STADT MEERBUSCH
DIE BÜRGERMEISTERIN

Stadt Meerbusch · Postfach 16 64 · 40641 Meerbusch
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 32: Regionalentwicklung
Cecilienallee 2

40474 Düsseldorf

über
Landrat des Rhein-Kreises Neuss
- Amt 61 -
Kreishaus
41513 Grevenbroich

Stadtplanung und Bauaufsicht

19.09.2017

Ansprechpartner/in

Kirsten Steffens

Telefon / Fax / E-Mail

02150 - 916 101
02150 - 916 391010
kirsten.steffens@meerbusch.de

Anschrift/Raum

Meerbusch-Lank
Wittenberger Straße 21
Raum 023

Rechnungen bitte an
rechnung@meerbusch.de

Ihr Zeichen

Mein Zeichen

Neuaufstellung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf
3. Entwurf - Stand: Juli 2017
Förmliche Beteiligung gemäß §§ 13 Abs. 1 LPlG, 33 LPlG DVO, 10 ROG

Stellungnahme der Stadt Meerbusch
zum 3. Entwurf des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Meerbusch befürwortet weiterhin die Zielsetzung des Bezirksplanungsrates, mit der Fortschreibung des Regionalplanes eine Konzeption für die gesamte Region Düsseldorf aufzuzeigen.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Stadt zum 1. und 2. Entwurf des Regionalplanes bringt die Stadt Meerbusch erneut Bedenken und Anregungen vor, um die Inhalte des RPD so zu gestalten, dass er nicht nur von der Bezirksregierung, sondern auch von der Stadt als Entwicklungskonzept getragen werden kann.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Michael Assenmacher
Technischer Beigeordneter

Konten der Stadtkasse Meerbusch:

Sparkasse Neuss
IBAN: DE45 3055 0000 0000 2105 00
BIC: WELADEDNXXX

Deutsche Bank, Meerbusch
IBAN: DE38 3007 0010 0538 5588 00
BIC: DEUTDEDDXXX

Commerzbank AG, Meerbusch
IBAN: DE65 3004 0000 0840 4444 00
BIC: COBADEFFXXX

Volksbank Meerbusch
IBAN: DE97 3706 9164 7100 8700 15
BIC: GENODED1MBU

Sprechzeiten / Öffnungszeiten

ZEICHNERISCHE DARSTELUNGEN

Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 7
Nördlicher Görgesheideweg, Fläche 220 (Mee003B/Me009)

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
Die Freifläche im Norden des Görgesheidewegs ist im Regionalplan als Siedlungsreservefläche darzustellen.



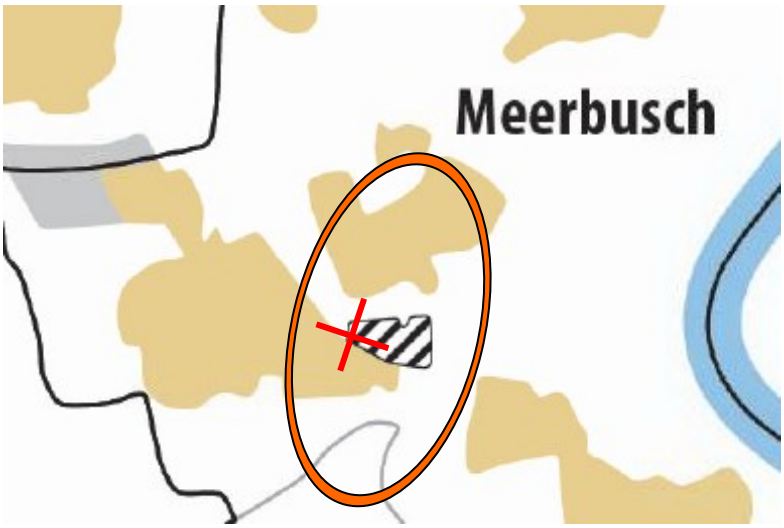
Begründung:

Die Regionalplanungsbehörde wird aufgefordert, die ASB-Fläche im Bereich nördlich Görgesheide wie nachstehend dargestellt am Ortsrand zu arrondieren. Selbst unter Beachtung der sogenannten „Unschärfe" eines Regionalplanes wird im Regionalplanentwurf die ASB-Fläche direkt an der vorhandenen Bebauung abgeschnitten, zeigt keinen sichtbar erkennbaren Raum für eine weitere aufgelockerte Bebauung und keine damit verbundene bauliche und gestalterische Ausbildung eines städtebaulich sinnvollen Ortsrandes.

Werden in den Darstellungen des Regionalplanes z. B. in den Bereichen für den Naturschutz - im Vergleich zum GEP 99 - geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe" verwiesen. Diese Betrachtungsweise ist nicht sachgerecht und eine gleichartige Behandlung wird eingefordert.

Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 8
Strümper Busch, Fläche 159 (Mee005D, Mee001A, Mee005F, Mee003A)

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
Die westliche Freifläche im Strümper Süden ist nicht im Regionalplan als Sondierungsfläche für eine zukünftige Siedlungsentwicklung darzustellen.



Auszug: Beikarte 3A, Stand Juni 2016

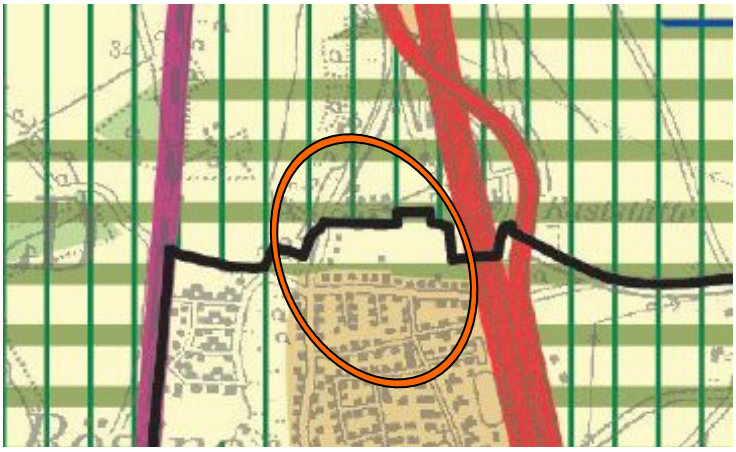
Begründung:

Eine direkte Darstellung als Siedlungsfläche im Regionalplanentwurf wurde auf Grundlage der Meerbuscher Ratsbeschlüsse von der Bezirksregierung nicht mehr verfolgt. Es werden jedoch nördlich der Stadtbahnhaltestelle Bovert Sondierungsflächen für die Siedlungsentwicklung in einer Beikarte (3A) dargestellt. Unter Berücksichtigung des Ratsbeschluss der Stadt Meerbusch ist hier eine ASB-Darstellung nicht erwünscht.

Hier sollte eine ökologische und landschaftsästhetische Aufwertung erfolgen. Eine Realisierung der Planung würde einen besonderen Erschließungsaufwand verursachen und eine Waldvermehrung verhindern. Eine Siedlungsergänzung für „In- und Um Düsseldorf“ ist auf diesen Flächen aus gesamtstädtischer Sicht nicht sinnvoll, zumal eine südliche Ansiedlung darüber hinaus einen großen Abstand zur 220 kV-Hochspannungsleitung und zur westlich gelegenen Autobahn (A 57) einhalten müsste. Unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Abstände reduziert sich die Fläche auf eine untergeordnete Größenordung, für die der notwendige Erschließungsaufwand voraussichtlich nicht in Relation zum Mehrwert einer neuen Wohnbebauung steht. Die Umsetzung der Planung würde einhergehen mit einem enormen Verbrauch von Freifläche in einem ökologisch und landschaftsästhetisch hochwertigen Bereich. Ferner geht diese Flächenreserve weit über den Bedarf von Meerbusch hinaus.

Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 10
Bösinghoven Nord, Fläche 57 (Mee)

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
Die Freifläche im Norden Bösinghovens ist im Regionalplan als Siedlungsreservefläche darzustellen.



Begründung:

Selbst unter Beachtung der sogenannten „Unschärfe“ eines Regionalplanes wird im Regionalplanentwurf die ASB-Fläche direkt an der vorhandenen Bebauung abgeschnitten, zeigt keinen sichtbar erkennbaren Raum für eine weitere aufgelockerte Bebauung und keine damit verbundene bauliche und gestalterische Ausbildung eines städtebaulich sinnvollen Ortsrandes.

Werden in den Darstellungen des Regionalplanes z. B. in den Bereichen für den Natur- oder Landschaftsschutz geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe“ verwiesen. Diese Betrachtungsweise ist nicht sachgerecht. Eine gleichartige Behandlung wird erbeten.

Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 1000
Lank-Latum Ost, Fläche 1000 (Mee008)

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
Die Freiflächen im Osten Lank-Latums sind im Regionalplan als Siedlungsreserveflächen darzustellen. Es wird gefordert, die Darstellung der ASB-Flächen bis an den vorhandenen Wirtschaftsweg im Osten „Der Grüne Weg“ und im Norden bis zum „Der Lohweg“ zu ergänzen und entgegen stehende und im Entwurf erweiterte Darstellungen des Regionalen Grünzuges zurückzunehmen.



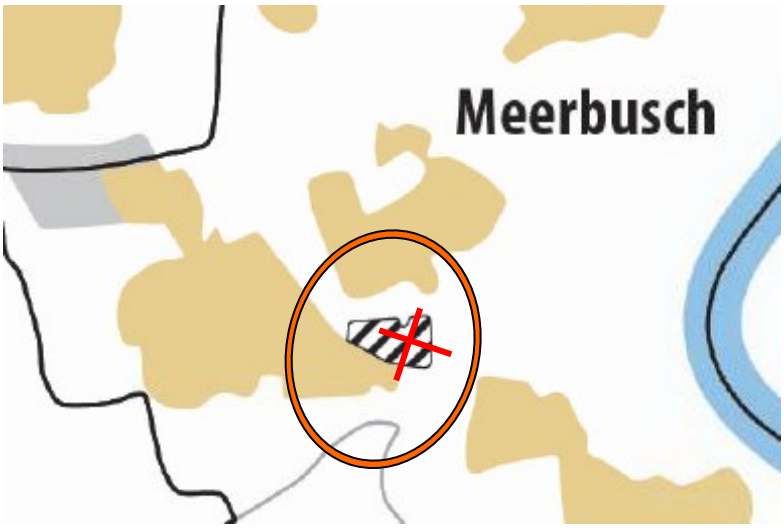
Begründung:

Selbst unter Beachtung der sogenannten „Unschärfe“ eines Regionalplanes wird im Regionalplanentwurf die ASB-Fläche verkürzt dargestellt (siehe vorhandene Kleingärten) und zeigt keinen erkennbaren Raum für eine städtebaulich sinnvolle Siedlungsergänzung und gestalterische Ausbildung eines Ortsrandes. Für eine zukunftsorientierte und bevölkerungsstabilisierende Stadtentwicklung sind für den drittgrößten Stadtteil Meerbuschs angemessene Siedlungsergänzungsflächen erforderlich.
Eine Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an den Schienennahverkehrshaltestellen wird grundsätzlich begrüßt. Jedoch darf dies nicht dazu führen, in Stadtteilen, v.a. bei historisch dezentral ausgerichteten Flächengemeinden mit qualitativ hochwertigen Ortsteilen und einer spezifischen Wohnnachfrage, die aber keinen SPNV Anschluss besitzen, eine weitere Siedlungsentwicklung mit diesem Argument kategorisch und unumstößlich auszuschließen.
Werden in den Darstellungen des Regionalplanes, z. B. in den Bereichen für den Natur- und Landschaftsschutz, geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe“ verwiesen. Hinzu kommt, dass die Signatur des Regionalen Grünzuges in diesem Bereich exakt an die ASB-Flächen herangezogen wird (vergl. abweichende Darstellung im GEP99) und hier keine „Unschärfe“ bestehen darf. Diese Betrach-

tungsweise ist nicht sachgerecht. Eine gleichartige Behandlung wird erbeten.

Stadt Meerbusch, lfd. Nr. GE 1
Bovert Nordost, Fläche 173 (Mee003/Me005F)

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
Die Freifläche westlich des Strümper Busches bis zur vorhandenen Hochspannungsleitung ist nicht als Sondierungsflächen für eine zukünftige Siedlungsentwicklung darzustellen

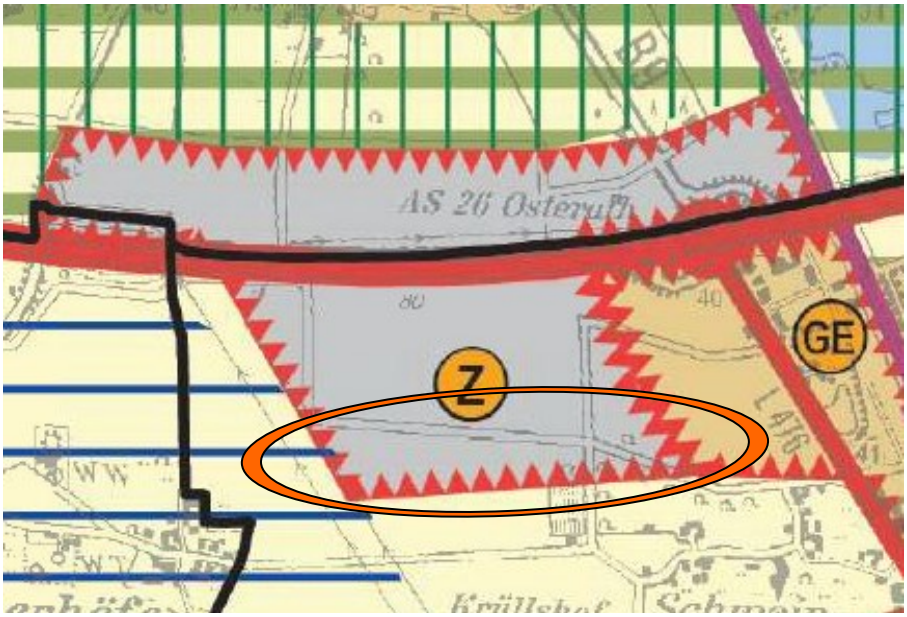


Begründung:

Die Darstellung von Sondierungsflächen für eine zukünftige Siedlungsentwicklung zwischen Hochspannungsleitung und dem Waldrand des Strümper Busches ist nicht erwünscht.
Hier sollte aufgrund der Lage eine ökologische und landschaftsästhetische Aufwertung erfolgen. Eine Realisierung der Planung würde einen besonderen Erschließungsaufwand verursachen und die naturräumliche Verbindung durch z.B. Waldvermehrung zwischen dem südlich angrenzenden Meerbusch und dem Strümper Busch verhindern. Eine Siedlungsergänzung für „In- und Um Düsseldorf“ ist auf diesen Flächen aus gesamtstädtischer Sicht nicht sinnvoll, zumal eine neue Siedlung darüber hinaus einen großen Abstand zur 220 kV-Hochspannungsleitung einhalten müsste. Unter Berücksichtigung des einzuhaltenden Abstandes zum Wald reduziert sich die Fläche auf eine untergeordnete Größenordung, für die der notwendige Erschließungsaufwand voraussichtlich nicht in Relation steht. Die Umsetzung der Planung würde einhergehen mit einem enormen Verbrauch von Freifläche in einem ökologisch und landschaftsästhetisch hochwertigen Bereich. Ferner gehen diese Flächenreserven weit über den Bedarf von Meerbusch hinaus.

Stadt Meerbusch, lfd. GE1001
Interkommunales Gewerbegebiet, Fläche 1001 (Mee010,Mee009)

Die Anregung wird weiterhin ergänzt.
Die Siedlungsergänzungsfläche für ein interkommunales Gewerbegebiet Meerbusch/Krefeld im Nordosten Osteraths wird grundsätzlich bestätigt. Es wird zur Vermeidung der Ansiedlung von wohnunverträglichen Betrieben angeregt, die südliche GIB-Fläche in einer Tiefe von 2 Gebäuderiegeln in ein ASB-GE-Z (überregional bedeutsamer ASB-GE-Standort) umzuwandeln.

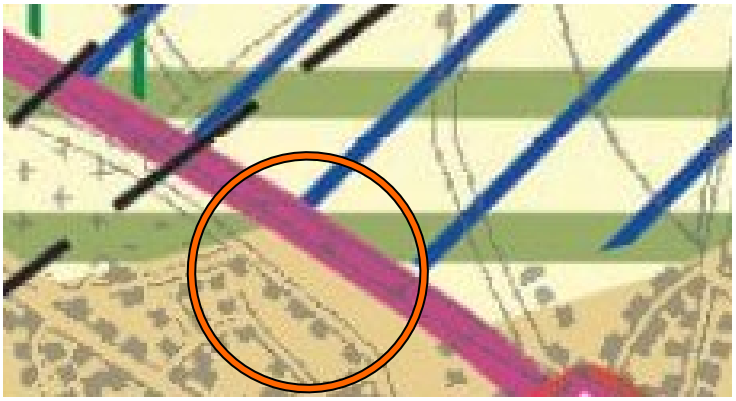


Begründung:

Da sich schon heute abzeichnet, dass in den zukünftigen Bauleitplanverfahren mehrheitlich Betriebe der Abstandsklassen I bis V (zu beachtende Abstände zur Wohnbebauung an den Fellerhöfen und Schweinheim) gemäß Abstandserlass NRW auszuschließen sind, ist für den südlichen GIB-Teilbereich ein ASB-GE in einer Tiefe von 2 Gebäuderiegeln darzustellen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. A
östlich der Straße am Hövel, entlang der Stadtbahn, Fläche 130 (Mee)

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
Die ASB-Fläche ist zu reduzieren und das vorh. grüne Band, beginnend an der Straße „Am Breil“, entlang der Stadtbahn bis zur Bebauung am denkmalgeschützten Lindenhof, beizubehalten.



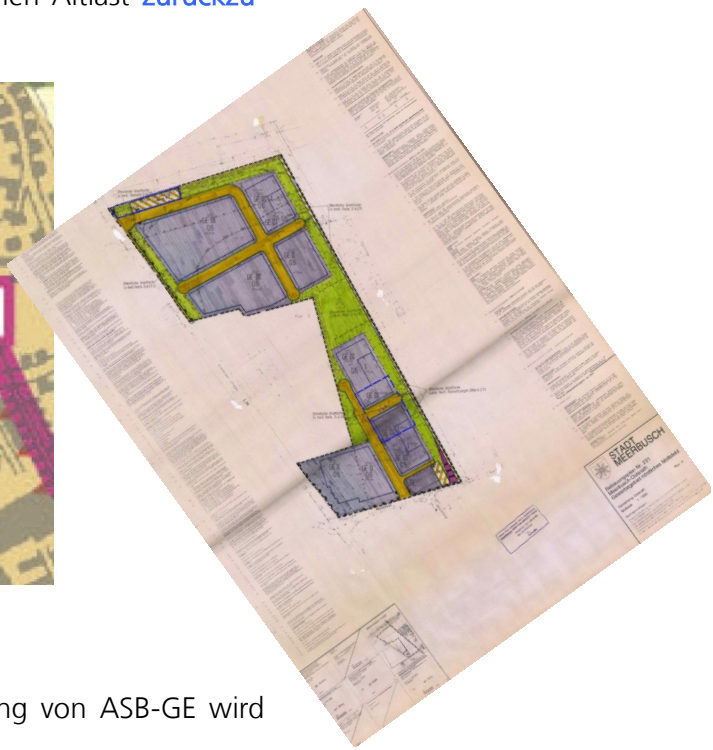
Begründung:

Die Darstellung für diese Fläche im Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch ist seit 1980 „Wald“.
Werden in den Darstellungen des Regionalplanes z. B. in den Bereichen für den Natur- und Landschaftsschutz geringste Flächenabweichungen sehr genau reduziert und angepasst, wird hingegen für die Abgrenzungen der Allgemeinen Siedlungsbereiche auf die „Unschärfe“ verwiesen.
Diese Betrachtungsweise ist nicht sachgerecht. Eine gleichartige Behandlung wird erbeten.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. C
Umwandlung von GIB in GE

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
Die ASB-GE-Darstellung ist im Bereich der vorhandenen Altlast zurückzunehmen.





Begründung:

Die allgemeine Umwandlung von GIB und Darstellung von ASB-GE wird begrüßt.

Bei den dargestellten ASB-GE Reserveflächen in der Mitte des Gewerbegebietes Mollsfeld-Nord handelt es sich jedoch um eine Altlastenfläche. Die vorhandene Altlast wurde im Bebauungsplanverfahren (Bebauungsplan Nr. 231 / siehe Grafik) bewusst ausgelassen (siehe auch Flächennutzungsplan / Altlastmarkierung), da eine Dekontaminierung technisch höchst problematisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

Entsprechend ist die große Fläche nicht als gewerbliche Baufläche zu nutzen und demnach nicht als ASB-GE darzustellen.
Somit wird erneut angeregt die Fläche nicht als ASB-GE darzustellen, um eine Anrechnung als verfügbare Reservefläche (GE) zu vermeiden (Löschung von „Planungsleichen"). Dargestellt werden soll hier die vorhandene Wasserfläche (siehe hierzu Beschlussvorschlag: Wasserflächen).

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. D
Windkraftkonzentrationsflächen

Die Anregung wird erneut vorgebracht.
b)
Bezüglich der Windkraftoptionsfläche im Westen von Büderich wurden keine ergänzenden Aussagen, ob die Fläche aus naturschutzrechtlichen und städtebaulichen Gründen geeignet sein könnte, vorgelegt. Nur bei einem positiven Prüfergebnis kann die Fläche bestätigt werden.

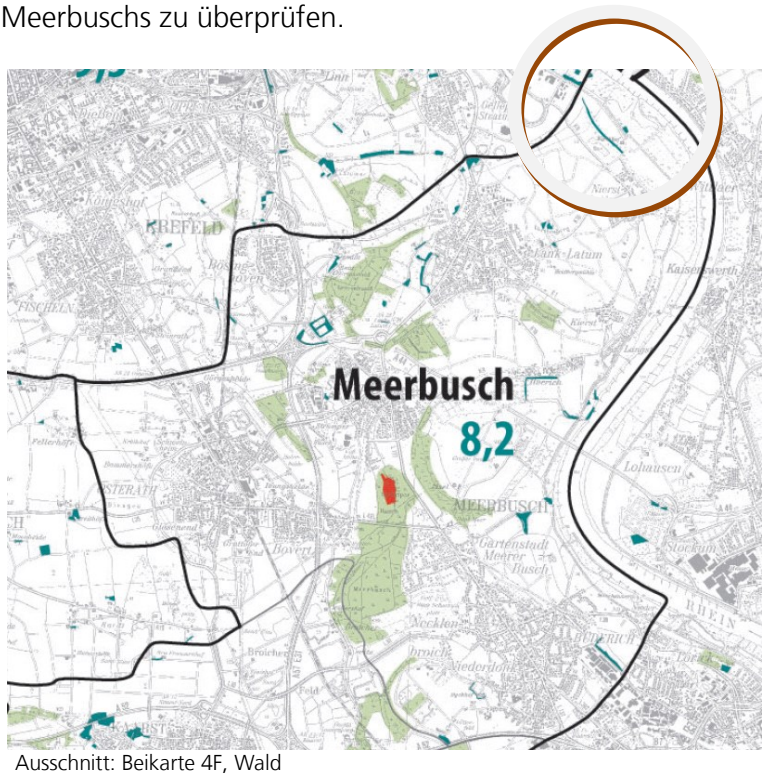


Begründung:

zu b)
Im Westen von Büderich wird eine weitere kleine Windkraftoptionsfläche dargestellt. Die Prüfung im Umweltbericht zum Regionalplan kommt dabei zu einer positiven Bewertung. Ob hier auf Meerbuscher Stadtgebiet ein weiterer Windkraftanlagenstandort geeignet ist, sollte durch eine gutachterliche Nachuntersuchung geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass eine dort aufgestellt Anlage in der Einflugschneise des Düsseldorfer Flughafens stände. Die Stellungnahme des Flughafens Düsseldorf und der Flugsicherung sind zu beachten.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. E
Waldflächen

Es wird weiterhin angeregt, die Darstellung der Ist-Waldflächen im Stadtgebiet Meerbuschs zu überprüfen.



Ausschnitt: Beikarte 4F, Wald



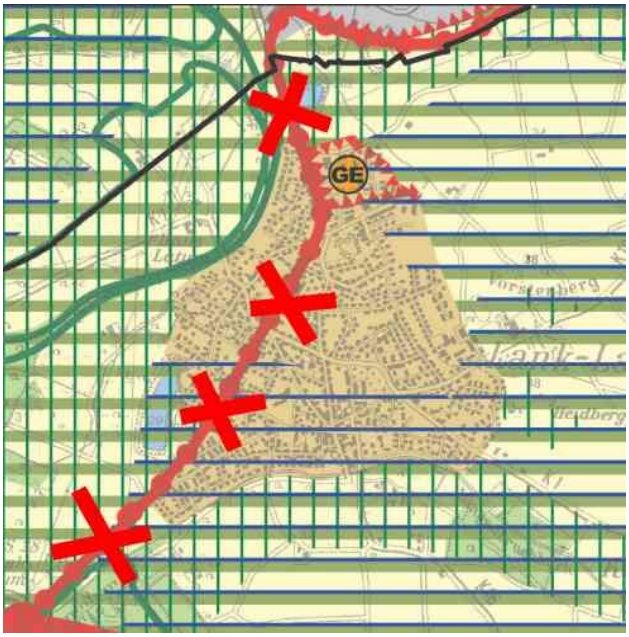
Luftbild: z.B.: fehlende Aufstockungen im Bereich: Die Spey

Begründung:

Wald wird im regionalplanerischen Maßstab ab 5 ha in waldarmen Bereichen im Sinne des Fachbeitrages Holz NRW eingezeichnet. Fehlende Meerbuscher Wald- und Gehölzflächen sollten nachgetragen werden.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. F
Darstellung von regional bedeutsamen Straßen

Die Anregung wird erneut vorgebracht und weiterhin ergänzt.
Es wird angeregt, die Darstellung der Uerdinger Straße als regional bedeutsame Straße zu streichen.



Begründung:

Die Uerdinger Straße dient der Erschließung des Ortsteils Meerbusch Lank-Latum. In zentraler Lage des Stadtteils ist die Gemeindestraße nur mit einer Geschwindigkeit von 30 Km/h zu befahren und die Durchfahrt von (nicht Anlieger)-LKW über 7,5 t ist nicht zulässig. Eine Einstufung als sonstige regionalbedeutsame Straße wird verneint.
Die Uerdinger Straße dient nicht der Erschließung des Krefelder Hafens.
Gemäß dem Planzeichen ac) (Kapitel 7.3.3.1) sollen sonstige regional bedeutsame Straßen dargestellt werden, wenn sie zur Anbindung großer Verkehrsquellen und Ziele an das Verkehrsnetz erforderlich sind.
Somit unterstellt die Begründung zum Regionalplanentwurf mit der Darstellung der Uerdinger Straße als sonstige regional bedeutsame Straße, „eine den vorhandenen großräumigen oder überregionalen Verkehr dienenden Verkehrsverknüpfung“, eine Anbindung an den Krefelder Hafen.
Ergänzend ist festzuhalten, dass die Gemeindestraße zentral durch den Stadtteil führt, so dass großräumig generierte Verkehre eine starke Belastung darstellen. Des Weiteren kann aufgrund der vorhanden verkehrlichen Widerstände im Straßenverlauf (Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, etc.) nicht von einer geforderten „Leichtigkeit“ des Verkehrs ausgegangen werden. Eine regionalplanerische Relevanz ist unter Beachtung der Ist-Situation nicht nachvollziehbar.

Südanbindung des Krefelder Hafens

Die weiteren Aussagen im Kapitel 7.3.3.1 (Maßnahmen, welche aufgrund von Zielkonflikten nicht mehr dargestellt werden können) hier die

Nichtdarstellung einer Südanbindung des Hafen Krefelds über Meerbuscher Stadtgebiet mit Anbindung an die A57 wird begrüßt. Hier ist die Bezirksregierung Düsseldorf den Forderungen der Stadt Meerbusch gefolgt. Die Erschließung des Krefelder Hafens soll nur über das Krefelder Stadtgebiet erfolgen.

Begründung:

Die Pläne, den Krefelder Hafen durch ein Naturschutzgebiet auf Meerbuscher Stadtgebiet an die A 57 anzubinden, greifen maßgeblich in die Planungshoheit der Stadt Meerbusch ein. Die Stadt Krefeld ist gefordert, auf dem eigenen Stadtgebiet nach Verkehrslösungen zu suchen, die in den vorangegangenen Bauleitplanverfahren bzw. in den letzten Jahren gelöst hätten werden können. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf den Gebietsänderungsvertrag zwischen Meerbusch und Krefeld, in dem schon damals im Zuge eines Flächentausches festgesetzt wurde, den Hafen über eine neu zu bauende Trasse an die A 57 in Krefeld-Oppum anzubinden. Zwischenzeitlich wurde jedoch im Süden von Gellep-Stratum das Naturschutzgebiet Latumer Bruch ausgeweitet und die bis dahin geplante Erschließungsstraße an das „Autobahnkreuz" Oppum aufgegeben.

In den zugehörigen Stellungnahmen der Stadt Meerbusch zur Flächennutzungsplanaufstellung der Stadt Krefeld und im Zuge der verschiedenen Bebauungsplanungen in diesem Bereich wurde wiederholt auf die Diskrepanz der Krefelder Ansiedlungspolitik und die damit verbundenen Verkehrsauswirkungen aufmerksam gemacht. Bedenken der Stadt Meerbusch wurden vom Rat der Stadt Krefeld jedoch überwiegend nicht berücksichtigt.

Eine neue Verkehrstrasse würde darüber hinaus durch die seit Jahren bestehende Population des streng geschützten Dunklen Wiesenkopf-Ameisenbläuling (Maculinea nausithous) verlaufen und zu einer gravierenden Verschlechterung führen. Ebenfalls würde die Population des dort lebenden Kammmolchs stark beeinträchtigt. In diesem Gebiet sind weiterhin 150 Rote-Liste-Arten nachgewiesen, was die besondere Bedeutung unterstreicht z.B. Rotmilan (B), Schwarzmilan (B), Nachtigall (B), Schwarzkehlchen (B), Braunkehlchen (DZ), Gartenrotschwanz (B) Kranich (DZ), Weißstorch (DZ), Neuntöter (B), sind nur einige genannte Arten (B=Brutvogel; DV=Durchzügler). Durch eine Trasse würde ebenfalls das Nahrungshabitat beeinträchtigt. In der Unterschutzstellung des FFH-Gebietes wird sich ausdrücklich gegen eine Zerschneidung durch eine Straße ausgesprochen.

Im aktuellen Regionalplanentwurf wurde auf die Darstellung der ehemals geplanten Erschließungsstraße über das Krefelder Stadtgebiet mit Anbindung an das Autobahnkreuz verzichtet und eine nachvollziehbare und ausgebaute Ringerschließung als sogenannte „Norderschließung" für ausreichend befunden. Da sich die Bedarfsrechnungen der Bezirksregierung in der Zwischenzeit nicht wesentlich geändert haben können und auch keine wesentlichen Bauleitplanänderungen neue Tatsachen geschaffen haben, ist von einer fundierten Beurteilung der Verkehrsströme durch die Bezirksregierung auszugehen.

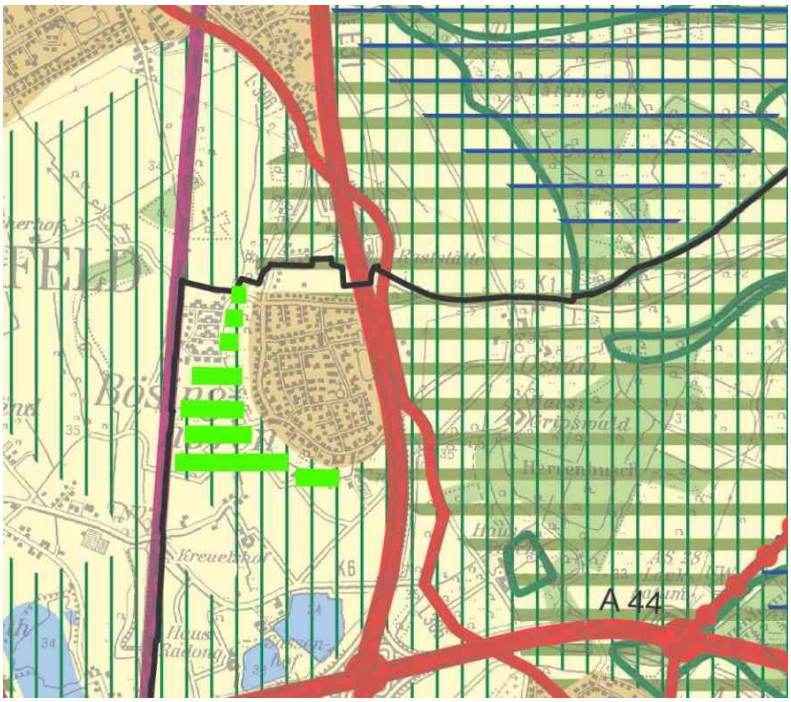
Bei einem nachweislich festgestellten, weiteren Erschließungsbedarf über die von der Bezirksregierung bisher ermittelten Zahlen hinaus, wäre dies Anstoß für die Stadt Krefeld gewesen, ernsthaft adäquate „Erschließungsvarianten" und „Variantenvariationen" auf Krefelder Stadtgebiet im Zuge der Flächennutzungsplanneuaufstellung zu ermitteln, die nicht die Nach-

bargemeinde für Ansiedlungen auf Krefelder Stadtgebiet verkehrlich in Regress - im Sinne eines Zurückgehens von der Wirkung zur Ursache, vom Bedingten zur Bedingung - nimmt. Eine Anbindung des Krefelder Hafens ist nur über das Stadtgebiet Krefelds und nicht über Meerbuscher Stadtgebiet zu führen.
Falls sich zukünftig relevante Änderungen der in der Begründung beschriebenen Sachverhalte ergeben sollten, wovon derzeit aufgrund der vorhandenen Sachlage nicht ausgegangen wird, hält die Stadt Meerbusch als Trägerin der Planungshoheit über ihr Stadtgebiet an ihren Bedenken fest. Sie wird auch in einem Änderungsverfahren des Regionalplans eine Straßenverbindung zur südlichen Anbindung des Krefelder Hafens auf Meerbuscher Stadtgebiet ablehnen.

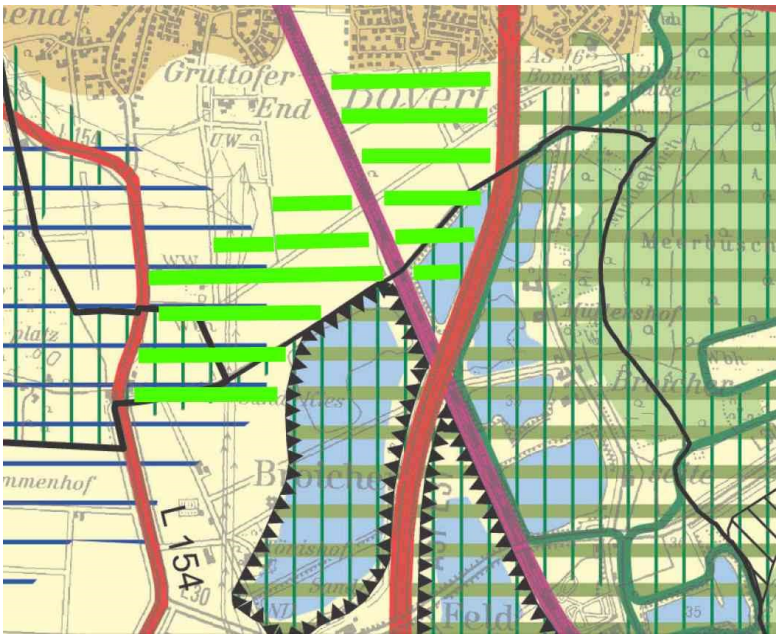
Stadt Meerbusch, lfd. Bu. H
Regionale Grünzuge / Natur- und Landschaftsschutz

Die Anregungen werden erneut vorgebracht.
Es wird weiterhin angeregt:

a)
den Regionalen Grünzug im Regionalplan südwestlich Bösinghoven wie folgt darzustellen:

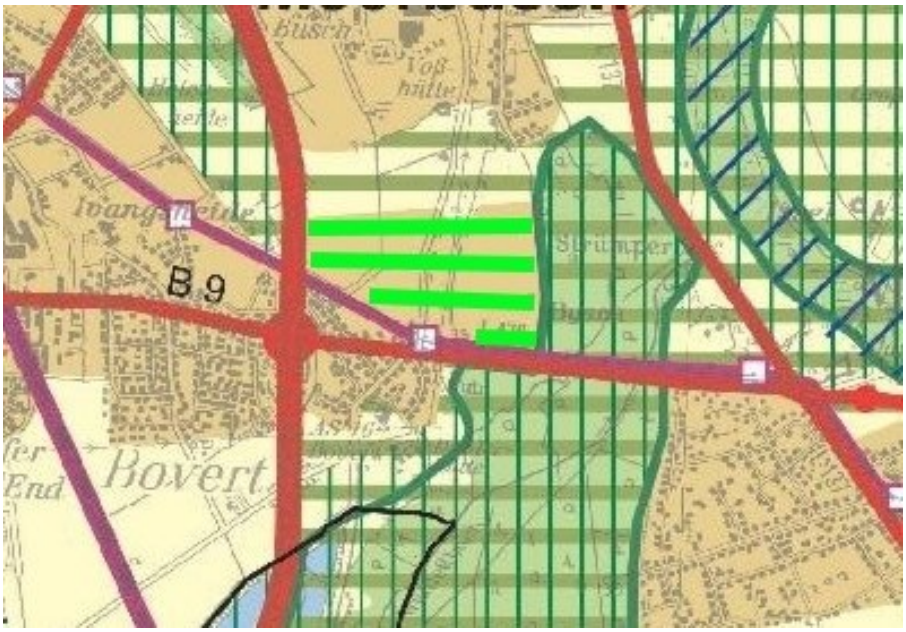


b)
den Regionalen Grünzug und den Landschaftsschutz im Regionalplan südlich von Osterath wie folgt darzustellen:



d)
die Freiflächen/Regionaler Grünzug für Friedhöfe am Siedlungsrand darzustellen.

f)
den Regionalen Grünzug im Regionalplan im Bereich nördlich der Meerbuscher Straße bis zur Forststraße wie folgt darzustellen. Angeregt wird die parallele Darstellung von Landschaftsschutz:



Begründung:

zu a)
Darstellung Regionaler Grünzug im Regionalplanes Entwurf südwestlich Bösinghoven

Der Regionale Grünzug entlang der Stadtgrenze zu Krefeld wird nicht mehr dargestellt. Hier sollte der Regionale Grünzug die alte Rheinschlinge aufnehmen und den Mindestzwischenraum zwischen Bösinghoven und der Vogelsiedlung (Wachtelweg / Rebhuhnweg) definieren, da die Alte Rheinschlinge auch im Landschaftsplan in einem Umwandlungsverbot gemäß LG NRW liegt.
Die Darstellung des Landschaftsschutzes wird hier mehrheitlich erhalten.
Das kleinteilige Absetzen der Landschaftsschutzschraffur kann dabei jedoch – bis auf die Siedlungsfläche der Vogelsiedlung – nicht nachvollzogen werden.
Die Reservefläche im Norden Bösinghoven und Görgesheide Nord soll nicht dem Regionalen Grünzug zugeordnet werden.

zu b)
Darstellung Regionaler Grünzug im Regionalplan Entwurf südlich Osterath und Erhalt der Landschaftsschutzdarstellung

Der Streifen „Regionaler Grünzug“ entlang der Stadtgrenze zu Kaarst wird nicht mehr dargestellt. Ebenso wird hier ein Streifen Landschaftsschutzdar-

stellung reduziert. Im Übergang zu den hier später renaturierten Auskiesungsflächen sollte an dieser Darstellung festgehalten werden. Dabei ist die naturräumliche Verknüpfung mit den Landschaftsschutzbereichen auf dem Stadtgebiet Willich zu sehen. Des weitern bildet dieser Bereich zwischen Umspannwerk und Auskiesungsflächen Raum für die Naherholung im Süden Osterath und ist zu erhalten.
Das Umspannwerk wird dabei im Regionalplan nicht als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt, ist jedoch faktisch besiedelte Fläche.

zu d)
Darstellung von Freifläche für Friedhöfe am Siedlungsrand

Die Bezirksplanungsbehörde sollte eine einheitliche Vorgehensweise wählen und entsprechend die Friedhofsflächen am Westrand Osteraths herausnehmen, da der Friedhof im Osten Lank-Latums und auch der Büdericher Friedhof jeweils als Freiraum dargestellt sind.

zu f)
siehe hierzu:
Stadt Meerbusch, lfd. Nr. 8 Strümper Busch, Fläche 159 (Mee005D, Mee001A, Mee005F, Mee003A), Alternative B
und
Stadt Meerbusch, lfd. Nr. GE 1 Bovert Nordost, Fläche 173 (Mee003/Me005F) Alternative B

Da die Darstellung von Siedlungsflächen in diesem Bereich nicht erwünscht ist, wird eine ökologische und landschaftsästhetische Aufwertung angeregt. Dieser Standort ist für die naturräumliche Verbindung durch z.B. Waldvermehrung zwischen dem südlichen angrenzenden Meerbusch und dem Strümper Busch vorzuhalten. Die Freifläche wird als ein ökologisch und landschaftsästhetisch hochwertiger Bereich angesehen, der für die Naherholung von besonderer Bedeutung ist.

SONSTIGE ÄNDERUNGEN UND ANPASSUNGEN

An den Anregungen zu folgenden ergänzenden Darstellungen wird festgehalten.

- *Rückstufung von Naturschutz- zu Landschaftsschutzgebieten*

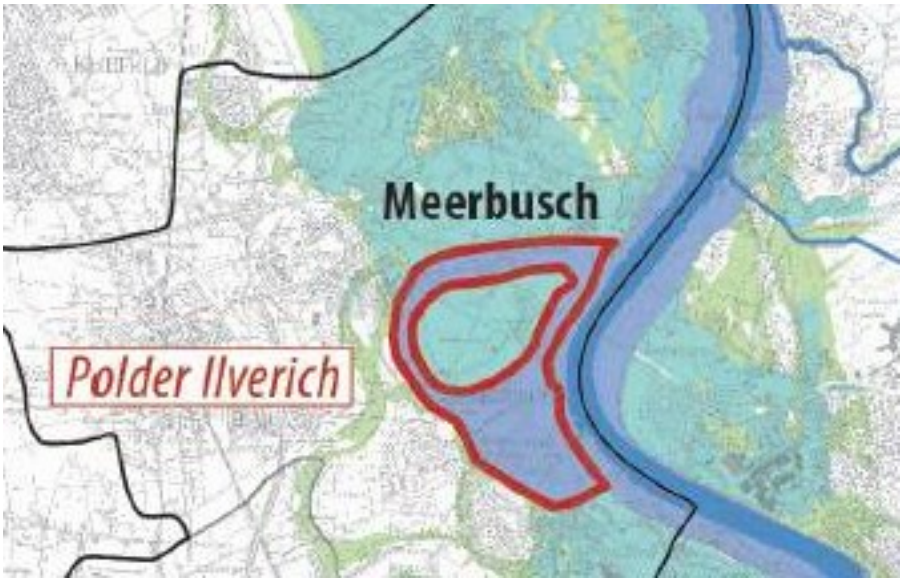
Im Bereich des Grenzgrabens wird die Darstellung Naturschutz (hier Wald) geringfügig angepasst. Die gesamte Fläche wird jedoch neu als Regionaler Grünzug dargestellt. Entsprechend den Darstellungen des Landschaftsplanes sollte hier ebenfalls „Landschaftsschutz“ dargestellt werden.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. K
Steuerbare Rückhalteräume / Taschenpolder Ilvericher Bruch

Die Anregungen werden erneut vorgebracht und weiterhin ergänzt.

Soweit der im Stadtgebiet Meerbusch gekennzeichnete Überschwemmungsbereich in der Ilvericher Altrheinschlinge und südwestlich auf den angrenzenden Flächen des Apelter Feldes unter Beachtung der Inhalte des neuen Landesentwicklungsplanes nicht zurückzunehmen sind, wird angeregt, in der Begründung zum Regionalplan folgende Formulierung aufzunehmen:

„Es wird davon ausgegangen, dass bis zur Klärung ausstehender Sachfragen bzw. Vorlage von Prüfergebnissen und der Herstellung eines Einvernehmens mit der Stadt Meerbusch, die Flächen für eine Rückgewinnung von Retentionsraum von weiteren Nutzungen freigehalten werden. Es ist jedoch durch Optimierung anderer Retentionsbereiche bzw. potentieller Rückhaltebereiche im Regierungsbezirk darauf hinzuarbeiten, eine Inanspruchnahme des hochwertigen Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Ilverricher Altrheinschlinge“ zu vermeiden.“



Auszug: Beikarte 4H

Begründung:

Im Entwurf des neuen Regionalplanes (Beikarte 4H) wird für die Rückgewinnung von Retentionsraum der Meerbuscher Naherholungsbereich der Ilvericher Altrheinschlinge vorgeschlagen. Die Darstellung wurde aus dem Entwurf der Landesentwicklungsplanes -LEP NRW- übertragen. Eine entsprechende Stellungnahme zum LEP-Entwurf (7.4-6 Ziel Überschwemmungsbereiche / 7.4-7 Ziel Rückgewinnung von Retentionsraum) wurde bereits zum ersten Entwurf 14. Februar 2014 und am 7. Januar 2016 in der 2. Beteiligung zum überarbeiten Entwurf abgegeben.
Innerhalb des dargestellten Überschwemmungsbereiches liegen Tunnelbauwerke der Bundesautobahn A 44 sowie direkt angrenzend, am tiefsten Punkt, die Kläranlage Düsseldorf-Nord.

Eine gewünschte Freihaltung oder gar eine Zurückgewinnung als Wasserrückhalt oder Retentionsraum ist dahingehend ausgeschlossen. Eine Unter- bzw. Überflutung der Bauwerke oder ein Auftreiben der Klärbecken kann nicht ernsthaft gewollt sein.
Ergänzend ist anzumerken, dass in den letzten Jahren der Deich auf Meerbuscher Stadtgebiet auf der gesamten Strecke zwischen Krefeld und Düsseldorf vollständig neu und erhöht errichtet wurde.
Darüber hinaus würde durch die Einrichtung eines Retentionsraumes (Deichrückverlegung / Eindeichungen) in erheblichem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen (Ackerflächen, bedingt ackerfähige Flächen, Grünland) einer zumindest vorübergehenden Nutzung entzogen. Der Regionalplanentwurf macht dabei keine Aussagen, wie diesen negativen Auswirkungen für die dort wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebe begegnet werden soll.
Durch anhaltende mehrwöchige Überschwemmung wäre darüber hinaus mit dem Verlust derzeit vorhandener, wertvoller grundwassergeprägten Biotope zu rechnen.
Durch erforderliche Maßnahmen - zur Verringerung der Auswirkungen eines ggf. zu installierenden Taschenpolders (Grundwasseraufhöhungen) im Bereich der Stadtteile Ilverich, Strümp und Büderich - wie das Abpumpen von Grundwasser in einer Größenordnung von bis zu mehreren Mio. m³ - ergeben sich massive Eingriffe in das Grundwasserregime in wasserwirtschaftlich sensiblen Räumen. Diese müssten neben einer qualitativen Wertung einer quantitativen Beurteilung unterzogen werden, da durch die hydraulischen Maßnahmen wesentliche Änderungen in den Wassereinzugsgebieten des Wasserwerkes Lank-Latum und damit eine Beeinträchtigung der öffentlichen Trinkwasserversorgung zu erwarten ist. Hierzu fehlen dezidierte Aussagen.
Ebenso befindet sich in diesem Bereich eine größere Anzahl von Ver- und Entsorgungsleitungen, die gegen Auftrieb bei einer mehrwöchigen Überschwemmungszeit sowie die Wartung der Anlagen während dieser Zeit gesichert bzw. aufrecht erhalten werden müssten. Auch hierzu wären detaillierte Angaben erforderlich. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage eines erhöhten Folgekostenaufwandes und ob dieser erhöhte Folgenkostenaufwand bereits bei einer pauschalen Darstellung im Landesentwicklungsplan oder Regionalplan bedacht wurde (Infrastrukturkostenbetrachtung).
In jedem Fall wäre bei der Errichtung eines Rückhalteraumes (Deichrückverlegung) mit einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität der Meerbuscher Bürger durch Entzug von landschafts- und naturgebundenen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sowie einer erheblichen Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und des Landschaftsbildes bei Eindeichung der Ilvericher Altrheinschlinge mit bis zu 6 m hohen Deichen bzw. durch technische Bauwerke (Brücken, Einlassbauwerke etc.) zu rechnen.
Die Stadt lehnt eine Inanspruchnahme der Ilvericher Altrheinschlinge als Retentionsraum mit Deichrückverlegungen grundsätzlich ab. Die Stellungnahme der Stadt Meerbusch zum LEP beruht auf einem einstimmigen Ratsbeschluss.

Auch wurden seit Mitte der 1990er Jahre mehrere ablehnende Stellungnahmen abgegeben, die von den politischen Gremien der Stadt Meerbusch ebenfalls jeweils einstimmig beschlossen wurden. Da innerhalb des Zeithorizontes des Regionalplanes und auch längerfristig mit der Realisierung des

Retentionsraums nicht zu rechnen ist, ist die Darstellung im Entwurf des neuen Regionalplans zu streichen.
Die Bedenken sind dabei so gravierend, dass schon zum jetzigen Zeitpunkt eine Herausnahme entschieden werden kann.

Die Stadt Meerbusch begrüßt sehr wohl ein Umdenken in der Hochwasserschutzpolitik zu einem nachhaltigen Hochwasserschutz.
Unter Berücksichtigung der Größenordnung dieser Planung, des außerordentlich erheblichen technischen Aufwandes und der sonstigen ökologischen, landschaftlichen und städtebaulichen Beeinträchtigungen ist die Ilvericher Altrheinschlinge jedoch ein ungeeigneter Standort für einen Polder.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. L
Wasserflächen

Weiterhin sind fehlende Wasserflächen darzustellen.

a) Wasserfläche am Meyersweg

b) Wasserflächen im Bereich des Gewerbegebietes Mollsfeld-Nord an der Krefelder Straße



Luftbild: Quelle: google maps

Begründung:

zu a + b)
Die vorhandenen Wasserflächen werden nicht dargestellt. Sie sollen als prägende Landschaftsbestandteile im Regionalplan dargestellt werden.

TEXTLICHE D A R S T E L L U N G E N

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. P
3.2 Allgemeine Siedlungsbereiche

Die Anregung, Infrastrukturfolgekostenermittlungen für alle Planungsentscheidungen durchzuführen wird aufrecht gehalten.
Die Erstellung der einfachen praktikablen Arbeitshilfe zur Ermittlung der Infrastrukturfolgekosten ist für die Umsetzung und Anwendung dabei elementare Voraussetzung. Dabei ist aber auch eine Siedlungsvielfalt zu beachten, wenn die zukünftige Siedlungsentwicklung dem Leitbild der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit gerecht werden soll.
Somit darf ein Wohngebiet, mit der Möglichkeit eines quartiersbezogenen hohen Grünanteils, neben einer dichten Blockstruktur nicht aufgrund höherer Infrastrukturkosten kategorisch ausgeschlossen werden, wenn dies eine städtebauliche notwendige Siedlungsauflockerung oder Ergänzung darstellt.
Städtische Gärten - privat oder öffentlich - und die Möglichkeiten städtischer Landwirtschaft können in Zukunft zur Lösung unterschiedlicher sozialer Probleme auf urbaner und auch auf globaler Ebene beitragen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. Q
3.4 Großflächiger Einzelhandel

An der Anregung einer grundsätzlichen Darstellung von Sondergebieten im Flächennutzungsplan auch außerhalb des ASB wird festgehalten.

Da viele dieser Betriebe, v. a. Gartencenter und Pflanzenmärkte aufgrund des hohen Flächenbedarfes im Außenbereich siedeln, besteht über die Forderung einer Lage im ASB für Neugründungen auch für den Bestand ein Regelungsbedarf. Dies deshalb, weil die erstellten Bauten und ihre Nutzung (z.B. Verkaufsgewächshaus in Verbindung mit Baumschule, Betriebsleiterwohnhaus mit Garagen, Produktionshallen, etc.) in vielen Gemeinden nach § 35 (1) BauGB als privilegierte Vorhaben genehmigt wurden. Dabei war und ist es üblich und legal, dass auf Grundlage von § 35 (1) BauGB genehmigte Gärtnereien oder Baumschulen sich im Laufe der Jahre vergrößern und die Grenzen von großflächigen Einzelhandelsbetrieben erreichen.

Dementsprechend sind im Bereich v. a. der Gartencenter und Pflanzenmärkte ein differenziertes Angebot sowie eine sehr umfangreiche Verkaufsflächenausstattung vorhanden.

Zur Sicherung der Entwicklung dieser Betriebe und zur gebotenen Rechtssicherheit sowohl für die Betreiber als auch für die Gemeinden sollten zukünftig - über entsprechende gesamtstädtische Bestandsnutzungskonzepte - Darstellungen von Sondergebieten im Flächennutzungsplan auch außerhalb des ASB möglich sein. Dies vor allem um die Regelung der Verkaufsflächen und Sortimente später über Bebauungspläne vorzusehen.

Anderenfalls besteht die Gefahr einer städtebaulich ungeordneten Entwicklung in diesen Warensegmenten, insbesondere einer bauordnungsrechtlich nicht kontrollierbaren Entwicklung der zentrenrelevanten Randsortimente, die in einem Spannungsverhältnis zu den schutzwürdigen Versorgungsstrukturen der Zentrenbereiche stehen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. R
4.0 Freiraum

An der Anregung der Nennung von Qualitäten für Regionale Grünzüge wird festgehalten.

Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Freiraum- und Landschaftsentwicklung wird unterstützt. Für die Feiflächen/Regionale Grünzüge entlang von bebauten Bereichen sollten jedoch Ziele genannt werden, um Ortrand und Siedlungsränder klarer zu definieren.
Dass die Darstellung von Gewässerläufen mit ihren Uferzonen, Waldstücken, Parks und landwirtschaftlich genutzten Flächen keine Baulandreserven sind, sondern ökologisch, funktional und kulturell unverzichtbare Festpunkte, ohne die eine Region weder attraktiv noch funktionsfähig ist, bleibt bestimmender Ansatz. Die Bedeutung dieser grünen Netze zu erkennen ist wichtig; ihre zukünftigen Qualitäten und Potenziale sollten entsprechend im Regionalplan klarer und Strategien zum Schutz und zur Entwicklung sollten notwendigerweise als Ziele und Grundsätze aufgenommen werden.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. S
5.1.2 – 4 Verkehrsinfrastruktur

An der Anregung Lärmschutz für den Schienen- und Straßenverkehr ein eigenes Kapitel zu widmen wird festgehalten.

Wird im Kapitel 5.1.5 Flughäfen / Luftverkehr der Lärmschutz wenigstens noch angesprochen, werden bei den Verkehrsträgern Wasser, Straße, Schiene keine besonderen übergeordneten Regelungen getroffen.
Es wird angeregt, dem Lärmschutz für den Schienen- und Straßenverkehr ein eigenes Kapitel zu widmen. Dies bedeutet die Darstellung von besonderen belasteten Lärmkorridoren; Flächendarstellungen heute schon besonders verlärmter Bereiche in einer Beikarte zum Regionalplan.

Angeregt wird hierzu, dass im Falle wesentlicher Änderungen von Verkehrsmengen im Bereich von Bestand-Wohnsiedlungen (z.B. im Nahbereich von Haltepunkten, bzw. entlang des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs, etc.), im Sinne des Umgebungsschutzes, der notwendige erhöhte Lärmschutz durch den Eigentümer oder Betreiber der vorhandenen Infrastruktur zu gewährleisten ist. Hier sollte der Verursacher verpflichtet werden, sich mindestens an den Herstellungskosten aktiver Schallschutzmaßnahmen zu beteiligen.

Stadt Meerbusch, lfd. Bu. S
5.1.5 Flughäfen / Luftverkehr

An den Anregungen zum Fluglärm wird festgehalten und diese ergänzt.

Der Regionalplan sieht wichtige Weichenstellung v.a. für die Siedlungsentwicklung vor. Eine notwendige raumordnerische Behandlung von Bauflächen (Flächensparen) und selbst die Reglementierung raumbedeutsamer Brachflächen sind vorgesehen. Dies sind jeweils Ordnungselemente, die weiteres, unbegrenztes Wachstum regeln und einschränken.
Für den Flugverkehr wird jedoch nur ein notwendiges Wachstum postuliert, ohne weitere inhaltliche Auseinandersetzung.

Hier sind somit ebenfalls Aussagen zu den Grenzen des Wachstums, v.a. für einen Stadtfughafen wie Düsseldorf, zur überregionalen Kooperation der Flughäfen untereinander und eine raumordnerische Klarstellung der Anbindungen und Verknüpfungen dieser mit dem ÖPNV zu machen sowie klimaschutzrechtliche Belange zu behandeln.

Da die Aussagen in den folgenden getroffenen Formulierungen, Begründung, Seite 154 der Begründung sachgerecht sind, kann nicht erkannt werden, warum diese im 2. Entwurf gestrichen wurden. Diese sollten Inhalt des Regionalplanes bleiben:
„Weil sich die Ausstattung der Flugplätze mit Flächen und Infrastruktur im Planungsraum bereits heute auf hohem Niveau befindet, soll zu diesem Zweck eine möglichst effiziente Nutzung und Vernetzung der vorhandenen Infrastrukturen *sowie die planerische Sicherung der noch zur Verfügung stehenden Flächen und ihre zielgerichtet flughafenbezogene Nutzung angestrebt werden."*
und
„Hierzu geht einerseits G1 auf die Kooperation der Flugplätze *ein. Eine Kooperation der Flugplätze in der Planungsregion und ihrer Umgebung ist wichtige Voraussetzung dafür, die unterschiedlichen Standortpotenziale und Ressourcen optimal einzusetzen. G1 soll vor diesem Hintergrund darauf hinwirken, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Kooperation, wie beispielsweise eine bessere verkehrliche Verbindung der Flughäfen miteinander, geschaffen werden."*

Dem Schutz vor Lärm ist ein eigenes Kapitel zu widmen. Dies bedeutet die Darstellung von besonders belasteten Lärmkorridoren aller Verkehrsträger, mit Flächendarstellungen für zusätzliche Lärmschutzanlagen und den Lärmschutzzonen der Flughäfen nach dem Lärmschutzgesetz und dem Landesentwicklungsplan.

Wenn den Gemeinden und Städten und somit dem einzelnen Menschen, unter Beachtung von Flächenverfügbarkeiten, eine raumplanerisch verdichtete Siedlungstätigkeit vorgegeben wird, darf der Schutz durch die gebündelten Auswirkungen der verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen nicht auf eine nächste Planungsebene verschoben werden.

Der Flughafen Düsseldorf liegt dabei in einem sehr dicht besiedelten Gebiet. Bereits jetzt sind die Belastungen für die Bevölkerung im Umfeld nicht

akzeptabel. Lärm macht krank. Fluglärm ist starker Lärm. Deshalb ist ein quantitatives Wachstum, verbunden mit noch zahlreicheren Flugbewegungen aus Sicht der Stadt Meerbusch abzulehnen. Der im Regionalplan vorgesehene Verweis auf das Fluglärmgesetz ist keine ausreichende Auseinandersetzung mit diesem regionalplanerisch relevanten Thema. Der Flughafen sollte sich auf ein qualitatives Wachstum ohne weitere Belastungen für die Bevölkerung beschränken.

Stadt Meerbusch, Erweiterung Krefelder Hafen
7.1.9 Planzeichen eb) - Standorte des kombinierten Güterverkehrs
7.3.3.1 Planzeichen ac) - im Vergleich zum GEP99 gestrichene Bereiche:

Die Darstellung im Regionalplan wird begrüßt.
Es wird begrüßt, das auf die Darstellung eines GIB bzw. einer Sondierungsfläche für eine zukünftige Hafenerweiterung auf Meerbuscher Stadtgebiet, aufgrund der entgegenstehenden schwerwiegende Umweltbelange / Restriktionen, verzichtet wird. Hier ist die Bezirksregierung Düsseldorf den Forderungen der Stadt Meerbusch gefolgt. Die Entwicklung / Erweiterung des Krefelder Hafens soll nur auf dem Krefelder Stadtgebiet erfolgen.



Auszug: Karte S. 385, Begründung, Juni 2016

Begründung:

Aus städtischer Sicht sind die in der Begründung formulierten textlichen Passagen jedoch nicht nur schon aus den von der Regionalplanungsbehörde selbst aufgeführten Gründen (sehr hohe fachlichen Herausforderungen) „Ausschluss"-Kriterien, sondern ebenfalls der gültige landesplanerischer

Vertrag zwischen Meerbusch und Krefeld (Gebietsänderungsvertrag). Die Notwendigkeit weiterer Erörterungen und Gespräche wird aus Sicht der Stadt Meerbusch daher nicht gesehen und diese brauchen auch innerhalb des Planungszeitraumes sowie im Gesprächsrahmen zum regionalen Gewerbeflächenkonzept nicht geführt werden.

„Ausschluss"-Kriterien, Neuer Regionalplan

1. das, das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept zwar einen Bedarf von mindestens weiteren 20 ha Freifläche abseits des Wassers für Entwicklungen postuliert, dass jedoch zusätzliche Flächenpotentiale im Umfeld des Hafenbahnhofs Linn zur Verfügung stehen, die im Rahmen des Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzeptes aber nicht als vorhandener Hafenbereich angenommen wurden. Angemessener Handlungsspielraum stände des weiteren in anderen GIB oder ASB für nicht hafenaffines Gewerbe zur Verfügung.

2. die Einzugsbereiche der Wassergewinnungsanlage „Werthhof",

3. die direkte Lage am Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue" sowie die räumliche Nähe zum FFH-Gebiet „Die Spey",

4. eine schon heute unzureichende verkehrlichen Erschließung

Gebietsänderungsvertrag

Eine Hafen-Erweiterung auf Meerbuscher Stadtgebiet widerspricht dem mit Verfügung vom 20.07.1979 durch den Regierungspräsidenten Düsseldorf genehmigten und gültigen landesplanerischen Vertrag, hier:
Gebietsänderungsvertrag zwischen den Städten Meerbusch und Krefeld.
Ein Gebietsänderungsvertrag hat aufgrund der Gemeindeordnung NRW konstitutive Wirkung für alle. Ein Ausspruch der Änderung begründet Rechte und Pflichten der Beteiligten. Eine Änderung des Vertrages wäre schon mit der Darstellung von Hafenerweiterungsflächen auf Meerbuscher Stadtgebiet zu bewirken.
Aus diesem Grunde wäre eine Darstellung bzw. eine textliche Festsetzung am vorgesehenen Standort grundsätzlich unzulässig und würde die Stadt in eigenen Rechten verletzen. Aufgrund der konstitutiven Wirkung des Gebietsänderungsvertrages muss auch die Regionalplanungsbehörde dessen Einhaltung bei der Aufstellung des neuen Regionalplanes beachten.

In § 6 des Gebietsänderungsvertrages wurden folgende Vereinbarungen aufgenommen:

„(1) Die Stadt Krefeld wird in dem Bereich zwischen B 222 und Rhein nördlich der geplanten B 228 N, gerechnet von deren nördlichem Böschungsfuß,
   a) eine Fläche bis zum Abstand von 40 m als Grünfläche mit einem Gebot zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern festsetzen und die Anlegung und Unterhaltung der Anpflanzung sicherstellen,
   b) die darüber hinausgehende Fläche bis zur geplanten K 9 N in der Trasse des Satzungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 368 vom 17.11.1977, mindestens aber bis zu einem Abstand von 100 m, gerechnet vom nördlichen Böschungsfuß der B 288 N, als GE-Gebiet festsetzen.

(2) Die Stadt Krefeld wird in einem Bereich von 500 m nördlich der geplanten B 288 N keine Betriebe zulassen, die unzumutbare Immissionen verursachen."

Ziel des Gebietsänderungsvertrages war es, die Nutzung im Hafengebiet der Stadt Krefeld über die Möglichkeiten des Bundesbaugesetzes hinaus einzuschränken.
Es war beabsichtigt, gewerbliche Bauflächen auf Krefelder Gebiet zu konzentrieren, von dort die Erschließung zu sichern und entsprechend zulässige Nutzungen zu gliedern. Hierzu hat die Stadt Meerbusch 107 ha Stadtgebiet der Stadt Krefeld überlassen, wogegen Krefeld 36 ha Gemeindegebiet an die Stadt Meerbusch abtrat. Den größten Anteil des Meerbuscher Stadtgebietes nahm dabei die damalig neu geplante Hafenerschließung (288 N) in Anspruch.
Ziel der Nutzungsgliederung war es darüber hinaus, stark emittierende Betriebe nur in einem Bereich anzusiedeln, der weit (500 m) von der Stadtgrenze entfernt war. Der Gebietsänderungsvertrag ist mit dieser Formulierung genehmigt worden.
Da zu diesem Zeitpunkt die Gliederungsmöglichkeiten nach der Baunutzungsverordnung (siehe auch: Abstandserlass NRW) im Bebauungsplan noch nicht möglich waren, und zum anderen für diesen Bereich noch kein Bebauungsplan aufgestellt war, wurde das Instrumentarium einer Gliederung im Gebietsänderungsvertrag genutzt, um die Planungsfreiräume der Städte auf ihrem Gebiet vertraglich zu garantieren und kommunalrechtlich normativ abzusichern, und zwar unabhängig von einem sich aus den sonstigen Rechtsvorschriften ergebenden Standard.

Südlich und südöstlich der Stadtgrenze Krefeld-Meerbusch handelt es sich auch heute noch um ein landwirtschaftliches Vorranggebiet, das durch die damalige Flurbereinigung neugeordnet wurde, sowie um Freiraum für die tägliche Naherholung.
Die Flächen auf Meerbuscher Stadtgebiet werden dabei in allen Entwürfen zum neuen Regionalplan weiterhin als regionaler Grünzug dargestellt und sind auch in der Zukunft zu sichern.

Stadt Kaarst, Fläche zur Sicherung und zum Abbau oberflächennaher Bodenschätze (BSAB), (‚Dreiecksfläche')

Die „Dreiecksfläche in Kaarst" ist im Rahmen des Standortsuchverfahrens, in dem mehr als 50 Standortbereiche auf ihre Eignung geprüft wurden, in den Gutachten aus 5/2015, 11/2015 und 6/2017 als bestgeeigneteste Fläche für einen Konverter ermittelt worden. Eine Nutzbarmachung der Fläche scheitert daran, dass sie im geltenden Regionalplan als Auskiesungsfläche ausgewiesen ist.

Der Standort „Dreiecksfläche Kaarst" wurde im Suchverfahren 2014 vom Rhein-Kreis Neuss vorgeschlagen, weil er das im Kriterienworkshop im Jahre 2013 zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger festgelegte Kriterium „Abstand zur Wohnbebauung" als maßgebliches Kriterium erfüllt. Der Standort ist von der Autobahn A 57, der Landstraße 30, Bundesbahntrasse und einem See abgeschirmt. Bei entsprechender Anordnung ist nach dem

Gutachten der Fa. ERM ein max. Abstand zur geschlossenen Wohnbebauung von 1.300 m möglich. Die Fläche steht im Eigentum von Amprion.

Im Gutachten vom 27. Juni 2017 ist der Standort „Umspannwerk Osterath" überraschenderweise an die 2. Stelle hinter den nach wie vor bestgeeignetesten Standort „Dreiecksfläche Kaarst" gerückt. Aufgrund des fehlenden Abstands zur Wohnbebauung war dieser Standort in der Reihung der favorisierten Standorte über 3 Jahre ausgeschieden, weil hier nur ein Abstand zur geschlossenen Wohnbebauung von 200 m, bei östlicher Anordnung von 300 m eingehalten werden kann.

Nach Bekanntgabe des 4. Gutachtens hat die Stadt Meerbusch, die aufgrund der Ergebnisse des Suchverfahrens als möglicher Standort 3 Jahre nicht mehr betroffen war, einen Antrag an den Regionalrat zur Sitzung am 6. Juli 2017 gestellt, die Dreiecksfläche aus der BSAB-Kulisse herauszunehmen. Auch die SPD-Fraktion hatte einen entsprechenden Antrag gestellt.

Der Forderung der Stadt Meerbusch, die Nutzbarmachung der Dreiecksfläche zu ermöglichen, ist der Regionalrat nicht gefolgt, sondern hat die Bundesnetzagentur aufgefordert, das neue Gutachten zu prüfen, das Planverfahren weiterzuführen und in diesem die Standortfrage zu entscheiden.

Die Vertreter von Amprion haben in Gesprächen mit der Verwaltung, aber auch in der öffentlichen Ratssitzung vom 24. August 2017 erklärt, im Herbst 2017 eine finale Entscheidung, zumindest aber ein eindeutiges politisches Signal für den Standort Dreiecksfläche zu benötigen, da die standortabhängige Beauftragung der Konverterfertigung erfolgen müsse. Andernfalls könne die südliche Leitung nicht wie im Rahmen der dringlichen Umsetzung der Energiewende vorgesehen 2021 in Betrieb gehen. Soweit zeitnah keine Entscheidung durch den Regionalrat getroffen werde, die die Dreiecksfläche in Kaarst auch raumplanerisch für die Nutzung durch einen Konverter öffne, werde die Vorhabenträgerin im Planfeststellungsverfahren Osterath als Standort für den Konverter beantragen, da eine Realisierung auf der bestgeeignetesten Dreiecksfläche nicht genehmigt werde.

Dies wurde von den Vertretern der Bundesnetzagentur ausdrücklich so bestätigt. Die Bundesnetzagentur hat in der genannten Ratssitzung deutlich ausgeführt, dass sich die BNA als Genehmigungsbehörde nicht über die Landesplanung hinwegsetzen werde, d.h. keinen Standort im Planfeststellungsverfahren genehmigen wird, der mit anderweitigen Zielen der Raumordnung belegt ist. Es sei Aufgabe des Regionalrates, die Voraussetzungen für eine Realisierung des Standortes Dreiecksfläche zu schaffen.

Die Ablehnung des Regionalrates, im Interesse einer gelingenden Energiewende und zum Schutz der Menschen zeitnah eine Entscheidung zu treffen, die die Realisierung eines unter sachlichen Gründen am besten geeignetesten Standortes zu ermöglichen, ist zugleich eine Entscheidung für eine industrielle Großanlage am Rand der geschlossenen Wohnbebauung in Osterath. Mit der Entscheidung wird am lt. Gutachten „bestgeeignetesten Standort" ein Konverter faktisch verhindert und stattdessen in einen anderen, schlechteren Standort verdrängt.

Für die Menschen der Region ist es unter Akzeptanzgesichtspunkten nicht nachvollziehbar, dass der Regionalrat entgegen dem erkennbaren Bedürfnis zahlreicher Städte und Gemeinden, diesen in aufwendigen Begutachtungen als bestgeeignet festgestellten Standort weiterhin für den Kiesabbau vorhalten will, obwohl sich selbst die Kiesindustrie mit einer Aufgabe der nur 1% ausmachenden Fläche ausdrücklich einverstanden erklärt hat.

Auch regionalplanerisch muss diese Fläche wegen ihrer besonderen Eignung als Konverterstandort mit Bezug auf das Schutzgut Mensch und den Abstand zur geschlossenen Wohnbebauung sowie der Abschirmung im Städte- und Landschaftsbild als Konverterstandort ermöglicht werden. Eine weitere Blockierung trotz der begründeten Anträge der Fa. Amprion, der Stadt Meerbusch und der auch von der Bundesnetzagentur angesprochenen Bedeutung der Standortsuche im Rahmen der HGÜ-Leitungen zur schnellen Umsetzung der Energiewende, der auch die Bezirksregierung und der Regionalrat gerecht werden müssen, verkennt die Bedeutung dieser Belange und Rechtsgüter.

Daher fordert die Stadt Meerbusch nochmals, die ausgewiesene BSAB-Fläche in deren Teilbereich (10 ha der gesamten s.g. Dreiecksfläche) für die Umsetzung der Vorhaben der Bundesfachplanung für das Gelingen der Energiewende aus dem Bereich für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze zu streichen oder das Ziel durch Aufnahme einer entsprechenden Ausnahme für eine künftige Genehmigung oder Planfeststellung auch einem Konverter auf dieser Fläche zu öffnen.

Die Stadt schließt sich damit der bereits dem Regionalrat vorliegenden Stellungnahmen der Fa. Amprion und des VERO-Baustoffverbandes sowie den Anregungen der Bundesnetzagentur an, die auch im Einklang sind mit dem Gutachten des Zentralinstituts für Raumplanung an der Universität Münster zur Fortschreibung des Regionalplans von BSAB-Festlegungen.

Die Stadt Meerbusch unterstützt eine Standortwahl der Fa. Amprion, die in Bezug auf gesundheitliche Vorsorge für körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz und der Tatsache, dass keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Unbedenklichkeit der Hybridleitungen und Konverter vorliegen, am ehesten Rechnung trägt.

Das Kriterium eines hierfür jedenfalls ausreichenden Abstands zur geschlossenen Wohnbebauung wird auf dem Standort Dreiecksfläche am ehesten erreicht.

Als ausreichender Abstand zur Wohnbebauung, kann der Abstand von 400 m (gesetzlich vorgeschriebener Abstand zu Hochspannungsleitungen) für eine solche großindustrielle Anlage nicht zugrundegelegt werden. Während es sich bei der Leitung um eine statische Linieninfrastruktur handelt, ist der Konverter eine nicht hinreichend durch Erfahrungs- und Grenzwerte abgesicherte Anlage, die in den Außenbereich mit erheblichem Abstand zur Wohnbebauung - wie z.B. in Dörpen oder in ein Industriegebiet wie in Eemshaven/NL- gehört. Der 24-Stunden Betrieb des Konverters ist mit erheblichen Beeinträchtigungen und nicht abschließend geklärten Gefahren für die Nachbarschaft verbunden. Es ist mit nächtlichen Arbeiten bei Störungen zu rechnen, bei schweren Störfällen ist die Nach-

barschaft aus Sicherheitsgründen eventuell zu evakuieren. Da es sich um eine kritische Infrastruktur auf höchstem Level handelt, sind erhebliche Sicherheitsvorkehrungen und Maßnahmen erforderlich. Der Konverter hat eine so zentrale Funktion im Netz, dass er wie Großkraftwerke entsprechend geschützt werden muss. Die in den letzten Jahren erarbeitete Einführung von Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz von Anlagen der kritischen Infrastruktur erfordert Schutzstreifen rund um das Gelände, die bei dem geringen Abstand zur Wohnbebauung nicht zu gewährleisten sind.

Sollte sich der Standort auf der Dreiecksfläche als Konverterstandort nicht realisieren lassen, weil das Ziel der Raumordnung dies weiterhin verhindert, wird die Wohnbevölkerung, das Ortsbild und Selbstgestaltungrecht der Stadt Meerbusch massiv und direkt betroffen.

Bei den in Frage kommenden Flächen in Osterath handelt es sich um in unmittelbarer Nähe des Ortseingangs und der Ortsrandbebauung liegende Flächen. Die städtebaulichen Vorstellungen der Stadt Meerbusch in diesem Bereich sind durch die Darstellung von Wohnbauflächen und Freiflächen in Form von Dauerkleingärten konkretisiert und in rechtskräftigen Bebauungsplänen festgesetzt.

Die vorhandene Umspannanlage (Netzverknüpfungspunkt Osterath) beeinträchtigt bereits heute die sich in unmittelbarer Nähe befindlichen Wohnbebauungen. Die Ausdehnung der Versorgungsflächen, die seit 1980 in der heutigen Größe im Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch ausgewiesen sind, wurden wegen der Nähe der Wohnbebauung bisher weder landesplanerisch noch von anderen Planungsträgern in der FNP bzw. in B-Planverfahren geltend gemacht.

Die Stadt Meerbusch bemüht sich bereits heute, mit Ausgleichsmaßnahmen, entsprechender Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes, Erholungs- und Freizeitbereichen, die Beeinträchtigungen der im Umfeld der Umspannanlage lebenden Menschen zu minimieren. Der Bau eines Konverters mit dem großen Flächenbedarf und Versiegelungsgrad würde in krassem Gegensatz zu den bisherigen und künftigen städtebaulichen Vorstellungen der Stadt Meerbusch in diesem Gebiet und Stadtteil stehen. Die sonstigen massiven Störungen und Belästigungen durch Flug und Eisenbahnlärm hier vor Ort lassen eine zusätzliche Beeinträchtigung der Lebensqualität nicht zu.

Die Nutzung der Dreiecksfläche als Konverterstandort wäre somit nach Auffassung aller Beteiligten am besten geeignet, das angestrebte Ziel der Energiewende mit den geringsten Beeinträchtigungen effektiv und verträglich zu erreichen.

Wenn der Regionalrat eine Änderung des Regionalplanes oder Ausnahme von den Darstellungen für den Bereich der Dreiecksfläche nicht eindeutig in Aussicht stellt, wird das weitere Vorgehen durch den bestehenden Zeitdruck erheblich eingeschränkt, was nach den Erklärungen des Netzbetreibers Amprion bzw. der Bundesnetzagentur damit zu einem Standort in Osterath dicht neben geschlossener Wohnbebauung führt.

Daher ist es im Interesse der Menschen in dieser Region jetzt notwendig, raumplanerisch verbindlich klarzustellen, dass die Regionalplanung dem Vorhaben auf dem bisher als Kiesabbaufläche dargestellten Bereich nicht entgegenstehen wird.

Nach Auffassung des Rates der Stadt Meerbusch steht insofern auch der Regionalrat in einer besonderen Verantwortung, die Energiewende durch die Umwidmung der Dreiecksfläche bei größtmöglicher Akzeptanz aller Betroffenen zu ermöglichen.

Die Stadt verweist zur Begründung dieser raumplanerischen Möglichkeit und Notwendigkeit auch auf die beigefügte rechtsgutachterliche Stellungnahme der De Witt Rechtsanwaltsgesellschaft Berlin.