

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB4/485/2012 vom 17. Januar 2013
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Planung und Liegenschaften Rat	05.02.2013 28.02.2013

Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp/Kreisstraße K 9n 2. Bauabschnitt

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

2. Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

Beschlussvorschlag:

1. _____ Beschluss über Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften stellt fest:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n, 2. Bauabschnitt hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten (Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchungen, landschaftspflegerischer Begleitplan, Umweltprüfung, Abschätzung der Luftschadstoffe, artenschutzrechtliche Prüfung) gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der zur Zeit geltenden Fassung vom 10. Oktober 2011 bis einschließlich 26. Oktober 2011 erneut öffentlich ausgelegen.

Es wurde bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können.

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

1. Einwender 1 Schreiben vom 23.10.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Der Einwendung wurde dahingehend gefolgt, dass im Jahr 2012 eine erneute Luftschadstoffuntersuchung zur Bebauungsplanaufstellung durchgeführt wurde.

Das Ergebnis der Untersuchung wurde am 22. November 2012 im zuständigen Ausschuss für Planung und Liegenschaften durch den Gutachter vorgestellt.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Die Luftschadstoffausbreitungsberechnungen wurden in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen des geplanten Bauvorhabens für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}), Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol (C₆H₆) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für Feinstaub (PM_{10}) von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $31,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Ausgehend von den Erkenntnissen des LANUV NRW, dass es ab $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit geringer Wahrscheinlichkeit, ab $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr als 35 Überschreitungstagen mit mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Feinstaub kommt, ist bei einem Jahresmittelwert von bis zu $31,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Nullfall und $31,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall im Bereich der Meerbuscher Straße mit geringer Wahrscheinlichkeit mit mehr als 35 Überschreitungstagen zu rechnen.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub ($\text{PM}_{2,5}$) von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit Toleranzmarge für das Jahr 2015 wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $21,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an den Immissionsort 7 (Meerbuscher Straße 219) und den Immissionsorten 11 bis 18 mit maximal $38,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall eingehalten.

An den übrigen Immissionsorten, entlang der Meerbuscher Straße, liegen mit maximal $49,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Immissionsort 2) Überschreitungen vor.

Die Gegenüberstellung der Gesamtbelastung von Stickstoffdioxid im Nullfall und Planfall zeigt, dass die Überschreitungen schon im Nullfall also ohne Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 schon vorhanden sind.

Das heißt, die Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid (NO_2) ergeben sich durch die auf der Meerbuscher Straße vorhandene Verkehrsbelastung. Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 lediglich im Mittel um 3,5 % zu. Damit wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlechtert.

Die Wahrscheinlichkeit, dass das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV nicht eingehalten wird, liegt für den Planfall bei maximal 8,8 %. Auswertungen von Messergebnissen an Verkehrsmessstationen des LANUV NRW zeigen, dass auch bei NO_2 -Jahresmittelwerten in deutlich höheren Größenordnungen wie im vorliegenden Fall für alle Immissionsorte ermittelt, das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV eingehalten wurde. Daher kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten wird.

Der Jahresmittelwert für Benzol (C_6H_6) von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $3,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Immissionsort 2) und maximal $2,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen im Bereich der Meerbuscher Straße vor.

Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM_{10}) Feinstaub ($\text{PM}_{2,5}$), Stickstoffdioxid (NO_2) und Benzol (C_6H_6) werden an allen Immissionsorten im nördlichen Teil des Plangebietes im Nullfall und Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

Abwägungsrelevant ist zunächst, dass das Ergebnis des Luftschadstoffgutachtens aufzeigt, dass innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes alle untersuchten Luftschadstoffe (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, NO_2 , C_6H_6) gemäß der vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Das Untersuchungsgebiet der Luftschadstoffuntersuchung ist jedoch nicht deckungsgleich mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Es überschreitet, standardmäßig bei derartigen Gutachten,

die Grenzen des Bebauungsplangebietes. Durch das Bauleitplanverfahren wurde die Problematik an der Meerbuscher Straße, nämlich die bereits an der Straßenrandbebauung existierende hohe NO₂-Belastung, festgestellt.

Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplanes im Mittel lediglich um 3,5 % zu. Damit wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlechtert. Die Überschreitung findet im Straßenraum der Meerbuscher Straße statt.

Die Gebäudefronten sind deshalb betroffen, weil sie eine klassische Straßenrandbebauung, also direkt ohne großzügige Vorgartengestaltung an den Bürgersteig gebaut wurden, bilden. Der rückwärtige Bereich der Gebäude, der Gartenbereich, befindet sich außerhalb der Grenzwertüberschreitung. Die festgestellte bereits existierende NO₂-Belastung auf der Meerbuscher Straße ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes. Mit dem Instrumentarium der Bauleitplanung kann hier auch nicht entgegengewirkt werden. Mit in die Abwägung eingestellt wird die zusätzliche Belastung von 3,5 %.

Die durch Verkehrsgutachten nicht nur für das Neubaugebiet „Am Strümper Busch“ sondern auch für weite Bereiche des westlichen Teils der Ortslage Strümp belegten verkehrlichen Vorteile und damit positiven städtebaulichen Auswirkungen auf die Wohngebiete werden höher bewertet als die Nachteile, die in einer durch ein Luftschadstoffgutachten ermittelten Mehrbelastung von einzelnen straßennahen Gebäuden an der Meerbuscher Straße (L 476) durch Stickstoffdioxid von nur 3,5 % und in einer durch Schallschutzgutachten ermittelten Zunahme von Straßenverkehrslärm bestehen, und sich potenziell gegenüber einer Immissionslage ohne den Verkehr der geplanten K 9n ergeben können. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Verbesserung der Luftschadstoffsituation und die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung erreicht wird. Ein Verzicht auf die K 9n und ihr Bebauungsplanverfahren wird demgegenüber als nicht tragbar bewertet.

Die Stadt beabsichtigt, die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde zu überlassen.

Die Luftreinhalteplanung stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 BImSchG, der den Anforderungen der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität Rechnung trägt. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt. Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es einem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.

Nach allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen dürfen freilich Konflikte, die durch ein Planvorhaben ausgelöst oder verschärft werden, in ein anderes Verfahren dann nicht verlagert werden, wenn bereits absehbar ist, dass sie sich dort nicht werden lösen lassen. Durch ein Verkehrsprojekt dürfen keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die sich mit dem Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder beseitigen lassen. Insbesondere dann, wenn das Planvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt, scheidet die Luftreinhalteplanung als Abhilfemöglichkeit aus.

Die Einhaltung der Grenzwerte zur Luftreinhaltung, die sich aus den Europäischen Luftqualitätsrichtlinien (96/62/EG beziehungsweise 1999/30/EG) und der zu ihrer Umsetzung ergangenen BImSchV ergeben, ist somit keine zwingende Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für Planungsentscheidungen. Die durch das Europäische Gemeinschaftsrecht den Mitgliedstaaten gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes und der 39. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt auch insoweit und schließt eine Verpflichtung im Rahmen von Planungsentscheidungen aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren.

Dem Grundsatz der planerischen Problembewältigung wird im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in einem Bebauungsplanverfahren daher in der Regel hinreichend Rechnung getragen, wenn – wie hier – absehbar ist, dass das Vorhaben die Möglichkeit einschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Zuständige Behörde ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Im Gegensatz zum Bauleitplanverfahren bietet sich die Luftreinhalteplanung als Problembewältigung besonders an, weil dafür ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht, mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Diese Verfahrensweise wird dem Grundsatz der Problembewältigung nur dann nicht mehr gerecht, wenn die Stadt das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass die Verwirklichung des Bebauungsplanes die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Aus diesem Grund hat ein Gespräch mit der Bezirksregierung stattgefunden, bei dem die Stadt in der derzeitigen Vorgehensweise bestärkt wurde.

Nach der Rechtsprechung ist das Gebot der Konfliktbewältigung erst verletzt, wenn ein Vorhaben zugelassen wird, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern; wenn also absehbar ist, dass sich die Konflikte dort nicht werden lösen lassen, was insbesondere dann anzunehmen ist, wenn das Planungsvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt.

§ 47 BImSchG bestimmt auch, dass die in einem Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Das System der Luftreinhalteplanung zielt seinem Anspruch nach auch darauf ab, etwaige kumulative Effekte eines kombinierten Auftretens verschiedener Schadstoffe und auch für die Kombination von Lärm und Schadstoffen abzudecken, weil hohe Schadstoffbelastungen typischerweise gerade in Ballungsgebieten auftreten und dort mit Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm unterschiedlicher Herkunft zusammentreffen.

Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass eine Luftreinhalteplanung hier scheitern wird. Die Einhaltung der Grenzwerte kann daher dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlassen werden.

Das Gutachten liegt derzeit bei der Bezirksregierung zur Prüfung vor. Die Bezirksregierung hat bereits das LANUV kontaktiert; dieses hat Anfang Dezember 2012 eine Messstation an der Meerbuscher Straße im Bereich der Hausnummer 222 eingerichtet.

Die Stadt ist grundsätzlich daran interessiert, die Planung auf Grund der in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellten Planungsziele und der Planungserfordernisse zeitnah zu realisieren. Von daher scheidet die Alternative, den Bebauungsplan so lange ruhen zu lassen, bis die Problematik an der Meerbuscher Straße gelöst ist, aus.

Der weiteren Anregung wird nicht gefolgt.

Es wurde festgestellt, dass das Gutachten der Firma Kocks Consult GmbH „Abschätzung der Luftschadstoffe“ nach MlUS 2002 (geänderte Fassung 2005) nicht gesondert aufgelistet wurde. Dieses Gutachten ist inhaltlich Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Ergebnisse der Umwelt-

verträglichkeitsprüfung fließen dann in den Umweltbericht. Der Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen (eine solche ist die „Abschätzung der Luftschadstoffe“) und Gutachten wurden in der öffentlichen Bekanntmachung aufgelistet.

Das Gutachten selbst hat auch als Bestandteil der umweltbezogenen Stellungnahmen offen gelegen. Darin, dass das Gutachten dann in der öffentlichen Bekanntmachung (Amtsblatt 18-2011) zusätzlich gesondert aufgelistet wurde, ist kein Verfahrensfehler erkennbar.

Nach eingehender Prüfung wird festgestellt, dass der Einwender inhaltlich keine weiteren Argumente als die bereits ausführlich im Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 20. September 2011 diskutierten Inhalte vorbringt.

2. Einwender 2

Schreiben vom 24.10.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Der Einwendung wurde dahingehend gefolgt, dass im Jahr 2012 eine erneute Luftschadstoffuntersuchung zur Bebauungsplanaufstellung durchgeführt wurde.

Das Ergebnis der Untersuchung wurde am 22. November 2012 im zuständigen Ausschuss für Planung und Liegenschaften durch den Gutachter vorgestellt.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Die Luftschadstoffausbreitungsberechnungen wurden in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen des geplanten Bauvorhabens für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$), Stickstoffdioxid (NO_2) und Benzol (C_6H_6) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für Feinstaub (PM_{10}) von $40 \mu g/m^3$ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $31,9 \mu g/m^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Ausgehend von den Erkenntnissen des LANUV NRW, dass es ab $29 \mu g/m^3$ mit geringer Wahrscheinlichkeit, ab $32 \mu g/m^3$ mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr als 35 Überschreitungstagen mit mehr als $50 \mu g/m^3$ Feinstaub kommt, ist bei einem Jahresmittelwert von bis zu $31,7 \mu g/m^3$ im Nullfall und $31,9 \mu g/m^3$ im Planfall im Bereich der Meerbuscher Straße mit geringer Wahrscheinlichkeit mit mehr als 35 Überschreitungstagen zu rechnen.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub ($PM_{2,5}$) von $25 \mu g/m^3$ mit Toleranzmarge für das Jahr 2015 wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $21,6 \mu g/m^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) von $40 \mu g/m^3$ wird an den Immissionsort 7 (Meerbuscher Straße 219) und den Immissionsorten 11 bis 18 mit maximal $38,3 \mu g/m^3$ im Planfall eingehalten.

An den übrigen Immissionsorten, entlang der Meerbuscher Straße, liegen mit maximal $49,2 \mu g/m^3$ (Immissionsort 2) Überschreitungen vor.

Die Gegenüberstellung der Gesamtbelastung von Stickstoffdioxid im Nullfall und Planfall zeigt, dass die Überschreitungen schon im Nullfall also ohne Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 schon vorhanden sind.

Das heißt, die Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid (NO_2) ergeben sich durch die auf der Meerbuscher Straße vorhandene Verkehrsbelastung. Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 lediglich im Mittel um 3,5 % zu. Damit wird die

Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlechtert.

Die Wahrscheinlichkeit, dass das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV nicht eingehalten wird, liegt für den Planfall bei maximal 8,8 %. Auswertungen von Messergebnissen an Verkehrsmessstationen des LANUV NRW zeigen, dass auch bei NO₂-Jahresmittelwerten in deutlich höheren Größenordnungen wie im vorliegenden Fall für alle Immissionsorte ermittelt, das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV eingehalten wurde. Daher kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten wird.

Der Jahresmittelwert für Benzol (C₆H₆) von 5 µg/m³ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal 3,2 µg/m³ (Immissionsort 2) und maximal 2,1 µg/m³ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen im Bereich der Meerbuscher Straße vor.

Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM₁₀) Feinstaub (PM_{2,5}), Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol (C₆H₆) werden an allen Immissionsorten im nördlichen Teil des Plangebietes im Nullfall und Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

Abwägungsrelevant ist zunächst, dass das Ergebnis des Luftschadstoffgutachtens aufzeigt, dass innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes alle untersuchten Luftschadstoffe (PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, C₆H₆) gemäß der vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Das Untersuchungsgebiet der Luftschadstoffuntersuchung ist jedoch nicht deckungsgleich mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Es überschreitet, standardmäßig bei derartigen Gutachten, die Grenzen des Bebauungsplangebietes. Durch das Bauleitplanverfahren wurde die Problematik an der Meerbuscher Straße, nämlich die bereits an der Straßenrandbebauung existierende hohe NO₂-Belastung, festgestellt.

Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplanes im Mittel lediglich um 3,5 % zu. Damit wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlechtert. Die Überschreitung findet im Straßenraum der Meerbuscher Straße statt.

Die Gebäudefronten sind deshalb betroffen, weil sie eine klassische Straßenrandbebauung, also direkt ohne großzügige Vorgartengestaltung an den Bürgersteig gebaut wurden, bilden. Der rückwärtige Bereich der Gebäude, der Gartenbereich, befindet sich außerhalb der Grenzwertüberschreitung. Die festgestellte bereits existierende NO₂-Belastung auf der Meerbuscher Straße ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes. Mit dem Instrumentarium der Bauleitplanung kann hier auch nicht entgegengewirkt werden. Mit in die Abwägung eingestellt wird die zusätzliche Belastung von 3,5 %.

Die durch Verkehrsgutachten nicht nur für das Neubaugebiet „Am Strümper Busch“ sondern auch für weite Bereiche des westlichen Teils der Ortslage Strümp belegten verkehrlichen Vorteile und damit positiven städtebaulichen Auswirkungen auf die Wohngebiete werden höher bewertet als die Nachteile, die in einer durch ein Luftschadstoffgutachten ermittelten Mehrbelastung von einzelnen straßennahen Gebäuden an der Meerbuscher Straße (L 476) durch Stickstoffdioxid von nur 3,5 % und in einer durch Schallschutzgutachten ermittelten Zunahme von Straßenverkehrslärm bestehen, und sich potenziell gegenüber einer Immissionslage ohne den Verkehr der geplanten K 9n ergeben können. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Verbesserung der Luftschadstoffsituation und die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung erreicht wird. Ein Verzicht auf die K 9n und ihr Bebauungsplanverfahren wird somit als nicht tragbar bewertet.

Die Stadt beabsichtigt, die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und

der hierfür zuständigen Behörde zu überlassen.

Die Luftreinhalteplanung stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 BImSchG, der den Anforderungen der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität Rechnung trägt. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt. Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es einem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.

Nach allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen dürfen freilich Konflikte, die durch ein Planvorhaben ausgelöst oder verschärft werden, in ein anderes Verfahren dann nicht verlagert werden, wenn bereits absehbar ist, dass sie sich dort nicht werden lösen lassen. Durch ein Verkehrsprojekt dürfen keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die sich mit dem Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder beseitigen lassen. Insbesondere dann, wenn das Planvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt, scheidet die Luftreinhalteplanung als Abhilfemöglichkeit aus.

Die Einhaltung der Grenzwerte zur Luftreinhaltung, die sich aus den Europäischen Luftqualitätsrichtlinien (96/62/EG beziehungsweise 1999/30/EG) und der zu ihrer Umsetzung ergangenen BImSchV ergeben, ist somit keine zwingende Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für Planungsentscheidungen. Die durch das Europäische Gemeinschaftsrecht den Mitgliedstaaten gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 39. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt auch insoweit und schließt eine Verpflichtung im Rahmen von Planungsentscheidungen aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren.

Dem Grundsatz der planerischen Problembewältigung wird im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in einem Bebauungsplanverfahren daher in der Regel hinreichend Rechnung getragen, wenn – wie hier – absehbar ist, dass das Vorhaben die Möglichkeit einschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Zuständige Behörde ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Im Gegensatz zum Bauleitplanverfahren bietet sich die Luftreinhalteplanung als Problembewältigung besonders an, weil dafür ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht, mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Diese Verfahrensweise wird dem Grundsatz der Problembewältigung nur dann nicht mehr gerecht, wenn die Stadt das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass die Verwirklichung des Bebauungsplanes die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Aus diesem Grund hat ein Gespräch mit der Bezirksregierung stattgefunden, bei dem die Stadt in der derzeitigen Vorgehensweise bestärkt wurde.

Nach der Rechtsprechung ist das Gebot der Konfliktbewältigung erst verletzt, wenn ein Vorhaben zugelassen wird, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern; wenn also absehbar ist, dass sich die Konflikte dort nicht werden lösen lassen, was insbesondere dann anzunehmen ist, wenn das Planungsvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt.

§ 47 BImSchG bestimmt auch, dass die in einem Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Das System der Luftreinhalteplanung zielt seinem Anspruch nach auch darauf ab, etwaige kumulative Effekte eines kombinierten Auftretens verschiedener Schadstoffe und auch für die Kombination von Lärm und Schadstoffen abzudecken, weil hohe Schadstoffbelastungen typischerweise gerade in Ballungsgebieten auftreten und dort mit Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm unterschiedlicher Herkunft zusammentreffen.

Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass eine Luftreinhalteplanung hier scheitern wird. Die Einhaltung der Grenzwerte kann daher dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlassen werden.

Das Gutachten liegt derzeit bei der Bezirksregierung zur Prüfung vor. Die Bezirksregierung hat bereits das LANUV kontaktiert; dieses hat Anfang Dezember 2012 eine Messstation an der Meerbuscher Straße im Bereich der Hausnummer 222 eingerichtet.

Die Stadt ist grundsätzlich daran interessiert, die Planung auf Grund der in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellten Planungsziele und der Planungserfordernisse zeitnah zu realisieren. Von daher scheidet die Alternative, den Bebauungsplan so lange ruhen zu lassen, bis die Problematik an der Meerbuscher Straße gelöst ist, aus.

Der weiteren Anregung wird nicht gefolgt.

Es wurde festgestellt, dass das Gutachten der Firma Kocks Consult GmbH „Abschätzung der Luftschadstoffe“ nach Mlufg 2002 (geänderte Fassung 2005) nicht gesondert aufgelistet wurde. Dieses Gutachten ist inhaltlich Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung fließen dann in den Umweltbericht. Der Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen (eine solche ist die „Abschätzung der Luftschadstoffe“) und Gutachten wurden in der öffentlichen Bekanntmachung aufgelistet. Das Gutachten selbst hat auch als Bestandteil der umweltbezogenen Stellungnahmen offen gelegen. Darin, dass das Gutachten dann in der öffentlichen Bekanntmachung (Amtsblatt 18-2011) zusätzlich gesondert aufgelistet wurde, ist kein Verfahrensfehler erkennbar.

Nach eingehender Prüfung wird festgestellt, dass der Einwender inhaltlich keine weiteren Argumente als die bereits ausführlich im Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 20. September 2011 diskutierten Inhalte vorbringt.

3. Einwender 3

Schreiben vom 24.10.2011

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Der Einwendung wurde dahingehend gefolgt, dass im Jahr 2012 eine erneute Luftschadstoffuntersuchung zur Bebauungsplanaufstellung durchgeführt wurde. Das Ergebnis der Untersuchung wurde am 22. November 2012 im zuständigen Ausschuss für Planung und Liegenschaften durch den Gutachter vorgestellt.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Die Luftschadstoffausbreitungsberechnungen wurden in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen des geplanten Bauvorhabens für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$), Stickstoffdioxid (NO_2) und Benzol (C_6H_6) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für Feinstaub (PM_{10}) von $40 \mu g/m^3$ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $31,9 \mu g/m^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungs-

gebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Ausgehend von den Erkenntnissen des LANUV NRW, dass es ab $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit geringer Wahrscheinlichkeit, ab $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr als 35 Überschreitungstagen mit mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Feinstaub kommt, ist bei einem Jahresmittelwert von bis zu $31,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Nullfall und $31,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall im Bereich der Meerbuscher Straße mit geringer Wahrscheinlichkeit mit mehr als 35 Überschreitungstagen zu rechnen.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub ($\text{PM}_{2,5}$) von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit Toleranzmarge für das Jahr 2015 wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $21,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an den Immissionsort 7 (Meerbuscher Straße 219) und den Immissionsorten 11 bis 18 mit maximal $38,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall eingehalten.

An den übrigen Immissionsorten, entlang der Meerbuscher Straße, liegen mit maximal $49,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Immissionsort 2) Überschreitungen vor.

Die Gegenüberstellung der Gesamtbelastung von Stickstoffdioxid im Nullfall und Planfall zeigt, dass die Überschreitungen schon im Nullfall also ohne Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 schon vorhanden sind.

Das heißt, die Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid (NO_2) ergeben sich durch die auf der Meerbuscher Straße vorhandene Verkehrsbelastung. Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 lediglich im Mittel um 3,5 % zu. Damit wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlechtert.

Die Wahrscheinlichkeit, dass das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV nicht eingehalten wird, liegt für den Planfall bei maximal 8,8 %. Auswertungen von Messergebnissen an Verkehrsmessstationen des LANUV NRW zeigen, dass auch bei NO_2 -Jahresmittelwerten in deutlich höheren Größenordnungen wie im vorliegenden Fall für alle Immissionsorte ermittelt, das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV eingehalten wurde. Daher kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten wird.

Der Jahresmittelwert für Benzol (C_6H_6) von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal $3,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Immissionsort 2) und maximal $2,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen im Bereich der Meerbuscher Straße vor.

Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM_{10}) Feinstaub ($\text{PM}_{2,5}$), Stickstoffdioxid (NO_2) und Benzol (C_6H_6) werden an allen Immissionsorten im nördlichen Teil des Plangebietes im Nullfall und Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

Abwägungsrelevant ist zunächst, dass das Ergebnis des Luftschadstoffgutachtens aufzeigt, dass innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes alle untersuchten Luftschadstoffe (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, NO_2 , C_6H_6) gemäß der vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Das Untersuchungsgebiet der Luftschadstoffuntersuchung ist jedoch nicht deckungsgleich mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Es überschreitet, standardmäßig bei derartigen Gutachten, die Grenzen des Bebauungsplangebietes. Durch das Bauleitplanverfahren wurde die Problematik an der Meerbuscher Straße, nämlich die bereits an der Straßenrandbebauung existierende hohe

NO₂-Belastung, festgestellt.

Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplanes im Mittel lediglich um 3,5 % zu. Damit wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlechtert. Die Überschreitung findet im Straßenraum der Meerbuscher Straße statt.

Die Gebäudefronten sind deshalb betroffen, weil sie eine klassische Straßenrandbebauung, also direkt ohne großzügige Vorgartengestaltung an den Bürgersteig gebaut wurden, bilden. Der rückwärtige Bereich der Gebäude, der Gartenbereich, befindet sich außerhalb der Grenzwertüberschreitung. Die festgestellte bereits existierende NO₂-Belastung auf der Meerbuscher Straße ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes. Mit dem Instrumentarium der Bauleitplanung kann hier auch nicht entgegengewirkt werden. Mit in die Abwägung eingestellt wird die zusätzliche Belastung von 3,5 %.

Die durch Verkehrsgutachten nicht nur für das Neubaugebiet „Am Strümper Busch“ sondern auch für weite Bereiche des westlichen Teils der Ortslage Strümp belegten verkehrlichen Vorteile und damit positiven städtebaulichen Auswirkungen auf die Wohngebiete werden höher bewertet als die Nachteile, die in einer durch ein Luftschadstoffgutachten ermittelten Mehrbelastung von einzelnen straßennahen Gebäuden an der Meerbuscher Straße (L 476) durch Stickstoffdioxid von nur 3,5 % und in einer durch Schallschutzgutachten ermittelten Zunahme von Straßenverkehrslärm bestehen, und sich potenziell gegenüber einer Immissionslage ohne den Verkehr der geplanten K 9n ergeben können. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Verbesserung der Luftschadstoffsituation und die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung erreicht wird. Ein Verzicht auf die K 9n und ihr Bebauungsplanverfahren wird somit als nicht tragbar bewertet.

Die Stadt beabsichtigt, die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde zu überlassen.

Die Luftreinhalteplanung stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 BImSchG, der den Anforderungen der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität Rechnung trägt. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt. Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es einem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.

Nach allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen dürfen freilich Konflikte, die durch ein Planvorhaben ausgelöst oder verschärft werden, in ein anderes Verfahren dann nicht verlagert werden, wenn bereits absehbar ist, dass sie sich dort nicht werden lösen lassen. Durch ein Verkehrsprojekt dürfen keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die sich mit dem Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder beseitigen lassen. Insbesondere dann, wenn das Planvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt, scheidet die Luftreinhalteplanung als Abhilfemöglichkeit aus.

Die Einhaltung der Grenzwerte zur Luftreinhaltung, die sich aus den Europäischen Luftqualitätsrichtlinien (96/62/EG beziehungsweise 1999/30/EG) und der zu ihrer Umsetzung ergangenen BImSchV ergeben, ist somit keine zwingende Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für Planungsentscheidungen. Die durch das Europäische Gemeinschaftsrecht den Mitgliedstaaten gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 39. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt auch insoweit und schließt eine Verpflichtung im Rahmen von Planungsentscheidungen aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren.

Dem Grundsatz der planerischen Problembewältigung wird im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in einem Bebauungsplanverfahren daher in der Regel hinreichend Rechnung getragen, wenn – wie hier – absehbar ist, dass das Vorhaben die Möglichkeit einschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Zuständige Behörde ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Im Gegensatz zum Bauleitplanverfahren bietet sich die Luftreinhalteplanung als Problembewältigung besonders an, weil dafür ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht, mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Diese Verfahrensweise wird dem Grundsatz der Problembewältigung nur dann nicht mehr gerecht, wenn die Stadt das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass die Verwirklichung des Bebauungsplanes die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Aus diesem Grund hat ein Gespräch mit der Bezirksregierung stattgefunden, bei dem die Stadt in der derzeitigen Vorgehensweise bestärkt wurde.

Nach der Rechtsprechung ist das Gebot der Konfliktbewältigung erst verletzt, wenn ein Vorhaben zugelassen wird, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern; wenn also absehbar ist, dass sich die Konflikte dort nicht werden lösen lassen, was insbesondere dann anzunehmen ist, wenn das Planungsvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt.

§ 47 BImSchG bestimmt auch, dass die in einem Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Das System der Luftreinhalteplanung zielt seinem Anspruch nach auch darauf ab, etwaige kumulative Effekte eines kombinierten Auftretens verschiedener Schadstoffe und auch für die Kombination von Lärm und Schadstoffen abzudecken, weil hohe Schadstoffbelastungen typischerweise gerade in Ballungsgebieten auftreten und dort mit Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm unterschiedlicher Herkunft zusammentreffen.

Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass eine Luftreinhalteplanung hier scheitern wird. Die Einhaltung der Grenzwerte kann daher dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlassen werden.

Das Gutachten liegt derzeit bei der Bezirksregierung zur Prüfung vor. Die Bezirksregierung hat bereits das LANUV kontaktiert; dieses hat Anfang Dezember 2012 eine Messstation an der Meerbuscher Straße im Bereich der Hausnummer 222 eingerichtet.

Die Stadt ist grundsätzlich daran interessiert, die Planung auf Grund der in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellten Planungsziele und der Planungserfordernisse zeitnah zu realisieren. Von daher scheidet die Alternative, den Bebauungsplan so lange ruhen zu lassen, bis die Problematik an der Meerbuscher Straße gelöst ist, aus.

Den weiteren Anregungen wird nicht gefolgt.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat in seiner Sitzung am 20. September 2011 beschlossen und bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können.

Folgende Teile wurden ergänzt oder geändert:

1. Die Einhaltung der 40 m-Abstandlinie zur Bundesautobahn (BAB A 57).
2. Eine ca. 30 m lange Schallschutzwand von der Kreisstraße (K 9n) in den Ivangsweg angrenzend an das Allgemeine Wohngebiet (WA).
3. Änderung der Lärmpegelbereiche im Lärmpegelbereich V (LPB V) im Mischgebiet ist kein Wohnen zulässig.
4. Zulässigkeit eines privaten Erschließungsweges am Böschungsfuß der K 9n außerhalb der Baugrenze.
5. Die „hinweisliche Streichung“ des 4. Astes in der Kreisverkehrsanlage nach Südosten.

Nach eingehender Prüfung des Schreibens des Einwenders wird festgestellt, dass der Einwender keine Anregung oder Bedenken gegen die geänderten oder ergänzten Teile vorgebracht hat.

Zu der Behauptung, dass das zukünftige Allgemeine Wohngebiet zu erheblichen Restriktionen für die dort tätigen Gewerbetreibenden führen wird, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bebauungsplanentwurf trifft gemäß § 9 (1) BauGB bezüglich der Ausweisung des Allgemeinen Wohngebietes folgende textliche Festsetzungen:

- Gemäß § 1 (5) BauNVO sind die Nutzungen nach § 4 (2) Nr. 3 BauNVO nicht zulässig.
- Gemäß § 1 (6) Nr. 1 BauNVO sind die Ausnahmen nach § 4 (3) Nr. 1 und Nrn. 3 bis 5 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

Die Baunutzungsverordnung - BauNVO – beinhaltet in § 4 - Allgemeine Wohngebiete:

(1) Allgemeine Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen.

(2) Zulässig sind

1. Wohngebäude,
2. die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schänk- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe,
3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
2. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe.
3. Anlagen für Verwaltungen,
4. Gartenbaubetriebe,
5. Tankstellen.

Das bedeutet, dass nicht störende Handwerksbetriebe zulässig sind und nicht störende Gewerbebetriebe ausnahmsweise zugelassen werden können.

Zu dem vom Einwender angesprochenen Themenfeldern Lärmschutz, Lärmschutzanlagen, Verkehrsaufkommen Ivangsweg, Verkehrskonzept, Krefelder Hafen und Klimaschutzkonzept wird inhaltlich auf die ausführliche Beschlussvorlage und auf die Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 20. September 2011 verwiesen.

4. Einwender 4

Schreiben vom 26.10.2011

Punkt 1 der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

- *unangemessene Konfliktlösung – aktive Schallschutzmaßnahmen – Ausschluss von Wohnbebauung – nationales Verkehrslärmschutzpaket II vom 27.08.2009*

Das Grundstück des Eigentümers befindet sich im parallel laufenden Umlegungsverfahren. Der Eigentümer hat seinen Rechtsbeistand im Verfahren gewechselt. Für das Grundstück wurden seitens des Eigentümers weder Nutzungsvorschläge noch konkrete zukünftige Bebauungsvorschläge unterbreitet. Bei einem Termin am 10. November 2011 im Rahmen des Umlegungsverfahrens fragte der Eigentümer, ob er eine Schreinerei auf seinem Grundstück bauen könne. Um weiteres Abwägungsmaterial für die Beantwortung dieser und auch der Stellungnahme des Rechtsbeistandes zu erhalten,

hat die Verwaltung ein weiteres Gutachten mit folgender Aufgabenstellung in Auftrag gegeben:

- Abschirmende Lärmschutzmaßnahmen am Rand des Mischgebietes sind zu untersuchen und die bewohnbaren Bereiche, gemessen an den sogenannten Sanierungspegeln, sind zu ermitteln.
- Die erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen für ein uneingeschränktes Wohnen im Mischgebiet sind aufzuzeigen.
- Exemplarisch sind die zu erwartenden Geräuschimmissionen durch eine mögliche Schreinerei im Mischgebiet aufzuzeigen und die grundsätzlichen schalltechnischen Anforderungen zu bestimmen.
- Es ist zu prüfen, ob ergänzende Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz im Bebauungsplan aufzunehmen sind.

Das im Rahmen des parallel zur Bebauungsplanaufstellung laufenden Umlegungsverfahrens erstellte schalltechnische Gutachten vom 18. Mai 2012 für das Mischgebiet im Bebauungsplan Nr. 281 dieser Beschlussvorlage als Anlage 1 beigelegt.

Eine unangemessene Konfliktlösung ist hier nicht zu erkennen. Die geforderten aktiven Lärminderungsmaßnahmen sind unverhältnismäßig. Dies wurde auch durch eine Kosten-Nutzen-Analyse verdeutlicht. Sie lassen sich auch nicht mit dem Neubau der K 9n begründen.

In der vorliegenden Angebotsplanung mit einem großzügigen Bauflächenfenster auf dem Grundstück macht es keinen Sinn, aktive Schallschutzmaßnahmen festzusetzen, deren Nutzen extrem niedrig ist, wenn nicht feststeht, mit welcher Nutzung das Bauflächenfenster zukünftig belegt werden soll.

Der teilweise Ausschluss von Wohnbebauung ist zwingend auf Grund der exponierten und lärmbelasteten Lage. Folglich wurde das Wohnen im Lärmpegelbereich V ausgeschlossen. Das nationale Verkehrslärmschutzpaket II vom 27.08.2009 ist dem Gutachter bekannt und wurde entsprechend berücksichtigt.

Punkt 2 der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

- *Baugrenzen*

Für das Grundstück wurden Seitens des Eigentümers keine konkreten Bebauungsvorschläge unterbreitet. Aus diesem Grund hat die Verwaltung ein großzügiges Bauflächenfenster mit einem Abstand von 6,50 m zu den angrenzenden Straßen erstellt. Dem wurde von Seiten des Einwenders bislang zugestimmt.

Die bisher festgesetzte östliche Baugrenze lag teilweise innerhalb der 40 m-Anbauverbotszone der BAB A 57 und wurde entsprechend der Stellungnahme des Baulastträgers (Straßen NRW) geändert. Dem Eigentümer obliegt es nach Rechtskraft des Bebauungsplanes beim Bauantrag eine Einzelfallentscheidung durch Straßen NRW herbeizuführen. Die derzeitige Situation bietet bei einer Grundstücksgröße von 3.689 m² ein festgesetztes Bauflächenfenster von 2.127 m². Von dem Bauflächenfenster dürfen derzeit 613 m² nicht zu Wohnzwecken genutzt werden. Die Grundflächenzahl (GRZ) beträgt 0,6 bei einer zulässigen II-geschossigen Bauweise. Die Traufhöhe beträgt $\leq 8,00$ m und die Firsthöhe $\leq 12,00$ m. Das Heranrücken des Bauflächenfensters in südliche Richtung an die Meerbuscher Straße scheidet aus Gründen der Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens aus. Bei der Ermittlung Jahresmittelwerte Immissionen Stickstoffdioxid (NO₂) wurde im Planfall 2015 Gesamtbelastung bei Aufpunkt 11 bereits ein Wert von 38,1 µg/m³ ermittelt.

Ein Abstand der das Mischgebiet umgebenden Baugrenzen von 6,50 m zur Erschließungsstraße ist durchaus üblich und planerisch richtig, da derartige nicht überbaubare Grundstücksflächen zwar nicht hochbaulich, aber dennoch oftmals gewerblich – im Gegensatz zu „Vorgartenflächen“ eines Wohngebietes – genutzt werden. Der Bebauungsplanentwurf enthält jedenfalls keine Einschränkungen für diese nicht überbaubaren Grundstücksflächen, so dass dort z. B. auch Stellplätze zulässig wären. Die verbleibende überbaubare Grundstücksfläche ist im Hinblick auf die Örtlichkeit und die

Größe des Grundstücks so groß, dass eine angemessene Mischgebietsnutzung gegeben ist. Der Vorwurf einer Nicht-Gleichbehandlung wird daher zurückgewiesen.

Punkt 3 der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

- *unsachgemäße Zufahrtsituation*

Zunächst wird nochmals auf die umfangreiche Beratungsvorlage, die dem Ausschuss für Planung und Liegenschaften in seiner Sitzung am 20. September 2011 vorgelegen hat, verwiesen. Die gesamte Verkehrslenkung und auch die Zufahrtsituationen zu den Grundstücken wurden detailliert erläutert. Das als Mischgebiet festgesetzte Grundstück hat eine Größenordnung von 3.689 m² und kann von der westlichen Erschließungsstraße auf einer Länge von ca. 60 m erschlossen werden. Dass es sich bei den gegebenen Restriktionen um eine planerisch unsachgemäße Zufahrtssituation handeln soll, kann nicht erkannt werden.

Punkt 4 der Stellungnahme

wurde dahingehend gefolgt, dass im Jahr 2012 eine erneute Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan durchgeführt wurde. Das Ergebnis der Untersuchung wurde am 22. November 2012 im zuständigen Ausschuss für Planung und Liegenschaften durch den Gutachter vorgestellt.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Die Luftschadstoffausbreitungsberechnungen wurden in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen des geplanten Bauvorhabens für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}), Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol (C₆H₆) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für Feinstaub (PM₁₀) von 40 µg/m³ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal 31,9 µg/m³ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Ausgehend von den Erkenntnissen des LANUV NRW, dass es ab 29 µg/m³ mit geringer Wahrscheinlichkeit, ab 32 µg/m³ mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr als 35 Überschreitungstagen mit mehr als 50 µg/m³ Feinstaub kommt, ist bei einem Jahresmittelwert von bis zu 31,7 µg/m³ im Nullfall und 31,9 µg/m³ im Planfall im Bereich der Meerbuscher Straße mit geringer Wahrscheinlichkeit mit mehr als 35 Überschreitungstagen zu rechnen.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub (PM_{2,5}) von 25 µg/m³ mit Toleranzmarge für das Jahr 2015 wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal 21,6 µg/m³ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Meerbuscher Straße vor.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ wird an den Immissionsort 7 (Meerbuscher Straße 219) und den Immissionsorten 11 bis 18 mit maximal 38,3 µg/m³ im Planfall eingehalten.

An den übrigen Immissionsorten, entlang der Meerbuscher Straße, liegen mit maximal 49,2 µg/m³ (Immissionsort 2) Überschreitungen vor.

Die Gegenüberstellung der Gesamtbelastung von Stickstoffdioxid im Nullfall und Planfall zeigt, dass die Überschreitungen schon im Nullfall also ohne Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 schon vorhanden sind.

Das heißt, die Überschreitungen des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid (NO₂) ergeben sich durch die auf der Meerbuscher Straße vorhandene Verkehrsbelastung. Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 281 lediglich im Mittel um 3,5 % zu. Damit wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlech-

tert.

Die Wahrscheinlichkeit, dass das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV nicht eingehalten wird, liegt für den Planfall bei maximal 8,8 %. Auswertungen von Messergebnissen an Verkehrsmessstationen des LANUV NRW zeigen, dass auch bei NO₂-Jahresmittelwerten in deutlich höheren Größenordnungen wie im vorliegenden Fall für alle Immissionsorte ermittelt, das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV eingehalten wurde. Daher kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten wird.

Der Jahresmittelwert für Benzol (C₆H₆) von 5 µg/m³ wird an allen betrachteten Immissionsorten mit maximal 3,2 µg/m³ (Immissionsort 2) und maximal 2,1 µg/m³ im Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten. Die höchsten Immissionswerte liegen im Bereich der Meerbuscher Straße vor.

Die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM₁₀) Feinstaub (PM_{2,5}), Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol (C₆H₆) werden an allen Immissionsorten im nördlichen Teil des Plangebietes im Nullfall und Planfall sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

Abwägungsrelevant ist zunächst, dass das Ergebnis des Luftschadstoffgutachtens aufzeigt, dass innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes alle untersuchten Luftschadstoffe (PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, C₆H₆) gemäß der vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Das Untersuchungsgebiet der Luftschadstoffuntersuchung ist jedoch nicht deckungsgleich mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Es überschreitet, standardmäßig bei derartigen Gutachten, die Grenzen des Bebauungsplangebietes. Durch das Bauleitplanverfahren wurde die Problematik an der Meerbuscher Straße, nämlich die bereits an der Straßenrandbebauung existierende hohe NO₂-Belastung, festgestellt.

Die Gesamtbelastung nimmt im Planfall mit Umsetzung des Bebauungsplanes im Mittel lediglich um 3,5 % zu. Damit wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung durch die Umsetzung des Bauvorhabens nur geringfügig verschlechtert. Die Überschreitung findet im Straßenraum der Meerbuscher Straße statt.

Die Gebäudefronten sind deshalb betroffen, weil sie eine klassische Straßenrandbebauung, also direkt ohne großzügige Vorgartengestaltung an den Bürgersteig gebaut wurden, bilden. Der rückwärtige Bereich der Gebäude, der Gartenbereich, befindet sich außerhalb der Grenzwertüberschreitung. Die festgestellte bereits existierende NO₂-Belastung auf der Meerbuscher Straße ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes. Mit dem Instrumentarium der Bauleitplanung kann hier auch nicht entgegengewirkt werden. Mit in die Abwägung eingestellt wird die zusätzliche Belastung von 3,5 %.

Die durch Verkehrsgutachten nicht nur für das Neubaugebiet „Am Strümper Busch“ sondern auch für weite Bereiche des westlichen Teils der Ortslage Strümp belegten verkehrlichen Vorteile und damit positiven städtebaulichen Auswirkungen auf die Wohngebiete werden höher bewertet als die Nachteile, die in einer durch ein Luftschadstoffgutachten ermittelten Mehrbelastung von einzelnen straßennahen Gebäuden an der Meerbuscher Straße (L 476) durch Stickstoffdioxid von nur 3,5 % und in einer durch Schallschutzgutachten ermittelten Zunahme von Straßenverkehrslärm bestehen, und sich potenziell gegenüber einer Immissionslage ohne den Verkehr der geplanten K 9n ergeben können. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Verbesserung der Luftschadstoffsituation und die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung erreicht wird. Ein Verzicht auf die K 9n und ihr Bebauungsplanverfahren wird somit als nicht tragbar bewertet.

Die Stadt beabsichtigt, die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde zu überlassen.

Die Luftreinhalteplanung stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 BImSchG, der den Anforderungen der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität Rechnung trägt. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt. Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es einem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.

Nach allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen dürfen freilich Konflikte, die durch ein Planvorhaben ausgelöst oder verschärft werden, in ein anderes Verfahren dann nicht verlagert werden, wenn bereits absehbar ist, dass sie sich dort nicht werden lösen lassen. Durch ein Verkehrsprojekt dürfen keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die sich mit dem Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder beseitigen lassen. Insbesondere dann, wenn das Planvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt, scheidet die Luftreinhalteplanung als Abhilfemöglichkeit aus.

Die Einhaltung der Grenzwerte zur Luftreinhaltung, die sich aus den Europäischen Luftqualitätsrichtlinien (96/62/EG beziehungsweise 1999/30/EG) und der zu ihrer Umsetzung ergangenen BImSchV ergeben, ist somit keine zwingende Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für Planungsentscheidungen. Die durch das Europäische Gemeinschaftsrecht den Mitgliedstaaten gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 39. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt auch insoweit und schließt eine Verpflichtung im Rahmen von Planungsentscheidungen aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren.

Dem Grundsatz der planerischen Problembewältigung wird im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte in einem Bebauungsplanverfahren daher in der Regel hinreichend Rechnung getragen, wenn – wie hier – absehbar ist, dass das Vorhaben die Möglichkeit einschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Zuständige Behörde ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Im Gegensatz zum Bauleitplanverfahren bietet sich die Luftreinhalteplanung als Problembewältigung besonders an, weil dafür ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht, mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Diese Verfahrensweise wird dem Grundsatz der Problembewältigung nur dann nicht mehr gerecht, wenn die Stadt das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass die Verwirklichung des Bebauungsplanes die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Aus diesem Grund hat ein Gespräch mit der Bezirksregierung stattgefunden, bei dem die Stadt in der derzeitigen Vorgehensweise bestärkt wurde.

Nach der Rechtsprechung ist das Gebot der Konfliktbewältigung erst verletzt, wenn ein Vorhaben zugelassen wird, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern; wenn also absehbar ist, dass sich die Konflikte dort nicht werden lösen lassen, was insbesondere dann anzunehmen ist, wenn das Planungsvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt.

§ 47 BImSchG bestimmt auch, dass die in einem Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Das System der Luftreinhalteplanung zielt seinem Anspruch nach auch darauf ab, etwaige kumulative Effekte eines kombinierten Auftretens verschiedener Schadstoffe und auch für die Kombination von Lärm und Schadstoffen abzudecken, weil hohe Schadstoffbelastungen typischerweise gerade in Ballungsgebieten auftreten und dort mit Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm unterschiedlicher Herkunft zusammentreffen.

Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass eine Luftreinhalteplanung hier scheitern wird. Die Einhaltung der Grenzwerte kann daher dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlassen werden.

Das Gutachten liegt derzeit bei der Bezirksregierung zur Prüfung vor. Die Bezirksregierung hat bereits das LANUV kontaktiert; dieses hat Anfang Dezember 2012 eine Messstation an der Meerbuscher Straße im Bereich der Hausnummer 222 eingerichtet.

Die Stadt ist grundsätzlich daran interessiert, die Planung auf Grund der in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellten Planungsziele und der Planungserfordernisse zeitnah zu realisieren. Von daher scheidet die Alternative, den Bebauungsplan so lange ruhen zu lassen, bis die Problematik an der Meerbuscher Straße gelöst ist, aus.

Punkt 5 des Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat in seiner Sitzung am 20. September 2011 beschlossen und bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können.

Folgende Teile wurden ergänzt oder geändert:

1. Die Einhaltung der 40 m-Abstandlinie zur Bundesautobahn (BAB A 57).
2. Eine ca. 30 m lange Schallschutzwand von der Kreisstraße (K 9n) in den Ivangsweg angrenzend an das Allgemeine Wohngebiet (WA).
3. Änderung der Lärmpegelbereiche im Lärmpegelbereich V (LPB V) im Mischgebiet ist kein Wohnen zulässig.
4. Zulässigkeit eines privaten Erschließungsweges am Böschungsfuß der K 9n außerhalb der Baugrenze.
5. Die „hinweisliche Streichung“ des 4. Astes in der Kreisverkehrsanlage nach Südosten.

Nach eingehender Prüfung des Schreibens des Einwenders wird festgestellt, dass der Einwender keine Anregung oder Bedenken gegen die geänderten oder ergänzten Teile vorgebracht hat.

Des Weiteren wird auf die Verkehrsgutachten, die Begründung zum Bebauungsplan und die ausführliche Beschlussvorlage, die dem Ausschuss für Planung und Liegenschaften in seiner Sitzung am 20. September 2011 vorgelegen hat, verwiesen.

5. Rhein-Kreis Neuss

Schreiben vom 27.10.2011

Es wird festgestellt, dass die Stellungnahme nicht fristgerecht eingegangen ist. Dennoch wird sie im Folgenden berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Das Plangebiet ist insgesamt von der Autobahn A 57, der Stadtbahn und der Meerbuscher Straße (L 476) belastet. Hinzu kommt in Zukunft die Belastung der K 9n. Wie die schalltechnischen Untersuchungen zeigen, ist das gesamte Plangebiet mit Beurteilungspegeln oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 in der Weise belastet, dass zwar tagsüber in den zukünftigen Außenwohnbereichen der Orientierungswert von 55 dB(A) im Wesentlichen um nicht mehr als 5 dB(A) überschritten wird, nachts jedoch im gesamten Plangebiet Überschreitungen über 10 dB(A) vorliegen werden. Der

nächtlichen Freiraumnutzung wird nicht die Bedeutung derjenigen über Tag beigemessen. Zur Konfliktbewältigung wurde im Bebauungsplan aktiver Schallschutz an der Stadtbahnlinie und der K 9n in einer städtebaulich verträglichen Höhe und nach den Erfordernissen der 16. BImSchV für den Straßenneubau der K 9n ausgelegt und festgesetzt.

Darüber hinaus wurden passive Schallschutzmaßnahmen (bauliche Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau") im gesamten Planbereich höhenabhängig festgesetzt, die gesunde Wohnverhältnisse in den Gebäuden – auch während der Nachtzeit – sicher stellen.

Der Anregung auf Verzicht des Baugebietes wird nicht gefolgt.

An der neuen Kreuzung Meerbuscher Straße / K 9n wurde der Anregung zur 1. Entwurfsoffenlage gefolgt und der Bebauungsplanentwurf geändert: In dem Konfliktbereich wurde auf Grund von Beurteilungspegeln >70 dB(A) tags und >60 dB(A) nachts durch entsprechende Festsetzung Wohnnutzung ausgeschlossen.

6. Straßen NRW

Schreiben vom 15.11.2011

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden zur gegebenen Zeit beachtet. Es wird festgestellt, dass unter dieser Bedingung keine Bedenken erhoben wurden.

Zur Ausgleichsfläche Nr. 110 des städtischen Flächenpools wird festgestellt, dass diese gemäß des landschaftspflegerischen Begleitplanes zum Bebauungsplan Nr. 281 dort nicht mit angerechnet wurde.

2. ...Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB

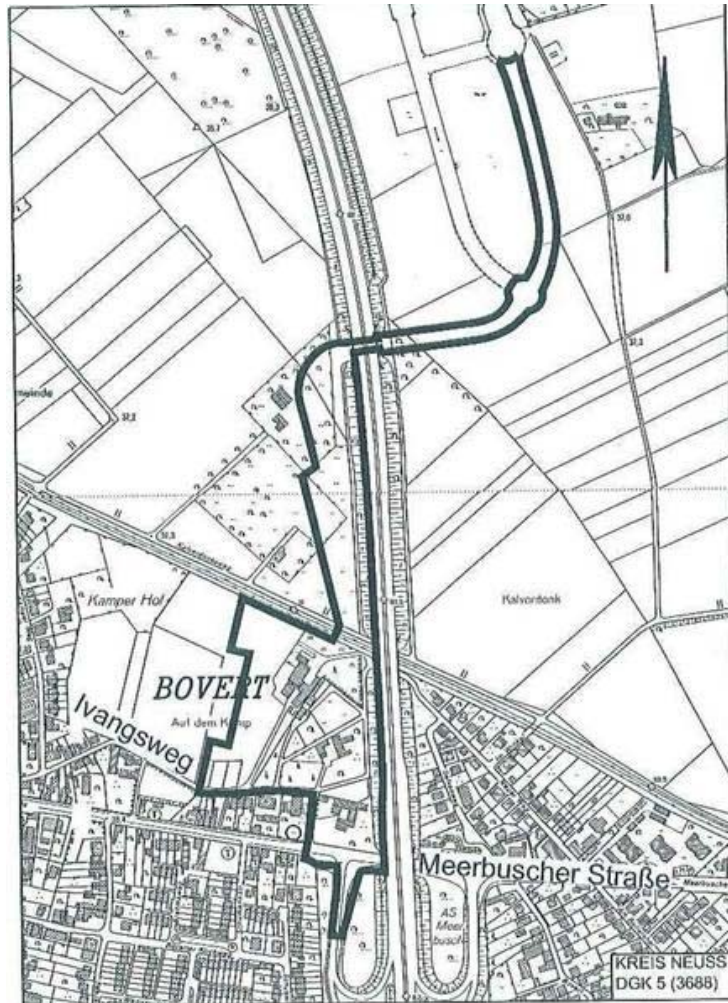
Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat der Stadt, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt beschließt den Bebauungsplan Nr. 281, Meerbusch-Osterath, Auf dem Kamp / Kreisstraße K 9n 2. Bauabschnitt, als Satzung gemäß § 10 (1) Baugesetzbuch -BauGB- vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV.NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Oktober 2012 (GV.NRW. S. 474).

Der räumliche Geltungsbereich wird in etwa begrenzt im

- Süden durch die südliche Begrenzung der Meerbuscher Straße (L 476) sowie eines ca. 90 m langen Teilstückes der westlichen Auffahrtsrampe der Anschlussstelle Boverth der A 57
- Südwesten und Westen durch die westliche Begrenzung des Weges zwischen Meerbuscher Straße und Ivangsweg östlich des Hausgrundstückes Meerbuscher Straße 223, weiter in westlicher Richtung auf eine Länge von ca. 150 m entlang der südlichen Begrenzung des Ivangsweges, durch die westlichen Grenzen der Flurstücke 1417 und 1419 der Flur 3 der Gemarkung Osterath, weiter in östlicher Richtung durch die südliche Begrenzung der Stadtbahnlinie Düsseldorf-Krefeld sowie weiter in nördlicher Richtung durch die westliche Straßenbegrenzung der geplanten K 9 n entlang der südlichen und östlichen Grenze des Bebauungsplanes Nr. 277 bis zur südlichen Grenze des Bebauungsplanes Nr. 276
- Im Osten durch die östliche Straßenbegrenzung der geplanten K 9 n bis zur Westseite der A 57, weiter nach Süden entlang des westlichen Fahrbahnrandes der A 57 bis zur südlichen Begrenzung der Meerbuscher Straße.

und ist im Übersichtsplan gekennzeichnet.



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

Dabei machte sich der Rat ergänzend die vom Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 20. September 2011 und 5. Februar 2013 beschlossenen Abwägungen zur 1. öffentlichen Entwurfsauslegung und zur erneuten öffentlichen Entwurfsauslegung unter Berücksichtigung der Abwägung des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften vom 30. Januar 2007 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu eigen.

Die Abwägungen lagen dem Rat der Stadt in der Fassung der Niederschriften der Sitzungen des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 20. September 2011, 5. Februar 2013 und des Ausschusses für Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften vom 30. Januar 2007 vor. Die zu den Abwägungsbeschlüssen des Ausschusses gehörenden Vorlagen mit den eingegangenen Stellungnahmen waren dem Rat bekannt.

Alternativen:

keine

Sachverhalt:

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 281 hat einschließlich der Entwurfsbegründung mit Umweltbericht sowie den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten vom 10. Oktober 2011 bis einschließlich 26. Oktober 2011 gemäß § 3 (2) BauGB erneut öf-

fentlich ausgelegen.

Über das Ergebnis der 1. öffentlichen Entwurfsauslegung hat der Ausschuss am 20 September 2011 beraten und Beschlüsse gefasst.

Zur erneuten Entwurfsauslegung wurden aus der Öffentlichkeit die in Kopie beigefügten Stellungnahmen (Anlagen 2.1 bis 2.4) vorgebracht.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 4. Oktober 2011 über die erneute öffentliche Entwurfsauslegung benachrichtigt. Es wurden die in Kopie beigefügten Stellungnahmen (Anlagen 2.5 bis 2.6) vorgebracht.

Der Ausschuss für Planung und Liegenschaften hat nunmehr über die eingegangenen Stellungnahmen unter Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander zu entscheiden.

Folgt der Ausschuss dem Beschlussvorschlag zu den Stellungnahmen, kann der Plan dem Rat zum Beschluss als Satzung empfohlen werden.

Gemäß Rechtsprechung (Urteil des OVG NRW vom 14.02.2007-10 D 31/04.NE) ist der Rat auch selbst zur Erfassung, Bewertung und Abwägung der Belange aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung verpflichtet. Dies erfolgt durch die Berücksichtigung und Würdigung der eingegangenen Stellungnahmen aus den zugehörigen Vorlagen und der seinerzeitigen Beschlüsse des Ausschusses für Planung und Liegenschaften. Allen Ratsmitgliedern werden die Vorlagen mit Anlagen und die Niederschriften ebenfalls übersandt und sind ihnen bekannt bzw. liegen ihnen in der Ratssitzung vor. Sie können auch vor oder während der Ratssitzung nochmals in den Aufstellungsvorgängen bei der Verwaltung eingesehen werden.

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung der vorgeschlagenen Beschlüsse entstehen keine Auswirkungen auf den Haushalt 2013.

Kosten für die Realisierung des Bebauungsplanes werden in die Haushalte der Folgejahre eingestellt.

In Vertretung

gez.

Dr. Just G é r a r d
Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: Schalltechnisches Gutachten vom 18. Mai 2012

Anlagen 2: Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und von Behörden