet nördlich Bommershofer Weg, Blatt II, „Am  
Schweinheimer Kirchweg“**

- A. Ergebnisprotokoll Bürgerversammlung
- B. Behandlung der Einwendungen
- C. Liste der Einsprechenden (NÖ)

## A. Ergebnisprotokoll Bürgerversammlung

Stadtplanung und Bauaufsicht  
Az.: 61-26-03/5. Ae. 211B

21.07.2015

### Ergebnisprotokoll

der Bürgerversammlung am Mittwoch, den 17 Juni 2015 um 19:30 Uhr in der Städt. Realschule, Görresstraße 6 in Meerbusch-Osterath

5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 211 B, Meerbusch-Osterath, Wohngebiet nördlich Bommershöfer Weg, Blatt II, „Am Schweinheimer Kirchweg“

---

Die Pläne konnten eine halbe Stunde vor Versammlungsbeginn eingesehen werden.

#### Anwesende:

Diskussionsleiter:	Ratsherr Damblon Vorsitzender des Ausschusses für Planung und Liegenschaften
Planungsbüro:	Herr Dipl.Ing. Schmidt, rheinruhr.stadtplaner
Stadtverwaltung:	Harald Wanders
Bürgerschaft:	ca. 40 Bürgerinnen und Bürger

---

Ratsherr Damblon begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz den Ablauf des Abends. Im Anschluss übergibt er das Wort an Herrn Schmidt.

Herr Schmidt vom Büro „rheinruhr.stadtplaner“ aus Essen erläutert anhand der vorliegenden Planunterlagen sowohl das anstehende Bauleitverfahren als auch detailliert die Planungsabsichten.

Ratsherr Damblon eröffnet hiernach die Diskussion und übergibt das Wort an die Bürgerschaft. In der anschließenden Erörterung wurden von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern Fragen und Anregungen vorgebracht, die sowohl von der Verwaltung als auch von dem externen Büro beantwortet wurden.

Hinweis:

Inhaltlich gleiche Anregungen, die mehrmals oder von verschiedenen Anwesenden vorgetragen wurden, wurden zusammengefasst und nur einmal protokolliert.

#### 1. Fehlende Abwägung der Erschließungsvarianten

Es wird bemängelt, dass die Planung so dargestellt wird, dass die Erschließung des neuen Baugebietes nur über die Krefelder Straße möglich sei. Vielmehr werden Anregungen vorgetragen, dass das Plangebiet auch über die Westumgehung (Westring, Strucks Lindenweg) westlich des Hotels erschlossen werden könnte. In diesem Zusammenhang werden auch die Erschließungsmöglichkeiten über das Wohngebiet „Bommershöfer Weg“ sowie über das angrenzende Gewerbegebiet „Rudolf-Diesel-Straße“ genannt.

#### Antwort der Verwaltung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verlauf des weiteren Verfahrens geprüft.

#### 2. Sicherheitsbedenken beim derzeitig geplanten Einmündungsbereich „Krefelder Straße“

Die Anwohner östlich der Krefelder Straße unmittelbar gegenüber des geplanten Einmündungsbereiches beklagen schon jetzt eine unübersichtliche und gefährliche Verkehrssituation, die sich durch die Planung einer „Abbiegespur“ (Aufstellfläche) aus dem Ortskern kommend links ins Plangebiet noch deutlich verschlechtern würde. Ein Überqueren der Fahrbahn „Krefelder Straße“ sei weder mit Kfz, Rad als auch als Fußgänger in diesem Bereich dann nicht mehr gefahrlos möglich. Zur Reduzierung der Gefahrenquellen wird der Bau einer Kreisverkehrsanlage angeregt. Das Minimum sei der Bau einer Fußwegequerung. Weitere Vorschläge sind eine Ampelanlage oder eine Fußgängerinsel.

#### Antwort der Verwaltung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verlauf des weiteren Verfahrens geprüft.

#### 3. Emissionen

Ein Bürger äußert, dass man die Emissionen aus dem Gewerbegebiet wohl kaum mit einer 5 m hohen Mauer, die ihn an die „Berliner Mauer“ erinnere, stoppen könne. Die Immissionen für die zukünftigen Bewohner seien viel zu hoch und im Übrigen sei diese Mauer „gewöhnungsbedürftig“.

#### Antwort der Verwaltung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Verlauf des weiteren Verfahrens geprüft.

#### 4. Versickerung Dachentwässerung

Ein Anwohner des Strucks Lindenweges fragt die Verwaltung, ob ihr ein Schreiben vom Dezember 2014 bekannt sei.

Antwort der Verwaltung:

Dies wird bejaht und es wird zugesagt, dass dieses Schreiben im Rahmen der Bürgerbeteiligung bearbeitet und dem zuständigen Ausschuss zur Beratung vorgelegt wird.

5. Vorhandene Bebauung „Struckslindenweg“

Eine Bürgerin fragt, warum die bestehende Bebauung am Struckslindenweg im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt.

Antwort der Verwaltung:

Es wird erläutert, warum eine Umwandlung von MD (Dorfgebiet) zu einem WA (Allgemeines Wohngebiet) planerisch erforderlich ist. Durch den Wegfall der Pferdewiese ist die Charakteristik eines Dorfgebietes nicht mehr gegeben.

In diesem Zusammenhang bittet die Verwaltung alle Eigentümer im Plangebiet um Prüfung der im Gestaltungsplan dargestellten Bauflächenfenster. Sollten die dargestellten Baugrenzen nicht deckungsgleich mit den Vorstellungen der Eigentümer sein, ist es sinnvoll und im Interesse der Eigentümer dies im Verfahren des Bauleitplanes zu regeln.

Nachdem keine weiteren Fragen oder Anregungen zu den vorliegenden Planungen vorgebracht werden, schließt Ratsherr Damblon um 20:40 Uhr die Bürgerversammlung.

Auf die Möglichkeit, sich mündlich oder schriftlich zu der Planung zu äußern, wird nochmals hingewiesen.

Wanders

## B. Behandlung der Einwendungen gemäß § 3 (1) BauGB

zum Vorentwurf der 5. Änderung des Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 211 B, Meerbusch-Osterath, Wohngebiet nördlich Bommerhofer Weg, Blatt II, „Am Schweinheimer Kirchweg“

Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge
Einwender 1	Schreiben vom 22.06.2015
<p>den o.a. Entwurf eines Bebauungsplanes der Stadtverwaltung Meerbusch auf der Wiese von Müncks, zwischen der Krefelder und der Comenius Strasse weise ich als generell falsch und unbegründet zurück.</p> <p>Ich bin selber seit 46 Jahren Anlieger im Struckslindenweg Nr. 5. Sämtliche bisherigen Planungen der Stadt Meerbusch in Osterath-Süd im Bereich der Westumgehung hatten sich abgewandt von der Krefelder und Willicher Strasse bezüglich der inneren Strassen, Abwasserkanälen, Wasser- und Gasversorgungsleitungen immer nach „innen“ entwickelt.</p> <p>So wäre es konsequent, wenn der Bebauungsplan spiegelbildlich von Ost nach West gedreht neu konstruiert wird.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Die jetzige relativ kleine Zufahrt von der Krefelder Strasse zum Planungsgebiet kann als Fuss- und Radweg zurück gebaut werden.</li><li>b) Die neue Ausfahrt aus dem geplanten Wohngebiet beginnt an der Comenius Strasse (Ecke Paul-Klee Strasse bis hin auf die Westumgehung. Das gesamte Gelände vom Neubaugebiet bis zur Westumgehung ist breit genug und im Besitz der Stadt MB. Dort kann eine beschränkte Verbindung (30 km/h) zur Max-Ernst-Strasse sehr sinnvoll sein, Der Struckslindenweg wird bedingt geöffnet (30 km/h).</li><li>c) Diese neue Einmündung in die Westumgehung könnte endlich fachgerecht mit Beschleunigungsspuren versehen werden und dazu die alte Ausfahrt vom Struckslindenweg kann unproblematisch geschlossen und zurückgebaut werden, Diese Alt-Zufahrt hatte aus</li></ul>	<p><b>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass auf der Krefelder Straße für eine verbesserte Querung eine Mittelinsel für Fußgänger vorgesehen wird.</b></p> <p><u>Neue Zufahrt über Westring</u></p> <p>Die Entwicklung des Wohngebiets südlich des Struckslindenwegs ist keine direkte Fortführung des westlich anschließenden Wohngebiets. Eine Erschließung des neuen Wohngebiets über die dort vorhandenen Wohnstraßen ist nicht sinnvoll. Verkehre würden in ruhige Wohnbereiche hineingezogen. Eine städtebauliche Verknüpfung des Plangebietes mit dem bereits bestehenden Wohngebiet soll im Sinne der Quartiersvernetzung über einen Fuß- und Radweg erfolgen. Es ergibt sich keine Notwendigkeit, vorhandene Verkehrswege mit einer neuen Führung zu versehen und die bestehende Nord-Süd-Fußwegeverbindung westlich des Plangebietes durch Kfz-Verkehre zu stören.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten er-</p>

Platzgründen keine Beschleunigungsspuren und macht den örtlichen Verkehr sehr unsicher, weil die aus westlichen Richtungen (Autobahn A 52 / Kaarst) kommenden Fahrzeuge in dieser jetzigen Ausfahrtshöhe Strucks Lindenweg ein hohes Tempo abbremsen müssen und dabei die einbiegenden Fahrzeuge aus dem Strucks Lindenweg immer wieder gefährden.

- d) Die Kanalisation ist gefällsmässig und im Querschnitt so dimensioniert, dass das Schmutz- und Regenwasser aus dem Neubaugebiet in der Comenius Strasse richtig abgeführt wird. Dieses neu anfallende Abwasser evtl. über die Krefelder Strasse abzuleiten wäre ein schlichter Planungsfehler.
- e) Auch die jetzige Einbindung von der Krefelder Strasse auf die Westumgehung wird erheblich entschärft, weil in dieser Strassenverbindung mit gefährlicher Abbiegespur nun keine Abfahrt durch den untauglichen Reststummel-Lärmschutzwall in den Strucks Lindenweg mehr hat.  
Diese unfallträchtige Gefahrenquelle kann die Polizei Meerbusch bestätigen und die Abhilfe begrüssen,
- f) Auf der östlichen Seite der Krefelder Strasse sollte der Grünstreifen vom Viehweg bis Firma Nauen (Hoterheideweg) als beampelte Fuss- und Radweg ausgebaut und beleuchtet werden, damit z.B. die Schüler aus dem Planungsgebiet gefahrvermindert die Krefelder Strasse

stellt, das die Erschließung des Plangebietes an die Krefelder Straße überprüft und die Leistungsfähigkeit sowohl für den benachbarten Knotenpunkt Krefelder Straße / Westring als auch für den neuen Knotenpunkt bestätigt hat.

Den Anregungen aus der Bürgerversammlung folgend wurde darüber hinaus eine Anbindung des Plangebiets über den Strucks Lindenweg geprüft. Diese Anbindung wird jedoch vom Gutachter aus verkehrlicher Sicht aufgrund des nahegelegenen Knotenpunkts Krefelder Straße / Westring nicht empfohlen. Durch Rückstau an diesem Knotenpunkt würde die Zufahrt Strucks Lindenweg regelmäßig überstaut und das Ein- und Ausfahren in das Plangebiet würde erschwert.

Eine neue Anbindung des Strucks Lindenwegs an die Westumgehung wurde im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens nicht geprüft, da eine städtebauliche und verkehrliche Anbindung über die Krefelder Straße erfolgen kann, die mit deutlich weniger Aufwand realisiert werden kann.

#### Kanalanschluss

Die Entwässerung der Straßenflächen und des Schmutzwassers wird über die Kanalbindung an der Max-Ernst-Straße erfolgen. Das auf den privaten Grundstücksflächen anfallende Regenwasser soll auf den privaten Grundstücken versickert werden.

#### Neue Zufahrt über Westring

s. o.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass im Nahbereich der beampelten Kreuzung Westring/Krefelder Straße nicht in erhöhtem Tempo gefahren werden kann und die geringen Verkehre des Strucks Lindenwegs keine besonderen verkehrlichen Maßnahmen zum Abbiegen/Einfädeln erfordern.

#### Östlicher Bürgersteig/Grünstreifen auf der Krefelder Straße

Die Anlage eines Fuß- und/oder Radwegs auf der östlichen Straßenseite der Krefelder Straße vom Viehweg bis zum Hoterheideweg ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplans. Dies gilt auch für den beampelten Fußweg an der

<p>queren könnten! Dabei können die Anwohner an der Krefelder Strasse sicher vom Grundstück ihres Hauses auf die Krefelder Strasse gelangen,</p> <p>g) Der jetzige beampelte Fussweg über die Krefelder Strasse an der Mündung der Westumgehung/ Viehgasse muss ca. 6 bis 10 Meter nach Süden neu eingerichtet werden, damit auch die Fahrzeuge aus der Westumgehung kommend eindeutig klar diese Fussgänger-Querung erkennen können, Jetzt ist diese unheimliche Gefahrenquelle für die Fussgänger ein grosses Sicherheitsproblem,</p> <p>h) Es fehlt ein Spielplatz evtl. in Höhe der Comenius Strasse!</p> <p>i) Die jetzige Planung ist extrem umwelt-feindlich und gehört in den Papierkorb. Weitere Auskünfte gebe ich gerne.</p>	<p>Mündung Westumgehung / Viehgasse. Durch die Entwicklung des neuen Plangebiets ergeben sich keine abzuleitenden Anforderungen für diese vorgeschlagenen Anpassungen des Straßenraumes.</p> <p>Im Zuge der Umsetzung der Planung wird aber im Bereich des neuen Knotenpunktes auf der Krefelder Straße nördlich des Hauses Nr. 64 eine Mittelinsel als Aufstellfläche für Fußgänger vorgesehen, die zu einer verbesserten Querung der Krefelder Straße beitragen wird. Ein Anschluss an den bestehenden, nicht durchgängig angelegten Bürgersteig auf der östlichen Straßenseite der Krefelder Straße wird durch einen ergänzenden Ausbau zwischen der Grundstückszufahrt zu Hs.-Nr. 64 und der nördlich davon gelegenen Gewerbezufahrt hergestellt.</p> <p><u>Spielplatzbedarf</u> Die Errichtung eines öffentlichen Spielplatzes ist nicht vorgesehen. Ein öffentlicher Kinderspielplatz befindet sich in fußläufiger Entfernung zum Plangebiet an der Max-Ernst-Straße. Dies wird als ausreichend angesehen.</p> <p><u>Umweltbelange</u> Bei der Planung handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung, die dafür sorgt, dass Freiflächen außerhalb des Bebauungszusammenhangs von einer baulichen Nutzung freigehalten werden. Belange des Artenschutzes wurden im Bebauungsplanverfahren untersucht und Maßnahmen zur Vermeidung definiert. Eine „Umwelt-Feindlichkeit“ ist nicht festzustellen.</p>
<p><b>Einwender 2</b></p>	<p style="text-align: right;"><b>Schreiben vom 24.07.2015</b></p>
<p>Ich war Teilnehmer des Informations- u. Diskussionsabend am 17. Juni 2015 und möchte Ihnen hiermit nochmals die ablehnenden Gründe über die Anbindung des Baugeländes an die Krefelder Straße schriftlich mitteilen.</p> <p>Gegenüber der gedachten Anbindung befinden sich mehrere Häuser. Diese werden von Menschen bewohnt die hier seit 60 und mehr Jahren hier leben und den zunehmenden Verkehr ertragen müssen. Die Häuser haben zwar einen Bürgersteig, aber keine Anbindung an einen Geh- und Radweg. Wir,</p>	<p><b>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass auf der Krefelder Straße für eine verbesserte Querung eine Mittelinsel für Fußgänger vorgesehen wird.</b></p> <p><u>Östlicher Bürgersteig/Grünstreifen auf der Krefelder Straße</u> Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 1 wird verwiesen.</p>

Erwachsene und Kinder, werden gezwungen die Krefelder Str. zu überqueren, um zu Fuß oder mit dem Rad den Geh- u. Radweg zu erreichen, was bei dem heutigen Verkehr immer schwieriger wird-

Die geplante Verbreiterung auf drei Spuren ist nicht machbar. Sie macht ein Überqueren der Krefelder Str. unmöglich.

Um einen Unfall Schwerpunkt zu vermeiden, wurde die Viegasse abgebanden und 100 Meter weiter wieder geöffnet. Vor unseren Häusern will man einen neuen Unfall Schwerpunkt bauen.

Der an dem Diskussionsabend teilgenommene Herr Schmidt nennt einen namenlosen Verkehrsgutachter, der keine Probleme an die geplante Anbindung sieht. 24 Häuser plus soziales Wohnprojekt ergeben 60 bis 70 Fahrzeuge, die täglich die geplante Anbindung mehrfach nutzen. Hinzu kommt noch die Möglichkeit die Hoteleinfahrt des jetzigen Besitzers des Grundstücks auf die Krefelder Str. zu verlegen, wodurch das Verkehrsaufkommen zahlenmäßig nicht mehr erfassbar ist. Wie lang soll der Stau zur Hauptverkehrszeit noch werden?

#### Neuer Knotenpunkt an der Krefelder Straße

Zur Prüfung der Leistungsfähigkeit der Anbindung des Plangebiets an die Krefelder Straße ist eine verkehrliche Untersuchung erstellt worden (Verkehrliche Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren Nr. 211B in Meerbusch-Osterath, Ingenieurgesellschaft Stolz mbh; Neuss, Mai 2016). Im Rahmen der Untersuchung wurden zunächst ergänzende Verkehrserhebungen im Umfeld durchgeführt und das künftige Verkehrsaufkommen im neuen Wohngebiet abgeschätzt. Im Ergebnis ist für das Wohngebiet mit ca. 73 Wohneinheiten inklusive des Besucher- und des Lieferverkehrs ein tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 530 Kfz zu erwarten. In den Spitzenstunden ist am Vormittag mit rd. 25 Kfz/h im Quellverkehr und mit 10 Kfz/h im Zielverkehr zu rechnen. Am Nachmittag stellt sich eine umgekehrte Verteilung ein. Hier sind 25 Kfz/h im Zielverkehr und 20 Kfz/h im Quellverkehr zu erwarten. Auf der Krefelder Straße im Abschnitt südlich des Weststrings wurde ein tägliches Gesamtverkehrsaufkommen von 9.600 Kfz ermittelt.

Auf Grundlage der Einschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens des geplanten Wohngebietes ist festzustellen, dass sich an dem neu entstehenden Knotenpunkt Krefelder Straße / Anbindung Wohngebiet (Planstraße) aufgrund des nur geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens sowohl vormittags als auch nachmittags eine gute Verkehrsqualität ergibt. Durch eine potenzielle Erweiterung des Hotelbetriebes und dessen Anbindung an den neuen Knotenpunkt ergäbe sich keine höhere Belastung.

Zudem wurde geprüft, ob auf der Krefelder Straße ein separater Linksabbiegefahrstreifen notwendig ist. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist weder ein Linksabbiegefahrstreifen noch ein Aufstellbereich erforderlich. Da vom Landesbetrieb Straßen NRW dennoch ein Linksabbiegestreifen in das Plangebiet gefordert wird, wird der Straßenquerschnitt der Krefelder Straße auf Höhe der Einmündung in das Plangebiet zukünftig dreistreifig geführt werden. Mit der Einrichtung dieses Linksabbiegestreifens ist die Bewältigung des durch das Plangebiet induzierten Verkehrs problemlos

<p>Herr Schmidt sprach während des Diskussionsabends von Schallschutzwand für die Neubürger. Wer schützt die Altbürger?</p> <p>Warum erfolgt die Anbindung des geplanten Wohngebietes nicht über die schon vorhandene, dem Eigentümer gehörende Einfahrt? Diese ist mehr als breit genug und eine kostspielige Straßenänderung, die letztendlich wir Steuerzahler zahlen müssen, entfällt.</p>	<p>möglich. Selbst weit höhere, unrealistische Erhöhungen des Verkehrsaufkommens im Plangebiet könnten über den Knoten abgewickelt werden. Engpässe sind daher nicht zu erwarten.</p> <p><u>Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden Wohnnutzung an der Krefelder Straße</u> Zur Lärmsituation für die Bestandsbebauung im Umfeld des Plangebiets wurde im Rahmen eines Lärmgutachtens festgestellt, dass bei Realisierung der Bebauung im Plangebiet aufgrund der höheren Straßenverkehrsbelastungszahlen zwar höhere Verkehrslärmimmissionen zu erwarten sind. Die berechneten Steigerungen sind jedoch stets geringer als 1 dB(A) und damit als unerheblich einzustufen. An der Krefelder Straße gegenüber der Einmündung in das Plangebiet (Hausnummern 60-64) ergibt sich aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen sogar eine leichte Reduktion des Beurteilungspegels.</p> <p><u>Zufahrt über Westring</u> Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ebenfalls eine Anbindung des Plangebiets über den Struckslindenweg geprüft. Eine solche Anbindung wird jedoch aus verkehrlicher Sicht aufgrund des nahegelegenen Knotenpunkts Krefelder Straße / Westring nicht empfohlen. Durch Rückstau an diesem Knotenpunkt wird die Zufahrt Struckslindenweg regelmäßig überstaut und das Ein- und Ausfahren in das Plangebiet würde erschwert.</p>
<p><b>Einwender 3</b> <span style="float: right;"><b>Schreiben vom 23.06.2015</b></span></p>	
<p>Als Laie u. Anwohner der Krefelder Str, der von der Maßnahme direkt betroffen ist, habe ich hier stichwortartig Gründe zusammengefasst, die gegen eine Anbindung an die Krefelder Str. sprechen.</p> <p>Wir Anwohner der Kref. Str. sind schon jetzt sehr stark durch Feinstaub u. Lärm belastet. Der Verkehr an der Ampel Westumgehung staut sich bis vor unsere Haustüre. Bremsen, anfahren, auch viele LKWs. Es ist für uns schwierig, die Str. zu überqueren oder aus der Garage zu fahren.</p>	<p><b>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass auf der Krefelder Straße für eine verbesserte Querung eine Mittelinsel für Fußgänger vorgesehen wird.</b></p> <p><u>Belastung durch Feinstaub</u> Im Rahmen der Bewertung der Umweltbelange wurde zur Abschätzung der Luftschadstoffsituation eine gutachterliche Stellungnahme eingeholt (Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen zur 5. Änderung des Bebauungs-</p>

<p>Die Viehgasse wurde zwar abgebunden, der gleiche Verkehr fließt aber über das Grundstück der Fa. Panhuis. Wieso wird eine Str. abgebunden an fast gleicher Stelle eine Neue geöffnet?</p>	<p>planes Nr. 211 B "Am Schweinheimer Kirchweg" in Meerbusch-Osterath, Peutz Consult, Dortmund, April 2016).</p> <p>Dabei wurden abschätzende Berechnungen der Emissionen der Straßen unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen und Lkw-Anteile sowie weiteren spezifischen Emissionsfaktoren durchgeführt. Danach ergeben sich die höchsten Luftschadstoffimmissionen für die Krefelder Straße nördlich der Straße Westring, da hier die höchsten Verkehrsmengen vorliegen. Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM10 und PM 2,5) sowie Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und die max. zulässigen Überschreitungen pro Jahr werden aber deutlich eingehalten.</p> <p>In der Prognose des Gutachtens (mit neuer Bebauung) ist je nach Nutzung des Plangebiets mit einer Erhöhung von bis zu 530 Kfz-Fahrten zu rechnen. Diese zusätzlichen Verkehrsmengen führen nur zu einer geringen Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen, weiterhin deutlich unterhalb der zulässigen Jahresmittelwerte. Somit ist auch mit der Entwicklung des Plangebietes von einer deutlichen Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV im Untersuchungsraum auszugehen. Ursächlich hierfür sind die weiterhin relativ lockere Straßenrandbebauung und der verhältnismäßig breite Straßenraum, der die lokale Durchlüftung wenig behindert.</p> <p><u>Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden Wohnnutzung an der Krefelder Straße</u></p> <p>Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 2 wird verwiesen.</p> <p><u>Abbindung der Viehgasse</u></p> <p>Der Sachverhalt der in der Vergangenheit abgebundenen Viehgasse ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Es steht nicht im Zusammenhang mit der Anbindung der geplanten Straße zur Erschließung des neuen Wohnquartiers über die Krefelder Straße.</p> <p>Eine alternative Anbindung über das westlich angrenzende Wohngebiet kommt nicht in Betracht; Verkehre würden in ruhige Wohnbereiche hineingezogen. Es ergibt sich keine Notwendigkeit, vorhandene Verkehrswege mit einer neuen Führung zu versehen und die bestehende Nord-Süd-Fußwegeverbindung westlich des Plangebietes durch Kfz-Verkehre zu stö-</p>
--	---

<p>Die Anwohner haben in Eigenarbeit vor ihren Häusern Bürgersteige angelegt, die aber plötzlich am Grünstreifen an beiden Seiten enden. Wir sind also gezwungen, die Str. zu überqueren.</p> <p>Laut Aussage Herrn Wanders müssen die Neubürger durch eine 5 m hohe Schallschutzwand vor Emissionen geschützt werden. Als vor einigen Jahren die Fa. Hoffmann-Iseki dort gebaut hat, wurde an Schutz für die Altbürger nicht gedacht. Das Grundstück wurde übrigens vom gleichen Eigentümer an Hoffmann verkauft. Man hätte dort auch eine Zufahrt über die R.Diesel Str. planen können.</p> <p>An der geplanten Einmündung befindet sich auch der Fahrradweg, der auch von vielen Schulkindern genutzt wird. Wie soll hier eine vernünftige Verkehrsführung erfolgen? Brauchen wir Anwohner eine Fußgängerbrücke? Bei Verkehrskontrollen stellt sich die Polizei auf mein Grundstück, weil</p>	<p>ren.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das die Erschließung des Plangebiets an die Krefelder Straße überprüft und die Leistungsfähigkeit sowohl für den benachbarten Knotenpunkt Krefelder Straße / Westring als auch für den neuen Knotenpunkt bestätigt hat. Den Anregungen aus der Bürgerversammlung folgend wurde darüber hinaus eine Anbindung des Plangebiets über den Struckslindenweg geprüft. Diese Anbindung wird jedoch vom Gutachter aus verkehrlicher Sicht aufgrund des nahegelegenen Knotenpunkts Krefelder Straße / Westring nicht empfohlen. Durch Rückstau an diesem Knotenpunkt würde die Zufahrt Struckslindenweg regelmäßig überstaut und das Ein- und Ausfahren in das Plangebiet würde erschwert.</p> <p>Eine neue Anbindung des Struckslindenwegs an die Westumgehung wurde im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens nicht geprüft, da eine städtebaulich und verkehrliche Anbindung über die Krefelder Straße erfolgen kann, die mit deutlich weniger Aufwand realisiert werden kann.</p> <p><u>Östlicher Bürgersteig/Grünstreifen auf der Krefelder Straße</u> Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 1 wird verwiesen.</p> <p><u>Schallschutz und Alternative Zufahrt über die Rudolf-Diesel-Straße</u> Regelungen zum Schallschutz der Anwohner der Krefelder Straße in Bezug auf das bestehende Gewerbegebiet Rudolf-Diesel-Straße sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Eine Zufahrtsmöglichkeit war zum damaligen Zeitpunkt aufgrund der fehlenden Überlegungen einer baulichen Entwicklung der Weidefläche nicht vorzusehen. Heute ergeben sich aufgrund der Belegung aller Grundstücke im Gewerbegebiet keine Möglichkeiten einer Anbindung.</p> <p><u>Radweg auf der Krefelder Straße</u> Der bestehende Fuß- und Radweg entlang der Krefelder Straße wird erhalten. Ein- und ausfahrende Fahrzeuge haben diese Fußgänger-Radfahrer-Verkehre zu beachten. Durch den separaten Linksabbieger wird die Ver-</p>
--	--

<p>zu wenig Platz vorhanden ist.</p> <p>Es wäre auch eine Anbindung über das Grundstück des Eigentümers vom Struckslindenweg her möglich. Dort befindet sich bereits jetzt ein Weg.</p> <p>Außerdem ist die Verkehrsbelastung durch die ansässigen Firmen: Globus, Panhuis, Ökomarkt, Jung, Motorius, Speditionslager, Getränkemarkt, Hoffmann-Iseki und Nauen im Laufe der Jahre immer höher geworden. Die Feinstaubbelastung ist zu den Hauptverkehrszeiten schon jetzt grenzwertig.</p>	<p>kehrssicherheit durch eine gute Übersicht für in das Plangebiet einbiegende Fahrzeuge erhöht.</p> <p>Die Anlage eines Fuß- und Radwegs östlich der Krefelder Straße ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplans. Durch die Entwicklung des neuen Plangebiets ergeben sich keine abzuleitenden Anforderungen für die vorgeschlagenen Anpassungen des Straßenraumes.</p> <p>Im Zuge der Umsetzung der Planung wird aber im Bereich des neuen Knotenpunktes auf der Krefelder Straße nördlich des Hauses Nr. 64 eine Mittelinsel als Aufstellfläche für Fußgänger vorgesehen, die zu einer verbesserten Querung der Krefelder Straße beitragen wird.</p> <p><u>Zufahrt über Westring</u> Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 2 wird verwiesen.</p> <p><u>Belastung durch Feinstaub</u> s. o.</p>
<p><b>Einwender 4</b> <span style="float: right;"><b>Schreiben vom 01.07.2015</b></span></p>	
<p>Ich wohne mit meiner Frau und meinen beiden Kindern (10 und 13 Jahre alt) im Haus Krefelderstr. 64 in Meerbusch-Osterath und bin von der verkehrstechnischen Erschliessung des neuen Baugebietes direkt betroffen, da die Zufahrt direkt gegenüber meinem Haus und meiner Garagenzufahrt liegt.</p> <p>Ich möchte Sie deshalb über die am 17.6.2015 in der Realschule vorgestellte Planung des Baugebietes und die verkehrstechnische Erschliessung des Baugebietes auf folgende Punkte aufmerksam machen:</p> <p>1. Ein- und Ausfahrt für die Verkehrsanbindung des Wohngebietes:</p>	<p><b>Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass auf der Krefelder Straße für eine verbesserte Querung eine Mittelinsel für Fußgänger vorgesehen wird.</b></p>

<p>a) Die Krefelder Strasse ist eine ehemalige Bundesstrasse und stark befahren, belastet sowohl von PKW als auch durch LKW-Verkehr, Tendenz zunehmend. Schon jetzt ist ein Überqueren selbst zu Fuß schwer möglich. Die Krefelder Strasse kann nicht an der obigen Ampelanlage überquert werden, da es keinen Bürgersteig weder zur Ampel noch stadteinwärts auf der Häuserseite gibt (s. Foto 1-3). Der, der vor den Häusern vorhanden ist, wurde von den Anwohnern vor Jahrzehnten selbst angelegt. Meine Kinder sind somit durch mehrmaliges Überqueren am Tag tagtäglich großen Gefahren ausgesetzt. Unsere Kinder sind zwar angehalten die Strasse nicht alleine zu überqueren, aber wie sie sich denken können, ist dies nicht immer umsetzbar.</p> <p>b) Der Verkehr ist so intensiv, dass es sich schon jetzt durch die Ampelanlage zum Westring bis vor unsere Häuser zurückstaut. Durch stehende und dann immer wieder anfangende PKW / LKW ist sowohl die Geräuschemission als auch die Feinstaubbelastung kaum mehr zumutbar. Durch die Umwandlung von Mischgebiet in Gewerbegebiet hat sich dies noch zunehmend durch die Zulieferer und den Besucherverkehr der anliegenden Gewerbe (Frovin, Sanitär Jung, Ford Panhius, Tinkgut, etc.) verstärkt und die Anwohner wurden so immer mehr Belastungen ausgesetzt.</p> <p>c) Durch das hohe Verkehrsaufkommen liegt schon jetzt sowohl eine hohe Emissions- als auch eine hohe Feinstaubbelastung vor. Seit ca. zwei Jahren ist die Geschwindigkeit in diesem Teilstück von 70km/h auf 50km/h herabgesetzt worden, werden aber bei weitem nicht eingehalten. Verstärkte Geschwindigkeitskontrolle direkt vor meinem Haus können dies belegen (es werden so viele Verkehrsteilnehmern mit erhöhter Geschwindigkeit angehalten, das der Seitenstreifen nicht ausreicht, um alle anzuhalten, es wird schon der Innenhof meines Nachbarns (Eheleute von der Weyden) in Anspruch genommen, um die „Verkehrssündern“ logistisch bewältigen zu können.</p>	<p><u>Östlicher Bürgersteig/Grünstreifen auf der Krefelder Straße</u> Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 1 wird verwiesen.</p> <p><u>Verkehrssituation auf der Krefelder Straße</u> Die bestehende Verkehrssituation und die damit verbundene Schall- und Feinstaubbelastung der Straßenrandbebauung auf der östlichen Straßenseite der Krefelder Straße stehen nicht in kausalem Zusammenhang mit der Bebauungsplanänderung. Gleichwohl wurde die Feinstaubbelastung auf der Krefelder Straße untersucht und weiterhin eine Schallimmissionsprognose im Hinblick auf zusätzliche Verkehrslärmbelastungen der Anwohner in der Umgebung des Plangebiets erstellt:</p> <p><u>Belastung durch Feinstaub</u> Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 3 wird verwiesen.</p> <p><u>Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden Wohnnutzung an der Krefelder Straße</u> Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 2 wird verwiesen.</p> <p>Darüber hinaus ist eine Auseinandersetzung mit der vermuteten erhöhten Geschwindigkeit auf der Krefelder Straße sowie der vermuteten Unfallträchtigkeit des Knotens Krefelder Straße / Westring nicht Bestandteil des Bebauungsplans.</p>
---	--

- d) Trotz Ampelregelung für die Krefelder Strasse und dem Westring kommt es immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen (siehe Feuerwehrprotokolle). Da mit der Ampelanlage auch der Fahrradfahrerverkehr geregelt wird, kommt es auch hier immer wieder zu gravierenden Unfällen mit Radfahrern und Fussgängern. Überqueren von Fahrradfahrer und Fussgängern zwingen abbiegende Autofahrer von Osterath kommend auf der Gegenfahrbahn (aus Krefeld kommend) anzuhalten; da abbiegende Autofahrer aus Krefeld kommend die Sicht für die weiterfahrenden Autofahrer aus Krefeld in Richtung Osterath fahrend behindern, kommt es dann zu schweren Zusammenstößen mit dem auf der Fahrbahn stehenden Auto.
- e) Die Verkehrsanbindung an das Wohngebiet erfolgt über einen Fahrrad / Fussweg, der vor allem von Schülern, die entweder zur Grund- und Realschule in Osterath oder zu den Schulen in Krefeld-Fischeln wollen, benutzt wird. Da es durch das hohe Verkehrsaufkommen der Krefelder Strasse eh schon schwer sein wird, sind in den Verkehr einzufädeln, wird dies durch den Fahrradweg nochmals erschwert. Unfälle sind hier (wie an der obigen Ampel) vorprogrammiert. Ich habe schon jetzt (auch ohne eine Fahrrad / Gehweg überqueren zu müssen) Probleme von meinem Garagenhof auf die Krefelder Strasse einzufädeln.
- f) Durch die separate Linksabbiegerspur für das Wohngebiet würde es meiner Meinung nach durch das hohe Verkehrsaufkommen zu unnötigen Rückstaus kommen, da der LKW-Verkehr in Richtung Krefeld nicht richtig abfliessen kann. Erneute Bremsen und Anfahren mit den bekannten Emissionen hätte dies zur Folge.

Wie oben beschrieben ist schon jetzt die Verkehrssituation vor den Wohnhäusern Krefelder Strasse 56- 64 eigentlich nicht zumutbar, sie würde jedoch durch die Anbindung des neuen Wohngebietes über die Krefelder Strasse nochmals im erheblichen Masse belastet werden.

Radweg auf der Krefelder Straße

Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 3 wird verwiesen.

Neuer Knotenpunkt an der Krefelder Straße

Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 2 wird verwiesen.

<p>2. Dies kann ich so nicht hinnehmen zumal es Alternativen wie folgt gäbe:</p> <p>a) Man könnte das neue Wohngebiet über den Strucks Lindenweg über das Grundstück des Verkäufers anbinden (s. Anlage 1). Das dies eine Alternative ist, die dem Verkäufer verständlicherweise nicht gefällt (er betreibt dort schließlich ein Hotelbetrieb (Gästezimmer Münks), kann ich nachvollziehen, man würde dadurch jedoch die angesprochenen Gefahrenstelle vollständig entschärfen und weitere unnötigen Emissionen vermeiden.</p> <p>b) Eine weitere Alternative wäre ein Kreisverkehr (s. Anlage 2), der u.a. durch die erzwungene Geschwindigkeitsreduzierung Gefahrenquelle verringert und das ein- und rausfahren in bzw. aus dem neuen Wohngebiet wesentlich unkomplizierter und reibungsloser machen würde. Dabei könnten alle Anwohner davon profitieren, vor allem jedoch die Fussgänger und Fahrradfahrer auf dem Fahrrad- / Gehweg. Auch ein generelles Überqueren der Strasse wäre sicherer.</p> <p>Ich hoffe ich konnte Ihnen meinem Standpunkt in der Kürze der vorhandenen Zeit ausreichend darlegen und darstellen. Eine genauere Darstellung der Situation war auf die Kürze der Zeit nicht möglich.</p> <p>Ich bitte um Erstellung eines ordnungsgemäßen Verkehrs-, Feinstaub- und Geräuschgutachten, die die momentane Belastungssituation festhält und die festgehaltenen Werte dementsprechend ausgewertet werden können.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	<p><u>Neue Zufahrt über Westring</u> Auf die Antwort zur Stellungnahme des Einwenders 1 wird verwiesen.</p> <p><u>Anlage eines Kreisverkehrsplatzes</u> Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes in diesem Bereich aufgrund der Nähe zum nördlich gelegenen Knoten, einer durch die Platzverhältnisse äußert ungünstigen Fahrgeometrie aufgrund erforderlicher Fahrbahnverschwenkungen und insbesondere aufgrund der fehlenden verkehrsplanerischen Rechtfertigung nicht verfolgt wird. Im Rahmen des erarbeiteten Verkehrsgutachtens konnte dargelegt werden, dass der neue Knoten hinreichend leistungsfähig ist. Ein Bedarf für die Anlage eines Kreisverkehrs besteht nicht. Durch die Anlage einer Querungshilfe und Anpassungsmaßnahmen am östlichen Bürgersteig erfolgt eine Verbesserung der heutigen Situation für die Anwohner der östlichen Krefelder Straße.</p> <p><u>Gutachten</u> Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden Gutachten zu den Themenfeldern Lärm, Verkehr und Luftschadstoffe erstellt und als Abwägungsmaterial in den Bebauungsplan aufgenommen. Im Ergebnis ergeben sich keine negativen Auswirkungen bei der Umsetzung des Vorhabens.</p>
---	---

Bezüglich des Informationsabend zum Baugrundstücks Krefelder Straße in Osterath, an dem ich letzte Woche teilgenommen habe und die ich sehr interessant fand, möchte ich als Interessent folgendes zur Anregung geben.

Mich wundert sehr, dass man auf dem großen Gebiet nur 10DHH, 1 MFH und 14 EFH errichten möchte.

Wie der Verkauf der Grundstücke hier in Strümp am Strümper Busch gezeigt hat, ist ein riesiger Bedarf an Grundstücken der nicht, und das ist nicht nur für mich mittlerweile sehr frustrierend, befriedigt werden kann.

Es gibt nur Baugrund wie das Ostara Gelände und das Böhler Gelände, welche beide äußerst Lärmbelastet sind!

Ein geruhames Wohnen ist dort nicht möglich.

Nun plant man an einer für uns sehr interessanten, ruhigeren Stelle wieder Grundstücke mit 600-800qm ein.

Daraus folgt wieder das sich nur sehr gut betuchte Käufer dort Häuser leisten können, da der Baugrund alleine schon ca. 200.000-270.000,-€ kosten wird, ohne Haus.

Aus meiner Sicht sind heutzutage Baugrundstücke im Bereich 300-400qm wesentlich mehr gefragt.

Das zeigt ja auch ihre Verkaufsgrößen am Strümper Busch.

Aus meiner Sicht wäre es ohne Probleme möglich durch z.B. 1 Straße am Lärmschutzwand (-wand) ,statt in der Mitte des Gebiets, in den Wohnbereich einzufahren und dann mit Stichstraßen in Richtung Struckslindenweg jeweils 4 DHH oder 6 EFH anzuschließen. Auch sollte meiner Meinung nach mehr DHH errichtet werden, da sich dadurch die Wohneinheiten erhöhen

**Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass nicht nur Grundstücksgrößen von 600 – 800 m<sup>2</sup> ermöglicht werden.**

Höhere Verdichtung und alternative Straßenführung im Plangebiet

Im Plangebiet ist eine Mischung aus Einzelhäusern, Doppelhäusern und Mehrfamilienhäusern geplant. Der Bebauungsplan setzt keine Grundstücksgrößen fest, sondern lediglich die überbaubaren Grundstücksflächen sowie die Bauweise. Nach dem aktuellen Stand der städtebaulichen Planung sollen im Plangebiet bis zu 73 Wohneinheiten entwickelt werden. Die Grundstücksgrößen beim Eigenheimbau können zwischen rund 230 und 660 m<sup>2</sup> betragen, so dass eine gute durchmischte Angebotsstruktur entsteht.

Lage der Planstraße

Die im Bebauungsplan festgesetzte Lage ermöglicht den Zuschnitt unterschiedlicher Grundstücksgrößen. Eine Straße im südlichen Bereich des Plangebiets entlang der Lärmschutzwand hätte auch zur Folge, dass die Wohnbebauung straßenbegleitend in die stärker lärmbelasteten Bereiche in der

<p>und die Preise moderater werden. Zudem ist man bei der Lösung weiter von den Lärmträgern weg, da die Straße noch dazwischen liegt.</p> <p>Insgesamt könnten dadurch min. 50% mehr Wohneinheiten errichtet werden.</p> <p>Ich bitte dringend diese Möglichkeit mit ins Auge zu fassen.</p> <p>Vielen Dank im Voraus</p>	<p>Nähe des Gewerbegebiets rückt. Eine Erschließung über weitere Stichstraßen würde den Erschließungsaufwand erhöhen und zu einer größeren Flächenversiegelung führen.</p>
<p><b>Einwender 6</b> <span style="float: right;"><b>Schreiben vom 02.12.2014</b></span></p>	
<p>In dem Schreiben der Fa. Schmitz Ingenieurgesellschaft mbH, Viersen vom 23.6.2014 in obiger Angelegenheit an Sie, wird u.a. das Thema „Versickerung“ des Dachflächenwassers angesprochen. Hierzu mochten wir als Nachbarn ernsthafte Bedenken anmelden:</p> <p>1) Das gesamte Gebiet zählt zur Wasserschutzzone 3a und 3b. 2) Der Grundwasserspiegel in dieser Gegend liegt bereits relativ hoch. 3) Es gab in der Vergangenheit bereits Klagen über zu geringe Wassereinspeisung in die Kanalisation, wodurch die notwendige Spülung erschwert wurde.</p> <p>4) Eine Versickerung ist am Struckslindenweg keinesfalls problemlos, wie nach starken Regenfällen beobachtet werden kann (lange stehendes Oberflächenwasser mit nachfolgender Übersäuerung des Bodens).</p> <p>5) Eine Versickerung der Dachentwässerung führt durch die zwangsläufige zukünftige Versiegelung großer Flächen auf der jetzigen Wiesenfläche automatisch zu einer zusätzlichen Durchfeuchtung der Gartenfläche auch am Struckslindenweg.</p> <p>6) Die Dachentwässerung auf dem Struckslindenweg wurde strikt in die Kanalisation gefordert, u.a. mit der Konsequenz entsprechender Abwasserberechnungen.</p> <p>Wir bitten, unsere Bedenken bei Ihren zukünftigen Genehmigungen zur geplanten Erschließung und Bebauung zu berücksichtigen. Gern würden wir von Ihnen zu gegebener Zeit erfahren, wie Sie in dieser Frage entscheiden haben.</p>	<p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Unter Berücksichtigung der Maßgaben des § 44 Landeswassergesetz ist anfallendes Regenwasser auf Baugrundstücken, die nach 1996 erstmalig errichtet werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder in ein Gewässer einzuleiten. Im Rahmen des Planverfahrens wurden daher entsprechende Bodenuntersuchungen mit Prüfung der Versickerungsfähigkeit durchgeführt. Grundwasser wurde bis in eine Prüftiefe von 5 m nicht erbohrt. Aufgrund der ermittelten kf-Werte kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Versickerung auf den Einzelgrundstücken durchführbar ist. Die Riegolen können die in der DWA-Richtlinie Arbeitsblatt A 138 vorgeschriebenen Abstände zu Gebäuden und Grundstücksgrenzen einhalten. Soweit in begründeten Einzelfällen durch eine zu geringe Größe der Freiflächen des Baugrundstückes die Einhaltung der geltenden Grenzabstände dennoch nicht gewährleistet werden kann, ist die Einleitung des Niederschlagswassers in den städtischen Kanal zulässig.</p>