

Behandlung der

Stellungnahmen

aus der öffentlichen Auslegung nach § 3 (2) BauGB

und

Stellungnahmen

aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger

öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB

zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 325, Meerbusch-Lank-Latum,
"Uerdinger Straße / Mühlenstraße"

Behandlung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung

zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 325, Meerbusch-Lank-Latum, "Uerdinger Straße / Mühlenstraße"

Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge
Sammelstellungnahme „Initiative Gelleper Straße / Am Damm / Mühlenstraße“ Schreiben vom 27.07.2024	
<p>Als Anwohner und Nachbarn der Gelleper Straße möchten wir nachfolgend Stellung nehmen und Sie bitten, unsere Fragen zu beantworten.</p> <p>Im Zuge der Verlängerung der Gelleper Straße. wird es für die Anwohner zu erheblichen Mehrbelastungen kommen. Verständlicherweise möchten wir diese so gering wie möglich halten. Die Einfahrt zum Wohngebiet erfolgt über die Mühlenstraße und „Am Damm“. Da die Straße „Am Damm“ nicht ausgebaut ist und die bisherige Gelleper Straße größtenteils nur einspurig befahrbar ist, erwarten wir eine verkehrsberuhigende Regelung. Dies umfasst u. a. die folgenden Punkte:</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bereits in der frühzeitigen Beteiligung wurde auf die geringe Neuverkehrsmenge hingewiesen, die durch das Bauvorhaben im rückwärtigen Bereich mit Anschluss an die Gelleper Straße zusätzlich entstehen wird. Diese ist so gering, dass sie keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsabläufe der angrenzenden Straßen haben wird, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann. Insofern ist bei Umsetzung der Planung nicht von einer von den Einwendern befürchteten erheblichen Belastung der Anwohner auszugehen. Grundsätzlich sind verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht Gegenstand des Bebauungsplanes, sondern im Rahmen der nachgeordneten Erschließungsplanung abzustimmen.</p>
<p><u>Die Straßen „Am Damm“ und Gelleper Straße sollten Anlieger- und Spielstraßen werden!</u> Die Geschwindigkeits-Begrenzung wird somit auf 7 km/h festgelegt und die Zahl der „Fremdparker“ wird reduziert (sofern sie nicht Gäste von Anwohnern sind).</p>	<p>Der Einwendung wird teilweise gefolgt.</p> <p>Auch die angesprochene Thematik der Klassifizierung als verkehrsberuhigter Bereich „Spielstraße“ wurde bereits in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung behandelt und gilt unverändert. Von städtischer Seite wird nach Abschluss des Bauvorhabens vom zuständigen Fachamt geprüft, ob Maßnahmen wie die vorgeschlagene Klassifizierung als Spielstraße erforderlich bzw. sinnvoll wären. Dies ist jedoch kein Regelungsinhalt des Bebauungsplanes.</p>

In diesem Zusammenhang erwarten wir eine klare und schriftliche Festlegung, welche neuen Häuser über die Gelleper Straße erreicht werden sollen. Lt. Aussage des Investors „Wilma“ sind es ausschließlich die Häuser im rot markierten Bereich:



Welche Adresse werden die Wohneinheiten bekommen, die (auf dem Bild) links und unterhalb des markierten Bereiches liegen? Sofern diese auch die Anschrift Gelleper Straße gehören werden, wären sie automatisch Anlieger und man kann davon ausgehen, dass auch für diese Häuser der gesamte Verkehr über die Gelleper Straße erfolgen wird. Somit würde die Belastung deutlich höher, als uns angegeben wurde.

Der Einwendung wird teilweise gefolgt.

Die Adressen der künftigen Bebauung sind nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes und stehen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Aus dem Bebauungsplan geht jedoch eindeutig hervor, dass die Wohnbebauung im WA 1 und im WA 2 über die Uerdinger Straße erschlossen wird und zwar sowohl für den ruhenden Verkehr, der in Tiefgaragen untergebracht ist, die an die Uerdinger Straße angebunden sind, als auch fußläufig, da die Hauseingänge überwiegend an der Uerdinger Straße liegen.

Ebenso werden die Wohnhäuser im WA 3 über die Uerdinger Straße erschlossen – hier sind keine oberirdischen Flächen für Stellplätze und Garagen vorgesehen; Stellplätze sind laut Festsetzung hier nur in der Tiefgarage zulässig, welche aus den Häusern über das Kellergeschoss erreicht wird. Alle rückwärtig zur Uerdinger Straße gelegenen Hauseingänge werden über private Erschließungswege (z.T. durch einen Durchgang im Gebäude) ebenfalls an die Uerdinger Straße angebunden. Die Anbindung des einzelnen Gebäudes im Süden des WA 4 erfolgt über die alte Wasserstraße. Insofern ist die Darstellung der Einwender richtig, dass nur die Gebäude in dem markierten Bereich an die Gelleper Straße verkehrlich angebunden werden.

Die Wohneinheiten im WA 1, WA 2 und WA 3 verfügen über einen komfortablen Zugang von der Tiefgarage in die Wohnungen, insbesondere auch zum Be- und Entladen. Eine Anfahrt über die Gelleper Straße erscheint vor diesem Hintergrund abwegig, da viel umständlicher (durch längere Fußwege zum Haus). Dass darüber hinaus eine Vielzahl von Fahrzeugen der Anwohner und Besucher oder auch Lieferdienste der Wohnungen im WA 1 bis WA 3 die Gelleper Straße zur An- und Abfahrt sowie zum Parken nutzen wird, ist nicht ableitbar. Ein im Rahmen des Üblichen ggf. verbleibender Parkverkehr ist hingegen unschädlich, denn es ist nicht ersichtlich, dass damit die Anliegerstraße über Gebühr belastet würde und Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse durch Verkehrslärm nicht gewahrt werden könnten oder gar mit Beurteilungspegeln zu rechnen wäre, die die Grenze der Gesundheitsgefahr erreichen würden.

<p><u>Regelung der Vorfahrt für die Einmündung „Am Damm“ in die Mühlenstraße</u> Bei dem zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen sollte hier klar geregelt werden, wer Vorfahrt hat. Durch einen parallel zur Mühlenstraße verlaufenden Randstein besteht hier Unsicherheit. Wir empfehlen hier eine eindeutige Beschilderung oder Fahrbahnmarkierung (Bsp.: Auf der Hees – Mühlenstraße)</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Grundsätzlich gilt auch an der genannten Einmündung, dass aufgrund der eingangs beschriebenen geringen Neuverkehre eine signifikante Verschlechterung nach Umsetzung der Planung nicht erwartet wird. Gutachterlich wurde vorgeschlagen, zur Freihaltung der notwendigen Sichtdreiecke ggf. das Parken auf der Mühlenstraße auf einer Länge von jeweils 20 m in beiden Richtungen von der Einmündung der Straße Am Damm zu unterbinden. Es wird seitens der Stadt Meerbusch nach Umsetzung der Baumaßnahmen geprüft, ob eine derartige Maßnahme zur Reduzierung verkehrlicher Risiken erforderlich ist. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind darüber hinaus nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Insgesamt wird auch fachbehördlich festgestellt, dass in den umliegenden Straßen „Mühlenstraße“ und „Am Damm“ keine Probleme im Hinblick auf eine bestehende Überlastung sowie eine mangelnde Verkehrssicherheit/ einen Unfallschwerpunkt bekannt sind und auch aus fachlicher Sicht aufgrund der geringen Verkehre nicht gesehen werden. Pläne zum Ausbau der „Mühlenstraße“, Straße „Am Damm“ oder „Gelleper Straße“ bestehen von städtischer Seite aktuell nicht.</p>
<p><u>Bestandsschutz für den Baumbestand und der Parkplätze an der bestehenden Gelleper Straße:</u> Da dieser Bereich von dem neuen Bebauungsplan nicht betroffen ist, erwarten wir einen Bestandschutz und bitten um Bestätigung.</p>	<p>Den Einwendungen wird gefolgt. Bei den Parkplätzen in der Gelleper Straße handelt es sich um öffentliche Parkplätze. Eine Umgestaltung des bestehenden Teils der Gelleper Straße im Zuge des Bauprojektes ist nicht vorgesehen; Stellplätze und Bäume sind somit nicht gefährdet.</p>
<p><u>Mögliche Elektro-Parkplätze im Neubaugebiet:</u> Nach Aussagen von Herrn Siemes / Firma Wilma gibt es Überlegungen, in diesen Bereich eine Elektro-Ladestation zu planen. Auch wenn wir uns der neuen Technik nicht generell verweigern wollen, sehen wir die Gefahr, dass zu viel „fremde“ Fahrzeuge in das Gebiet kommen und die Parkmöglichkeiten für Besucher des Anliegerbereichs reduziert werden. Daher bitten wir darum, von dieser Planung Abstand zu nehmen.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Grundsätzlich soll für alle Wohneinheiten, die über einen Anschluss an die Tiefgarage verfügen, eine Ladeinfrastruktur für Elektroautos innerhalb der Tiefgarage hergestellt werden. Die Ladeinfrastruktur der an die verlängerten Gelleper Straße angeschlossenen Wohneinheiten kann innerhalb der jeweiligen Garage hergestellt werden. Der Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur obliegt hingegen nicht dem Bauträger. Vielmehr erfolgt eine Planung der Ladeinfrastruktur im öf-</p>

	<p>fentlichen Raum bedarfsabhängig durch die Stadt Meerbusch. Eine öffentliche Ladestation ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Gelleper Straße nicht geplant.</p> <p>Innerhalb des vorliegenden städtebaulichen Entwurfes des Bauträgers sind in der verlängerten Gelleper Straße E-Ladestationen vorgesehen. Der städtebauliche Entwurf ist jedoch nicht bindend, sondern hat nur veranschaulichenden Charakter, da es sich nicht um einen vorhabenbezogenen Plan handelt. Die angesprochenen E-Ladestationen sind kein Regelungsinhalt des Bebauungsplans, d.h. es werden keine Festsetzungen dazu getroffen.</p> <p>Die Hinweise der Anwohnerschaft, dass kein Bedarf an diesen Einrichtungen in dieser örtlichen Situation bestünde, werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Regelung der möglichen Durchfahrt von der Uerdinger Straße zur Gelleper Straße:</u> In früheren Protokollen wurde angegeben, dass dieser Weg für Versorgungs- & Rettungsfahrzeuge vorgesehen ist. Wie wird dieser Bereich gestaltet? Wird genügend Platz sein, dass große Fahrzeuge dort durchkommen? Wer genau darf durchfahren und wie werden die Barrieren geplant?</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Der betreffende Verbindungsweg dient der Quartiersvernetzung für Fußgänger und Radfahrer und wird entsprechend gestaltet. Einzig eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und eine Verbindung im Notfall sind vorgesehen. Die Wegebreite berücksichtigt dies entsprechend. Anders als in der Begründung zur Offenlage dargelegt, wird es keine allgemeine Fahrverbindung für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge geben. Dies wird entsprechend in der Begründung korrigiert. Ein Durchfahrtsverbot erfolgt über übliche bauliche Maßnahmen, z. B. Sperrpfosten.</p>
<p>Bezüglich der Mehrfamilienhäuser an der Uerdinger Straße - Wie ist das <u>Verhältnis von Parkplätzen in den Tiefgaragen zu den Wohneinheiten?</u> Seitens der Firma Wilma wurde uns gesagt, dass es für jede Wohneinheit 2 Stellplätze gibt. Ist diese Zahl korrekt?</p> <p>Gibt es Aufzüge von den Tiefgaragen in die Wohngebäude? Wie wird verhindert, dass die Anwohner mit Tiefgaragenplatz nicht trotzdem zum Be- u. Entladen oder Parken in die Gelleper Straße fahren? Wie wird das Parken für Besucher der Bewohner der Uerdinger Straße geregelt? Wird es zusätzliche Parkplätze an der Uerdinger Straße geben?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für das Verhältnis der Stellplätze zu Wohnungen ist die zum Zeitpunkt der Baugenehmigung geltende Stellplatzsatzung der Stadt Meerbusch maßgeblich. Damit ist sichergestellt, dass ein bedarfsgerechter und den kommunalen Zielen entsprechender Anteil an Stellplätzen geschaffen wird.</p> <p>Die Wohneinheiten, die einen Stellplatz in der Tiefgarage haben, sollen barrierefrei (über einen Aufzug) oder über den eigenen Keller an das Tiefgaragengeschoss angebunden werden. Dies gilt sowohl für die Mehrfamilienhäuser als auch die Einfamilienhäuser in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3. Die Wohneinheiten verfügen somit über einen</p>

	<p>komfortablen Zugang von der Tiefgarage in die Wohnungen, insbesondere auch zum Be- und Entladen. Eine Anfahrt über die Gelleper Straße erscheint vor diesem Hintergrund abwegig, da viel umständlicher (durch längere Fußwege zum Haus).</p> <p>Im neuen Teilabschnitt der Gelleper Straße sind 12 öffentliche Besucherparkplätze für die Besucher der Anwohner der Gelleper Straße vorgesehen. Besucher können ebenfalls komfortabel den öffentlichen Parkplatz gegenüber an der Uerdinger Straße nutzen.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze an der Uerdinger Straße wird es im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung nicht geben.</p>
<p>Wie sieht es mit der Grenzbeplantung im Übergang zum neuen Teil der Gelleper Straße aus? Hat die „<u>Grenzhecke</u>“ zwischen bisherigen Gärten an der Gelleper Straße zum Grundstück von Kothes <u>Bestandsschutz</u>?</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die genannte Hecke kann nur im Bereich der rückwärtigen Gärten, die an die Grundstücke in der Mühlenstraße angrenzen, erhalten werden und ist dort dementsprechend im Bebauungsplan gesichert. Ein Erhalt im Bereich der Gärten Gelleper Straße wird voraussichtlich nicht möglich sein, soweit an dieser Grenze eine Garage oder ein Stellplatz neu errichtet wird, was erwartbar ist. Darüber hinaus steht dem Eigentümer eine Eingrünung des Gartens innerhalb dessen Grundstücksgrenzen frei.</p>
<p>Wie ist die <u>konkrete Reihenfolge der Bebauung</u> geplant? Nach Aussage von Herrn Siemes / Wilma soll der Bauverkehr ausschließlich über die Uerdinger Straße abgewickelt werden. Wir bitten hier um Bestätigung, da die Straßenbreite bei Anfahrt über Am Damm / Gelleper Straße für Baufahrzeuge nicht ausreichend ist.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Baustellenmanagement sowie die entsprechende Logistik stellen einen Gegenstand des Baubetriebs dar und werden erst im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit der Stadt Meerbusch festgelegt. Der Bebauungsplan stellt keine Ausführungsplanung dar und kann insofern keine Aussagen zum Baubetrieb treffen.</p>
<p>Ab wann kann man den Bebauungsplan als final betrachten? Werden wir informiert, wenn Änderungen an dem Bebauungsplan vorgenommen werden – wenn ja, wie werden wir informiert?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bebauungsplan ist mit dem Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt und der anschließenden Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Meerbusch final. Auf Grundlage der Festsetzungen des als Satzung beschlossenen Bebauungsplanes wird der Bauträger seine Objektplanung vornehmen und entsprechende Bauanträge bei der Stadt Meerbusch zur Prüfung und</p>

	Genehmigung einreichen. Die Bürger sind in diesen Prozess nicht eingebunden. Üblicherweise finden vor Baubeginn durch den Bauträger Gespräche mit der Nachbarschaft statt, um über die Inhalte des Bauvorhabens zu informieren.
<p>Uns ist bewusst, dass Wohnraum benötigt wird und wir stellen uns nicht grundsätzlich gegen das Baugebiet. Wir möchten die Belastungen jedoch möglichst klein halten. Letztlich geht es nicht nur „um die paar“ Häuser an der Gelleper Straße. Auch die Mühlenstraße, die Kaiserswerther Straße und die angrenzenden Wohngebiete werden von dem höheren Verkehrsaufkommen belastet.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn unsere Bedenken und Anregungen Beachtung finden und stehen Ihnen für weiterführende Gespräche gerne zur Verfügung. Lösungsansätze diskutieren wir gerne mit Ihnen.</p> <p>Anlagen: Fotos Mühlenstraße: aus Fahrtrichtung „In der Loh“ Richtung „Am Damm“ – uneinsichtige Linkskurve Einmündung „Am Damm“ / Mühlenstraße – unklare Vorfahrtsregel Einfahrt Gelleper Straße</p>	Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.
Bürger 1	
Schreiben vom 27.07.2024	
<p>Als Anwohner der Gelleper Straße würden wir gerne unsere Stellungnahme zu dem geplanten Bebauungsplan abgeben, da uns das zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen erheblich belasten wird.</p> <p>Gem. dem vorliegenden Bebauungsplan soll ein Teil der Häuser über die Gelleper Straße erschlossen werden. Als Grund hierfür wurde genannt, dass die Uerdinger Straße bereits jetzt überlastet sei. Dieses Argument ist für uns</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Uerdinger Straße wird im Verkehrsgutachten nicht als überlastet bewertet. Vielmehr hat die Anbindung von Teilen des Plangebietes an die Gelleper Straße städtebauliche Gründe. Grundsätzlich ist es sinnvoll, Verkehrsströme im Netz zu verteilen. Ebenso ist es sinnvoll, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur der Gelleper Straße zu nutzen, und hier einen in Bezug</p>

nicht nachvollziehbar, da jeder einzelne Anwohner der Gelleper Straße die Uerdinger Straße ohnehin zwingend benutzen muss, um zu seiner Wohnung zu kommen. Bei Anbindung über die Gelleper Straße würde kein einziges Auto weniger über die Uerdinger Straße fahren. Zudem sind auch die angrenzenden Straßen bereits jetzt schon überlastet.

auf den Bestand gleichartigen, kleinen Teil des geplanten Wohngebietes anzuschließen. Diese Fortführung ist im Übrigen im Bebauungsplan Nr. 96B, der die Grundlage für den realisierten Abschnitt der Gelleper Straße bildet, bereits perspektivisch angedacht. Die vorgesehene Eigenheimbebauung im Osten mit einer geringeren Bebauungsdichte ergänzt die bestehende Gebäudestruktur der Gelleper Straße in harmonischer Weise. Innerhalb des Verkehrsgutachtens wird die Erschließung über die Mühlenstraße / Gelleper Straße als unkritisch nachgewiesen.

Im Gutachten wird hierzu in Kap. 7.1.2 folgendes ausgeführt:

„Für die Zufahrt an der Gelleper Straße, welche über die Mühlenstraße erschlossen wird, wird eine Gesamtbelastung von ca. 84 Kfz/Tag bzw. 10 Kfz/h (Spitzenstunde) prognostiziert (vgl. Anlage 2). Hieraus ergeben sich folgende Spitzenbelastungen für die Zufahrt an der Gelleper Straße:

- vormittägliche Spitzenstunde: 8 Kfz/h Quellverkehr / 2 Kfz/h Zielverkehr*
- nachmittägliche Spitzenstunde: 3 Kfz/h Quellverkehr / 5 Kfz/h Zielverkehr*

Es zeigt sich, dass die Neuverkehrsbelastung entlang der Gelleper Straße, Am Damm, Mühlenstraße sehr gering ist. Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt) gelten für die Gelleper Straße (Einteilung gemäß RASt als Wohnweg) maximale Verkehrsbelastungen von 150 Kfz/h, für die Mühlenstraße (Einteilung gemäß RASt als Wohnstraße) 400 Kfz/h.

Für die Gelleper Straße liegen keine Verkehrszählungen vor. Aufgrund der Anzahl der vorhandenen Bebauung und der prognostizierten Neuverkehrsbelastung der zusätzlich dort angebotenen Bebauung, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die maximal verträgliche Verkehrsbelastung auch nach Realisierung des Bauvorhabens deutlich unterschritten wird (max. 10 Kfz/h durch elf zusätzliche Einfamilienhäuser, sowie 5 Wohnungen in einem Geschosswohnungsbau). (...) Es zeigt sich, dass in der Mühlenstraße nach Realisierung des Bauvorhabens ca. 180 Kfz/h zu erwarten sind. Damit wird die maximal verträgliche Verkehrsbelastung ebenfalls deutlich unterschritten. Die geringe Neuverkehrsmenge hat somit keinen signifikanten

	<p><i>Einfluss auf den Verkehrsablauf, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann. "</i></p> <p>Insofern ist bei Umsetzung der Planung nicht von einer von den Einwendern befürchteten erheblichen Belastung der Anwohner auszugehen.</p>
<p>Das erstellte Verkehrsgutachten haben wir mit Interesse zur Kenntnis genommen - in Teilen halten wir es nicht für realistisch. Zudem muss man sich die Frage stellen, ob es einen Interessen-Konflikt gibt, da dieses von der Firma Wilma beauftragt wurde, die das Bauprojekt realisieren möchte.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Beauftragung von Gutachten durch den Investor im Rahmen der Bauleitplanung handelt es sich um ein übliches Vorgehen. So hat sich der Investor als Planveranlasser dazu zu verpflichten, die Kosten für die Erstellung von Gutachten zu übernehmen. Hierzu ist eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt Meerbusch und dem Investor erfolgt. Darin heißt es:</p> <p><i>„Die Antragstellerin übernimmt die Kosten aller von der Stadt oder von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange für erforderlich gehaltenen Gutachten, die sich aus der Bauleitplanung ergeben.“</i></p> <p>Gutachter sind grundsätzlich zur Neutralität verpflichtet. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens erfolgt eine fachbehördliche Vorgabe zum Leistungsumfang und auch eine fachliche Prüfung der Gutachten. Dass das Verkehrsgutachten in Teilen nicht realistisch sei, wird von den Einwendern nicht substantiell vorgetragen. Insofern kann hierzu keine weitere Abwägung vorgenommen werden.</p>
<p>In Teilen ist das Gutachten bereits nicht mehr aktuell, dass sich die Situation auf der Mühlenstraße durch Neubauten verschärft hat. Auch auf der Uerdinger Straße wird es künftig Veränderungen geben, da aktuell gegenüber des geplanten Gebietes ein größerer Wohnkomplex gebaut wird. Nachfolgend geben wir Ihnen Informationen zu den Engstellen.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mögliche Neubauten auf der Mühlenstraße, die sich seit Erstellung des Gutachtens (März 2023) ergeben haben, sind im Gutachten nicht berücksichtigt worden. Es wird jedoch in Kapitel 7.1.2 auf eine maximal verträgliche Verkehrsstärke in der Mühlenstraße von 400 Kfz/h hingewiesen – wobei lediglich 180 Kfz/h prognostiziert werden (bestehender Verkehr PLUS Neubebauung Plangebiet). Auch bei einer Mehrbelastung durch die erwähnten Neubauten ist nicht davon auszugehen, dass die maximal verträgliche Verkehrsstärke annähernd erreicht wird.</p>

	<p>In dem betreffenden Wohnkomplex an der Uerdinger Straße entstehen 16 Wohnungen. Basierend auf den Ausgangsdaten der Verkehrserzeugung des Bauvorhabens im Plangebiet lässt sich abschätzen, wieviel Verkehr durch 16 WE zu erwarten ist. Dies ist in der Stundenbelastung (ca. 10 Kfz/h für beide Richtungen zusammen) wiederum so gering, dass davon keine wesentliche Veränderung des Verkehrsablaufes auf der Uerdinger Straße zu erwarten sein sollte.</p>
<p>Die Mühlenstraße wird (als Parallelstraße zur Uerdingerstraße) bereits jetzt gerne als „ampelfreier Schleichweg“ benutzt, um die stark befahrene Uerdingerstraße zu umgehen.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist durchaus möglich, dass die Mühlenstraße wie beschrieben genutzt wird. Diese Verkehre sind aber auch, sofern sie stattfinden, bei der Verkehrszählung mitberücksichtigt worden und sind dementsprechend Teil der ermittelten Prognosebelastung von 180 Kfz/h. Dementsprechend gilt auch bei Vorhandensein solcher Verkehre eine Verträglichkeit bei einer Verkehrsstärke < 400 Kfz/h.</p>
<p>Gleichzeitig hat das Aufkommen parkender Autos auf der gesamten Mühlenstraße, vor allem aber vor den neuen Häusern zwischen „Am Damm“ und „In der Loh“ so stark zugenommen, dass die Mühlenstraße häufig nur noch einspurig befahren werden kann.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die beschriebene Situation in der Mühlenstraße ist auch im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aufgefallen und wurde dementsprechend im Gutachten thematisiert (vgl. Kapitel 7.1.2). Hier wurde festgehalten, dass der Verkehrsablauf laut Richtlinie bei < 250 Kfz/h und Engstellen mit einer Länge von maximal 50 m grundsätzlich funktioniert. Aufgrund von Einfahrten und Knotenpunkten (und damit einhergehenden Halteverboten) in der Mühlenstraße ist zu erwarten, „dass dies zu der praktizierten Situation passt (meist sind Engstellen von ca. 15-25 m Länge vorhanden) und dementsprechend keine starke Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes zu erwarten ist – kurzzeitige Behinderungen im Verkehrsablauf sind dabei nicht auszuschließen“.</p> <p>Insgesamt wird auch fachbehördlich festgestellt, dass in den umliegenden Straßen „Mühlenstraße“ und „Am Damm“ keine Probleme im Hinblick auf eine bestehende Überlastung sowie eine mangelnde Verkehrssicherheit/ ei-</p>

	<p>nen Unfallschwerpunkt bekannt sind und auch aus fachlicher Sicht aufgrund der geringen Verkehre nicht gesehen werden. Pläne zum Ausbau der „Mühlenstraße“, Straße „Am Damm“ oder „Gelleper Straße“ bestehen von städtischer Seite aktuell nicht.</p>
<p>Aus „In der Loh“ Richtung Ortsmitte fahrend hat die Mühlenstraße einen Links-Knick, sodass man entgegenkommende Autos (die in dieser Situation Vorfahrt haben) nicht sehen kann. Mit dieser Verkehrssituation ergeben sich ununterbrochen Konflikte, da man wegen parkender Autos keine Lücke findet, um die Vorfahrt des Entgegenkommenden zu gewähren.</p>	<p>Die beschriebene Situation in der Straße „In der Loh“ ist ähnlich wie die in der Mühlenstraße zu bewerten. Der Verkehrsablauf sollte laut Richtlinie bei < 250 Kfz/h und Engstellen mit einer Länge von maximal 50 m grundsätzlich funktionieren. Sollten durch parkende Kfz die Engstellen größer bzw. länger als 50 m sein, so sind diese durch die Anordnung von absoluten Halteverboten zu gewährleisten. Diese verkehrsrechtliche Maßnahme ist jedoch nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes.</p>
<p>Nicht zuletzt als Radfahrer ist man durch das Überholen von Autos in diesen Engstellen mit Abständen von deutlich unter einem Meter gefährdet, was insbesondere für radfahrende Kinder gilt.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Bzgl. eines Gefährdungspotenzials wird auf die obige fachbehördliche Aussage verwiesen. Sollte es zu einer Gefährdung von Radfahrern durch einzelne Autofahrer kommen, so würde es sich in dem Fall um einen Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung handeln, der ggf. durch polizeiliche und/oder sonstige behördliche Maßnahmen zu ahnden bzw. zu unterbinden wäre. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes.</p>
<p>Die Straßen „Am Damm“ und Gelleper Straße sind ebenfalls für zusätzlichen Autoverkehr bei Weitem zu klein. Zu dem Anwohnerverkehr muss man Besucher & Lieferdienste hinzuzählen. Hier ist nicht einmal eine Gegenverkehr-Möglichkeit gegeben. Straßen von dieser Größe sind im Allgemeinen verkehrsberuhigte Anliegerstraßen bzw. Spielstraßen - man muss kein Verkehrsplaner sein um sich ausrechnen zu können, dass der gesamte Autoverkehr, also im Schnitt 2-3 KFZ pro Wohneinheit plus Paket- und verschiedenste Lieferdienste nicht über derart kleine Straßen geleitet werden kann. Auch zum Ende der Bauphase sehen wir nicht, wie größere Umzugswagen problemlos die neuen Häuser erreichen können.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Die Straßen Am Damm und Gelleper Straße sind Anliegerstraßen; aus städtebaulicher Sicht ist ein durchgängiger Gegenverkehr nicht erforderlich, teilweise aber möglich. Wie weiter oben bereits beschrieben, wird in Kapitel 7.1.2 des Verkehrsgutachtens auf die Gelleper Straße, Am Damm und die Mühlenstraße eingegangen. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für diese Straßen ermittelten Verkehrsmengen sind auch in der Überlagerung mit den bereits dort vorhandenen Verkehren absolut verträglich. In der Berechnung der Verkehrserzeugung im Plangebiet wurden auch Fahrten durch Besucher- und Lieferverkehre berücksichtigt.</p>

	<p>Für das Plangebiet wurden Schleppkurvennachweise geführt, um sicherzustellen, dass insbesondere größere Fahrzeuge der Feuerwehr, aber auch die Müllabfuhr, das Gebiet ohne Einschränkung befahren können. Somit sind die Straßen auch für größere Umzugswagen ausreichend dimensioniert. Im Bereich der bestehenden Gelleper Straße sollte angenommen werden, dass es keine Schwierigkeiten gibt, da die vorhandenen Gebäude ja bereits über eben diese Straße anscheinend problemlos bezogen wurden bzw. von der Müllanfuhr angedient werden.</p>
<p>Eine weitere Engstelle ist die Kaiserswerther Straße, die schon lange vollständig überlastet ist. Insbesondere wenn der Linienverkehr durch die Straße fährt, kommt es regelmäßig zum Chaos. Lt. Aussagen von Anwohnern der Kaiserswerther Straße wird diese Situation seit Jahren von der Stadtverwaltung ignoriert und keine Lösung angestrebt.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Situation auf der Kaiserswerther Straße wird durch die Stadt beobachtet. Hier sind in Zukunft unabhängig vom Bebauungsplan 325 ggf. Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses durchzuführen. Durch die geringen planbedingten Neuverkehre wird hier mit Umsetzung der Planung allerdings keine wesentliche Verschlechterung erwartet.</p>
<p>Eine Schaffung von Parkverboten auf der Mühlenstraße (oder auch Am Damm/ Gelleper Straße) würde das Problem unseres Erachtens nur bedingt lösen, weil sich dadurch die Parksituation in den anliegenden Straßen (z. B. Nelkenstraße, Fliederstraße) weiter verschlimmern würde.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Wie bereits erwähnt, wird sich laut Verkehrsgutachten die verkehrliche Situation auf den umliegenden Straßen durch die geringen planbedingten Neuverkehre nicht wesentlich verschlechtern. Sollten im Bestand bereits Probleme in den umliegenden Straßen bestehen, wäre dies unabhängig von der Umsetzung des Bebauungsplanes durch die Stadt zu prüfen und es wären ggf. entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind darüber hinaus nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
<p>Vor diesem Hintergrund möchten wir noch einmal darum bitten, dass man erneut prüft, ob nicht das gesamte neue Baugebiet über die Uerdinger Straße erschlossen werden kann. Hier könnte dann eine Ampel mit Anforderungskontakt die Eingliederung für die Anwohner erleichtern. Im Bereich des Endes der alten Gelleper Straße könnten Poller gesetzt werden, um die Durchfahrt für Fahrräder und Fußgänger zu ermöglichen.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Zu der Anregung, das Plangebiet ausschließlich an die Uerdinger Straße verkehrlich anzubinden, wird auf die Stellungnahme der Verwaltung weiter oben verwiesen. Bereits in der frühzeitigen Beteiligung wurde auf die geringe Neuverkehrsmenge hingewiesen, die durch das Bauvorhaben im rückwärtigen Bereich mit Anschluss an die Gelleper Straße zusätzlich entstehen wird. Diese ist so gering, dass sie keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsabläufe der</p>

	<p>angrenzenden Straßen haben wird, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann.</p>
<p>Ein weiterer Punkt, der uns beschäftigt, betrifft die Versickerung im neuen Wohngebiet. Aufgrund der Klima-Veränderungen kann man für die Zukunft vermehrt mit Starkregen-Ereignissen rechnen. Uns ist bekannt, dass bei Bauvorhaben von Ein-/ Zweifamilienhäuser Rigolen vorgeschrieben sind. Wie sieht es bei den größeren Komplexen aus? Da ein sehr großer Bereich des Neubaugebietes mit Tiefgaragen geplant ist, sehen wird die Versickerungsmöglichkeit als nicht gegeben, da viel Fläche versiegelt ist. Da der Kanal an der Uerdinger Straße deutlich höher liegt als die Gelleper Straße, befürchten wir, dass es zu Überflutungen kommen kann. Wie stellen Sie sicher, dass dies nicht passieren wird?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus den Entwurfsunterlagen geht hervor, dass das auf den privaten Dachflächen, Terrassen und Wegen sowie Stellplätzen und deren Zufahrten anfallende Niederschlagswasser vor Ort zu versickern ist. Dies gilt sowohl für die Bauvorhaben der Ein- und Zweifamilienhäuser als auch für die übrigen Gebäudekomplexe des Geschosswohnungsbaus. Im Bereich der Tiefgaragen (Übererdung) wird der erheblich gedrosselte verbleibende Abfluss der Dächer in das Substrat/die Drainageschicht auf dem übererdeten Teil der Tiefgaragendecke eingeleitet und von dort aus weiter gedrosselt in Rigolen neben den Tiefgaragen versickert.</p> <p>Private Straßen, Wege und Garagenzufahrten erhalten ein versickerungsfähiges Splittfugenpflaster. Das Niederschlagswasser der gepflasterten öffentlichen Verkehrsflächen wird in Baumrigolen des Straßenbegleitgrüns bzw. in einer Grünmulde im zentralen Platzbereich versickert werden. Lediglich eine kleine öffentliche Straßenfläche (ca. 90 qm, im Anschluss an die Gelleper Straße) kann aufgrund ihres Längsgefälles nicht der Versickerung zugeführt werden. Das auf dieser Fläche anfallende Niederschlagswasser wird in die vorhandene Mischwasserkanalisation eingeleitet.</p> <p>Das Kanalnetz der Gelleper Straße wird nur mit einem geringen Regenwasser-Anteil der angrenzenden Planstraße zusätzlich gespeist. Im Rahmen der weiteren Planung des Baugebietes (insbesondere auch Freianlagenplanung der privaten Baugrundstücke) ist ein Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 für das Gesamtgebiet zu erstellen.</p> <p>Im Entwässerungskonzept sind bereits folgende Maßnahmen berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückhalteraum für Gebäude als Retentions Gründach und/oder in den Außenanlagen

	<ul style="list-style-type: none"> - Rückhalteraum für private befestigte Verkehrsflächen und Freianlagen in den Außenanlagen (in Grünmulden, auf Pflasterflächen, in unterirdischen Bauwerken) - Rückhalteraum für öffentliche Verkehrsflächen auf öffentlichem Grundstück (im Bereich der zentralen Platzfläche, auf den Straßenflächen)
<p>Im Übrigen nehmen wir Bezug auf das gemeinschaftliche Schreiben der Anwohner Am Damm/ Gelleper Straße / Mühlenstraße, denen wir uns anschließen und Ihre Antworten erwarten.</p>	<p>Auf die obige Stellungnahme der Verwaltung zum Abwägungsvorgang der Sammelstellungnahme der Initiative Gelleper Straße/Am Damm wird verwiesen.</p>
<p>Wir möchten die Gelegenheit nutzen, um auf andere Punkte hinzuweisen. Wir sind in Lank-Latum aufgewachsen und dem Ort aus guten Gründen immer treu geblieben. Wir sehen immer wieder, dass es Bekannten Lankern nicht mehr möglich ist, Eigentum hier zu erwerben. Selbst wenn Häuser zum Kauf angeboten werden, sind die Kosten enorm. Im Gespräch mit Herrn Siemes von der Firma Wilma sollen die neu geplanten Einfamilienhäuser „hochwertig“ sein und im hohen 6-7-stelligen Bereich liegen. Sollte die Information stimmen, wird man vor allem auswärtige Interessenten mit hohem Einkommen anziehen. Viele „alte Lanker“ werden wieder nicht in der Lage sein, Eigentum zu erwerben. Ist es das, was man sich für die Entwicklung des Standortes vorstellt?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Der Bauträger sieht in dem Plangebiet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Eigenheimen in Form von Doppelhaushälften und Reihenhäusern sowie dem Geschosswohnungsbau vor. Gegenüber der Stadt hat der Bauträger sich bereit erklärt, einen Anteil von 20 % der durch ihn entwickelten Flächen im öffentlich geförderten Segment zu erstellen. Dieser Anteil wird mit dem Bauträger innerhalb eines städtebaulichen Vertrages, der parallel zu dem Bebauungsplan erarbeitet wird, vertraglich vereinbart. Darüber hinaus ist die Festlegung von Wohnungsgrößen sowie deren Preisbildung kein Regelungsinhalt des Bebauungsplanes. Mit Blick auf die Marktergebnisse ist darauf zu verweisen, dass der Bauträger in der Presse angekündigt hat, aufgrund der allgemein steigenden Mietpreise insbesondere auch kleine, bezahlbare Wohnungen in dem Neubauquartier anzubieten.</p>
<p>Zudem stellen wir immer wieder fest, dass Senioren mit geringem Einkommen kaum Möglichkeiten haben, eine altersgerechte Wohnsituation zu finden. Lediglich in Osterath gibt es die Gelegenheit zum Betreuten Wohnen mit Wohnberechtigungsschein - die Wartezeit liegt bei ca. 4 Jahren. Eine lange Zeit, wenn man an den Punkt kommt, dass man Hilfe benötigt. Wie sehen die Planungen der Stadt hier aus? Sind weitere Wohneinrichtungen wie in Osterath geplant? Bei der immer älter werdenden Bevölkerung sehen wir hier dringenden Handlungsbedarf.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Im vorliegenden Plangebiet ist durch den Bauträger kein betreutes Wohnen für Senioren vorgesehen. Grundsätzlich ist die Problematik von fehlendem altersgerechtem Wohnraum für Senioren mit geringem Einkommen dem zuständigen Fachamt der Stadt Meerbusch bekannt. Planungen für entsprechende Angebote bestehen zum Beispiel für Meerbusch-Büderich. Allerdings besteht vor allem bei betreutem Wohnen bzw. „Wohnen mit Service“ das Problem, einen geeigneten Träger zu finden, was sich aufgrund des</p>

<p>Abschließend möchten wir Sie herzlich einladen, uns auf der Gelleper Straße zu besuchen, um sich selbst ein Bild von der Situation zu machen. Auf dem Plan sieht man häufig mehr Platz, als tatsächlich vorhanden ist. Für eine Terminvereinbarung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Mangels an Pflegekräften häufig schwierig gestaltet. So wurde von dem zuständigen Fachamt auch bei der vorliegenden Planung ein „Wohnen mit Service“ angedacht, jedoch in Ermangelung eines geeigneten Trägers nicht weiterverfolgt.</p> <p>Der Mangel an altersgerechtem Wohnraum muss auch im Zusammenhang mit dem großen Bedarf an gefördertem Wohnungsbau in Meerbusch betrachtet werden. Unter anderem Pflegekräfte, die in Meerbuscher Einrichtungen dringend gesucht und gebraucht werden, finden häufig keinen bezahlbaren Wohnraum. Zur Deckung dieses Bedarfes leistet das Plangebiet mit dem oben genannten Anteil von 20 % gefördertem Wohnraum einen Beitrag.</p>
<p>Schreiben vom 04.08.2024 (per Mail) bzw. 06.08.2024 (per Post)</p>	
<p>Als Nachtrag zu unserer Stellungnahme vom 27. Juli 2024 würden wir gerne noch auf weitere Punkte aufmerksam machen.</p> <p>Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass wir das vorliegende Verkehrsgutachten in Teilen nicht für realistisch halten. Nun ist uns aufgefallen, dass die zugrunde liegenden Messungen lediglich an einem einzigen Tag durchgeführt wurden. Genannt ist hier der 30.06.2021 - ein Tag, während der Corona-Pandemie, an dem viele Berufstätige im Home-Office gearbeitet haben. Zudem ist Ende Juni Urlaubszeit, wodurch sich die Verkehrsbelastung ebenfalls reduziert.</p> <p>Man muss kein Sachverständiger sein, um zu erkennen, dass vor diesem Hintergrund die Ergebnisse des Gutachtens nicht die tatsächliche Verkehrsbelastung darstellen können.</p> <p>Überhaupt nicht berücksichtigt wurde die Tatsache, dass die Straße „Am Damm“ von vielen Schulkindern genutzt wird. Da die Straße im weiteren Verlauf nicht ausgebaut ist und kaum Verkehr bei der Ausfahrt aus der Gelleper Straße erwartet wird, stellt ein höheres Verkehrsaufkommen eine große Gefahr für die Schulkinder dar.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurden für das Verkehrsgutachten Zählungen gemäß den Vorgaben der gültigen Richtlinien (hier: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)) durchgeführt. Demnach (und auch aus Erfahrung des Verkehrsgutachters heraus) sind solche Zählungen – auch an nur einem Tag – grundsätzlich repräsentativ. Bei der Wahl der Zähltag wird darauf geachtet, dass dieser außerhalb von Ferien, Feiertagen, Wochen mit Feiertagen, relevanten Baustellen oder Stadt- / Schützenfesten liegt und gleichzeitig nur in den offiziellen Zählmonaten (März-Oktober) und der Zähltag somit einen „normalen“ Werktag abbildet. Diesen Vorgaben ist mit dem gewählten Datum nachgekommen worden. Die Sommerferien begannen in NRW im Jahr 2021 am 05.07. Somit lag der Zähltag am 30.06. außerhalb der Kern-Urlaubszeit. Eine Fehlerhaftigkeit des Verkehrsgutachtens kann demnach nicht erkannt werden.</p> <p>Darüber hinaus lässt sich nicht feststellen, dass die Aufnahmekapazität von Straßen nicht hinreichend ermittelt worden sei, da die zu diesem Zweck veranlasste Verkehrsuntersuchung während der Corona-Pandemie stattgefunden habe und die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen (Kontaktbeschränkungen, Abstandsregelungen, Einzelhandelsschließungen, Homeoffice-Regelungen) zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung</p>

geführt hätten, dass in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchungen grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wären. Hierfür sind folgende Punkte ausschlaggebend:

Zum einen liefert die regelmäßige Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Erkenntnisse über die verkehrliche Entwicklung auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Deutschland. Nach dem im Juni 2023 herausgegebenen Bericht ist die allgemeine Verkehrsbelastung durch Kfz im Zeitraum von 2015 bis 2021 coronabedingt auf freien Strecken der Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen (lediglich) um weniger als 9 % zurückgegangen (vgl. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen, abrufbar unter https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2021/Ergebnisbericht-SVZ-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Auch wenn die das Plangebiet betreffenden Straßen nicht dieser Klassifizierung unterliegen, lässt sich zur Beschreibung der Verhältnisse eine Größenordnung der Auswirkungen der Corona-Pandemie daraus ableiten.

Zum anderen werden in dem der Bauleitplanung zugrundeliegenden Gutachten den betreffenden Straßenzügen resp. Knotenpunkten eine hinreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt: *„Nach Realisierung der Planung ist an allen Knotenpunkten mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf zu rechnen. (...) Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes sind an den unsignalisierten / vorfahrtgeregelten Knotenpunkten gegenüber dem Bestand nahezu unverändert. (...) Durch die worst-case Betrachtung (...) sind jedoch tatsächlich etwas geringere Verkehrsmengen als in der Berechnung zu erwarten, sodass generell ein etwas verbesserter Verkehrsablauf zu erwarten ist“*. Der Gutachter stellt zusammenfassend weiterhin fest, dass eine vertiefende Untersuchung der geplanten Erschließung zeigt, dass die Verkehre sowohl im kleinräumigen als auch im großräumigen Umfeld leistungsfähig abgewickelt werden können. Die geplante städtebauliche Erschließung über die Uerdinger Straße und über die Gelleper Straße ist aus verkehrlicher Sicht ohne Leistungsfähigkeitseinschränkungen im Verkehrsablauf und / oder Überschreitung von Kapazitätsgrenzen umsetzbar.

Weitergehend erläutert der Gutachter in einer ergänzenden Stellungnahme vom 21.11.2024 zu dem Einfluss der Corona-Pandemie, dass zum Erhebungszeitpunkt die „COVID-19-Welle“ für die damaligen Verhältnisse relativ moderat verlaufen sei und die seit dem 27.01.2021 in Kraft getretene Home-Office-Pflicht just am Tag der Erhebung ausgelaufen ist. Gleichwohl erfolgte zur Prüfung der verkehrlichen Situation und der gutachterlichen Aussagen eine erneute Zählung am 29.10.2024. Es zeigt sich, dass im Vergleich zu 2021 im Jahr 2024 zwar etwas mehr Verkehre erhoben wurden, die Verkehrssteigerung jedoch lediglich bei höchstens ca. 14% (Uerdinger Straße, Knotenpunkt mit Kaiserswerther Straße / Bismarckstraße) bzw. lediglich bei höchstens sogar 5,5% (Mühlenstraße / Am Damm) in der morgendlichen Spitzenstunde liegt und dementsprechend als gering anzusehen ist. Relevante Einflüsse der COVID-19 bedingten Veränderungen im Mobilitätsverhalten auf die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden sind folglich nicht zu erkennen.

Die im Zuge der damaligen Leistungsfähigkeitsberechnung ermittelten Restkapazitäten von 161 Kfz/h auf der Uerdinger Straße reichen demnach aus, um diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Die Verkehrsbelastungen entlang der Mühlenstraße sind um maximal 16 Kfz/h erhöht. Hierdurch verändern sich die im Verkehrsgutachten getroffenen Einschätzungen und Einstufungen der Straße sowie die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf entlang der Straße nicht. Pauschal betrachtet decken sich diese Ergebnisse auch mit den o. a. Erkenntnissen aus der Straßenverkehrszählung 2021 der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Insofern lässt es sich nicht feststellen, dass die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung geführt hätten, dass die in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchung grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wäre. Die beschriebene Situation in der Straße „Am Damm“ wäre somit bereits im Bestand vorhanden und wird nicht erst durch die Umsetzung der Planung ausgelöst. Die prognostizierte Neuverkehrsmenge von maximal 84 Kfz/Tag bzw. 10 Kfz/h (Spitzenstunde) wird die Situation nicht signifikant

	<p>verändern bzw. verschlechtern. Ggf. erforderliche verkehrslenkende Maßnahmen sind durch das zuständige Fachamt der Stadt Meerbusch unabhängig vom Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 325 zu prüfen.</p>
<p>Eine vollständige Anbindung des neuen Wohngebietes über die Uerdinger Straße stellt somit die einzige vernünftige Alternative dar. Die problemlose Eingliederung ist über eine Ampel-Lösung zu erreichen. Hiervon kann ggf. auch die restliche Uerdinger Straße in diesem Bereich profitieren. Durch Unterbrechung des laufenden Verkehrs ergeben sich auch für andere die Möglichkeit zur leichteren Einfahrt in die Uerdinger Straße. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Gelleper Straße keine Durchfahrtsstraße wird. Lediglich für Fußgänger und Fahrräder sollte dieser Bereich zugänglich sein.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Die Anbindung von Teilen des Plangebietes an die Gelleper Straße hat städtebauliche Gründe. Grundsätzlich ist es sinnvoll, Verkehrsströme im Netz zu verteilen. Ebenso ist es sinnvoll, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur der Gelleper Straße zu nutzen, und hier einen in Bezug auf den Bestand gleichartigen, kleinen Teil des geplanten Wohngebietes anzuschließen. Diese Fortführung ist im Übrigen im Bebauungsplan Nr. 96B, der die Grundlage für den realisierten Abschnitt der Gelleper Straße bildet, bereits perspektivisch angedacht. Die vorgesehene Eigenheimbebauung im Osten mit einer geringeren Bebauungsdichte ergänzt die bestehende Gebäudestruktur der Gelleper Straße in harmonischer Weise. Innerhalb des Verkehrsgutachtens wird die Erschließung über die Mühlenstraße / Gelleper Straße als unkritisch nachgewiesen.</p> <p>Im Gutachten wird hierzu in Kap. 7.1.2 folgendes ausgeführt:</p> <p><i>„Für die Zufahrt an der Gelleper Straße, welche über die Mühlenstraße erschlossen wird, wird eine Gesamtbelastung von ca. 84 Kfz/Tag bzw. 10 Kfz/h (Spitzenstunde) prognostiziert (vgl. Anlage 2). Hieraus ergeben sich folgende Spitzenbelastungen für die Zufahrt an der Gelleper Straße:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>vormittägliche Spitzenstunde: 8 Kfz/h Quellverkehr / 2 Kfz/h Zielverkehr</i> • <i>nachmittägliche Spitzenstunde: 3 Kfz/h Quellverkehr / 5 Kfz/h Zielverkehr</i> <p><i>Es zeigt sich, dass die Neuverkehrsbelastung entlang der Gelleper Straße, Am Damm, Mühlenstraße sehr gering ist. Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt) gelten für die Gelleper Straße (Einteilung gemäß RASt als Wohnweg) maximale Verkehrsbelastungen von 150 Kfz/h, für die Mühlenstraße (Einteilung gemäß RASt als Wohnstraße) 400 Kfz/h.</i></p>

	<p><i>Für die Gelleper Straße liegen keine Verkehrszählungen vor. Aufgrund der Anzahl der vorhandenen Bebauung und der prognostizierten Neuverkehrbelastung der zusätzlich dort angebundenen Bebauung, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die maximal verträgliche Verkehrsbelastung auch nach Realisierung des Bauvorhabens deutlich unterschritten wird (max. 10 Kfz/h durch elf zusätzliche Einfamilienhäuser, sowie 5 Wohnungen in einem Geschosswohnungsbau). (...) Es zeigt sich, dass in der Mühlenstraße nach Realisierung des Bauvorhabens ca. 180 Kfz/h zu erwarten sind. Damit wird die maximal verträgliche Verkehrsbelastung ebenfalls deutlich unterschritten. Die geringe Neuverkehrsmenge hat somit keinen signifikanten Einfluss auf den Verkehrsablauf, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann.“</i></p> <p>Die Gelleper Straße wird mit der Neuplanung nicht an die Uerdinger Straße angebunden. Bei der vorgesehenen Verbindung zwischen dem Wendekreis innerhalb des geplanten Wohngebietes und der Uerdinger Straße handelt es sich um einen Fuß- und Radweg, der nur durch Einsatzfahrzeuge sowie ausschließlich im Notfall durch alle Verkehrsteilnehmer überfahren werden kann. Der Fuß- und Radweg wird über entsprechende Festsetzungen gesichert, das Durchfahrtsverbot erfolgt über übliche bauliche Maßnahmen, z. B. Sperrpfosten. Somit kann die Gelleper Straße nicht zu einer Durchfahrtsstraße werden.</p>
<p>Mit der Bebauung des betreffenden Gebietes fällt eine große Grünfläche im Herzen von Lank-Latum weg.</p> <p>Schaut man sich die Klimaanalyse der Stadt Meerbusch an, fällt sofort auf, dass Lank-Latum offensichtlich der heißeste Stadtteil ist, da hier größere Grünflächen fehlen. Insbesondere entlang der Uerdinger Straße ist die Hitze-Belastung enorm. Die Karte, welche wir auf der Internetseite der Stadt Meerbusch gefunden haben, fügen wir am Ende dieses Schreibens ein.</p> <p>In der <i>Resolution des Rates der Stadt Meerbusch vom 27. Juni 2019: „Klimaschutz vor Ort gestalten“</i>, findet sich bei Punkt 3 der Beschlüsse folgende Aussage:</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Die beschriebene Betroffenheit in Lank-Latum und insbesondere entlang der Uerdinger Straße, die sich aus der Klimaanalyse ergibt, ist in der Tat hoch. Die Grünfläche hat jedoch keine besondere Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiet. In einem kleinen Teilbereich der Grünfläche (lila Punkt in der Klimaanalysekarte) entsteht Kaltluft. Hiervon profitieren die umliegenden Siedlungsbereiche jedoch nicht, da diese Kaltluft nicht abfließt. Es verlaufen keine Kaltluftströme über das Plangebiet, die die Kaltluft in stärker verdichtete Bereiche transportieren würden. Dies ist auch ein Hinweis</p>

„3. Für zukünftige Maßnahmen ab einer Größenordnung von 50.000 € insbesondere für die Errichtung von Gebäuden, Erstellung von Bebauungsplänen, Verkehrskonzepten und Verkehrsplanungen, sind die Umweltbelastungen (CO₂, Lärm, Feinstaub...) wichtiger „Faktor“ der Abwägung und der Entscheidungsgrundlage.“

Wie ist der vorliegende Bebauungsplan mit diesem Beschluss in Einklang zu bringen? Sowohl die Gelleper Straße, Am Damm, als auch Mühlenstraße, Kaiserswerther Straße und die anliegenden Wohngebiete würden mit der geplanten Anbindung mit den wichtigen Faktoren CO₂, Lärm, Feinstaub, etc. belastet und müssten entsprechend bei Ihren Entscheidungen Berücksichtigung finden. Bei allem Verständnis für die Anwohner der Uerdinger Straße - auch vor dem Hintergrund der vom Stadtrat beschlossenen Resolution, darf keinerlei Anbindung über die Gelleper Straße erfolgen.

darauf, dass die Kaltluftproduktion auf der Fläche gering ist. Die Auswirkungen der Grünfläche sind voraussichtlich in einem insignifikanten Bereich und daher hinter den Belang der Wohnraumversorgung zurückzustellen. Im Bereich der Uerdinger Straßen befinden sich im Bestand plangebietsseitig durch Dach- und Hofflächen gewerblicher Nutzungen (Autohaus) und die landwirtschaftliche Hofstelle umfänglich versiegelte Bereiche, die neben der zwangsläufig historisch gewachsenen „Straßenschlucht“ zu der nachweislichen Hitzebelastung beitragen. Die rückwärtig gelegene Freifläche kann hier augenscheinlich kein Minderungspotenzial entfalten.

Wenngleich – wie in den Unterlagen beschrieben – der Wohnentwicklung im Innenbereich zur Deckung der drängenden Wohnungsnachfrage der Vorzug gegenüber einer Nichtbebauung und Freihaltung der Fläche aus Gründen des Klimaschutzes gegeben wird, so sind in den Festsetzungen des Bebauungsplanes Maßnahmen berücksichtigt, die die Auswirkungen der Neubebauung auf die Umgebung mindern und zur Klimafolgenanpassung beitragen. Hierzu gehören insbesondere die umfängliche Begrünung der Flachdächer von Gebäuden und Garagen sowie der Tiefgaragendecken, die fast ausschließliche Versickerung der im Plangebiet anfallenden Niederschlagswässer, ein partieller Baumerhalt sowie neue, ausgleichende Baumpflanzungen im Straßenraum und Begrünungsvorschriften der privaten Vorgärten. Darüber hinaus verpflichtet sich der Bauträger innerhalb des städtebaulichen Vertrages, zum Zwecke des Ausgleiches im Bereich der alten Obstwiese (WA 6 und WA 7) je Baugrundstück (ca. 12 Eigenheime) einen neuen Obstbaum zu pflanzen. Nicht zu vernachlässigen ist, dass im Zuge der Planung die stark versiegelten Flächen des Autohauses sowie des Hofes teilweise entsiegelt werden.

Im Ergebnis entsteht im Plangebiet auf Grundlage der städtebaulichen Planung eine für den Innenbereich im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden maßvolle Dichte, deren Grad an begrünter Freifläche nicht geringer ist als die Fläche, die heute im Bestand unter Einbeziehung der vorhandenen Obstwiese einerseits und der hochversiegelten Strukturen an der Uerdinger Straße andererseits vorhanden ist. Unter dieser Prämisse ist den klimatischen Anforderungen im Planverfahren explizit Rechnung getragen worden.

	<p>Für die Belange des Lärmschutzes und der verkehrlichen Auswirkungen konnte im Rahmen von Verkehrsgutachten und Schallgutachten dargelegt werden, dass mit der Baumaßnahme und der prognostizierten geringen Verkehrszunahme keine wesentliche Verschlechterung der örtlichen Situation verbunden ist. Entsprechend wären auch die zusätzlichen Belastungen mit CO₂ und Feinstaub gering und deren dezidierte Prüfung ist daher nicht abzuleiten.</p> <p>Der Belang einer zusätzlichen Belastung der Anwohner wurde entsprechend der Resolution des Rates in die Abwägung eingestellt und betrachtet. Aufgrund der vrsl. äußerst geringen Auswirkungen wurde er hinter andere Belange zurückgestellt. Eine Untersuchung der Lufthygiene ist nicht ableitbar.</p>
<p>Zudem fordern wir, dass Maßnahmen zur Hitze-Reduzierung entlang der Uerdinger Straße und den angrenzenden Wohngebieten ergriffen werden.</p> <p>Zu den genannten Punkten erwarten wir Ihre Stellungnahme und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.</p> <p>Anlage: Klimaanalyse Meerbusch, Planungshinweiskarte Tagsituation Quelle: Internetseite der Stadt Meerbusch</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Die durch den Einwender angefügte Klimaanalysekarte wurde von der Stadt Meerbusch als Grundlage für das städtische Klimafolgenanpassungskonzept beauftragt, welches im August 2020 durch den städtischen Ausschuss für Klima, Umwelt und Bau beschlossen wurde und eine Voraussetzung zum Abruf von Fördermitteln im Hinblick auf die Klimaanpassung darstellt. Innerhalb des Konzeptes wird ein Maßnahmenkatalog zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels vorgestellt, der unter anderem auch Maßnahmen zur Abkühlung überhitzter Stadtgebiete enthält (z.B. Begrünung und Entsiegelung von Flächen). Grundlage für die Verortung dieser Maßnahmen ist wiederum die Klimaanalysekarte. Da sich die Uerdinger Straße laut Karte in einem überhitzten Bereich befindet, ist davon auszugehen, dass auch hier mittelfristig entsprechende Maßnahmen zur Hitzereduzierung getroffen werden. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanes Nr. 325. Die im Rahmen des Bebauungsplanes getroffenen Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen wurden weiter oben bereits beschrieben und können sich auch positiv auf die Nachbarschaft des neuen Wohnquartieres auswirken.</p>

Bürger 2

Schreiben vom 03.08.2024

Als Eigentümer des Hauses Gelleper Straße ■ schließen wir uns ausdrücklich der separat eingereichten gemeinsamen Stellungnahme der Initiative Gelleper Str./Am Damm an, möchten nachfolgend Stellung nehmen und Sie bitten, die in der gemeinsamen Eingabe gestellten und hier ergänzend aufgeführten Fragen zu beantworten. Gleichzeitig erheben wir Einspruch gegen die Umsetzung der aktuell vorliegenden Planung im Sinne der für uns offenen Punkte, soweit dies im aktuellen Verfahrensschritt zulässig ist.

Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen und ihnen wird teilweise gefolgt.
Auf die obige Stellungnahme der Verwaltung zum Abwägungsvorgang der Sammelstellungnahme der Initiative Gelleper Straße/Am Damm wird verwiesen.

Im Zuge der Verlängerung der Gelleper Straße wird es für die Anwohner zu erheblichen Mehrbelastungen kommen. Verständlicherweise möchten wir diese so gering wie möglich halten. Die Einfahrt zum Wohngebiet erfolgt über die Straßen In der Loh, Mühlenstrasse und „Am Damm“. Da die Straße „Am Damm“ nicht ausgebaut ist und die bisherige Gelleper Straße größtenteils nur einspurig befahrbar ist, erwarten wir eine verkehrsberuhigende Regelung. Dies umfasst u. a. die folgenden Punkte:

Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.
Bereits in der frühzeitigen Beteiligung wurde auf die geringe Neuverkehrsmenge hingewiesen, die durch das Bauvorhaben im rückwärtigen Bereich mit Anschluss an die Gelleper Straße zusätzlich entstehen wird. Diese ist so gering, dass sie keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrsabläufe der angrenzenden Straßen haben wird, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann. Insofern ist bei Umsetzung der Planung nicht von einer von den Einwendern befürchteten erheblichen Belastung der Anwohner auszugehen. Grundsätzlich sind verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht Gegenstand des Bebauungsplanes, sondern im Rahmen der nachgeordneten Erschließungsplanung abzustimmen.

Die Straßen „Am Damm“ und Gelleper Straße sollten Anlieger- und Spielstraßen werden!
Die Geschwindigkeits-Begrenzung wird somit auf 7 km/h festgelegt und die Zahl der „Fremdparker“ wird reduziert (sofern sie nicht Gäste von Anwohnern sind).

Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.
Auch die angesprochene Thematik der Klassifizierung als verkehrsberuhigter Bereich „Spielstraße“ wurde bereits in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung behandelt und gilt unverändert. Von städtischer Seite wird nach Abschluss des Bauvorhabens vom zuständigen Fachamt geprüft, ob Maßnahmen wie die vorgeschlagene Klassifizierung als Spielstraße erforderlich bzw. sinnvoll wären. Dies ist jedoch kein Regelungsinhalt des Bebauungsplanes.

In diesem Zusammenhang erwarten wir eine klare und schriftliche Festlegung, welche neuen Häuser über die Gelleper Straße erreicht werden sollen. Lt. Aussage des Investors „Wilma“ sind es ausschließlich die Häuser im rot markierten Bereich:



Welche Adresse werden die Wohneinheiten bekommen, die (auf dem Bild) links und unterhalb des markierten Bereiches liegen? Sofern diese auch zur Anschrift Gelleper Straße gehören werden, wären sie automatisch Anlieger und man kann davon ausgehen, dass auch für diese Häuser der gesamte Verkehr über die Gelleper Straße erfolgen wird. Somit würde die Belastung deutlich höher, als uns angegeben wurde.

Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.

Die Adressen der künftigen Bebauung sind nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes und stehen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Aus dem Bebauungsplan geht jedoch eindeutig hervor, dass die Wohnbebauung im WA 1 und im WA 2 über die Uerdinger Straße erschlossen wird und zwar sowohl für den ruhenden Verkehr, der in Tiefgaragen untergebracht ist, die an die Uerdinger Straße angebunden sind, als auch fußläufig, da die Hauseingänge überwiegend an der Uerdinger Straße liegen. Ebenso werden die Wohnhäuser im WA 3 über die Uerdinger Straße erschlossen – hier sind keine oberirdischen Flächen für Stellplätze und Garagen vorgesehen; Stellplätze sind laut Festsetzung hier nur in der Tiefgarage zulässig, welche aus den Häusern über das Kellergeschoss erreicht wird. Alle rückwärtig zur Uerdinger Straße gelegenen Hauseingänge werden über private Erschließungswege (z.T. durch einen Durchgang im Gebäude) ebenfalls an die Uerdinger Straße angebunden. Die Anbindung des einzelnen Gebäudes im Süden des WA 4 erfolgt über die alte Wasserstraße. Insofern ist die Darstellung der Einwender richtig, dass nur die Gebäude in dem markierten Bereich an die Gelleper Straße verkehrlich angebunden werden.

Die Wohneinheiten im WA 1, WA 2 und WA 3 verfügen über einen komfortablen Zugang von der Tiefgarage in die Wohnungen, insbesondere auch zum Be- und Entladen. Eine Anfahrt über die Gelleper Straße erscheint vor diesem Hintergrund abwegig, da viel umständlicher (durch längere Fußwege zum Haus). Dass darüber hinaus eine Vielzahl von Fahrzeugen der Anwohner und Besucher oder auch Lieferdienste der Wohnungen im WA 1 bis WA 3 die Gelleper Straße zur An- und Abfahrt sowie zum Parken nutzen wird, ist nicht ableitbar. Ein im Rahmen des Üblichen ggf. verbleibender Parkverkehr ist hingegen unschädlich, denn es ist nicht ersichtlich, dass damit die Anliegerstraße über Gebühr belastet würde und Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse durch Verkehrslärm nicht gewahrt werden könnten oder gar mit Beurteilungspegeln zu rechnen wäre, die die Grenze der Gesundheitsgefahr erreichen würden.

<p><u>Regelung der Vorfahrt für die Einmündung „Am Damm“ in die Mühlenstraße</u> Bei dem zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen sollte hier klar geregelt werden, wer Vorfahrt hat. Durch einen parallel zur Mühlenstraße verlaufenden Randstein besteht hier Unsicherheit. Wir empfehlen hier eine eindeutige Beschilderung oder Fahrbahnmarkierung (Bsp.: Auf der Hees – Mühlenstraße)</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Grundsätzlich gilt auch an der genannten Einmündung, dass aufgrund der eingangs beschriebenen geringen Neuverkehre eine signifikante Verschlechterung nach Umsetzung der Planung nicht erwartet wird. Gutachterlich wurde vorgeschlagen, zur Freihaltung der notwendigen Sichtdreiecke ggf. das Parken auf der Mühlenstraße auf einer Länge von jeweils 20 m in beiden Richtungen von der Einmündung der Straße Am Damm zu unterbinden. Es wird seitens der Stadt Meerbusch nach Umsetzung der Baumaßnahmen geprüft, ob eine derartige Maßnahme zur Reduzierung verkehrlicher Risiken erforderlich ist. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind darüber hinaus nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Insgesamt wird auch fachbehördlich festgestellt, dass in den umliegenden Straßen „Mühlenstraße“ und „Am Damm“ keine Probleme im Hinblick auf eine bestehende Überlastung sowie eine mangelnde Verkehrssicherheit/ einen Unfallschwerpunkt bekannt sind und auch aus fachlicher Sicht aufgrund der geringen Verkehre nicht gesehen werden. Pläne zum Ausbau der „Mühlenstraße“, Straße „Am Damm“ oder „Gelleper Straße“ bestehen von städtischer Seite aktuell nicht.</p>
<p><u>Bestandsschutz für den Baumbestand und die Parkplätze an der bestehenden Gelleper Straße:</u> Da dieser Bereich von dem neuen Bebauungsplan nicht betroffen ist, erwarten wir einen Bestandschutz und bitten um Bestätigung.</p>	<p>Den Einwendungen wird gefolgt. Bei den Parkplätzen in der Gelleper Straße handelt es sich um öffentliche Parkplätze. Eine Umgestaltung des bestehenden Teils der Gelleper Straße im Zuge des Bauprojektes ist nicht vorgesehen; Stellplätze und Bäume sind somit nicht gefährdet.</p>
<p><u>Mögliche Elektro-Parkplätze im Neubaugebiet:</u> Nach Aussagen von Herrn Siemes / Firma Wilma gibt es Überlegungen, in diesen Bereich eine Elektro-Ladestation zu planen. Auch wenn wir uns der neuen Technik nicht generell verweigern wollen, sehen wir die Gefahr, dass zu viel „fremde“ Fahrzeuge in das Gebiet kommen und die Parkmöglichkeiten für Besucher des Anliegerbereichs reduziert werden. Daher bitten wir darum, von dieser Planung Abstand zu nehmen. Anwohner, die ihr E-Auto laden müssen, werden dies üblicherweise an der kostengünstigeren eigenen Wall-Box tun.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Grundsätzlich soll für alle Wohneinheiten, die über einen Anschluss an die Tiefgarage verfügen, eine Ladeinfrastruktur für Elektroautos innerhalb der Tiefgarage hergestellt werden. Die Ladeinfrastruktur der an die Gelleper Straße angeschlossenen Wohneinheiten kann innerhalb der jeweiligen Garage hergestellt werden. Der Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur obliegt hingegen nicht dem Bauträger. Vielmehr erfolgt eine Planung der Ladeinfrastruktur im öf-</p>

	<p>fentlichen Raum bedarfsabhängig durch die Stadt Meerbusch. Eine öffentliche Ladestation ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Gelleper Straße nicht geplant.</p> <p>Innerhalb des vorliegenden städtebaulichen Entwurfes des Bauträgers sind in der Gelleper Straße E-Ladestationen vorgesehen. Der städtebauliche Entwurf ist jedoch nicht bindend, sondern hat nur veranschaulichenden Charakter, da es sich nicht um einen vorhabenbezogenen Plan handelt. Die angesprochenen E-Ladestationen sind kein Regelungsinhalt des Bebauungsplans, d.h. es werden keine Festsetzungen dazu getroffen.</p> <p>Die Hinweise der Anwohnerschaft, dass kein Bedarf an diesen Einrichtungen in dieser örtlichen Situation bestünde, werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Regelung der möglichen Durchfahrt von der Uerdinger Straße zur Gelleper Straße:</u></p> <p>In früheren Protokollen wurde angegeben, dass dieser Weg für Versorgungs- & Rettungsfahrzeuge vorgesehen ist. Wie wird dieser Bereich gestaltet? Wird genügend Platz sein, dass große Fahrzeuge dort durchkommen? Wer genau darf durchfahren und wie werden die Barrieren geplant?</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Der betreffende Verbindungsweg dient der Quartiersvernetzung für Fußgänger und Radfahrer und wird entsprechend gestaltet. Einzig eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und eine Verbindung im Notfall sind vorgesehen. Die Wegebreite berücksichtigt dies entsprechend. Anders als in der Begründung zur Offenlage dargelegt, wird es keine allgemeine Fahrverbindung für Ver- und Versorgungsfahrzeuge geben. Dies wird entsprechend in der Begründung korrigiert. Ein Durchfahrtsverbot erfolgt über übliche bauliche Maßnahmen, z. B. Sperrpfosten.</p>
<p>Warum wird die allgemeine Zufahrt zum hinteren Plangebiet nicht ohnehin von der Uerdinger Str. aus realisiert? Durch die aktuelle Planung wird unnötigerweise der Verkehr durch die engen Straßen In der Loh, Mühlenstr., Am Damm und Gelleper Str. geführt, die schon jetzt über ihre Kapazitätsgrenzen hinaus belastet und durch parkende Fahrzeuge blockiert sind. Eine Zufahrt zum Plangebiet von der Uerdinger Str. aus kann ggf. mittels Ampelanlage geregelt werden. Das dadurch der Verkehrsfluss durch die Uerdinger Str. nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt wird, zeigt eindeutig die aktuell seit ca. einem Jahr installierte Baustellenampel auf Höhe des Autohauses Platen. Den gesamten Verkehr zum hinteren Plangebiet über Umwege in</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Uerdinger Straße wird im Verkehrsgutachten nicht als überlastet bewertet. Vielmehr hat die Anbindung von Teilen des Plangebietes an die Gelleper Straße städtebauliche Gründe. Grundsätzlich ist es sinnvoll, Verkehrsströme im Netz zu verteilen. Ebenso ist es sinnvoll, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur der Gelleper Straße zu nutzen, und hier einen in Bezug auf den Bestand gleichartigen, kleinen Teil des geplanten Wohngebietes anzuschließen. Diese Fortführung ist im Übrigen im Bebauungsplan Nr. 96B, der die Grundlage für den realisierten Abschnitt der Gelleper Straße bildet, bereits perspektivisch angedacht. Die vorgesehene Eigenheimbebauung im</p>

die Gelleper Str. zu führen, lehnen wir ab und fordern, diese Planung noch einmal auf Grundlage eines realistischen Verkehrsgutachtens (siehe unten) zu überdenken.

Osten mit einer geringeren Bebauungsdichte ergänzt die bestehende Gebäudestruktur der Gelleper Straße in harmonischer Weise. Innerhalb des Verkehrsgutachtens wird die Erschließung über die Mühlenstraße / Gelleper Straße als unkritisch nachgewiesen.

Im Gutachten wird hierzu in Kap. 7.1.2 folgendes ausgeführt:

„Für die Zufahrt an der Gelleper Straße, welche über die Mühlenstraße erschlossen wird, wird eine Gesamtbelastung von ca. 84 Kfz/Tag bzw. 10 Kfz/h (Spitzenstunde) prognostiziert (vgl. Anlage 2). Hieraus ergeben sich folgende Spitzenbelastungen für die Zufahrt an der Gelleper Straße:

- vormittägliche Spitzenstunde: 8 Kfz/h Quellverkehr / 2 Kfz/h Zielverkehr*
- nachmittägliche Spitzenstunde: 3 Kfz/h Quellverkehr / 5 Kfz/h Zielverkehr*

Es zeigt sich, dass die Neuverkehrsbelastung entlang der Gelleper Straße, Am Damm, Mühlenstraße sehr gering ist. Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt) gelten für die Gelleper Straße (Einteilung gemäß RAST als Wohnweg) maximale Verkehrsbelastungen von 150 Kfz/h, für die Mühlenstraße (Einteilung gemäß RAST als Wohnstraße) 400 Kfz/h.

Für die Gelleper Straße liegen keine Verkehrszählungen vor. Aufgrund der Anzahl der vorhandenen Bebauung und der prognostizierten Neuverkehrsbelastung der zusätzlich dort angebundenen Bebauung, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die maximal verträgliche Verkehrsbelastung auch nach Realisierung des Bauvorhabens deutlich unterschritten wird (max. 10 Kfz/h durch elf zusätzliche Einfamilienhäuser, sowie 5 Wohnungen in einem Geschosswohnungsbau). (...) Es zeigt sich, dass in der Mühlenstraße nach Realisierung des Bauvorhabens ca. 180 Kfz/h zu erwarten sind. Damit wird die maximal verträgliche Verkehrsbelastung ebenfalls deutlich unterschritten. Die geringe Neuverkehrsmenge hat somit keinen signifikanten Einfluss auf den Verkehrsablauf, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann.“

Insofern ist bei Umsetzung der Planung nicht von einer von den Einwendern befürchteten erheblichen Belastung der Anwohner auszugehen.

	<p>Die Park-Situation in der Mühlenstraße ist auch im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aufgefallen und wurde dementsprechend im Gutachten thematisiert (vgl. Kapitel 7.1.2). Hier wurde festgehalten, dass der Verkehrsablauf laut Richtlinie bei < 250 Kfz/h und Engstellen mit einer Länge von maximal 50 m grundsätzlich funktioniert. Aufgrund von Einfahrten und Knotenpunkten (und damit einhergehenden Halteverböten) in der Mühlenstraße ist zu erwarten, „dass dies zu der praktizierten Situation passt (meist sind Engstellen von ca. 15-25 m Länge vorhanden) und dementsprechend keine starke Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes zu erwarten ist – kurzzeitige Behinderungen im Verkehrsablauf sind dabei nicht auszuschließen“. Die Straßen Am Damm und Gelleper Straße sind Anliegerstraßen; aus städtebaulicher Sicht ist hier ein durchgängiger Gegenverkehr nicht erforderlich, teilweise aber möglich.</p>
<p>Bezüglich der Mehrfamilienhäuser an der Uerdinger Straße - <u>Wie ist das Verhältnis von Parkplätzen in den Tiefgaragen zu den Wohneinheiten?</u> Seitens der Firma Wilma wurde uns gesagt, dass es für jede Wohneinheit 2 Stellplätze gibt. Ist diese Zahl korrekt?</p> <p>Gibt es Aufzüge von den Tiefgaragen in die Wohngebäude? Wie wird verhindert, dass die Anwohner mit Tiefgaragenplatz nicht trotzdem zum Be- u. Entladen oder Parken in die Gelleper Straße fahren? Wie wird das Parken für Besucher der Bewohner der Uerdinger Straße geregelt? Wird es zusätzliche Parkplätze an der Uerdinger Straße geben?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für das Verhältnis der Stellplätze zu Wohnungen ist die zum Zeitpunkt der Baugenehmigung geltende Stellplatzsatzung der Stadt Meerbusch maßgeblich. Damit ist sichergestellt, dass ein bedarfsgerechter und den kommunalen Zielen entsprechender Anteil an Stellplätzen geschaffen wird.</p> <p>Die Wohneinheiten, die einen Stellplatz in der Tiefgarage haben, sollen barrierefrei (über einen Aufzug) oder über den eigenen Keller an das Tiefgaragengeschoss angebunden werden. Dies gilt sowohl für die Mehrfamilienhäuser als auch die Einfamilienhäuser in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3. Die Wohneinheiten verfügen somit über einen komfortablen Zugang von der Tiefgarage in die Wohnungen, insbesondere auch zum Be- und Entladen. Eine Anfahrt über die Gelleper Straße erscheint vor diesem Hintergrund abwegig, da viel umständlicher (durch längere Fußwege zum Haus).</p> <p>Im neuen Teilabschnitt der Gelleper Straße sind 12 öffentliche Besucherparkplätze für die Besucher der Anwohner der Gelleper Straße vorgesehen. Besucher können ebenfalls komfortabel den öffentlichen Parkplatz gegenüber an der Uerdinger Straße nutzen.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze an der Uerdinger Straße wird es im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung nicht geben.</p>

<p>Hat die „<u>Grenzhecke</u>“ zwischen bisherigen Gärten an der Gelleper Straße zum Grundstück von Kothes <u>Bestandsschutz</u>?</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Die genannte Hecke kann nur im Bereich der rückwärtigen Gärten, die an die Grundstücke in der Mühlenstraße angrenzen, erhalten werden und ist dort dementsprechend im Bebauungsplan gesichert. Ein Erhalt im Bereich der Gärten Gelleper Straße wird voraussichtlich nicht möglich sein, soweit an dieser Grenze eine Garage oder ein Stellplatz neu errichtet wird, was erwartbar ist. Darüber hinaus steht dem Eigentümer eine Eingrünung des Gartens innerhalb dessen Grundstücksgrenzen frei.</p>
<p><u>Wie ist die konkrete Reihenfolge der Bebauung geplant?</u> Nach Aussage von Herrn Siemes / Wilma soll der Bauverkehr ausschließlich über die Uerdinger Straße abgewickelt werden. Wir bitten hier um Bestätigung, da die Straßenbreite bei Anfahrt über Am Damm / Gelleper Strasse für Baufahrzeuge nicht ausreichend ist.</p>	<p>Den Einwendungen nicht gefolgt. Das Baustellenmanagement sowie die entsprechende Logistik stellen einen Gegenstand des Baubetriebs dar und werden erst im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit der Stadt Meerbusch festgelegt. Der Bebauungsplan stellt keine Ausführungsplanung dar und kann insofern keine Aussagen zum Baubetrieb treffen.</p>
<p><u>Verkehrsgutachten</u> Die dem Verkehrsgutachten zu Grunde liegende Verkehrszählung wurde am 30.06.2021 an nur einem einzigen Tag durchgeführt. Dieses Datum liegt zudem in der Urlaubs- und vor allem mitten in der Coronazeit. Die dabei gewonnenen Ergebnisse können wohl kaum als repräsentativ angesehen werden. Gerade unter dem Aspekt, dass die erwartete Verkehrsbelastung ein Hauptkritikpunkt der gesamten Anwohnerschaft darstellt, sind die aus der Verkehrszählung abgeleiteten Verkehrsströme sehr fragwürdig und kaum als Entscheidungsgrundlage für anstehende Planungen zu gebrauchen. Wir fordern deshalb eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens auf Grundlage einer aktuellen und wirklich repräsentativen Verkehrszählung.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurden für das Verkehrsgutachten Zählungen gemäß den Vorgaben der gültigen Richtlinien (hier: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)) durchgeführt. Demnach (und auch aus Erfahrung des Verkehrsgutachters heraus) sind solche Zählungen – auch an nur einem Tag – grundsätzlich repräsentativ. Bei der Wahl der Zähltag wird darauf geachtet, dass dieser außerhalb von Ferien, Feiertagen, Wochen mit Feiertagen, relevanten Baustellen oder Stadt- / Schützenfesten liegt und gleichzeitig nur in den offiziellen Zählmonaten (März-Oktober) und der Zähltag somit einen „normalen“ Werktag abbildet. Diesen Vorgaben ist mit dem gewählten Datum nachgekommen worden. Die Sommerferien begannen in NRW im Jahr 2021 am 05.07. Somit lag der Zähltag am 30.06. außerhalb der Kern-Urlaubszeit. Eine Fehlerhaftigkeit des Verkehrsgutachtens kann demnach nicht erkannt werden. Darüber hinaus lässt sich nicht feststellen, dass die Aufnahmekapazität von Straßen nicht hinreichend ermittelt worden sei, da die zu diesem Zweck veranlasste Verkehrsuntersuchung während der Corona-Pandemie stattgefunden</p>

den habe und die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen (Kontaktbeschränkungen, Abstandsregelungen, Einzelhandelsschließungen, Homeoffice-Regelungen) zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung geführt hätten, dass in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchungen grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wären. Hierfür sind folgende Punkte ausschlaggebend:

Zum einen liefert die regelmäßige Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Erkenntnisse über die verkehrliche Entwicklung auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Deutschland. Nach dem im Juni 2023 herausgegebenen Bericht ist die allgemeine Verkehrsbelastung durch Kfz im Zeitraum von 2015 bis 2021 coronabedingt auf freien Strecken der Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen (lediglich) um weniger als 9 % zurückgegangen (vgl. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen, abrufbar unter https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2021/Ergebnisbericht-SVZ-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Auch wenn die das Plangebiet betreffenden Straßen nicht dieser Klassifizierung unterliegen, lässt sich zur Beschreibung der Verhältnisse eine Größenordnung der Auswirkungen der Corona-Pandemie daraus ableiten.

Zum anderen werden in dem der Bauleitplanung zugrundeliegenden Gutachten den betreffenden Straßenzügen resp. Knotenpunkten eine hinreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt: *„Nach Realisierung der Planung ist an allen Knotenpunkten mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf zu rechnen. (...) Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes sind an den unsignalisierten / vorfahrtgeregelten Knotenpunkten gegenüber dem Bestand nahezu unverändert. (...) Durch die worst-case Betrachtung (...) sind jedoch tatsächlich etwas geringere Verkehrsmengen als in der Berechnung zu erwarten, sodass generell ein etwas verbesserter Verkehrsablauf zu erwarten ist“*. Der Gutachter stellt zusammenfassend weiterhin fest, dass eine vertiefende Untersuchung der geplanten Erschließung zeigt, dass die Verkehre sowohl im kleinräumigen als auch im großräumigen Umfeld leistungsfähig abgewickelt werden können. Die geplante städtebauliche Erschließung über die Uerdinger Straße und über die Gelleper Straße ist aus verkehrlicher Sicht

ohne Leistungsfähigkeitseinschränkungen im Verkehrsablauf und / oder Überschreitung von Kapazitätsgrenzen umsetzbar.

Weitergehend erläutert der Gutachter in einer ergänzenden Stellungnahme vom 21.11.2024 zu dem Einfluss der Corona-Pandemie, dass zum Erhebungszeitpunkt die „COVID-19-Welle“ für die damaligen Verhältnisse relativ moderat verlaufen sei und die seit dem 27.01.2021 in Kraft getretene Home-Office-Pflicht just am Tag der Erhebung ausgelaufen ist.

Gleichwohl erfolgte zur Prüfung der verkehrlichen Situation und der gutachterlichen Aussagen eine erneute Zählung am 29.10.2024. Es zeigt sich, dass im Vergleich zu 2021 im Jahr 2024 zwar etwas mehr Verkehre erhoben wurden, die Verkehrssteigerung jedoch lediglich bei höchstens ca. 14% (Uerdinger Straße, Knotenpunkt mit Kaiserswerther Straße / Bismarckstraße) bzw. lediglich bei höchstens sogar 5,5% (Mühlenstraße / Am Damm) in der morgendlichen Spitzenstunde liegt und dementsprechend als gering anzusehen ist. Relevante Einflüsse der COVID-19 bedingten Veränderungen im Mobilitätsverhalten auf die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden sind folglich nicht zu erkennen.

Die im Zuge der damaligen Leistungsfähigkeitsberechnung ermittelten Restkapazitäten von 161 Kfz/h auf der Uerdinger Straße reichen demnach aus, um diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Die Verkehrsbelastungen entlang der Mühlenstraße sind um maximal 16 Kfz/h erhöht. Hierdurch verändern sich die im Verkehrsgutachten getroffenen Einschätzungen und Einstufungen der Straße sowie die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf entlang der Straße nicht. Pauschal betrachtet decken sich diese Ergebnisse auch mit den o. a. Erkenntnissen aus der Straßenverkehrszählung 2021 der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Insofern lässt es sich nicht feststellen, dass die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung geführt hätten, dass die in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchung grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wäre.

<p>Nach unseren Informationen wurde das Gutachten durch die Wilma Bau beauftragt. Als Wirtschaftsunternehmen hat Wilma nur ein Interesse und zwar mit möglichst geringem Aufwand und Kosten maximalen Gewinn zu erwirtschaften. Auch aus diesem Aspekt sind die Ergebnisse anzuzweifeln. Wie wurde der Umfang der Datengrundlage für das Verkehrsgutachten aber auch für alle anderen Gutachten festgelegt? Welche Vorgaben und Randbedingungen wurden für die Gutachten seitens der Stadt festgelegt? Wie und durch wen wurden die Gutachten geprüft und bewertet?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Bei der Beauftragung von Gutachten durch den Investor im Rahmen der Bauleitplanung handelt es sich um ein übliches Vorgehen. So hat sich der Investor als Planveranlasser dazu zu verpflichten, die Kosten für die Erstellung von Gutachten zu übernehmen. Hierzu ist eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt Meerbusch und dem Investor erfolgt. Darin heißt es: <i>„Die Antragstellerin übernimmt die Kosten aller von der Stadt oder von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange für erforderlich gehaltenen Gutachten, die sich aus der Bauleitplanung ergeben.“</i> Gutachter sind grundsätzlich zur Neutralität verpflichtet. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens erfolgt eine fachbehördliche Vorgabe zum Leistungsumfang und auch eine fachliche Prüfung der Gutachten.</p>
<p><u>Direkte Auswirkungen auf Gelleper Str. ■</u> Die geplante Bebauung an zwei Seiten unseres Grundstücks Gelleper Str. ■ wird erhebliche Auswirkungen mit sich bringen. Insbesondere der 3-stöckige Neubau zwischen unserem Grundstück und der Uerdinger Str. wird unser Grundstück beschatten und somit den bisherigen Zustand gravierend verändern. Die geplante Höhe des Gebäudes wird direkten Einblick in unseren Garten und bis in unser Haus ermöglichen. Dabei stellt sich auch die Frage auf welchem Niveau die Grundfläche Erdgeschoß geplant ist, Uerdinger Str. oder Gelleper Str.? Wenn Uerdinger Str., käme das aufgrund des unterschiedlichen Niveaus zwischen Uerdinger Str. und Gelleper Str. einem 4-stöckigen Gebäude gleich. Darüber hinaus ist im obersten Stockwerk des geplanten Mehrfamilienhauses in Richtung unseres Grundstücks eine Dachterrasse oder Loggia geplant, die geradezu dazu einlädt, unser Grundstück aus luftiger Höhe zu beobachten. Dadurch fühlen wir uns in unserem Wohlbefinden und unserer Freiheit gravierend beeinträchtigt. Dieses Planungsdetail lehnen wir deshalb strikt ab. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Einsichtnahme auf unser Grundstück zu verhindern, bzw. zu minimieren. Warum ist die Anpflanzung von Bäumen an der Längsseite des Gebäudes, nicht aber an der Stirnseite vorgesehen?</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Im Bebauungsplan ist der in Rede stehende Gebäuderiegel mit einer zulässigen Maximal-Höhe von 43,8 m ÜNN festgesetzt. Bezogen auf das Niveau der Uerdinger Straße entspricht dies einer relativen Höhe von max. rund 10,5 m. Die Gelleper Straße liegt im Anschluss an das Plangebiet rund einen Meter tiefer als die Uerdinger Straße, so dass sich auf die Gelleper Straße bezogen eine max. Gebäudehöhe von rund 11,5 m ergibt. In Richtung des betreffenden Nachbargrundstücks wird die Gebäudehöhe per Festsetzung auf einer Tiefe von 1 m abgestaffelt, so dass die Gebäudehöhe an der Stirnseite um 3,1 m niedriger ausgebildet wird. Gravierende Beeinträchtigungen sind daraus nicht abzuleiten. Die geplante Bebauung mit drei Geschossebenen stellt im innerörtlichen Bereich ein übliches Verdichtungsmaß dar. Bauordnungsrechtlich geregelte Abstandsflächenmaße werden nicht überschritten. Der westlich des besagten Grundstücks liegende neue Baukörper wird dieses auch nicht übermäßig beschatten, eine übliche Südwestbesonnung insbesondere des Gartens ist durch einen hinreichenden Abstand der neuen Gebäude weiterhin möglich. Mit der Wahrung der Abstandsflächen sind grundsätzlich keine Beeinträchtigungen der Nachbarschaft verbunden. Diese sind aus der städtebaulichen</p>

Alternativ schlagen wir vor, anstatt eines 3-stöckigen Gebäudes auch an dieser Stelle Reihenhäuser vorzusehen und die mehrstöckige Bebauung entlang der Uerdinger Str. zu konzentrieren, wie es auch ursprünglich vorgesehen war. Zumindest aber fordern wir eine Reduzierung der Gebäudehöhe.

In welcher Form ist die Grenzgestaltung zwischen unserem Grundstück und dem geplanten Fußweg entlang unserer hinteren Grundstücksgrenze geplant? Wir fordern auch hier die Anpflanzung einer Hecke, so, wie es bei den benachbarten beiden neuen Doppelhäusern lt. Plan wohl vorgesehen ist. Warum wurde diese entlang unseres Grundstücks nicht geplant?

Planung auch nicht abzuleiten: Auch wenn der Bebauungsplan keine entsprechenden Regelungen zu treffen hat, so ist doch zu erwarten, dass nutzbare Balkone, Loggien o.ä. an der schmalen, zurückspringenden Stirnseite des Gebäudes nicht vorgesehen sind. Die Außenwohnbereiche werden sich eher gartenseitig, d.h. Richtung Süd-Westen orientieren.

Im Übrigen lässt der Bebauungsplan offen, ob in diesem Bereich Geschosswohnungsbau oder eine Reihenhausbauung entstehen wird. Hinsichtlich der Höhe und Kubatur ergäben sich hierdurch keine Änderungen, da auch eine Reihenhausbauung an dieser Stelle über drei Geschossebenen verfügen müsste (vgl. unten: Schallschutzanforderungen).

Die im städtebaulichen Entwurf dargestellte Bepflanzung dient der Abschirmung des neuen Gebäudes zu den nördlich gelegenen Gewerbeflächen.

Ein Erfordernis, im Bebauungsplan Abschirmungspflanzungen zum Schutz der Nachbarschaft vorzusehen, besteht nicht, da es sich im städtebaulichen Kontext um eine übliche Siedlungsergänzung handelt.

Es steht dem betreffenden Eigentümer frei, Abschirmungspflanzungen auf dem eigenen Grundstück vorzusehen, sofern hierzu Bedarf besteht.

Der geplante Gebäuderiegel dient darüber hinaus als Schallschutzhindernis gegenüber den Gewerbenutzungen und dem Straßenverkehr. Er gewährleistet eine Lärmabschirmung in den rückwärtigen Außenwohnbereichen, d.h. Gärten, Terrassen, Balkone. Aus diesem Grund ist eine durchgängige, d.h. ohne Unterbrechung zusammenhängend zu errichtende Bebauung in einer Höhe von mindestens 42,5 m über NHN zu errichten. Dies entspricht in etwa drei Geschossebenen. Eine Reihenhausbauung an dieser Stelle müsste somit ebenso eine entsprechende Höhe und Kubatur aufweisen und würde auch – wie andere Reihenhäuser im Gebiet – drei Geschossebenen aufweisen.

Zudem sei darauf hingewiesen, dass für den in Rede stehenden Gebäuderiegel im rückwärtigen Bereich bereits eine gegenüber der Bebauung entlang der Uerdinger Straße um 3,50 m reduzierte Gebäudehöhe festgesetzt ist. Damit ist die vom Einwender geforderte Höhenstaffelung berücksichtigt.

<p><u>Auswirkungen auf Uerdinger Str. 127, Werkstatt Müntefering</u> Als Eigentümer der benachbarten Kfz-Werkstatt Müntefering befürchten wir auch an dieser Stelle Auswirkungen auf unser Eigentum. Auch wenn die Werkstatt Bestandsschutz hat, ist mit Beschwerden der Bewohner des Mehrfamilienhauses, wegen Betriebslärm, Abgasen, Verkehr, usw. zu rechnen. Welche Maßnahmen werden im Detail getroffen, um die Bewohner des geplanten Gebäudes vor den Immissionen aus dem Werkstattbetrieb zu schützen? Welche Sicherheit haben wir, dass wir nicht auf unsere Kosten entsprechende Maßnahmen durchführen müssen?</p>	<p>Den Einwendungen wird gefolgt. Der genannte Gewerbebetrieb wurde in der Schalluntersuchung zum Bebauungsplan berücksichtigt; das Ergebnis der Untersuchung wurde von der Unteren Immissionschutzbehörde bestätigt. Als Reaktion auf die Untersuchungsergebnisse wurden im vorliegenden Bebauungsplan unter Punkt 6 der textlichen Festsetzungen in Abstimmung mit dem Gutachter entsprechende Schallschutzmaßnahmen getroffen. Zum Schutz der neuen Wohnbebauung wurden somit hinreichende Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen. Bei den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen (dazu zählen u.a. eine festgesetzte Mindest-Gebäudehöhe sowie nicht offenbare Fenster) handelt es sich um rein bauliche Maßnahmen an den Gebäuden, die dem Bauträger obliegen.</p>
<p><u>Allgemeine Auswirkungen</u> Durch die geplante Maßnahme im Zusammenhang mit weiteren parallel angestoßenen Projekten in Lank-Latum wird sich die Einwohnerzahl im Ort um über 1000 Personen und damit um mehr als 10 % erhöhen. Welche Maßnahmen sind seitens der Stadt geplant, die Infrastruktur in Lank-Latum, insbesondere die Versorgung mit Kitaplätzen und Parkplätzen, entsprechend anzupassen. Welche Maßnahmen sind aktuell schon geplant? Wie wird sichergestellt, dass diese Anpassung zeitgleich mit der Erhöhung der Einwohnerzahl stattfindet?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Ob und in welchem Umfang andere Projekte zur Schaffung von Wohnraum in Lank umgesetzt werden, lässt sich noch nicht absehen und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes Nr. 325. Die erforderlichen Kita- und Schul-Plätze werden durch die Stadt – Fachbereich 21 Jugend regelmäßig geprüft und mit dem Bestand abgeglichen. Zurzeit bestehen aufgrund der neuen Bauprojekte bereits Überlegungen für eine neue Kindertagesstätte in Lank-Latum. Der Standort ist jedoch noch Gegenstand von Prüfungen und steht bisher nicht fest. Der Projektentwickler wird vertraglich zur Zahlung einer Ablösung für die vorhabenbedingt zusätzlich erforderlichen KITA-Plätze verpflichtet. Zudem wird auf die Stellplatzsatzung der Stadt Meerbusch verwiesen. Demnach ist – abhängig von der Art – bei der Herstellung von Wohnraum eine gewisse Anzahl an Stellplätzen auf dem Grundstück nachzuweisen. Dies soll den Parkdruck im öffentlichen Raum lindern und gilt auch für das vorliegende Plangebiet. Damit wird sichergestellt, dass die Anzahl an Parkplätzen zeitgleich mit der Anzahl der Wohnungen wächst.</p>

<p>Ab wann ist die Bauplanung final?</p> <p>Wie werden wir über noch mögliche Änderungen informiert?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bebauungsplan ist mit dem Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt und der anschließenden Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Meerbusch final. Auf Grundlage der Festsetzungen des als Satzung beschlossenen Bebauungsplanes wird der Bauträger seine Objektplanung vornehmen und entsprechende Bauanträge bei der Stadt Meerbusch zur Prüfung und Genehmigung einreichen. Die Bürger sind in diesen Prozess nicht eingebunden. Üblicherweise finden vor Baubeginn durch den Bauträger Gespräche mit der Nachbarschaft statt, um über die Inhalte des Bauvorhabens zu informieren.</p>
<p>Bürger 3</p>	<p style="text-align: right;">Schreiben vom 04.08.2024</p>
<p>Mit großem Interesse haben wir den Bebauungsplan 325 für Meerbusch-Lank-Latum, speziell den Bereich "Uerdinger Straße/ Mühlenstraße", zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung möchten wir hiermit eine offizielle Stellungnahme abgeben und die Stadt Meerbusch bitten, zu den folgenden Punkten Stellung zu beziehen und unsere Fragen zu beantworten:</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Zufahrt zum Plangebiet</u></p> <p>Warum wird die Zufahrt zum Plangebiet nicht vollständig von der Uerdinger Straße aus ermöglicht? Die derzeitige Planung führt den Verkehr durch die engen Straßen In der Loh, Mühlenstraße, Am Damm und Gelleper Straße, die bereits jetzt über ihre Kapazitätsgrenzen hinaus belastet und durch parkende Fahrzeuge blockiert sind. Eine Zufahrt zum Plangebiet von der Uerdinger Straße aus könnte durch eine Ampelanlage geregelt werden. Dass der Verkehrsfluss auf der Uerdinger Straße dabei nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt wird, zeigt die seit etwa einem Jahr installierte Baustellenampel auf Höhe des Autohauses Platen. Den Verkehr zum hinteren Plangebiet über Umwege in die Gelleper Straße zu führen, lehnen wir ab und fordern eine erneute Überprüfung dieser Planung auf Grundlage eines realistischen Verkehrsgutachtens.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Uerdinger Straße wird im Verkehrsgutachten nicht als überlastet bewertet. Vielmehr hat die Anbindung von Teilen des Plangebietes an die Gelleper Straße städtebauliche Gründe. Grundsätzlich ist es sinnvoll, Verkehrsströme im Netz zu verteilen. Ebenso ist es sinnvoll, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur der Gelleper Straße zu nutzen, und hier einen in Bezug auf den Bestand gleichartigen, kleinen Teil des geplanten Wohngebietes anzuschließen. Diese Fortführung ist im Übrigen im Bebauungsplan Nr. 96B, der die Grundlage für den realisierten Abschnitt der Gelleper Straße bildet, bereits perspektivisch angedacht. Die vorgesehene Eigenheimbebauung im Osten mit einer geringeren Bebauungsdichte ergänzt die bestehende Gebäudestruktur der Gelleper Straße in harmonischer Weise.</p>

Innerhalb des Verkehrsgutachtens wird die Erschließung über die Mühlenstraße / Gelleper Straße als unkritisch nachgewiesen.

Im Gutachten wird hierzu in Kap. 7.1.2 folgendes ausgeführt:

„Für die Zufahrt an der Gelleper Straße, welche über die Mühlenstraße erschlossen wird, wird eine Gesamtbelastung von ca. 84 Kfz/Tag bzw. 10 Kfz/h (Spitzenstunde) prognostiziert (vgl. Anlage 2). Hieraus ergeben sich folgende Spitzenbelastungen für die Zufahrt an der Gelleper Straße:

- vormittägliche Spitzenstunde: 8 Kfz/h Quellverkehr / 2 Kfz/h Zielverkehr*
- nachmittägliche Spitzenstunde: 3 Kfz/h Quellverkehr / 5 Kfz/h Zielverkehr*

Es zeigt sich, dass die Neuverkehrsbelastung entlang der Gelleper Straße, Am Damm, Mühlenstraße sehr gering ist. Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt) gelten für die Gelleper Straße (Einteilung gemäß RAST als Wohnweg) maximale Verkehrsbelastungen von 150 Kfz/h, für die Mühlenstraße (Einteilung gemäß RAST als Wohnstraße) 400 Kfz/h.

Für die Gelleper Straße liegen keine Verkehrszählungen vor. Aufgrund der Anzahl der vorhandenen Bebauung und der prognostizierten Neuverkehrsbelastung der zusätzlich dort angebundenen Bebauung, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die maximal verträgliche Verkehrsbelastung auch nach Realisierung des Bauvorhabens deutlich unterschritten wird (max. 10 Kfz/h durch elf zusätzliche Einfamilienhäuser, sowie 5 Wohnungen in einem Geschosswohnungsbau). (...) Es zeigt sich, dass in der Mühlenstraße nach Realisierung des Bauvorhabens ca. 180 Kfz/h zu erwarten sind. Damit wird die maximal verträgliche Verkehrsbelastung ebenfalls deutlich unterschritten. Die geringe Neuverkehrsmenge hat somit keinen signifikanten Einfluss auf den Verkehrsablauf, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann.“

Insofern ist bei Umsetzung der Planung nicht von einer von den Einwendern befürchteten erheblichen Belastung der Anwohner auszugehen.

	<p>Die Park-Situation in der Mühlenstraße ist auch im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aufgefallen und wurde dementsprechend im Gutachten thematisiert (vgl. Kapitel 7.1.2). Hier wurde festgehalten, dass der Verkehrsablauf laut Richtlinie bei < 250 Kfz/h und Engstellen mit einer Länge von maximal 50 m grundsätzlich funktioniert. Aufgrund von Einfahrten und Knotenpunkten (und damit einhergehenden Halteverböten) in der Mühlenstraße ist zu erwarten, „dass dies zu der praktizierten Situation passt (meist sind Engstellen von ca. 15-25 m Länge vorhanden) und dementsprechend keine starke Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes zu erwarten ist – kurzzeitige Behinderungen im Verkehrsablauf sind dabei nicht auszuschließen“. Die Straßen Am Damm und Gelleper Straße sind Anliegerstraßen; aus städtebaulicher Sicht ist hier ein durchgängiger Gegenverkehr nicht erforderlich, teilweise aber möglich.</p>
<p>Zwar wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, allerdings sind die dem Verkehrsgutachten zugrunde liegende Verkehrszählung am 30.06.2021 an nur einem einzigen Tag durchgeführt worden.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass dieser Tag sowohl in der Urlaubs- und Coronazeit lag. Daher können die Ergebnisse kaum als repräsentativ angesehen werden. Da die erwartete Verkehrsbelastung ein Hauptkritikpunkt der Anwohnerschaft darstellt, sind die abgeleiteten Verkehrsströme fragwürdig und als Entscheidungsgrundlage ungeeignet. Wir fordern daher eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens auf Grundlage einer aktuellen und wirklich repräsentativen Verkehrszählung.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurden für das Verkehrsgutachten Zählungen gemäß den Vorgaben der gültigen Richtlinien (hier: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)) durchgeführt. Demnach (und auch aus Erfahrung des Verkehrsgutachters heraus) sind solche Zählungen – auch an nur einem Tag – grundsätzlich repräsentativ. Bei der Wahl der Zähltag wird darauf geachtet, dass dieser außerhalb von Ferien, Feiertagen, Wochen mit Feiertagen, relevanten Baustellen oder Stadt- / Schützenfesten liegt und gleichzeitig nur in den offiziellen Zählmonaten (März-Oktober) und der Zähltag somit einen „normalen“ Werktag abbildet. Diesen Vorgaben ist mit dem gewählten Datum nachgekommen worden. Die Sommerferien begannen in NRW im Jahr 2021 am 05.07. Somit lag der Zähltag am 30.06. außerhalb der Kern-Urlaubszeit. Eine Fehlerhaftigkeit des Verkehrsgutachtens kann demnach nicht erkannt werden.</p> <p>Darüber hinaus lässt sich nicht feststellen, dass die Aufnahmekapazität von Straßen nicht hinreichend ermittelt worden sei, da die zu diesem Zweck veranlasste Verkehrsuntersuchung während der Corona-Pandemie stattgefunden habe und die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen (Kontaktbeschränkungen, Abstandsregelungen, Einzelhandelsschließungen, Homeoffice-Regelungen) zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung</p>

geführt hätten, dass in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchungen grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wären. Hierfür sind folgende Punkte ausschlaggebend:

Zum einen liefert die regelmäßige Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Erkenntnisse über die verkehrliche Entwicklung auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Deutschland. Nach dem im Juni 2023 herausgegebenen Bericht ist die allgemeine Verkehrsbelastung durch Kfz im Zeitraum von 2015 bis 2021 coronabedingt auf freien Strecken der Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen (lediglich) um weniger als 9 % zurückgegangen (vgl. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen, abrufbar unter https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2021/Ergebnisbericht-SVZ-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Auch wenn die das Plangebiet betreffenden Straßen nicht dieser Klassifizierung unterliegen, lässt sich zur Beschreibung der Verhältnisse eine Größenordnung der Auswirkungen der Corona-Pandemie daraus ableiten.

Zum anderen werden in dem der Bauleitplanung zugrundeliegenden Gutachten den betreffenden Straßenzügen resp. Knotenpunkten eine hinreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt: *„Nach Realisierung der Planung ist an allen Knotenpunkten mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf zu rechnen. (...) Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes sind an den unsignalisierten / vorfahrtgeregelten Knotenpunkten gegenüber dem Bestand nahezu unverändert. (...) Durch die worst-case Betrachtung (...) sind jedoch tatsächlich etwas geringere Verkehrsmengen als in der Berechnung zu erwarten, sodass generell ein etwas verbesserter Verkehrsablauf zu erwarten ist“*. Der Gutachter stellt zusammenfassend weiterhin fest, dass eine vertiefende Untersuchung der geplanten Erschließung zeigt, dass die Verkehre sowohl im kleinräumigen als auch im großräumigen Umfeld leistungsfähig abgewickelt werden können. Die geplante städtebauliche Erschließung über die Uerdinger Straße und über die Gelleper Straße ist aus verkehrlicher Sicht ohne Leistungsfähigkeitseinschränkungen im Verkehrsablauf und / oder Überschreitung von Kapazitätsgrenzen umsetzbar.

Weitergehend erläutert der Gutachter in einer ergänzenden Stellungnahme vom 21.11.2024 zu dem Einfluss der Corona-Pandemie, dass zum Erhebungszeitpunkt die „COVID-19-Welle“ für die damaligen Verhältnisse relativ moderat verlaufen sei und die seit dem 27.01.2021 in Kraft getretene Home-Office-Pflicht just am Tag der Erhebung ausgelaufen ist.

Gleichwohl erfolgte zur Prüfung der verkehrlichen Situation und der gutachterlichen Aussagen eine erneute Zählung am 29.10.2024. Es zeigt sich, dass im Vergleich zu 2021 im Jahr 2024 zwar etwas mehr Verkehre erhoben wurden, die Verkehrssteigerung jedoch lediglich bei höchstens ca. 14% (Uerdinger Straße, Knotenpunkt mit Kaiserswerther Straße / Bismarckstraße) bzw. lediglich bei höchstens sogar 5,5% (Mühlenstraße / Am Damm) in der morgendlichen Spitzenstunde liegt und dementsprechend als gering anzusehen ist. Relevante Einflüsse der COVID-19 bedingten Veränderungen im Mobilitätsverhalten auf die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden sind folglich nicht zu erkennen.

Die im Zuge der damaligen Leistungsfähigkeitsberechnung ermittelten Restkapazitäten von 161 Kfz/h auf der Uerdinger Straße reichen demnach aus, um diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Die Verkehrsbelastungen entlang der Mühlenstraße sind um maximal 16 Kfz/h erhöht. Hierdurch verändern sich die im Verkehrsgutachten getroffenen Einschätzungen und Einstufungen der Straße sowie die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf entlang der Straße nicht. Pauschal betrachtet decken sich diese Ergebnisse auch mit den o. a. Erkenntnissen aus der Straßenverkehrszählung 2021 der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Insofern lässt es sich nicht feststellen, dass die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung geführt hätten, dass die in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchung grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wäre.

<p>Zudem wurde das Gutachten vom Bauträger Firma Wilma Bau beauftragt, die als Wirtschaftsunternehmen primär ein Interesse daran hat, mit möglichst geringem Aufwand und Kosten maximalen Gewinn zu erzielen. Aus diesem Grund sind die Ergebnisse des Gutachtens zu hinterfragen. Wir bitten um Aufklärung darüber, wie der Umfang der Datengrundlage für das Verkehrsgutachten und andere Gutachten festgelegt wurde. Welche Vorgaben und Randbedingungen hat die Stadt vorgegeben? Wie und durch wen wurden die Gutachten geprüft und bewertet? Wir regen an, dass die Stadt Meerbusch ein separates, unabhängiges Verkehrsgutachten in Auftrag gibt.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Bei der Beauftragung von Gutachten durch den Investor im Rahmen der Bauleitplanung handelt es sich um ein übliches Vorgehen. So hat sich der Investor als Planveranlasser dazu zu verpflichten, die Kosten für die Erstellung von Gutachten zu übernehmen. Hierzu ist eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt Meerbusch und dem Investor erfolgt. Darin heißt es: <i>„Die Antragstellerin übernimmt die Kosten aller von der Stadt oder von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange für erforderlich gehaltenen Gutachten, die sich aus der Bauleitplanung ergeben.“</i> Gutachter sind grundsätzlich zur Neutralität verpflichtet. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens erfolgt eine fachbehördliche Vorgabe zum Leistungsumfang und auch eine fachliche Prüfung der Gutachten.</p>
<p><u>Regelung der Vorfahrt an der Einmündung "Am Damm" / Mühlenstraße</u> Die Kreuzung Am Damm/Mühlenstraße stellt bereits heute eine potentielle Gefahrenquelle dar, da die Vorfahrtsregeln nicht klar definiert sind. Bei dem zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen sollte hier klar geregelt werden, wer Vorfahrt hat. Aufgrund eines parallel zur Mühlenstraße verlaufenden Randsteins besteht Unsicherheit.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Grundsätzlich gilt auch an der genannten Einmündung, dass aufgrund der eingangs beschriebenen geringen Neuverkehre eine signifikante Verschlechterung nach Umsetzung der Planung nicht erwartet wird. Gutachterlich wurde vorgeschlagen, zur Freihaltung der notwendigen Sichtdreiecke ggf. das Parken auf der Mühlenstraße auf einer Länge von jeweils 20 m in beiden Richtungen von der Einmündung der Straße Am Damm zu unterbinden. Es wird seitens der Stadt Meerbusch nach Umsetzung der Baumaßnahmen geprüft, ob eine derartige Maßnahme zur Reduzierung verkehrlicher Risiken erforderlich ist. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind darüber hinaus nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Insgesamt wird auch fachbehördlich festgestellt, dass in den umliegenden Straßen „Mühlenstraße“ und „Am Damm“ keine Probleme im Hinblick auf eine bestehende Überlastung sowie eine mangelnde Verkehrssicherheit/ einen Unfallschwerpunkt bekannt sind und auch aus fachlicher Sicht aufgrund der geringen Verkehre nicht gesehen werden. Pläne zum Ausbau der „Mühlenstraße“, Straße „Am Damm“ oder „Gelleper Straße“ bestehen von städtischer Seite aktuell nicht.</p>

Verkehrsberuhigung und Parkregelung

Wir regen an, die Straßen Am Damm und Gelleper Straße klar als Anlieger- und Spielstraßen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 7 km/h zu definieren. In diesem Zusammenhang erwarten wir eine klare und schriftliche Festlegung, welche neuen Häuser über die Gelleper Straße erreicht werden sollen und welche Straßenbezeichnung das Plangebiet erhalten wird.

Mit unserem Wunsch eine Anliegerstraße zu werden, wollen wir vermeiden, dass das Planungsgebiet ebenfalls unter die Anliegerregelung fällt.

Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.

Die angesprochene Thematik der Klassifizierung als verkehrsberuhigter Bereich „Spielstraße“ wurde bereits in der Abwägung zur frühzeitigen Beteiligung behandelt und gilt unverändert. Von städtischer Seite wird nach Abschluss des Bauvorhabens vom zuständigen Fachamt geprüft, ob Maßnahmen wie die vorgeschlagene Klassifizierung als Spielstraße erforderlich bzw. sinnvoll wären. Dies ist jedoch kein Regelungsinhalt des Bebauungsplanes. Die Adressen der künftigen Bebauung sind nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes und stehen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Aus dem Bebauungsplan geht jedoch eindeutig hervor, dass die Wohnbebauung im WA 1 und im WA 2 über die Uerdinger Straße erschlossen wird und zwar sowohl für den ruhenden Verkehr, der in Tiefgaragen untergebracht ist, die an die Uerdinger Straße angebunden sind, als auch fußläufig, da die Hauseingänge überwiegend an der Uerdinger Straße liegen. Ebenso werden die Wohnhäuser im WA 3 über die Uerdinger Straße erschlossen – hier sind keine oberirdischen Flächen für Stellplätze und Garagen vorgesehen; Stellplätze sind laut Festsetzung hier nur in der Tiefgarage zulässig, welche aus den Häusern über das Kellergeschoss erreicht wird. Alle rückwärtig zur Uerdinger Straße gelegenen Hauseingänge werden über private Erschließungswege (z.T. durch einen Durchgang im Gebäude) ebenfalls an die Uerdinger Straße angebunden. Die Anbindung des einzelnen Gebäudes im Süden des WA 4 erfolgt über die alte Wasserstraße. Insofern ist die Darstellung der Einwender richtig, dass nur die Gebäude in dem markierten Bereich an die Gelleper Straße verkehrlich angebunden werden.

Die Wohneinheiten im WA 1, WA 2 und WA 3 verfügen über einen komfortablen Zugang von der Tiefgarage in die Wohnungen, insbesondere auch zum Be- und Entladen. Eine Anfahrt über die Gelleper Straße erscheint vor diesem Hintergrund abwegig, da viel umständlicher (durch längere Fußwege zum Haus). Dass darüber hinaus eine Vielzahl von Fahrzeugen der Anwohner und Besucher oder auch Lieferdienste der Wohnungen im WA 1 bis WA 3 die Gelleper Straße zur An- und Abfahrt sowie zum Parken nutzen wird, ist nicht ableitbar. Ein im Rahmen des Üblichen ggf. verbleibender

	<p>Parkverkehr ist hingegen unschädlich, denn es ist nicht ersichtlich, dass damit die Anliegerstraße über Gebühr belastet würde und Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse durch Verkehrslärm nicht gewahrt werden könnten oder gar mit Beurteilungspegeln zu rechnen wäre, die die Grenze der Gesundheitsgefahr erreichen würden.</p>
<p>Im Rahmen der Erschließung der Gelleper Straße wurden seinerzeit Parkplätze für die Hausnummern 2-6 angelegt. Wir wünschen uns, dass diese entsprechend für diese Häuser gekennzeichnet werden, um die Zahl der potenziellen Fremdparker zu reduzieren.</p> <p><u>Bestandsschutz für den Baumbestand und Parkplätze</u> Wir erwarten einen Bestandsschutz für den Baumbestand und die Parkplätze an der bestehenden Gelleper Straße, da dieser Bereich vom neuen Bebauungsplan nicht betroffen ist. Ebenso bitten wir um Stellungnahme, ob die Stadt Meerbusch Pläne zum Ausbau der bereits vorhandenen Gelleper Straße hat, die einen potenziellen Kostenaufwand für die Anwohner zur Folge hätten. Wir möchten an dieser Stelle klar darauf hinweisen, dass die Bewohner der Gelleper Straße bei Erschließung ebendieser bereits einen Kostenselbstaufwand getragen hat.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Bei den Parkplätzen in der Gelleper Straße handelt es sich um öffentliche Parkplätze. Jedoch ist eine Zunahme an „Fremdparkern“ in dieser Anliegerstraße nicht abzuleiten – es wird zudem hinreichende Besucherparkplätze im Plangebiet geben.</p> <p>Den Einwendungen wird gefolgt. Eine Umgestaltung des bestehenden Teils der Gelleper Straße im Zuge des Bauprojektes ist nicht vorgesehen; Stellplätze und Bäume sind somit nicht gefährdet. Es bestehen derzeit keine Pläne zum Aus- oder Umbau der Gelleper Straße, da der Straßenraum ausreichend dimensioniert ist. Notwendige Anpassungsmaßnahmen im Anschlussbereich gehen zu Lasten des Bauträgers.</p>
<p><u>Mehrfamilienhäuser an der Uerdinger Straße</u> Wie ist das Verhältnis von Parkplätzen in den Tiefgaragen zu den Wohneinheiten? Laut Firma Wilma soll es für jede Wohneinheit 2 Stellplätze geben. Ist diese Zahl korrekt? Gibt es Aufzüge von den Tiefgaragen in die Wohngebäude? Wie wird verhindert, dass Anwohner mit Tiefgaragenplatz nicht trotzdem in der Gelleper Straße parken? Wie wird das Parken für Besucher der Bewohner geregelt? Wird es zusätzliche Parkplätze an der Uerdinger Straße geben?</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Für das Verhältnis der Stellplätze zu Wohnungen ist die zum Zeitpunkt der Baugenehmigung geltende Stellplatzsatzung der Stadt Meerbusch maßgeblich. Damit ist sichergestellt, dass ein bedarfsgerechter und den kommunalen Zielen entsprechender Anteil an Stellplätzen geschaffen wird. Die Wohneinheiten, die einen Stellplatz in der Tiefgarage haben, sollen barrierefrei (über einen Aufzug) oder über den eigenen Keller an das Tiefgaragengeschoss angebunden werden. Dies gilt sowohl für die Mehrfamilienhäuser als auch die Einfamilienhäuser in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 3. Die Wohneinheiten verfügen somit über einen komfortablen Zugang von der Tiefgarage in die Wohnungen, insbesondere auch zum Be- und Entladen. Eine Anfahrt über die Gelleper Straße erscheint</p>

	<p>vor diesem Hintergrund abwegig, da viel umständlicher (durch längere Fußwege zum Haus).</p> <p>Im neuen Teilabschnitt der Gelleper Straße sind 12 öffentliche Besucherparkplätze für die Besucher der Anwohner der Gelleper Straße vorgesehen. Besucher können ebenfalls komfortabel den öffentlichen Parkplatz gegenüber an der Uerdinger Straße nutzen.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze an der Uerdinger Straße wird es im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung nicht geben.</p>
<p><u>Bestandsschutz der Weißdorn-Grenzhecke</u></p> <p>Das Grundstück wird zur Gelleper Straße durch eine heimische Weißdorn-Grenzhecke eingefriedet. Diese Hecke befindet sich genau mittig der Grenzlinie. Die dornige bis an den Boden reichende Verzweigung macht die Grenzhecke zu einem hervorragenden Vogelnistgehölz und stellt eine wichtige Nahrungspflanze für Insekten und Vögel dar. Ferner leben schützenswerte Wald,- und Erdbienen sowie zahlreiche Käfer und Insekten in dieser Hecke.</p> <p>Daher fordern wir einen Bestandschutz dieser Hecke.</p> <p>Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten um eine ausführliche Stellungnahme zu den oben genannten Punkten.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Die genannte Hecke kann nur im Bereich der rückwärtigen Gärten, die an die Grundstücke in der Mühlenstraße angrenzen, erhalten werden und ist dort dementsprechend im Bebauungsplan gesichert. Ein Erhalt im Bereich der Gärten Gelleper Straße wird voraussichtlich nicht möglich sein, soweit an dieser Grenze eine Garage oder ein Stellplatz neu errichtet wird, was erwartbar ist. Darüber hinaus steht dem Eigentümer eine Eingrünung des Gartens innerhalb dessen Grundstücksgrenzen frei.</p>
<p>Bürger 4 Schreiben vom 02.08.2024</p>	
<p>Wir beziehen uns auf die Stellungnahme der Initiative Gelleper Straße/Am Damm, die ihnen heute von Frau ■ elektronisch übermittelt wurde. Wir unterstützen die Stellungnahme in vollem Umfang.</p> <p>Zusätzlich möchten wir Sie auf die besondere Gefahrensituation in der Straße "Am Damm" hinweisen. Das tägliche Parken auf den niedrigen Bürgersteigen verengt die ohnehin schon schmale Straße noch mehr und gefährdet zudem den täglichen direkten Fußgängerverkehr von/zur Uerdinger</p>	<p>Auf die obige Stellungnahme der Verwaltung zum Abwägungsvorgang der Sammelstellungnahme der Initiative Gelleper Straße/Am Damm wird verwiesen.</p> <p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Grundsätzlich sollten Gehwege von parkenden Kfz freigehalten werden und über eine ausreichende Breite verfügen, was aber nicht immer der Realität</p>

<p>Str. (zu den Bushaltestellen, Kindergarten etc.). Auch Familien mit Kinderwagen werden dadurch gezwungen, die Straße zu benutzen. Hier halten wir - angesichts des durch das Bauvorhaben noch zu erwartenden erhöhten Autoverkehrs - eine klare Parkregelung/Verbot für erforderlich.</p> <p>Die Straße am Damm ist schon jetzt in einem extrem schlechten Zustand, der sich durch das Bauvorhaben mit dem daraus resultierenden erhöhten Verkehrsaufkommen noch weiter verschlechtern wird.</p> <p>Wir bitten Sie, diese Punkte bei der finalen Beschlussfassung zu berücksichtigen.</p>	<p>entspricht. Allerdings ist durch die neue Bebauung kein zusätzlicher Parkverkehr auf der genannten Straße zu erwarten, da hierfür ausreichend Stellplätze auf dem Plangebiet hergestellt werden (müssen).</p> <p>Die beschriebene Situation in der Straße „Am Damm“ wäre somit bereits im Bestand vorhanden und wird nicht erst durch die Umsetzung der Planung ausgelöst. Die prognostizierte Neuverkehrsmenge von maximal 84 Kfz/Tag bzw. 10 Kfz/h (Spitzenstunde) wird die Situation nicht signifikant verändern bzw. verschlechtern. Ggf. erforderliche verkehrslenkende Maßnahmen sind durch das zuständige Fachamt der Stadt Meerbusch unabhängig vom Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 325 zu prüfen. Bei der Straße „Am Damm“ handelt es sich - wie bereits durch den Einwender selber beschrieben - um eine Anliegerstraße mit einer geringen Breite des Straßenraumes. Insofern gebietet die Situation und ist auch davon auszugehen, dass die Fahrzeugführer grundsätzlich mit einer gebotenen Vorsicht fahren.</p> <p>Fachbehördlich wird festgestellt, dass in den umliegenden Straßen „Mühlenstraße“ und „Am Damm“ keine Probleme im Hinblick auf eine bestehende Überlastung sowie eine mangelnde Verkehrssicherheit / einen Unfallschwerpunkt bekannt sind und auch aus fachlicher Sicht aufgrund der geringen Verkehre nicht gesehen werden. Pläne zum Ausbau der „Mühlenstraße“, Straße „Am Damm“ oder „Gelleper Straße“ bestehen von städtischer Seite aktuell nicht.</p>
<p>Bürger 5</p>	<p style="text-align: right;">Schreiben vom 08.08.2024</p>
<p>Betr. Bebauungsplan 325 und Verkehrsaufkommen Mühlenstraße in den Bereichen Hausnummern 114 bis 120</p> <p>Sehr geehrter Herr Bommers, Ich melde mich heute bei Ihnen mit der Bitte um Überprüfung der Verkehrssituation im unteren Bereich der Mühlenstraße. Hier steigert sich seit Jahren permanent das Verkehrsaufkommen, bedingt durch ständige Neubebauun-</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mögliche Neubauten auf der Mühlenstraße, die sich seit Erstellung des Gutachtens (März 2023) ergeben haben, sind im Gutachten nicht berücksichtigt worden. Es wird jedoch in Kapitel 7.1.2 auf eine maximal verträgliche Verkehrsstärke in der Mühlenstraße von 400 Kfz/h hingewiesen – wobei lediglich 180 Kfz/h prognostiziert werden (bestehender Verkehr PLUS Neubebauung Plangebiet). Auch bei einer Mehrbelastung durch die erwähnten</p>

<p>gen im angrenzenden Bereich und nunmehr auch durch die geplante Ableitung des Verkehrs aus dem neu erschlossenen Baugebiet (Bebauungsplan 325).</p> <p>Dazu liegt mir eine Verkehrsuntersuchung vom 30.06.2021 zur Verkehrsführung aus dem Bebauungsplan 325 vor. Die darin angeführten Werte sind schlichtweg falsch und repräsentieren in keiner Weise das tatsächliche Verkehrsaufkommen.</p>	<p>Neubauten ist nicht davon auszugehen, dass die maximal verträgliche Verkehrsstärke annähernd erreicht wird.</p>
<p>Begründen möchte ich dies wie Folgt:</p> <p>Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung bestimmte die Corona-Pandemie das Geschehen weltweit. Auch in Meerbusch waren Altenheime für Besucher geschlossen, in Schulen wurde online unterrichtet, Firmen und Geschäfte waren ganz oder teilweise geschlossen und ein großer Teil der Bevölkerung arbeitete im Home Office. Kann in dieser schweren Zeit ein objektives und relevantes Verkehrsgutachten erstellt werden? Sicherlich nur im temporären Sinne eines Bauträgers, nicht aber für Ihre Mitbürger.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurden für das Verkehrsgutachten Zählungen gemäß den Vorgaben der gültigen Richtlinien (hier: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)) durchgeführt. Demnach (und auch aus Erfahrung des Verkehrsgutachters heraus) sind solche Zählungen – auch an nur einem Tag – grundsätzlich repräsentativ. Bei der Wahl der Zähltag wird darauf geachtet, dass dieser außerhalb von Ferien, Feiertagen, Wochen mit Feiertagen, relevanten Baustellen oder Stadt- / Schützenfesten liegt und gleichzeitig nur in den offiziellen Zählmonaten (März-Oktober) und der Zähltag somit einen „normalen“ Werktag abbildet. Diesen Vorgaben ist mit dem gewählten Datum nachgekommen worden. Die Sommerferien begannen in NRW im Jahr 2021 am 05.07. Somit lag der Zähltag am 30.06. außerhalb der Kern-Urlaubszeit. Eine Fehlerhaftigkeit des Verkehrsgutachtens kann demnach nicht erkannt werden.</p> <p>Darüber hinaus lässt sich nicht feststellen, dass die Aufnahmekapazität von Straßen nicht hinreichend ermittelt worden sei, da die zu diesem Zweck veranlasste Verkehrsuntersuchung während der Corona-Pandemie stattgefunden habe und die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen (Kontaktbeschränkungen, Abstandsregelungen, Einzelhandelsschließungen, Homeoffice-Regelungen) zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung geführt hätten, dass in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchungen grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wären. Hierfür sind folgende Punkte ausschlaggebend:</p> <p>Zum einen liefert die regelmäßige Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Erkenntnisse über die verkehrliche Entwicklung auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Deutschland. Nach dem</p>

im Juni 2023 herausgegebenen Bericht ist die allgemeine Verkehrsbelastung durch Kfz im Zeitraum von 2015 bis 2021 coronabedingt auf freien Strecken der Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen (lediglich) um weniger als 9 % zurückgegangen (vgl. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen, abrufbar unter https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2021/Ergebnisbericht-SVZ-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Auch wenn die das Plangebiet betreffenden Straßen nicht dieser Klassifizierung unterliegen, lässt sich zur Beschreibung der Verhältnisse eine Größenordnung der Auswirkungen der Corona-Pandemie daraus ableiten.

Zum anderen werden in dem der Bauleitplanung zugrundeliegenden Gutachten den betreffenden Straßenzügen resp. Knotenpunkten eine hinreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt: *„Nach Realisierung der Planung ist an allen Knotenpunkten mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf zu rechnen. (...) Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes sind an den unsignalisierten / vorfahrtgeregelten Knotenpunkten gegenüber dem Bestand nahezu unverändert. (...) Durch die worst-case Betrachtung (...) sind jedoch tatsächlich etwas geringere Verkehrsmengen als in der Berechnung zu erwarten, sodass generell ein etwas verbesserter Verkehrsablauf zu erwarten ist“*. Der Gutachter stellt zusammenfassend weiterhin fest, dass eine vertiefende Untersuchung der geplanten Erschließung zeigt, dass die Verkehre sowohl im kleinräumigen als auch im großräumigen Umfeld leistungsfähig abgewickelt werden können. Die geplante städtebauliche Erschließung über die Uerdinger Straße und über die Gelleper Straße ist aus verkehrlicher Sicht ohne Leistungsfähigkeitseinschränkungen im Verkehrsablauf und / oder Überschreitung von Kapazitätsgrenzen umsetzbar.

Weitergehend erläutert der Gutachter in einer ergänzenden Stellungnahme vom 21.11.2024 zu dem Einfluss der Corona-Pandemie, dass zum Erhebungszeitpunkt die „COVID-19-Welle“ für die damaligen Verhältnisse relativ moderat verlaufen sei und die seit dem 27.01.2021 in Kraft getretene Home-Office-Pflicht just am Tag der Erhebung ausgelaufen ist.

Gleichwohl erfolgte zur Prüfung der verkehrlichen Situation und der gutachterlichen Aussagen eine erneute Zählung am 29.10.2024. Es zeigt sich,

	<p>dass im Vergleich zu 2021 im Jahr 2024 zwar etwas mehr Verkehre erhoben wurden, die Verkehrssteigerung jedoch lediglich bei höchstens ca. 14% (Uerdinger Straße, Knotenpunkt mit Kaiserswerther Straße / Bismarckstraße) bzw. lediglich bei höchstens sogar 5,5% (Mühlenstraße / Am Damm) in der morgendlichen Spitzenstunde liegt und dementsprechend als gering anzusehen ist. Relevante Einflüsse der COVID-19 bedingten Veränderungen im Mobilitätsverhalten auf die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden sind folglich nicht zu erkennen.</p> <p>Die im Zuge der damaligen Leistungsfähigkeitsberechnung ermittelten Restkapazitäten von 161 Kfz/h auf der Uerdinger Straße reichen demnach aus, um diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Die Verkehrsbelastungen entlang der Mühlenstraße sind um maximal 16 Kfz/h erhöht. Hierdurch verändern sich die im Verkehrsgutachten getroffenen Einschätzungen und Einstufungen der Straße sowie die Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf entlang der Straße nicht. Pauschal betrachtet decken sich diese Ergebnisse auch mit den o. a. Erkenntnissen aus der Straßenverkehrszählung 2021 der Bundesanstalt für Straßenwesen.</p> <p>Insofern lässt es sich nicht feststellen, dass die seinerzeitigen pandemiebedingten Maßnahmen zu einer derart erheblichen Verkehrsreduzierung geführt hätten, dass die in diesem Zeitraum vorgenommene Verkehrsuntersuchung grundsätzlich nicht aussagekräftig und damit nicht verwertbar wäre.</p>
<p>Des Weiteren geht aus dieser Untersuchung hervor, dass in meinem Bereich (Hausnummer ■) eine Straßenbreite von 5,1 m und zwei Bürgersteige angegeben werden. Tatsächlich ist es aber so, dass die Grenzen meiner Grundstücke über den Bürgersteig auf die Straße ragen. Hier können Sie sicherlich zur Verkehrsführung lediglich den Bereich angeben, der sich tatsächlich im Besitz der Stadt befindet.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im vorliegenden Gutachten wurde die nutzbare Breite des Gehwegs angenommen. Der Gehweg ist zwar Teil des genannten Grundstückes, wird aber als öffentliches Gehweg genutzt und fließt somit in die Verkehrsuntersuchung mit ein.</p>
<p>Der ausschlaggebendste Aspekt zur dringenden Überprüfung der Verkehrssituation ist für mich die Sicherheit der hier zahlreich wohnenden Kinder. Der betreffende Bereich der Mühlenstraße ist nicht nur hochfrequentierter Schulweg für sehr viele Schüler der Theodor-Fliedner-Schule, auch wohnen</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Die beschriebene Situation in der Mühlenstraße wäre somit bereits im Bestand vorhanden und wird nicht erst durch die Umsetzung der Planung ausgelöst. Die durch den Verkehrsgutachter im Rahmen der beauftragten verkehrstechnischen Untersuchung prognostizierte Neuverkehrsmenge von</p>

<p>14 Kinder im o.g. Bereich. Trotz des Durchfahrtsverbots der unteren Mühlenstraße für LKW ist das Verkehrsaufkommen dieser Fahrzeuge, vor allem durch Firmen aus Osteuropa, bedenklich hoch. Erschreckenderweise befahren diese LKW täglich die Bürgersteige, sodass die Gehwegplatten über eine Länge ca. 7 m nach zweimaligem Austausch bis Juni 2024 bereits wieder (!) zerfahren sind.</p>	<p>maximal 84 Kfz/Tag bzw. 10 Kfz/h (Spitzenstunde) an der Straße „Am Damm“ wird die beschriebene Situation nicht signifikant verändern bzw. verschlechtern. Daher sind ggf. erforderliche verkehrslenkende Maßnahmen durch das zuständige Fachamt der Stadt Meerbusch unabhängig vom Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 325 zu prüfen. Fachbehördlich wird festgestellt, dass in den umliegenden Straßen „Mühlenstraße“ und „Am Damm“ keine Probleme im Hinblick auf eine bestehende Überlastung sowie eine mangelnde Verkehrssicherheit / einen Unfallschwerpunkt bekannt sind und auch aus fachlicher Sicht aufgrund der geringen Verkehre nicht gesehen werden. Pläne zum Ausbau der „Mühlenstraße“, Straße „Am Damm“ oder „Gelleper Straße“ bestehen von städtischer Seite aktuell nicht. Sollte die Situation bei einer erneuten Betrachtung wider Erwarten anders bewertet werden, sind durch das zuständige Fachamt entsprechende Maßnahmen umzusetzen.</p>
<p>Somit stellen sich für mich die Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist vor Baubeginn (Bebauungsplan 325) eine aktualisierte und aussagekräftige Verkehrsuntersuchung geplant oder bereits zwischenzeitlich durchgeführt? • Wer wird zur Rechenschaft gezogen, wenn Kinder oder andere Mitbürger zu Schaden kommen? <p>Im Hinblick auf den bevorstehenden Baubeginn (Bebauungsplan 325) und die damit verbundene Verschärfung der Verkehrssituation im o.g. Bereich bitte ich um kurzfristige Stellungnahme und Terminabsprache zur gemeinsamen Ortsbegehung.</p> <p>Ich setze meine Hoffnung in Sie persönlich und Ihre Funktion als Bürgermeister, der sich - wie schon oft in der Vergangenheit gezeigt - aktiv und engagiert für die wichtigen, obigen Belange für uns (Ur-) Lanker, unsere Kinder und Enkelkinder einsetzt.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Wie weiter oben bereits ausgeführt, erfolgte zur Prüfung der verkehrlichen Situation und der gutachterlichen Aussagen am 29.10.2024 eine erneute Verkehrszählung (siehe oben).</p> <p>Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung für die Prognosebelastungen der Mühlenstraße zeigen auf, dass in der Mühlenstraße nach Realisierung des Bauvorhabens ca. 180 Kfz/h zu erwarten sind. Damit wird die maximal verträgliche Verkehrsbelastung deutlich unterschritten. Die geringe Neuverkehrsmenge hat somit keinen signifikanten Einfluss auf den Verkehrsablauf, sodass auch nach Realisierung des Bauvorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erwartet werden kann.</p> <p>Eine übermäßige Gefährdung von Fußgängern, Radfahrern und Gehbehinderten ist somit nicht abzuleiten. Die Mühlenstraße ist der Stadtverwaltung nicht als Unfallschwerpunkt bzw. Straße mit erhöhtem Unfallrisiko bekannt.</p>

Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 325, Meerbusch-Lank-Latum, "Uerdinger Straße / Mühlenstraße"

Stellungnahmen, Anregungen, Hinweise	Stellungnahme zum Abwägungsvorgang und Beschlussvorschläge
Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland	Schreiben vom 16.07.2024
<p>Seitens der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland ist mit Schreiben vom 15.09.2024 eine Stellungnahme zu vorbezeichneter Bauleitplanung abgegeben worden.</p> <p>Die darin gegebenen Anregungen, Hinweise und Bedingungen sind auch im Rahmen des vorliegenden Verfahrensschrittes und zukünftiger Bauleitplanungen weiter zu beachten.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Den Anregungen aus dem betreffenden Schreiben (gemeint ist 15.09.2023) wurde insofern gefolgt, als dass im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ein Verkehrsgutachten zur Prognose über die Leistungsfähigkeit umliegender Knotenpunkte erarbeitet wurde. Die Leistungsfähigkeitsberechnung zeigt, dass die Verkehre im größeren Umfeld leistungsfähig abgewickelt werden. Auf die Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland (Stellungnahme vom 15.09.2023) sowie die Stellungnahme der Verwaltung zum Abwägungsvorgang wird verwiesen.</p>
Bezirksregierung Düsseldorf	Schreiben vom 30.07.2024
<p>Hinsichtlich der Belange der ländlichen Entwicklung und Bodenordnung (Dez. 33) ergeht folgende Stellungnahme:</p> <p>Aus Sicht der von Dezernat 33 zu vertretenden Belange bestehen keine Bedenken zum derzeitigen Planungsstand.</p> <p>Hinweis: Ggfs. erforderliche Kompensationsflächen sind agrarstrukturverträglich anzuordnen.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 325 wird gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Kompensationsflächen sind deshalb nicht vorgesehen.</p>

<p>Hinsichtlich der Belange der Denkmalangelegenheiten (Dez. 35.4) ergeht folgende Stellungnahme:</p> <p>Gegen die Änderung in dem oben genannten Bereich im Regierungsbezirk Düsseldorf bestehen aus meiner Sicht keine Bedenken, da sich im Planungsgebiet meines Wissens keine Bau- oder Bodendenkmäler befinden, die im Eigentum oder Nutzungsrecht des Landes oder Bundes stehen.</p> <p>Da meine Zuständigkeiten nur für Denkmäler im Eigentums- oder Nutzungsrecht des Landes oder Bundes gegeben sind empfehle ich – falls nicht bereits geschehen – den LVR -Amt für Denkmalpflege im Rheinland-, Pulheim und die zuständige kommunale Untere Denkmalbehörde zu beteiligen.</p> <p>Bitte beteiligen Sie insbesondere den LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, da zum 01.06.2022 das Denkmalschutzgesetz novelliert wurde und somit auch vermutete Bodendenkmäler zum Schutzzumfang dazu gehören. Die Informationen zu den vermuteten Bodendenkmälern liegen ausschließlich beim LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Endenicher Str.133, 53115 Bonn.</p>	<p>Den Einwendungen wird gefolgt.</p> <p>Das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Bonn sowie das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Pulheim und die kommunale Untere Denkmalbehörde sind im Planverfahren beteiligt worden.</p> <p>Auf die Stellungnahme des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland (Stellungnahme vom 09.08.2024) sowie die Stellungnahme der Verwaltung zum Abwägungsvorgang wird verwiesen.</p>
<p>Hinsichtlich der Belange des Gewässerschutzes (Dez. 54) ergeht folgende Stellungnahme:</p> <p>Das Plangebiet liegt innerhalb der Wasserschutzzone III B des geplanten Wasserschutzgebietes Werthhof/Rheinfähre und somit im Einzugsgebiet einer öffentlichen Trinkwassergewinnung. Durch die geplante Bebauung ist eine weitere Flächenversiegelung im Einzugsgebiet der Trinkwassergewinnung zu erwarten, weshalb geprüft werden sollte, ob eine ortsnahe Regenwasserversickerung grundwasserträglich möglich ist.</p> <p>Gegen den BPL Nr. 325 bestehen aus hiesiger Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Den Einwendungen wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme wurde bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingereicht und entsprechend beantwortet.</p> <p>Eine hohe zusätzliche Versiegelung ist durch die Planung nicht gegeben. Die abflusswirksamen Flächen sollen durch Maßnahmen wie z. B. Retentions Gründächer möglichst geringgehalten werden.</p> <p>Die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers wurde im Rahmen eines Entwässerungskonzeptes geprüft. Das zum Abfluss gelangende und nicht behandlungspflichtige Niederschlagswasser soll auf den privaten Grundstücken versickert werden. Vor der Versickerung des auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers wird eine Behandlung durch die belebte Bodenzone gewährleistet.</p> <p>Die geplante Wasserschutzzone wird in den Bebauungsplanunterlagen bereits in Form einer textlichen nachrichtlichen Übernahme berücksichtigt.</p>

<p>Folgende von mir zu vertretenden Belange sind von dem Vorhaben nicht berührt:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Belange des Luftverkehrs (Dez. 26) -Belange der Abfallwirtschaft (Dez. 52) -Belange des Immissionsschutzes (Dez. 53) 	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>BUND</p>	<p>Schreiben vom 02.08.2024; Anlagen vom 31.07.2024</p>
<p>Im Namen und in Vollmacht des BUND Landesverbands NRW e.V. reichen wir zum B-plan 325 in Meerbusch die im Anhang befindliche Stellungnahme ein. Sie besteht aus drei Teilen (siehe Anlagen).</p>	
<p>Teil 1 - Baumschutz</p>	
<p>Wir nehmen Bezug auf die Erwiderungen der Behörde zu unserer Stellungnahme vom 27.09.2023 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gem. § 4 (1) BauGB. Grundsätzlich sind wir anderer Auffassung als die Behörde, was die Abwägung angeht:</p> <p>Richtig ist, dass die Entwicklung des Plangebietes zu Wohnzwecken unter dem Eindruck der drängenden Wohnungsnachfrage in der Stadt Meerbusch und der Prämisse der Innenentwicklung zu sparsamem Umgang mit Grund und Boden erfolgt. Aus diesem Grund sind eine bauliche Verdichtung und damit auch eine zielgerichtete sinnvolle und sparsame Erschließung im Plangebiet sinnvoll.</p> <p>Sie darf aber nicht prioritär sein und muss gerade aus Klimaschutzgründen den Baumerhalt als mindestens genauso wichtig darstellen und das erfordert eben manchmal auch ein „Drumherum“ planen: Denn Bäume sind Lebensräume, filtern die Luft, produzieren Sauerstoff, speichern CO2 und mindern die Hitze im Sommer. Statt weniger braucht es in der Stadt angesichts der Klimaerwärmung mehr Grün.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte ein Abwägungsprozess, in dem letztendlich unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen die Entwicklung des Plangebietes zu Wohnzwecken vor dem Hintergrund der drängenden Wohnungsnachfrage in Meerbusch höher gewichtet wurde als die Erhaltung weiterer Bestandsbäume. Die Belange der Wohnraumversorgung wurden jedoch nicht, wie von dem Einwender angedeutet, von Anfang an prioritär behandelt.</p> <p>Sowohl die Belange des Baumschutzes als auch die Belange von Klimaschutz und Klimaanpassung finden im Bebauungsplan durch verschiedene Maßnahmen Berücksichtigung. Der Abwägungsprozess für einzelne Bestandsbäume wird nachfolgend näher erläutert.</p> <p>Die gutachterlich durchgeführte Baumerfassung und -bewertung stellt einen wesentlichen Bestandteil des Abwägungsmaterials dar. Die überwiegenden Empfehlungen finden daher Berücksichtigung im Bebauungsplan. Gleichwohl erfolgt die Entwicklung des Plangebietes zu Wohnzwecken unter dem Eindruck der drängenden Wohnungsnachfrage in der Stadt Meerbusch und der gemäß der Maßgabe der Innenentwicklung zu verfolgenden Prämisse des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Aus diesem</p>

Die Verwaltung sagt selbst, dass bei Maßnahmen zum Baumerhalt im Sinne einer langfristigen Sicherung von Einzelbäumen nur diejenigen Bäume festgesetzt werden, für die diese Zielerreichung erkennbar ist und eine hohe Wertigkeit besteht.

Das mag zwar bei dem ein oder anderen Baum leider absolut nicht möglich sein (z.B. wegen Geländeniveau-Nivellierung und drohenden Wurzelschäden wegen zu großer Nähe zu den beabsichtigten Bauten), dennoch bestehen wir darauf, dass folgende Bäume noch in die Planung mit einbezogen werden und auch in den Bebauungsplan aufgenommen werden:

Grund ist eine bauliche Verdichtung und damit auch eine zielgerichtete sinnvolle und sparsame Erschließung im Plangebiet prioritär. Einer vom Einwander geforderten Anpassung der Erschließungsplanung unter Berücksichtigung des Baumbestandes und ein „Drum herum bauen“ ist daher nicht zu folgen. Sie ist auch städtebaulich nicht zielführend. Ebenso war im Rahmen der Bewertung zu berücksichtigen, dass erforderliche bau- und anlagebedingte Geländeregulierungen im Plangebiet dazu führen, dass einzelne Bäume nicht erhalten werden können.

Wenngleich – wie in den Unterlagen beschrieben – der Wohnentwicklung im Innenbereich zur Deckung der drängenden Wohnungsnachfrage der Vorzug gegenüber einer Nichtbebauung und Freihaltung der Fläche aus Gründen des Baum- und Klimaschutzes gegeben wird, so sind in den Festsetzungen des Bebauungsplanes Maßnahmen berücksichtigt, die die Auswirkungen der Neubebauung mindern und zur Klimafolgenanpassung beitragen. Hierzu gehören insbesondere die umfängliche Begrünung der Flachdächer von Gebäuden und Garagen sowie der Tiefgaragendecken, die fast ausschließliche Versickerung der im Plangebiet anfallenden Niederschlagswässer, ein partieller Baumerhalt sowie neue, ausgleichende Baumpflanzungen im Straßenraum und Begrünungsvorschriften der privaten Vorgärten. Darüber hinaus verpflichtet sich der Bauträger innerhalb eines städtebaulichen Vertrages, zum Zwecke des Ausgleiches im Bereich der alten Obstwiese (WA 6 und WA 7) je Baugrundstück (ca. 12 Eigenheime) einen neuen Obstbaum zu pflanzen. Nicht zu vernachlässigen ist, dass im Zuge der Planung die stark versiegelten Flächen des Autohauses sowie des Hofes teilweise entsiegelt werden.

Im Ergebnis entsteht im Plangebiet auf Grundlage der städtebaulichen Planung eine für den Innenbereich im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden maßvolle Dichte, deren Grad an begrünter Freifläche nicht geringer ist als die Fläche, die heute im Bestand unter Einbeziehung der vorhandenen Obstwiese einerseits und der hochversiegelten Strukturen an der Uerdinger Straße andererseits vorhanden ist. Unter dieser Prämisse ist den vom BUND angeführten Aspekten im Planverfahren angemessen Rechnung getragen worden.

	<p>Die Darstellung von Baumverlusten basiert auf Vorplanungen sowie auf Erkenntnissen und Erfahrungen bei der Umsetzung vergleichbarer Projekte; sie wurden nicht „lapidar“ vorgenommen.</p> <p>Sollte sich im Rahmen der weiteren Detailplanung zeigen, dass vitale Bäume (GALK-Bewertung / Kategorie 0 und 1) bau- und anlagebedingt erhalten und in die Planung integriert werden können, wird man diese nicht willkürlich fällen.</p> <p>Aufgrund der insgesamt ausgeglichenen Baumbilanz (siehe Ausführungen unten) sind keine weiteren bzw. ergänzenden Festsetzungen im Bebauungsplan erforderlich.</p>
<p>Bäume 2 und 3 - Eiben / Taxus [Abbildung der betreffenden Bäume: siehe Originalstellungnahme]</p> <p>Zu diesen beiden Bäumen konstatiert der Gutachter lapidar: Die Bäume 2 und 3 stehen im Bereich der zukünftigen Tiefgarage.</p> <p>Wir sollten uns zunächst einmal damit beschäftigen, welchen ökologischen Wert dieser Baum hat und wie deshalb mit ihnen verfahren werden muss: Es handelt sich bei beiden Bäumen um die Gemeine Eibe. Die eine hat einen Stammumfang von 73 cm, die andere einen Stammumfang von 110cm. Beide fallen in die beste Kategorie, was die Vitalitätsbewertung nach GALK angeht, nämlich in die Kategorie 0.</p> <p>Es sei erwähnt, dass nur 7 von 44 der untersuchten Bäume auf dem geplanten Bereich in diese Kategorie fallen, das sind gerade einmal 16 %!</p> <p>Außerdem hat sie zwei Eigenschaften, die sowohl im Hinblick auf den Klimawandel als auch auf die Vogelwelt im Plangebiet wichtig sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sie verträgt auch Trockenphasen - sie ist ein wichtiges Vogelährgehölz und Vogelschutzgehölz 	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die beiden Bäume Nr. 2 und 3 (Eiben / Taxus) stehen relativ mittig im Bereich der projektierten Tiefgaragenfläche.</p> <p>Eine Tiefgaragenplanung liegt aktuell jedoch noch nicht vor. Die Darstellungen in der Erschließungsplanung basieren auf ersten Überlegungen. Aus diesem Grund wird die Lage der Tiefgarage im vorliegenden Bebauungsplan nicht festgesetzt, sodass diese im Rahmen der nachgeordneten Planung noch verändert werden kann. Die Anregung einer L-förmigen Tiefgarage wird für die weitere Planung zur Kenntnis genommen.</p> <p>Unabhängig von der Tiefgarage gilt es aber auch, die erforderlichen Erschließungsflächen und Leitungstrassen im Kronenbereich der Eiben und die damit einhergehenden Geländeregulierungen zu berücksichtigen. Eiben haben ein sehr weitläufiges, tiefreichendes und dichtes Wurzelsystem. Durch die unvermeidbaren Aufschüttungen und Abgrabungen ist ein Erhalt der beiden Eiben aus Sicht des Gutachters voraussichtlich nicht möglich. Es ist nicht zielführend, im Bebauungsplan einen Erhalt der beiden Eiben festzusetzen, mit dem Wissen, dass dieser voraussichtlich nicht umsetzbar ist. Aus diesem Grund wird auf eine entsprechende Erhaltungsfestsetzung im Bebauungsplan verzichtet.</p> <p>Unabhängig davon fällt zumindest eine der beiden Eiben (Baum 3 – Stammumfang 110 cm) unter die Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Stadt Meerbusch und muss dementsprechend bei einer Fällung ausgeglichen werden.</p>

Ökologie

Bestandssituation (Rote Liste):	mäßig häufig
Gefährdung (Rote Liste):	Vorwarnliste
Pollenwert:	3/4 - viel
fressende Vogelarten:	24
Vogelschutzgehölz & Vogelnährgehölz:	ja
wird als Nistplatz verwendet:	gut
als Landeplatz angefliegen:	gut
fressende Säugetierarten:	8

Ökologie des Taxus- <https://www.naturadb.de/pflanzen/taxus-baccata/>

Die Tiefgarage muss daher unserer Meinung nach komplett anders geplant werden. Um den Verlust von TG-Stellplätzen zu kompensieren, regen wir an, z.B. über die folgenden Alternativen nachzudenken. Dabei sind auch bei diesen Lösungsansätzen keine Stellplätze an der Oberfläche zu Lasten von Grünflächen einzurichten:

- Man plant die Tiefgarage 1 mehr oder weniger L-förmig und erhält so den Wurzelbereich von Baum 2 und 3



Zu dem Vorschlag des BUND für eine zweite Tiefgaragenebene ist festzustellen, dass die Umsetzung einer weiteren Ebene der Tiefgarage im Sinne der Entwicklung von bezahlbarem Wohnraum nicht zielführend ist. Dies gilt auch für den nicht umsetzbaren Vorschlag einer Verbindung beider Anlagen, da die Anlage einer privaten Tiefgarage unter der öffentlichen Verkehrsfläche nicht möglich ist und zudem dadurch keine nennenswerte Vergrößerung der Stellplatzfläche zu erwarten ist.

<ul style="list-style-type: none"> - Man verkleinert die Grundfläche der TG und plant dafür eine weitere TG-Ebene ein. Wir wissen, dass das teuer ist, und für den Investor sicherlich weniger Profit bedeutet. Aber die Wertigkeit zweier 10 m hohen alten Eiben erfordert eben ein Umdenken bei der Planung! - Letztendlich könnte man auch an eine Verbindung der TG 1 mit TG 2 denken und so die nötigen Plätze schaffen. Dass auf dem Dach der Tiefgarage dennoch Bäume gepflanzt werden können (das wäre in diesem Fall notwendig entlang des mittigen Stichweges von der Uerdinger Straße in das Quartier – siehe Planung), scheint ja auch bei dem Kinderspielplatz, der im nordwestlichen Karree geplant ist, keinen Hinderungsgrund darzustellen! 	
<p>Baum 4 – Walnuss (Kat. 1) mit einem Stammdurchmesser von immerhin 55 cm. Er steht nach Fertigstellung der Bebauung weiterhin in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses der Familie Kothes.</p> <p>[Abbildung des betreffenden Baumes – siehe Originalstellungnahme]</p> <p>Die Stadt ist der Ansicht, dass es nicht ausreichend ist, wenn man die Feuerwehr-Bewegungsfläche nur um einen Meter in westliche Richtung verschiebt. Das mag richtig sein. Das Gebot der Stunde ist auch hier eine Umpfanung, auch aufgrund der Größe und Prächtigkeit dieses vitalen Baums. Durch das Weglassen eines Reihenhauses in dieser Reihe, kann auf dieser Fläche die Feuerwehr-Aufstellungsfläche eingeplant werden. Der Wert eines solchen Baumes ist unermesslich und muss in die Beurteilung mit einfließen (s. Anhang: „Der Wert eines Baumes“).</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Baum Nr. 4, die Walnuss, steht direkt an einer Erschließungsstraße bzw. einer zukünftig erforderlichen Feuerwehraufstellfläche. Aufgrund der tief aufgebauten Krone müsste ein umfassender Baumpflegeschnitt durchgeführt werden, um den gesetzlich vorgeschriebenen lichten Raum von 4,5 m (Höhe) zu erreichen. Durch die notwendige Baumpflegemaßnahme wird jedoch der natürliche Habitus des Baumes unwillkürlich zerstört. Darüber hinaus erfolgen umfangreiche Eingriffe in den Wurzelbereich (Abgrabungen / Überbauung).</p> <p>Sofern man einen Erhalt des Walnuss-Baumes in Betracht ziehen möchte, wäre dies nur möglich, wenn im gesamten Kronenbereich zzgl. 1,5 m keine Baukörper und/oder Erschließungsflächen zur Umsetzung kommen. In der Konsequenz bedeutet dies, dass ein Verschieben der Feuerwehrfläche um mehrere Meter notwendig wäre und somit auf 2 bis 3 Reihenhäuser verzichtet werden müsste. Dies ist vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und mit Blick auf die Wohnungsnachfrage nicht Ziel der Planung.</p> <p>Insgesamt ist ein nachhaltiger Erhalt des Baumes nach Auffassung des Gutachters nur bei einer wesentlichen Anpassung des städtebaulichen Entwurfes möglich, die Zulasten von dringend benötigtem Wohnraum sowie einer sinnvollen Nachverdichtung gehen würde. Aus diesem Grund wurde sich gegen eine Erhaltungsfestsetzung des Walnussbaumes entschieden.</p>

<p>Baum 5 - Atlas-Zeder (Kat. 1) steht unmittelbar am Wohnhaus Uerdinger Straße 111 und sollte nach unserer Auffassung bis zur Errichtung eines möglichen Neubaus erhalten werden. Wir bitten darum, dies im Bebauungsplan festzuschreiben.</p>	<p>Den Einwendungen wird gefolgt. Baum Nr. 5, die Atlas-Zeder, ist entgegen der Darstellung des Einwenders bereits im Bebauungsplan zum Erhalt festgesetzt, sodass der Anregung gefolgt werden kann.</p>
<p>Bäume Q, Y und ZA und Nr. 6 Die Verwaltung führt aus, dass der Verzicht auf eine Festsetzung weiterer Einzelbäume indes nicht zwangsläufig bedeuten würde, dass in den künftigen Freiflächen verbleibende Bestandsbäume gefällt werden. Da sind wir anderer Meinung. Denn normalerweise werden nicht festgesetzte Bestandsbäume schon vor Baubeginn gefällt. Welcher Investor / Bauunternehmer lässt freiwillig Bäume stehen, die im Bebauungsplan nicht festgesetzt wurden, damit sich spätere Eigentümer und Nutzer vielleicht daran erfreuen können? Aus Kostengründen kommt es regelmäßig dazu, dass alle Gehölze gefällt und beseitigt werden, statt sie zu erhalten und sie während der Bauphase den DIN-Normen entsprechend zu schützen.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Die Meinungsäußerung des BUND zu den Intentionen der Bauträger wird zur Kenntnis genommen. Unabhängig davon können die Obstbaum-Verluste angemessen ausgeglichen werden, da sich der Bauträger innerhalb eines städtebaulichen Vertrages dazu verpflichtet, im Bereich der alten Obstwiese (WA 6 und WA 7) je Baugrundstück (ca. 12 Eigenheime) einen neuen Obstbaum zu pflanzen. Grundsätzlich muss sich auch der Bauträger an die Vorgaben der Baumschutzsatzung der Stadt Meerbusch halten und entfallende Bäume entsprechend ersetzen.</p>
<p>Wir fordern daher auch den Erhalt der folgenden Bäume im Bebauungsplan festzuschreiben, da sonst das passieren dürfte, was wir im obigen Absatz geschildert haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Bäume Q, ZA und Y (alles Kulturäpfel) <p>[Abbildung des betreffenden Baumes – siehe originale Stellungnahme]</p> <p>Baum ZA – klein aber fein – stört keinen großen Geist</p> <ul style="list-style-type: none"> - sowie Baum Nr. 6, zu dem es im Gutachter heißt: „Die Birke mit der Baumnummer 6 zeigt eine gute Vitalität (Kategorie 1) und kann grundsätzlich in die städtebauliche Planung integriert werden.“ Birken gehören neben den Eichen und den Weiden zudem zu den wertvollsten Gehölzen für unsere Tierwelt. 	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt. Bei den Bäumen Q, Y und ZA handelt es sich um Kultur-Äpfel. Eine Festsetzung zum Erhalt des Baumes Q ist insbesondere aufgrund der Geländeregulierungen (Aufschüttungen von mehr als 0,5 m) und der geplanten Versickerungsrigolen nicht zielführend. Baum Y ist aufgrund der GALK-Bewertung (Kategorie 2: mittelstark bis stark geschädigt), des geringen Stammdurchmessers (7 cm / Erfassungsjahr 2021) und der Geländeregulierungen (Aufschüttungen) für eine Festsetzung zum Erhalt ungeeignet; Baum ZA aufgrund des geringen Stammdurchmessers (6 cm / Erfassungsjahr 2021) und der Geländeregulierungen (Aufschüttungen). Baum Nr. 6, die Birke, ist entgegen der Darstellung des Einwenders bereits im Bebauungsplan zum Erhalt festgesetzt, sodass der Anregung gefolgt werden kann.</p>

<p>Daher tritt allerhöchstwahrscheinlich ohne Festsetzung der Fall gar nicht auf, dass der Umgang mit dem Baumbestand den künftigen Nutzern obliegt und er nach Maßgabe der Baumschutzsatzung der Stadt Meerbusch zu bewerten ist.</p>	
<p>Bleibt noch die Aussage des Gutachters, dass u.a. diese Bäume zukünftig in Privatgärten stehen. Er führt aus, dass eine angemessene Unterhaltungspflege nach seiner Auffassung nicht gewährleistet und auch den Erwerberrn bzw. zukünftigen Eigentümern weder fachlich noch monetär zugemutet werden kann.</p> <p>Da sind wir anderer Meinung: Eigentum verpflichtet und selbst ein von einem Gärtner alle drei bis fünf Jahre fachgerecht durchgeführter Obstbaumschnitt hält sich in einem überschaubaren Kostenrahmen.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Nach Auffassung der Stadt kann die Erhaltungspflege der Bäume den späteren Eigentümern grundsätzlich zugemutet werden. Die Pflege der durch den Bauträger auf den einzelnen Baugrundstücken im WA 6 und WA 7 anzupflanzenden Obstbäume (siehe oben) obliegt später ebenfalls den jeweiligen Grundstückseigentümern. Die Bäume Q, Y und ZA werden aufgrund der oben genannten Gründe nicht zur Erhaltung festgesetzt.</p>
<p>Zusammenfassung:</p> <p>Abschließend ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger zwar eine umfassende Bestandserfassung und Analyse der Gehölze vorgelegt hat. Auf Grundlage dieser Analyse wurde der Entwurf auch angepasst und einige wenige der wertvollen Gehölze können erhalten bleiben. Dies wurde in unseren Augen aber nicht in ausreichendem Maße getan – wir fordern daher noch weitere Gehölze zu erhalten.</p> <p>Zerstört wird eine zirka 4.700 Quadratmeter große Fettwiese mit Schafbeweidung, die überwiegend mit Obstbäumen überstellt ist (eine klassische Streuobstwiese mit hohem ökologischem Wert) bzw. insgesamt 6.400 m² Grünstrukturen, die ein Drittel des Areal ausmachen.</p> <p>Selbst wenn entsprechende grünordnerische Maßnahmen in den Bebauungsplan aufgenommen werden, sehen wir nicht, dass die mit der Planung ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft und in den Baumbestand im Sinne des Bundes- resp. Landesnaturschutzgesetzes NRW und der Baumschutzsatzung der Stadt Meerbusch mit der jetzigen Planung ausreichend kompensiert werden können.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Zu den vom BUND benannten „mit der Planung ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft“ ist mitzuteilen, dass grundsätzlich gemäß § 13a (2) Nr. 4 BauGB Eingriffe, die aufgrund eines im beschleunigten Verfahren aufgestellten Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a (3) Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gelten. Demnach ist ein förmlicher Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erforderlich. Gleichwohl sieht die Planung Maßnahmen zur Reduzierung des Eingriffs vor.</p> <p>Zwar werden mit der Maßnahme im Plangebiet zum Teil Freiflächen in Form einer hochwertigen Streuobstwiese und Schafweide überplant. In den zurzeit bereits überbauten bzw. gewerblich versiegelten Bereichen finden künftig jedoch Entsiegelungen und neue Pflanzmaßnahmen (Hausgärten, Dachbegrünungen) statt, die die ökologische Situation hier verbessern können. Von den von der Planung betroffenen Bäumen unterliegen 13 Bäume formal der Baumschutzsatzung (BaS) der Stadt Meerbusch. Gemäß § 2 BaS sind hiervon 6 Bäume geschützt. Der „Schutz“ im Sinne der BaS sichert allerdings nicht den dauerhaften Erhalt, sondern fordert für den Fall der Baumfällung eines geschützten Baumes einen entsprechenden Ersatz, der</p>

Dazu müssten mindestens die von uns aufgelisteten Bäume in die Planung mit einbezogen werden, um im Vergleich zum Status-Quo ein zumindest gleichwertigen Planungszustand erreichen zu können!

ohne BaS nicht gefordert werden könnte. Insofern hat der Satzungsgeber von Beginn an die Fällung von Bäumen unabhängig ihres Zustandes oder ihrer Wertigkeit bewusst möglich gemacht/ gehalten. Für die geschützten Bäume sind gemäß § 4 BaS insgesamt 9 Ersatzpflanzungen (Stammumfang 18-20) erforderlich. Dieser Kompensationsbedarf lässt sich bereits durch die Festsetzung der 14 öffentlichen Straßenbäume ausreichend decken. Nicht unter die Satzung fallen Obstbäume mit Ausnahme von Walnussbäumen und Esskastanien. Insofern ergibt sich für die betroffenen Obstbäume auch keine Verpflichtung zu Ersatzpflanzungen gemäß der Baumschutzsatzung.

Die getroffenen Festsetzungen im Bebauungsplan und ergänzenden Regelungen im städtebaulichen Vertrag sind insgesamt geeignet, um eine ausgeglichene Baumbilanz für das Plangebiet zu sichern.

Gesamt-Baumbilanz

Im Bestand sind 44 Bäume vorhanden.

In der Planung sind folgende Bäume vorgesehen: 9 Bestandsbäume werden erhalten, 14 Bäume werden innerhalb der Verkehrs-, Wege- und Versorgungsflächen neu gepflanzt sowie mindestens 12 Obstbäume in Privatgärten (Sicherung durch städtebaulichen Vertrag), so dass im Baugebiet mindestens 35 Bäume vorhanden sein werden. Es ist davon auszugehen, dass weitere Baumpflanzungen hinzukommen, z.B. durch schattenspendende Bäume im Bereich der Kinderspielflächen, so dass der Status Quo wieder erreicht werden wird bzw. das Plangebiet in jedem Fall mehr Baumbestand aufweisen wird, als es die rechtlichen Vorgaben (BaS) fordern.

Die Baumpflanzungen (Pflanzgruben) an sich sowie auch die Entwicklungsmaßnahmen werden unter Berücksichtigung der aktuellen FLL-Richtlinien (FLL = Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V., Bonn; Ausgabe 2015/2010 beziehungsweise den entsprechenden Neuaufgaben) ausgeführt.

Unter Berücksichtigung der FLL-Richtlinien erhalten die Ersatzbäume gute und nachhaltige Standortvoraussetzungen (Baumquartiere), die zusammen

	<p>mit einer mehrjährigen Anwuchs- und Entwicklungspflege zur Nachhaltigkeit der Kompensationsmaßnahme beitragen.</p>
<p>Wir weisen noch daraufhin, dass generell und trotz des Gebots des sparsamen Umgangs mit der Fläche die im B-Plan ausgewiesenen Flächen für Bäume dem wirklichen Platzbedarf der Bäume ober- und unterirdisch angepasst werden müssen. Diese generelle Bedingung für die Gesundheit und Langlebigkeit der Bäume ist durch den Klimawandel noch bedeutender geworden.</p> <p>Baumscheiben haben sich für die Bäume und für die Biodiversität in ihrem Umfeld als häufig nicht ausreichend erwiesen. Die Anlage von durchgehenden Grünstreifen gilt heute als deutlich vorteilhafter für Baum, Biodiversität und Mikroklima.</p>  <p>Beispiel für einen Baumstreifen</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Im Bebauungsplan ist keine Falschplanung hinsichtlich des Platzbedarfes der Bäume erkennbar. Die vorliegende Erschließungsplanung berücksichtigt bereits die vom Einwender vorgeschlagenen „durchgehenden Grünstreifen“ für Baumpflanzungen entlang des mittigen Fußweges (als Baumrigolen zur Versickerung von Niederschlagswasser).</p> <p>Die im Bereich der Verlängerung der Gelleper Straße geplanten Baumscheiben sind ebenfalls als Baumrigolen zur Versickerung des Niederschlagswassers der öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt.</p> <p>Baum-Rigolen haben eine verbesserte Wasserversorgung von Straßenbäumen bei gleichzeitiger Optimierung des Regenwassermanagements zum Ziel. Durch eine verbesserte Wasserversorgung fördern sie neben einer höheren Verdunstung, Verschattung und Abkühlungseffekten in unmittelbarer Umgebung (= verbessertes Mikroklima) auch ein gutes Baumwachstum und die Reduktion durch Trockenstress, denn die zusätzliche Wasserspeicherfunktion schützt den Baum vor dem Austrocknen.</p>
<p>Quellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplan Nr. 325 "Uerdinger Straße / Mühlenstraße". Baumerfassung / -bewertung nach GALK. Normann Landschaftsarchitekten PartGmbB. Düsseldorf, Juni 2023 BP Nr. 325 Baumerfassung Bewertung GLK - BP Nr. 325 Lageplan Baumerfassung Bewertung GLK 	

<ul style="list-style-type: none"> - Leistungen von gehölzbestandenen innerstädtischen Grünflächen https://die-gruene-stadt.de S. 7 - Wert eines Baumes: https://die-gruene-stadt.de/wp-content/uploads/2022/04/ein-baum.pdf 	
	<p>Insgesamt kann unter Berücksichtigung der entsprechenden grünordnerischen Maßnahmen des Bebauungsplanes davon ausgegangen werden, dass die mit der Planung ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft und in den Baumbestand im Sinne des Bundes- resp. Landesnaturschutzgesetzes NRW und der Baumschutzsatzung der Stadt Meerbusch kompensiert werden können und im Vergleich zum Status-Quo ein zumindest gleichwertiger Planungszustand erreicht werden kann.</p>
<p>Teil 2 - Artenschutz</p>	
<p>Wir begrüßen Nachverdichtung im Siedlungsbereich, um den noch vorhandenen Außenbereich zu erhalten. Dabei ist es wichtig, gleichzeitig die verbleibenden Grünflächen im Innenbereich ökologisch aufzuwerten und zu vernetzen. Auch im Kampf gegen das Artenaussterben ist eine durchgehende Vernetzung von qualitativ hochwertigen Grünflächen elementar. Richtungsweisend ist z.B. das sogenannte Hamburger Grünmodell, das Senat und NABU zur Siedlungsentwicklung und gleichzeitigem Grünerhalt gemeinsam entwickelten (1 & 2).</p> <p>In der Entwurfsbegründung auf S. 42 heißt es: „Mit der Maßnahme werden im Plangebiet zum Teil Freiflächen in Form einer hochwertigen Streuobstwiese und Schafweide überplant. ... Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt und Landschaft sind zwar zu erwarten, sie sind aber ...nicht als wesentlich zu bewerten.“</p> <p>Diese Bewertung trifft nicht zu. Die Streuobstwiese mit Altbaumbestand und die Schafweide sind ökologisch sehr wertvoll (3 & 4). Eine Streuobst-</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um eine ehemalige Hofstelle, die noch vor einigen Jahrzehnten am Ortsrand lag, mittlerweile jedoch vollständig von Bebauung umgeben ist und somit keinen Anschluss mehr an die freie Landschaft hat. Durch ihre mittlerweile isolierte Lage ist aus Sicht des Gutachters eine Vernetzungsfunktion dieser Fläche nicht mehr gegeben und sie kann allenfalls als Trittsteinbiotop fungieren. Durch die geplanten Hausgärten werden zukünftig neue „Trittsteine“ entstehen, so dass durch die Planung gleichwertige Strukturen geschaffen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass nach Umsetzung der Planung der Grad an begrünter Freifläche nicht geringer sein wird als die Fläche, die heute im Bestand unter Einbeziehung der vorhandenen Obstwiese einerseits und der hochversiegelten Strukturen an der Uerdinger Straße andererseits vorhanden ist. In Summe sind die Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter aus gutachterlicher Sicht damit nicht gravierend bzw. nicht erheblich.</p>

<p>weise gehört in der Ökopunkte-Ermittlung mit zu den wertvollsten Naturrelementen und wird mit 8 von 10 Ökopunkten pro m² aufgelistet. Mit der beweideten Streuobstwiese gehen Nahrungsquellen, Quartiere, Rückzugs- und Nistgelegenheiten für zahlreiche Tierarten verloren. Die Lebensbedingungen mindestens der in den Stunden der Untersuchung angetroffenen 27 Vogel- und zwei Fledermausarten verschlechtern sich. Vom Vorkommen weiterer Arten und auch diverser Säugetierarten muss auszugehen werden.</p>	<p>Eine Beschreibung und Bewertung der im Plangebiet vorhandenen Teilbereiche findet sich im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zur Artenschutzprüfung (ASP – Stufe II) für den Bebauungsplan Nr. 325 „Uerdinger Straße / Mühlenstraße“ in Meerbusch Lank-Latum (Normann Landschaftsarchitekten, Düsseldorf, Januar 2024) ASP II, auf Seite 14.</p> <p>Inwieweit das Plangebiet essenzieller Lebensraum und/oder Nahrungshabitat planungsrelevanter und nicht planungsrelevanter Tierarten ist, kann ebenfalls dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zur ASP II entnommen werden.</p> <p>Der Fachbeitrag zur Artenschutzprüfung (ASP – Stufe II) wurde methodisch und inhaltlich mit der UNB (Rhein-Kreis-Neuss) und der Stadt Meerbusch abgestimmt und durch diese geprüft. Die eigentliche ASP obliegt den Fachbehörden und erfolgte auf Grundlage des oben genannten Gutachtens.</p> <p>Gemäß § 13a BauGB wird der Bebauungsplan Nr. 325 im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Ein solcher Bebauungsplan dient dazu, die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung zu ermöglichen. Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 325 sind nach Auffassung und Prüfung der Stadt Meerbusch im vorliegenden Fall gegeben (vgl. auch Begründung Kap. 4).</p> <p>Gem. § 13a BauGB i. V. m. § 13 (2) und (3) Satz 1 BauGB erfolgt für den Bebauungsplan keine Umweltprüfung gem. § 2a BauGB.</p> <p>Gleichwohl werden die relevanten Umweltbelange im Verfahren umfassend berücksichtigt. Denn unabhängig davon, dass der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren ohne Umweltbericht aufgestellt werden kann, sind im weiteren Verfahren die gutachterlichen Nachweise zu erbringen, dass das Vorhaben verkehrlich, lärmtechnisch und im Hinblick auf Artenschutz, Bodenbeschaffenheit und weitere Umweltaspekte umsetzbar ist. Grundsätzlich gelten gemäß § 13a (2) Nr. 4 BauGB Eingriffe, die aufgrund eines im beschleunigten Verfahren aufgestellten Bebauungsplanes zu erwarten</p>
---	--

	<p>sind, als im Sinne des § 1a (3) Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Demnach ist ein förmlicher Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erforderlich.</p>
<p>Stare und Spatzen, die früher scharenweise auftraten, zählen mittlerweile auch zu den bedrohten Arten. Der Erhaltungszustand der Stare ist in NRW „unzureichend“ (Stand Mai 2023), bei uns im Niederrheinischen Tiefland gilt er schon als gefährdet.</p> <p>2023 meldete der NABU ein flächendeckendes Wegbrechen von 40 Prozent der Starenpopulation innerhalb von 15 Jahren. Dafür ist vor allem auch der Wegfall von Bruthöhlen verantwortlich: Immer mehr alte Bäume werden gefällt werden und Obstwiesen mit alten Hochstämmen und ihren Astlöchern gehen verloren (5).</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Star hat Vorkommen in einer Vielzahl von Lebensräumen. Als Höhlenbrüter benötigt er Gebiete mit einem ausreichenden Angebot an Brutplätzen (z. B ausgefallte Astlöcher, Buntspechthöhlen) und angrenzenden offenen Flächen zur Nahrungssuche. Ursprünglich ist die Art wohl ein Charaktervogel der mit Huftieren beweideten, halboffenen Landschaften und feuchten Grasländer gewesen. Durch bereitgestellte Nisthilfen brütet dieser Kulturfolger auch immer häufiger in Ortschaften, wo ebenso alle erdenklichen Höhlen, Nischen und Spalten an Gebäuden besiedelt werden. Während der Bestandserfassungen konnte der Star als Nahrungsgast auf der Weide festgestellt werden, dies aber auch nicht regelmäßig. Eine Brut im Plangebiet wurde 2022 nicht beobachtet. Eine Betroffenheit dieser Art wird daher gutachterlich nicht angenommen.</p> <p>Der Feldsperling („Feldspatz“), als Charaktervogel der traditionellen, bäuerlichen Kulturlandschaft, ist stark an Offenlandschaften mit landwirtschaftlicher Nutzung gebunden (GRÜNEBERG & SUDMANN et al. 2013). Er kommt aber auch im Bereich ländlicher Siedlungen in Obst- und Gemüsegärten, Brachflächen oder Parkanlagen vor. In innerstädtische Bereiche dringt er nur selten vor. Er ist vorwiegend Höhlenbrüter, kann aber auch Gebäudenischen, Nistkästen, dichte Hecken oder mit Efeu bewachsene Hauswände zur Brut nutzen, da er auch zur Anlage von Freinestern fähig ist. Zwar ist kolonieartiges Brüten typisch, es kommen aber auch Einzelbruten vor. Aufgrund der Habitatausstattung und Größe des Plangebiets ist ein Auftreten des Feldsperlings, trotz der Lage innerhalb des Siedlungsbereichs, nicht gänzlich auszuschließen. Eine Kolonie von Haussperlingen („Hausspatz“) wurde in der dichten Hecke an der östlichen Grundstücksgrenze (Erhalt gemäß B-Plan) und auch an den Gebäuden der alten Hofanlage nachgewiesen. Feldsperlinge wurden während der Untersuchung in 2022 im Plangebiet nicht nachgewiesen.</p>

<p>Weder der zeitliche Umfang der Kartierungen noch ihre Intensität erscheinen ausreichend, um das realistisch zu erwartende Vorkommen geschützter Arten auf dem Gelände vollständig zu ermitteln. Es ist kaum vorstellbar, dass in den vorhandenen Gebäuden keine Fledermausquartiere vorhanden sind und auch die Nachweise von Brutvögeln auf der ökologisch hochwertigen Obstwiese mit altem Baumbestand sind erstaunlich dürftig. Es ist daher davon auszugehen, dass der geplante Abriss der vorhandenen Gebäude und die Überbauung des Geländes in Bezug auf die von den Baumaßnahmen betroffenen Exemplare dieser geschützten Artengruppen gegen das artenschutzrechtliche Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) verstoßen wird. Auch wenn der Einbau von Quartiersteinen in Gebäuden eine naturschutzfachlich zu befürwortende Maßnahme darstellt, bezweifeln wir, dass die Maßnahme im vorliegenden Fall geeignet ist, den Verstoß gegen das o.g. artenschutzrechtliche Verbot wirksam auszuschließen. Es bestehen sowohl aus naturwissenschaftlicher als auch aus juristischer Sicht erhebliche Zweifel daran, dass diese Fassadenkästen geeignet sind, die Zerstörung insbesondere der lt. Artenschutzbeitrag in den vorhandenen Gebäuden zu vermutenden Fledermausquartier zu ersetzen und die zu erwartenden Artenschutzverstöße damit rechtswirksam auszuschließen. Die Annahme von Ersatzquartieren durch Fledermäuse ist allgemein problematisch. Zudem können CEF-Maßnahmen den Verstoß gegen das artenschutzrechtliche Zerstörungsverbot nur dann wirksam ausschließen, wenn sie zum Zeitpunkt des Eingriffs bereits wirksam sind. Zwischen dem Abriss der vorhandenen Gebäude und der Neuerrichtung der mit Quartierssteinen oder -kästen versehenen Häuser wird aber zwangsläufig eine lange Karenzzeit liegen.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Die Anzahl und Verteilung der Begehungstermine entspricht der gängigen Praxis nach dem Methodenhandbuch des LANUV (2019 / Aktualisierung 2021) für naturschutzrelevante Freilanduntersuchungen. Der bei faunistischen Untersuchungen verwendete Methodenmix und Aufwand wird im Sinne einer Kosten-Nutzen-Abwägung zugeschnitten auf die spezifische Fragestellung und den jeweiligen Untersuchungsraum festgelegt. Alle essenziellen Funktionsräume konnten durch die angewandten Methoden hinreichend erfasst werden. Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zur ASP wurden alle Arten erfasst, die im Untersuchungsjahr 2022 auftraten. Während der Erfassungen im Jahr 2022 wurden keine erkennbaren Fortpflanzungsstätten von Fledermäusen gefunden. Ein größeres und damit auffallendes Wochenstubenquartier wurde nicht belegt. Innerhalb der Scheune wurden aber Kotpillen von Fledermäusen gefunden. Es ist daher nicht gänzlich auszuschließen, dass hier oder auch in dem restlichen alten Hofgebäude Wechselquartiere oder Tagesquartiere vorhanden sind. Um eine Auslösung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG zu vermeiden, wurden in Abstimmung mit der UNB geeignete Handlungsempfehlungen im Gutachten formuliert und in den Bebauungsplan aufgenommen. Die erhobenen Daten sind weiterhin aktuell und belastbar in Bezug auf die Gutachtenprognosen. Es wurden seitens der UNB keine inhaltlich-fachlichen Mängel an den Untersuchungsergebnissen und Prognosen des Gutachtens festgestellt.</p>
<p>Zudem verliert die Fläche den Großteil ihres Werts für die Vernetzung von Lebensräumen und Biotopen. Es greift heute auch zu kurz, nur die planungsrelevanten Arten zu betrachten. Die Bestände vieler anderer Arten brechen ebenfalls massiv ein. In der näheren Umgebung bieten sich diesen Tieren keine Ausweichmöglichkeiten oder gleichwertige Alternativen.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Planungsrelevante Arten sind eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen geschützten Arten, die bei einer ASP im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Das LANUV bestimmt die für Nordrhein-Westfalen planungsrelevanten Arten nach einheitlichen naturschutzfachlichen Kriterien. Eine aktuelle Liste der planungsrelevanten Arten wird</p>

[Abbildungen: Foto aus der Baumerfassung / Bewertung GALK; Foto aus dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zur ASP Stufe II; Bild aus Baumerfassung / Bewertung GALK – siehe Originalstellungennahmen]

Wir fordern daher, dass die Bauplanung so verkleinert und angepasst wird, dass die beweidete Obstwiese erhalten bleibt und festgeschrieben wird.

vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ veröffentlicht.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag zur ASP erfasst und bewertet sowohl planungsrelevante als auch nicht planungsrelevante Arten. Eine Neubetrachtung der Arten ist daher nicht erforderlich.

Die Unterscheidung zwischen planungs- und nicht planungsrelevanten Arten ist eine naturschutzfachliche Bewertungsfrage, die vom BVerwG als zulässig angesehen wurde. Auch aus der aktuellen Rechtsprechung des EuGH ergibt sich nichts Gegenteiliges für den Bebauungsplan Nr. 325.

Nur unter Berücksichtigung der im Fachgutachten formulierten Verhinderungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen können nachhaltige erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wirksam ausgeschlossen werden. In den Bebauungsplan sind daher entsprechende Festsetzungen (CEF-Maßnahmen) und Hinweise aufgenommen. Ergänzende Regelungen sind Bestandteil des städtebaulichen Vertrages.

Das Artenschutzgutachten an sich wurde seitens der zuständigen Fachbehörde geprüft und die gutachterlichen Bewertungen und Handlungsempfehlungen bestätigt.

Nach Auffassung der UNB und der Gutachter muss der Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG und Artikel 12 FFH-Richtlinie auf die lokalen planungsrelevanten Amphibien-, Reptilien-, Schmetterling- und Libellenarten durch das geplante Projekt nicht befürchtet werden.

Hinsichtlich der Wildbienen, der Fledermausarten sowie der planungsrelevanten und nicht planungsrelevanten Vogelarten wurden gezielte Handlungsempfehlungen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen im Gutachten erarbeitet (Kapitel 7. und 8.).

Die gutachterlich empfohlene und im Bebauungsplan aufgenommene Ökologische Baubegleitung (ÖBB) dient der Gewährleistung einer ökologisch sachgerechten Bauabwicklung. Dabei werden insbesondere die Anforderungen zum vorsorgenden Biotop- und Artenschutz berücksichtigt. Die zentrale Aufgabe der ÖBB stellt die Überprüfung der zu räumenden Flächen

	<p>und Strukturen vor Arbeitsbeginn auf Brutvorkommen von Vögeln und Vorkommen von Fledermäusen durch eine qualifizierte Fachkraft und somit die Überwachung der genehmigungskonformen Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen dar.</p> <p>Die gutachterlichen und durch die Untere Naturschutzbehörde des Kreises geprüften und bestätigten Ausführungen im Rahmen der durchgeführten ASP bieten keine Anhaltspunkte dafür, die städtebauliche Planung so zu verkleinern und anzupassen, dass die beweidete Obstwiese erhalten bleibt und festgeschrieben wird. Sie erfolgt unter Berücksichtigung der drängenden Wohnraumnachfrage im Zuge der Innenentwicklung und berücksichtigt dabei auch die Belange des Artenschutzes, der Ökologie und des Klimaschutzes durch eine Vielzahl von im Bebauungsplan und im städtebaulichen Vertrag verankerten Maßnahmen.</p>
<p>Zusätzliche Forderungen und Anregungen zur weiteren Abmilderung des ökologischen Schadens:</p>	
<p>1. Zu den Hinweisen: Die unter Ziffer 2 in den Hinweisen des Planentwurfs vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sind unerlässlich und daher nicht nur als Hinweis, sondern als verbindliche Festsetzungen in den Entwurf aufzunehmen. Die unter Ziffer 2 der Hinweise im Entwurf der textlichen Festsetzungen enthaltene Formulierung „für den Verlust von Vogel- und Fledermausquartieren sind entsprechende wartungsfreie Niststeine in die Fassaden der Neubebauung einzubauen“ genügt den formellen Anforderungen an die Bestimmtheit von einer Bebauungsplanfestsetzung nicht. Hierzu wären u.a. die Adressaten der Festsetzung zu benennen, sowie Anzahl, Standorte und weitere Angaben zu den Niststeinen: Für welche Arten? Wie viele Niststeine? In welchem Abstand sind sie je nach Art voneinander anzubringen, in welche Himmelsrichtung zeigend, in welcher Höhe, etc.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Die Bestimmungen des besonderen Artenschutzes sind in § 44 - 45 BNatSchG geregelt, welche die Grundlage der artenschutzrechtlichen Begutachtung bilden. § 44 Abs. 1 BNatSchG enthält einen umfangreichen Verbotskatalog zum Artenschutz. Zur Vermeidung einer Auslösung artenschutzrechtlicher Tatbestände sind im Artenschutzgutachten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen festgelegt (Kap. 4.) Bei Beachtung dieser Maßnahmen ist nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Tatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durch das Vorhaben ausgelöst werden. Der Bebauungsplan enthält in Bezug auf den Artenschutz aus dem Gutachten abgeleitete Festsetzungen der Maßnahmen, die vor dem Eingriff zu erfolgen haben (CEF-Maßnahmen) und umfangreiche Hinweise.</p>

Auch die Vorgaben zur Beleuchtung und zum Einsatz von vogelfreundlichem Glas sollten präzisiert werden.

Neben den Fassaden-Niststeinen für Mauersegler und Fledermäuse sind auch Nisthilfen an Fassaden oder Bäumen sinnvoll, z.B. für Stare und den Hausrotschwanz.

Es wäre gut, auch diese in die Hinweise aufzunehmen, ergänzt um Angaben zu den zu bevorzugenden Arten und zur Anbringung (Höhe, Lage, Ausrichtung).

Mit Ausnahme der Maßnahmen, die vor dem Eingriff zu erfolgen haben (CEF-Maßnahmen), sind die in dem Artenschutzgutachten formulierten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen dem § 9 Abs. 1 BauGB nicht zugänglich und können somit nicht als Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Daher ist es geübte Praxis, diese über die verbindlichen Regelungen in einem städtebaulichen Vertrag abzusichern. Auch im vorliegenden Verfahren wird die Umsetzung der innerhalb des Artenschutzgutachtens formulierten Handlungsempfehlungen im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages mit dem Bauträger vertraglich gesichert. Zusätzlich werden sie als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen, denen aber keine Rechtsverbindlichkeit zukommt und an die somit auch keine Anforderungen hinsichtlich der Bestimmtheit zu stellen sind.

Die vom Einwender geforderte Konkretisierung von Fassadenquartieren, vogelfreundlichem Glas und Beleuchtung ist erst im Zuge der Baufeldfreimachung und Abbrucharbeiten sowie der weiteren Planungsphasen möglich. Die erforderlichen Einzelmaßnahmen und Nachweise sind im Rahmen der Bauantragsverfahren weiter auszuarbeiten und mit der UNB und/oder der Ökologischen Baubegleitung (ÖBB) unter Berücksichtigung des Artenschutzgutachtens abzustimmen und von ihr, spätestens im Rahmen der Ausführungsplanung, freigeben zu lassen. Dies wird über den städtebaulichen Vertrag gesichert.

Die Art und Anzahl der Fassadenquartiere richten sich nach der tatsächlichen Betroffenheit. Lediglich der Hausrotschwanz wurde brütend in der alten Hofanlage erfasst. Mauersegler (im Luftraum, ohne Bezug zum Untersuchungsgebiet) und Stare (auf den Weideflächen) wurden im Untersuchungsjahr 2022 nur als Nahrungsgäste im bzw. über dem Plangebiet beobachtet.

Die gutachterlich empfohlene und über den städtebaulichen Vertrag gesicherte Ökologische Baubegleitung (ÖBB) dient der Gewährleistung einer ökologisch sachgerechten Bauabwicklung. Dabei werden insbesondere die Anforderungen zum vorsorgenden Biotop- und Artenschutz berücksichtigt. Die zentrale Aufgabe der ÖBB stellt die Überprüfung der zu räumenden Flächen und Strukturen vor Arbeitsbeginn auf Brutvorkommen von Vögeln

	<p>und Vorkommen von Fledermäusen durch eine qualifizierte Fachkraft dar und somit die Überwachung der genehmigungskonformen Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen dar.</p>
<p>2. Wir fordern, eine Pflanzliste für das gesamte Plangebiet als verbindliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen, die nur Baumarten enthält, die klimaresilient und in Europa heimisch sind. Unsere Tierwelt ist auf heimische Pflanzen spezialisiert und angewiesen. Eine ganze Reihe von Baumarten ist in Europa heimisch und klimaresilient. Mit ihrer Wahl lassen sich das Klima und die Artenvielfalt gemeinsam verbessern. Einige dieser Arten stehen bereits auf der „Vorschlagliste“ der Verwaltung.</p> <p>Diesen 13 Arten der Vorschlagliste erfüllen die o.g. Kriterien: Baumhasel, Feldahorn, Hainbuche, Hopfenbuche, Purpur-Erle, Spitzahorn, Stadt-Ulme, (Säulen-)Stieleiche, Traubenkirsche, Winter-Linde, Zerr-Eiche, Zürgelbaum und die Wald-Kiefer als Nadelbaum Zwei weitere Arten der Vorschlagsliste haben einen gewissen Wert für die Tierwelt, sofern auf ungefüllte Blüten geachtet wird: Zier-Äpfel und Zier-Kirschen.</p> <p>Wir regen die Erweiterung der Pflanzliste um die folgenden Baumarten an:</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Die Pflanzenvorschlagliste (Festsetzung 8.4) bezieht sich ausschließlich auf Baumpflanzungen innerhalb der Verkehrs-, Wege- und Versorgungsflächen. Die Vorschlagliste beinhaltet insbesondere klimaresiliente Laubbäume, die für den Standort innerhalb von öffentlichen Erschließungsflächen geeignet sind. Bei der Festsetzung unter 8.4 handelt es sich um eine verbindliche Regelung im Bebauungsplan. Die Pflanzvorschlagliste trifft insofern Vorschläge, als dass aus der Liste frei gewählt werden kann, welche Baumart gepflanzt wird. Arten, die nicht auf der Vorschlagliste stehen, dürfen hingegen nicht gepflanzt werden.</p> <p>Für die privaten Grünflächen wurde im Bebauungsplan keine Festsetzung für Bäume getroffen. Gleichwohl verpflichtet sich der Bauträger bzw. Projektentwickler, zum Zwecke des Ausgleiches im Bereich der alten Obstwiese (WA 6 und WA 7) je Baugrundstück (ca. 12 Eigenheime) einen neuen Obstbaum zu pflanzen. Baumart und Qualität werden über den städtebaulichen Vertrag gesichert.</p> <p>Die Aufnahme allgemeingültiger Pflanzvorschriften in Form von Vorschlaglisten für private Grundstücke im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, ohne diese mit konkreten Pflanzvorschriften zu hinterlegen, ist nicht erforderlich und daher kein Regelungsinhalt.</p> <p>Die vom Einwender genannten Ergänzungen werden in der aktuellen GALK-Straßenbaumliste zum Teil als „nicht geeignet“ und/oder „geeignet mit Einschränkung“ geführt. Allein die vom Einwender bestätigte Baumauswahl (12 Laubbäume und 1 Nadelbaum) ist für die Anpflanzungen von mindestens 14 Bäumen im vorliegenden Fall ausreichend. Eine Erweiterung der Liste ist deshalb nicht notwendig.</p>

Wild-Apfel	<i>Malus sylvestris</i>
Wild-Birne	<i>Pyrus pyraeaster</i>
Vogelbeere/ Eberesche	<i>Sorbus aucuparia</i>
Burgen-Ahorn	<i>Acer monspessulanum</i>
Schneeballblättriger Ahorn	<i>Acer opalus</i>
Kornelkirsche	<i>Cornus mas</i>
Eingrifflicher Weißdorn	<i>Crataegus monogyna*</i>
Blumen-Esche	<i>Fraxinus ornus</i>
Gewöhnliche Esche	<i>Fraxinus excelsior</i>
Echte Mispel	<i>Mespilus germanica</i>
Felsen-Kirsche	<i>Prunus mahaleb</i>
Flaum-Eiche	<i>Quercus pubescens</i>
Trauben-Eiche	<i>Quercus petraea</i>
Alpen-Kreuzdorn	<i>Rhamnus alpina*</i>
Purgier-Kreuzdorn	<i>Rhamnus carthatica*</i>
Gewöhnliche Mehlbeere	<i>Sorbus aria</i>
Speierling	<i>Sorbus domestica</i>
Elsbeere	<i>Sorbus torminalis</i>
Breitblättrige Mehlbeere	<i>Sorbus latifolia</i>
Baumartige Sorbus-Kleinarten	<i>Sorbus danibualis etc.</i>
Eibe	<i>Taxus</i>
Obstbäume	

*(Großstrauch, der zum Kleinbaum erzogen werden kann)

Die Vogelbeere/ Eberesche ist z.B. eine wichtige Futterpflanze für 31 Säugetier- und 72 Insekten-arten, darunter 41 Kleinschmetterlinge. 63 Vogel- und 20 Säugetierarten nutzen die Früchte. Pflanzen, die von anderen Kontinenten stammen sind für unsere Tierwelt hingegen relativ wertlos.

<p>Diese sieben Baumarten der Vorschlagliste sollten nicht in die Pflanzliste übernommen werden:</p> <table border="0" data-bbox="212 335 1086 582"> <tr> <td>Herkunft:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Amerika</td> <td>Amberbaum</td> <td>Liquidambar styraciflua</td> </tr> <tr> <td><i>Pollen, Nektar, Früchte fehlen</i></td> <td>Gefüllt blüh. Vogel-Kirsche</td> <td>Prunus avium</td> </tr> <tr> <td>Amerika, Asien, Afrika</td> <td>Gleditschie</td> <td>Gleditsia triacanthos in Sorten</td> </tr> <tr> <td>Kreuzung japan.und kaukasisch</td> <td>Purpur-Erle</td> <td>Alnus x spaethii</td> </tr> <tr> <td>Amerika</td> <td>Säulen-Tulpenbaum</td> <td>Liriodendron tulipifera Fastig</td> </tr> <tr> <td>Amerika</td> <td>Weiß-Esche</td> <td>Fraxinus Autumn Purple</td> </tr> <tr> <td>China</td> <td>Ginkgo</td> <td>Ginkgo biloba</td> </tr> </table> <p>Die Möglichkeit der Festsetzung ergibt sich auch aus dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.1991 und aus dem des OVG Lüneburg vom 19.05.2009, s. (7). Selbst im Fall von Vorschlaglisten, bietet sich mit diesen Baumarten die Chance, für schöne, robuste und ökologisch wertvolle Bäume zu werben, die dann bei Gefallen auch vermehrt in Privatgärten gepflanzt werden.</p>	Herkunft:			Amerika	Amberbaum	Liquidambar styraciflua	<i>Pollen, Nektar, Früchte fehlen</i>	Gefüllt blüh. Vogel-Kirsche	Prunus avium	Amerika, Asien, Afrika	Gleditschie	Gleditsia triacanthos in Sorten	Kreuzung japan.und kaukasisch	Purpur-Erle	Alnus x spaethii	Amerika	Säulen-Tulpenbaum	Liriodendron tulipifera Fastig	Amerika	Weiß-Esche	Fraxinus Autumn Purple	China	Ginkgo	Ginkgo biloba	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Für Straßenbäume kann aufgrund ihres speziellen Standortes im Straßenraum (z.T. in vorgesehenen Einstauflächen für die Ableitung des Niederschlagswassers) sowie zunehmender klimatischer Anforderungen (Hitze-stress, Trockenheit) nicht ausschließlich auf heimische Arten zurückgegriffen werden. Angesichts der Klimaveränderungen beweist beispielsweise auch der Ginkgo immer wieder seine Anpassungsfähigkeit und Widerstandskraft als Straßenbaum, auch wenn er in China beheimatet ist. Aus diesem Grund werden die genannten Arten in der Pflanzvorschlagliste erhalten.</p>
Herkunft:																									
Amerika	Amberbaum	Liquidambar styraciflua																							
<i>Pollen, Nektar, Früchte fehlen</i>	Gefüllt blüh. Vogel-Kirsche	Prunus avium																							
Amerika, Asien, Afrika	Gleditschie	Gleditsia triacanthos in Sorten																							
Kreuzung japan.und kaukasisch	Purpur-Erle	Alnus x spaethii																							
Amerika	Säulen-Tulpenbaum	Liriodendron tulipifera Fastig																							
Amerika	Weiß-Esche	Fraxinus Autumn Purple																							
China	Ginkgo	Ginkgo biloba																							
<p>Auf Seite 18 der Unterlage 04 „Behandlung Stellungnahmen gem. 3-1 und 4-1“ findet sich die Aussage „Alle Maßnahmen des Gutachtens werden über den städtebaulichen Vertrag abgesichert. Diese Aussage findet sich allerdings weder in den Festsetzungen noch in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf wieder. Der städtebauliche Vertrag, auf den Bezug genommen wird, ist in den ausgelegten Unterlagen nicht enthalten, so dass unklar ist, in welcher Form die Absicherung erfolgen soll. Auch deshalb fordern wir, dass die artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen als verbindliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Zu der Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird auf die Stellungnahme der Verwaltung weiter oben verwiesen.</p>																								
<p>Laut Aufstellungsbeschluss wird der vorliegende Bebauungsplan aufgrund einer Planungsvereinbarung und eines städtebaulichen Vertrages mit der Wilma Bau- und Entwicklungsgesellschaft mbH aufgestellt. Somit müsste es</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p>																								

<p>sich unserer Einschätzung nach um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handeln i.S. d. § 12 BauGB, für den gem. § 12 Abs. 2 S. 3 BauGB keine Bindung an die Vorgaben des Festsetzungskataloges in § 9 BauGB besteht.</p> <p>Entsprechend frei kann die Stadt Festsetzungen in Abstimmung mit dem Vorhabenträger treffen.</p>	<p>Planungsvereinbarungen sind ein übliches Instrument bei der Aufstellung eines Angebotsbebauungsplanes. In diesen verpflichtet sich der Investor insbesondere zur Übernahme von Kosten für die Beauftragung von Fachplanern, Gutachtern u. ä. Die Planungsvereinbarung ist förmlich abzugrenzen vom Einleitungsantrag im Rahmen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gem. § 12 BauGB. Ebenso ist es zumeist üblich und erforderlich, im Rahmen des Angebotsbebauungsplanes einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor zu schließen, in dem u. a. die Verpflichtungen geregelt werden, die im Rahmen des Bebauungsplanes nicht über geeignete Festsetzungen abgesichert werden können und für die bspw. wie im vorliegenden Fall in Bezug auf die Artenschutzmaßnahmen nur Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen sind. Im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird mit dem Investor ein Durchführungsvertrag geschlossen. Die Gemeinde ist bei der Wahl der Instrumente frei. Im vorliegenden Fall hat die Gemeinde einen Angebotsbebauungsplan aufgestellt.</p>
<p>Quellen:</p> <p>(1) https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/bauen/hintergrund/innenentwicklungversusgr%C3%BCn.html</p> <p>(2) https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/hamburgs-gruen/gruenes-netz/das-gruene-netz-schuetzen-280792</p> <p>(3) https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/landnutzung/landwirtschaft/artenvielfalt/lebensraum/23771.html</p> <p>(4) Eine Streuobstweide gehört in der Ökopunkte-Ermittlung mit zu den wertvollsten Naturelementen und wird mit 8 von 10 Ökopunkten pro m² aufgelistet.</p> <p>Eine Fläche von 5.000 m² ergibt somit 40.000 Ökopunkte. Der Preis für einen Ökopunkt ist regional sehr unterschiedlich und liegt grob gesagt bei einem Wert von etwa 3,00 € bis 4,50 € pro Punkt. In NRW lag der Wert für einen Punkt 2022 bei ca. 4,00 €. Damit ergibt sich allein für die Wiese ein Wert von 160.000 €! https://www.elmarstorch.de/natur/oekopunkte/</p> <p>(5) https://www.evangelisch.de/inhalte/215853/16-05-2023/insektensterben-gefaehrdet-vogelbestand-naturschuetzer-sorgen-sich-um-den-star</p>	

(6) Auf der Suche nach klimafesten Pflanzen; Ulrike Aufderheide, Naturgarten e.V. <https://loyy.qloc-cloud.de/s/WApeyKHS47kL9pZ>

(7) Das Bundesverwaltungsgericht hat schon in seinem Beschluss vom 24.04.1991, 4 NB24/90 in Leitsatz 2 festgestellt: „§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchst.

a) BauGB erlaubt – in den Grenzen des § 1 Abs 3 und Abs. 6 BauGB – auch, das Anpflanzen bestimmter Arten von Bäumen und Sträuchern in einer bestimmten Dichte und in einem bestimmten Mischungsverhältnis im Bebauungsplan festzusetzen.“

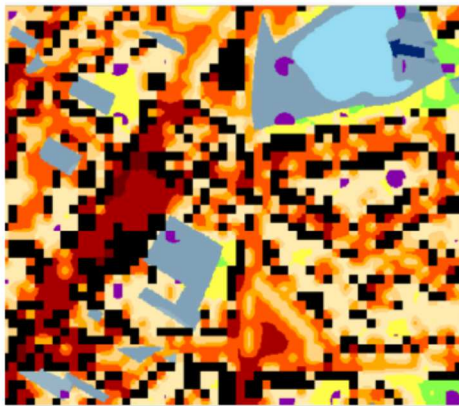
Auf dieser Grundlage hat auch das OVG Lüneburg in seinem Beschluss vom 19.05.2009, 1 MN 12/09 unter Nr. 30 entschieden: „Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB erschöpfen sich inhaltlich nicht darin, lediglich allgemein ein bestimmtes Maß an Begrünung in den Baugebieten sicherzustellen. Vielmehr besteht die besondere Zielrichtung dieser Festsetzungsmöglichkeit, wie sich übrigens auch aus der in § 178 BauGB vorgesehenen Möglichkeiten ergibt, ein – vollziehbares – Pflanzgebot zu erlassen, gerade darin, auch das Anpflanzen bestimmter Arten von Bäumen, Sträucher und sonstiger Pflanzen sowie auch ein bestimmtes Mischungsverhältnis und eine bestimmte Dichte der Anpflanzungen vorzusehen. Dass mit dem Mittel der Bauleitplanung auf ein bestimmtes Maß an Intensität und Einheitlichkeit der Bepflanzung hingewirkt werden darf, ergibt sich aus § 1 Abs. 5 Nr. 4 und Nr. 7 BauGB und bedarf nicht erst der höchstrichterlichen Klärung. Danach gehören nämlich zu den bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigenden städtebaulichen Belangen sowohl die Gestaltung des Ortsbildes als auch die Belange des Umweltschutzes. Welches Maß an Einheitlichkeit der Bepflanzung die Gemeinden aus solchen bauplanerischen Gründen für erforderlich erachten und inwieweit der Bebauungsplan demnach bei Beachtung des § 1 Abs. 3 und Abs. 6 BauGB Einzelheiten der vorzunehmenden Bepflanzung unter Wahrung der berechtigten Belange der privaten Eigentümer verbindlich vorschreiben darf, richten sich im Übrigen nach den jeweiligen Verhältnissen im Einzelfall und entzieht sich demgemäß einer weitergehenden rechtsgrundsätzlichen Klärung!

<p>Teil 3 – Schutzgut Klima</p>	
<p>1. Luftleitbahnen und Luftschadstoffe Das Themenfeld in der Begründung greift zu kurz, da der Erhalt von Frischluftschneisen und die Konzentration an Luftschadstoffen nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Luftleitbahnen sind für das innerstädtische Klima und die Luftqualität wichtig und das ganzjährig. Die Anzahl und Anordnung der Gebäude dieser Planung wirken sich negativ auf die Luftzirkulation aus. Der Riegel aus Gebäuden an der Uerdinger Straße mag für die dahinterliegenden Gebäude den Lärm abschwächen, schränkt aber die bodennahe Wind-Durchlüftung im Bereich Uerdinger Straße zusätzlich ein. Auch die Gebäudehöhe kann die Frischluftzufuhr in diesem Bereich weiter erschweren.</p> <p>[Abbildung: Darstellung des Lageplans „Erschließung“ des Planungsbüros bPlan – siehe Originalstellungnahme]</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Generell gilt, dass Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen, wie sie in der Checkliste „Klimaanpassung und Klimaschutz“ benannt werden, im Rahmen der baulichen Innenentwicklung nicht vollumfänglich, teilweise nur begrenzt oder in Einzelfällen gar nicht zur Anwendung gebracht werden können. Eine qualifizierte Innenentwicklung trägt jedoch zur Reduzierung des Flächenverbrauchs insgesamt bei. So wird eine Nachverdichtung in bereits bebauten Gebieten den Anforderungen an einen schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a (2) BauGB gerecht.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage von Lank-Latum und ist im Bestand bereits rundherum von Bebauung umgeben. Innerhalb der Klimaanalysekarte der Stadt Meerbusch befinden sich im Plangebiet und in seiner Umgebung keine Kaltluftleitbahnen oder Windfelder in 2 m ü. Grund (blaue Pfeile). Insofern bestehen im Bestand keine signifikanten Frischluftschneisen, die mit Umsetzung der Planung unterbrochen werden könnten und das Klima der umliegenden Wohngebiete merklich verschlechtern würden. Außerdem wird für den überwiegenden Teil des Plangebietes und seiner Umgebung auch kein Kaltlufteinwirkungsbereich dargestellt (blau schraffierte Flächen). Ausgenommen ist ein kleiner, untergeordneter Teilbereich im Norden des Plangebietes zwischen dem Autohaus und der Tankstelle, welcher durch die im Plangebiet vorhandene Grünfläche beeinflusst wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Planung in dem Bereich an der Uerdinger Straße gegenüber der Bestandssituation (Autohaus) eine Entsigelung stattfindet und innerhalb des Bebauungsplanes zahlreiche Begrünungsmaßnahmen festgesetzt werden (siehe unten), die insgesamt eine Verbesserung der mikroklimatischen Situation an der Uerdinger Straße bewirken können.</p> <p>Unabhängig von Luftleitbahnen und Windfeldern besteht grundsätzlich eine gewisse Luftzirkulation, die sich durch die Bebauung des Plangebietes verändern könnte. Die zur Uerdinger Straße geschlossene Bebauung dient</p>

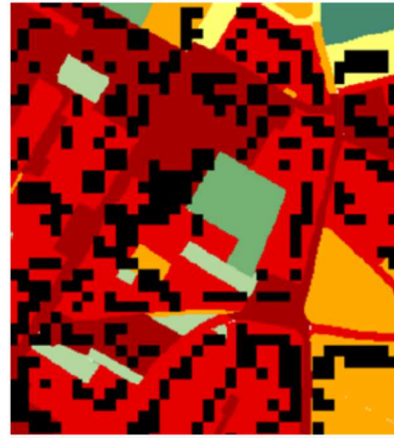
	<p>dazu, den Innenbereich des Plangebietes abzuschirmen und zu beruhigen. Eine vollständige Öffnung der Bebauung zur Uerdinger Straße, um eine höhere Luftzirkulation zu gewährleisten, würde diesem Planungsziel widersprechen und die Wohnsituation insgesamt verschlechtern. Innerhalb des Bebauungsplanes wird etwa mittig des Plangebietes eine mindestens 10 Meter breite von Bebauung freizuhaltenen Schneise berücksichtigt, welche von der Uerdinger Straße in die Plangebietsmitte und von dort aus zur Gelleper Straße sowie zu den rückwärtigen Gärten der Bebauung an der Mühlenstraße verläuft. Hierdurch kann weiterhin ein Luftaustausch von der Mitte des Plangebietes an die Uerdinger Straße gewährleistet werden. Unterstützt wird der Luftaustausch durch die aufgelockerte Bebauung im rückwärtigen Bereich des Plangebietes.</p> <p>Insgesamt ist vor dem Hintergrund der im Bestand sehr geringen Luftzirkulation im Plangebiet, der entlang der Uerdinger Straße bereits vorhandenen Bebauung und der innerhalb des Bebauungsplanes berücksichtigten zentralen Achse sowie der aufgelockerten Bebauung im rückwärtigen Bereich nicht von einer signifikanten Verschlechterung der Luftzirkulation im Plangebiet und seiner Umgebung auszugehen. Die verbleibenden geringen Auswirkungen sind vor dem Hintergrund des hohen Wohnraumbedarfes in Meerbusch insgesamt hinter den Belang der Wohnraumversorgung zurückzustellen</p>
<p>Zudem verursacht die beidseitige Bebauung einer stärker befahrenen Straße nahe des Fahrbahnrandes eine höhere Konzentration von Luftschadstoffen, wie es das Gutachten zur K9n an der Meerbuscher Straße zeigte. Wieso kann auf die Untersuchung der Luftschadstoffe in diesem Bereich verzichtet werden?</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Bebauung entlang der Uerdinger Straße entsteht nicht erst vollständig mit der Umsetzung der Planung, sondern ist vor allem im Südwesten des Plangebietes auch schon im Bestand vorhanden. Darüber hinaus könnte auch ohne den vorliegenden Bebauungsplan ein Teil der Gebäude entlang der Uerdinger Straße sowie eine Aufstockung der vorhandenen Gebäude gem. § 34 BauGB genehmigt werden. Außerdem verbleiben auch nach Umsetzung der Planung Aufweitungen im Straßenraum, z. B. durch den vorhandenen Parkplatz vor dem Kindergarten. Aus diesem Grund sowie aufgrund der insgesamt moderaten Höhe sowohl der Bestandsgebäude als auch der geplanten Gebäude von zwei bis vier Geschossen, ist nicht davon</p>

	<p>auszugehen, dass sich die Abgase auf der Uerdinger Straße stauen und es mit Umsetzung der Planung zu einer signifikanten Erhöhung der Luftschadstoffe kommt.</p> <p>Darüber hinaus werden innerhalb des Plangebietes zahlreiche Begrünungsmaßnahmen, wie z.B. die Pflicht zur Begrünung von Flachdächern > 12 m² sowie der Tiefgaragendecken oder der bereits erwähnte Erhalt bzw. die Anpflanzung von Bäumen festgesetzt. Diese Begrünungsmaßnahmen tragen nicht nur zu einer Abkühlung des Plangebietes bei, sondern binden zudem auch Luftschadstoffe. Insgesamt ist die Erforderlichkeit einer entsprechenden Untersuchung der Luftschadstoffe nicht ableitbar. Die verbleibenden geringen Auswirkungen sind hinter den Belang der Wohnraumversorgung zurückzustellen.</p>
<p>2. Belastung durch Hitze Die Klimaanalysekarten für die Stadt Meerbusch sind leider nicht Teil der Offenlage.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Die Klimaanalysekarten sind Bestandteil des Klimafolgenanpassungskonzeptes der Stadt Meerbusch, welches auf der Internetseite der Stadt abrufbar ist. Innerhalb der Begründung zum Bebauungsplan 325 wird in den Kapiteln 5.2 sowie 10. auf das Klimafolgenanpassungskonzept verwiesen. Ein Auslegen gesamtstädtischer Konzepte im Rahmen der Offenlage von Bebauungsplänen ist nicht üblich und auch nicht erforderlich. Dies gilt gleichermaßen auch für den Hitzeaktionsplan der Stadt Meerbusch.</p>
<p>In der Festsetzung heißt es, dass sich mit der Entwicklung des Plangebietes keine wesentlichen Auswirkungen für das Schutzgut Mensch ergeben. Das ist in unseren Augen so nicht richtig.</p> <p>Auf Seite 44 der Begründung steht: „Die Klimaanalysekarte Meerbusch weist für den überwiegenden innerörtlichen Gesamtverlauf der Uerdinger Straße in den frühen Morgenstunden eine hohe Temperatur von zum Teil über 21,5 Grad aus. ... Damit gilt dieser Bereich als hochbelastet. ... Windfelder sind nicht vorhanden, <i>ebenso werden Kaltluftprozesse auf der Fläche nach der Klimaanalysekarte Meerbusch nicht ausgelöst.</i></p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die beschriebene Betroffenheit in Lank-Latum und insbesondere entlang der Uerdinger Straße, die sich aus der Klimaanalyse ergibt, ist in der Tat hoch. Die rückwärtige Grünfläche hat jedoch keine besondere Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiet. Lediglich in einem kleinen Teilbereich der Grünfläche (lila Punkt in der Klimaanalysekarte – Planungshinweiskarte Nachtsituation) entsteht Kaltluft. Allerdings gibt das Fehlen von Kaltlufteinwirkungsbereichen im Plangebiet und seiner Umgebung einen Hinweis darauf, dass die umliegenden Siedlungsbereiche hiervon kaum profitieren, da diese Kaltluft nicht abfließt. Ausgenommen ist der kleine, oben bereits benannte Kaltlufteinwirkungsbereich im Norden des Plangebietes, der ggf. von der angrenzenden Grünfläche profitiert. Es verlaufen jedoch keine Kaltluftströme</p>

Die Freifläche besitzt nach der Planungshinweiskarte (Tagsituation) eine mittlere humanbioklimatische Bedeutung mit einem Defizit an Verschattung (geringe Ausgleichsfunktion) bzw. unzureichender Erreichbarkeit aus belasteten Siedlungsräumen (nicht als Rückzugsort geeignet).“



Klimaanalyse Nacht (21.06. um 04.00 Uhr)



Klimaanalyse Tagessituation

Die beiden kursiv gedruckten Herleitungen aus den Klimakarten sind falsch:

1. Auf der Nachtkarte gibt es einen lilafarbenen Punkt: Die Wiesefläche produziert demnach nachts Kaltluft und entlastet die hochbelasteten Wohnhäuser an der Uerdinger Straße.

2. Der größte Teil der heutigen Wiesenfläche hat dem Grünton auf der Tageskarte zufolge eine hohe biohumanklimatische Bedeutung. Das bedeutet: Es handelt sich um siedlungsnahen Flächen mit einem mittleren Grünflächenklima, bei denen der bioklimatisch positive Einfluss durch Vegetationselemente überwiegt. Verschattende Vegetationselemente sind zu erhalten und zu schützen (ggf. Bewässerung) bzw. ggf. auszubauen.

über das Plangebiet, die die Kaltluft in stärker verdichtete Bereiche transportieren könnten. Dies ist auch ein Hinweis darauf, dass die Kaltluftproduktion auf der Fläche gering ist.

Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.

Aufgrund eines Darstellungsfehlers in der Legende der Klimaanalysekarte der Stadt Meerbusch wurde bisher fälschlicherweise angenommen, dass die rückwärtige Grünfläche eine mittlere humanbioklimatische Bedeutung aufweist. Tatsächlich handelt es sich jedoch sowohl tags als auch nachts um eine Fläche mit einer hohen humanbioklimatischen Bedeutung. Somit weist dieser Teil des Plangebietes als siedlungsnahen Grünfläche tagsüber ein mittleres Grünflächenklima auf, bei der der bioklimatisch positive Einfluss durch Vegetationselemente überwiegt. Verschattende Vegetationselemente sind

zu erhalten und schützen (ggf. Bewässerung) bzw. ggf. auszubauen. Nachts handelt es sich um einen für die gegenwärtige Siedlungsstruktur wichtigen klimaökologischen Ausgleichsraum. Zur Erhaltung seiner Funktion sollten bauliche Eingriffe möglichst vermieden werden bzw. unter Berücksichtigung stadtklimatischer Belange erfolgen (Begrünung, Gebäudekörperstellung, etc.) und die Durchlüftung der angrenzenden Bebauung gewährleistet werden.

Der Bebauungsplan setzt bereits mehrere Maßnahmen fest, um den Anforderungen an die humanbioklimatische Bedeutung des rückwärtigen Bereiches des Plangebiets gerecht zu werden.

Zum einen ist im rückwärtigen Bereich eine aufgelockerte Bebauung mit einer GRZ von maximal 0,4, höchstens zwei Vollgeschossen und überwiegend Einzel- und Doppelhäusern festgesetzt. Die überbaubaren Flächen werden so angeordnet, dass große zusammenhängende nicht überbaubare Flächen verbleiben und eine Durchlüftung möglich bleibt.

Zum anderen erfolgt eine umfangreiche Begrünung des rückwärtigen Bereiches sowie des gesamten Plangebietes. Mit der Umsetzung der Planung können – wie weiter oben bereits ausführlich beschrieben – zwar leider nicht alle Bestandsbäume im Plangebiet erhalten werden, jedoch werden im Rahmen der Planung 9 Bestandsbäume über eine entsprechende Festsetzung zur Erhaltung gesichert. 14 Bäume sind gemäß den textlichen Festsetzungen innerhalb der Verkehrs-, Wege- und Versorgungsflächen neu zu pflanzen. Darüber hinaus sind mindestens 12 weitere Obstbäume in Privatgärten anzupflanzen (Sicherung durch städtebaulichen Vertrag), womit im Baugebiet insgesamt mindestens 35 Bäume vorhanden sein werden. Es ist davon auszugehen, dass weitere Baumpflanzungen hinzukommen, z.B. durch schattenspendende Bäume im Bereich der Kinderspielflächen. Außerdem ist die vorhandene Hecke entlang der östlichen Plangebietsgrenze zu erhalten. Diese Strukturen tragen zukünftig alle zur Verschattung des Plangebietes bei. Hinzu kommen die im Rahmen des Bebauungsplanes festgesetzten Begrünungsmaßnahmen, wie z.B. die Pflicht zur Begrünung von Flachdächern > 12 m² sowie der Tiefgaragendecken, die ebenfalls zu einer Abkühlung des Plangebietes beitragen. Durch die insgesamt getroffenen

Maßnahmen wird den Anforderungen der Klimaanalysekarte an Bereiche mit einer hohen humanbioklimatischen Bedeutung bereits entsprochen. Verschattende Vegetationselemente werden soweit wie möglich erhalten und durch neue Elemente ergänzt. Die Bebauung im rückwärtigen Bereich erfolgt unter Berücksichtigung der stadtklimatischen Belange. Durch die aufgelockerte Bebauung sowie die zentrale, von Bebauung freizuhalten Achse wird auch weiterhin eine Durchlüftung angrenzender Bereiche ermöglicht.

Nicht zu vernachlässigen ist auch, dass im Zuge der Planung die stark versiegelten Flächen des Autohauses sowie des Hofes entlang der Uerdinger Straße, die laut Klimaanalysekarte eine weniger günstige bis ungünstige humanbioklimatische Bedeutung aufweisen, teilweise entsiegelt und ebenfalls begrünt werden.

Im Ergebnis entsteht im Plangebiet auf Grundlage der städtebaulichen Planung eine für den Innenbereich im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden maßvolle Dichte, deren Grad an begrünter Freifläche nicht geringer ist als die Fläche, die heute im Bestand unter Einbeziehung der vorhandenen Obstwiese einerseits und der hochversiegelten Strukturen an der Uerdinger Straße andererseits vorhanden ist. Unter dieser Prämisse ist den klimatischen Anforderungen im Planverfahren angemessen Rechnung getragen worden. Die Anforderungen an die hohe humanbioklimatische Bedeutung des rückwärtigen Teils des Plangebietes werden mit der Planung bereits erfüllt, sodass trotz der anfänglich falschen Zuordnung der Fläche keine Anpassung der Planung erforderlich geworden ist.

Zudem handelt es sich bei den Vorgaben der Klimaanalysekarten der Stadt Meerbusch um Belange, die zusammen mit anderen Belangen in die Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB einzustellen sind. Die verbleibenden Auswirkungen einer Überplanung der rückwärtigen Grünflächen sind unter Berücksichtigung der oben genannten Festsetzungen voraussichtlich in einem eher insignifikanten Bereich und werden daher im Rahmen der Abwägung hinter den Belang der Wohnraumversorgung zurückgestellt.

<p>Obwohl sich die Wiesenfläche derzeit positiv auf die Umgebung auswirkt, ist das Biohumanklima an der Uerdinger Straße und in der sonstigen Umgebung des Plangebietes schon heute weniger günstig und ungünstig. Laut Klimakarte sind dort Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation daher zwingend notwendig und prioritär.</p> <p>So besteht „ein hoher bzw. sehr hoher Bedarf an Anpassungsmaßnahmen wie zusätzlicher Begrünung (z.B. Pocket-Parks), Verschattung und Entsiegelung. Dies gilt auch für Flächen des fließenden und ruhenden Verkehrs (insb. Fuß- und Radwege sowie Plätze). Ausreichend Ausgleichsräume sollten fußläufig gut erreichbar und zugänglich sein.“</p> <p>Es sollte keine weitere Verdichtung (insb. zu Lasten von Grün-/Freiflächen) erfolgen und eine Verbesserung der Durchlüftung angestrebt werden. Freiflächen sind zu erhalten und der Vegetationsanteil sollte erhöht sowie möglichst Entsiegelungsmaßnahmen durchgeführt werden.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Wie oben bereits beschrieben, werden mit der vorliegenden Planung die Anforderungen, die sich aus der hohen humanbioklimatischen Bedeutung des rückwärtigen Bereichs des Plangebietes ergeben, erfüllt. Außerdem erfolgen in dem Teil des Plangebietes, für den eine weniger günstige bis ungünstige humanbioklimatische Bedeutung ausgewiesen wird, mit Umsetzung der Planung eine Teilentsiegelung sowie Begrünungsmaßnahmen. Diese tragen zu einer Verbesserung der humanbioklimatischen Situation an dieser Stelle bei und können sich in geringem Umfang auch auf die angrenzenden, belasteten Bereiche auswirken. Im Hinblick auf die übrigen Abschnitte der Uerdinger Straße, die im Bestand bereits eine hohe Belastung aufweisen und sich außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 325 befinden, ist auf das Klimafolgenanpassungskonzept und die hieran geknüpften Maßnahmen zu verweisen. Die durch den Einwender angefügte Klimaanalysekarte wurde von der Stadt Meerbusch als Grundlage für das städtische Klimafolgenanpassungskonzept beauftragt, welches im August 2020 durch den städtischen Ausschuss für Klima, Umwelt und Bau beschlossen wurde und eine Voraussetzung zum Abruf von Fördermitteln im Hinblick auf die Klimaanpassung darstellt. Innerhalb des Konzeptes wird ein Maßnahmenkatalog zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels vorgestellt, der unter anderem auch Maßnahmen zur Abkühlung überhitzter Stadtgebiete enthält (z.B. Begrünung und Entsiegelung von Flächen). Grundlage für die Verortung dieser Maßnahmen ist wiederum die Klimaanalysekarte. Da sich die Uerdinger Straße laut Karte in einem überhitzten Bereich befindet, ist davon auszugehen, dass auch hier mittelfristig entsprechende Maßnahmen zur Hitzereduzierung getroffen werden.</p>
<p>Laut Begründung sollen durch eine lockere Bebauung mit Einfamilienhäusern, Hausgärten und Begrünung der neuen Straßenräume „gewisse mikroklimatische Potentiale zur Minderung der Beeinträchtigungen der Neubebauung“ möglich sein. Dabei handelt es sich aber eben auch nur einige und vor allem nicht in ausreichendem Maße! Zudem verschärft eine Neubebauung die Situation für die Anwohner in der ohnehin bereits hochbelasteten Umgebung des Plangebietes.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Wie bereits beschrieben, hat die vorhandene Grünfläche keine besondere Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiet und ihre klimatische Funktion für die Umgebung ist aufgrund fehlender Frischluftschneisen eher gering. Mit Umsetzung der Planung ist nicht von einer erheblichen Mehrbelastung der Anwohner in Bezug auf die klimatische Situation auszugehen (siehe Ausführungen oben).</p>

<p>Tatsächlich hat die Wiesenfläche heute eine sehr wichtige klimatische Funktion für diese hochbelasteten Wohnbereiche an der Uerdinger Straße und auch im übrigen Umfeld. Im Sommerhalbjahr wird die Kühlfunktion der Grünfläche an dieser Stelle zukünftig noch unverzichtbarer und ganzjährig dient sie dem Luftaustausch und der Frischluftzufuhr.</p>	
<p>Aussagestark ist hierzu auch die Sensitivitätsanalyse Lank-Latums auf S. 27 im Hitzeaktionsplan der Stadt. Der Hitzeaktionsplan für die Stadt Meerbusch ist leider nicht Teil der Offenlage.</p> <p>Anlässlich seiner Veröffentlichung schrieb die RP am 18.10.2023: „Am größten ist das Risiko von Hitzeschäden laut den vorliegenden Daten derzeit in Lank-Latum. Hier kommt eine stark verdichtete Siedlungsstruktur mit wenigen innerörtlichen Freiflächen und eine hohe Dichte an sensiblen Einrichtungen zusammen. Ein Vorschlag lautet daher, hier mit den Maßnahmen gegen die Hitze in Meerbusch anzusetzen.“</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Planung werden für die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 325 befindlichen hochbelasteten Bereiche entsprechende Maßnahmen berücksichtigt (s.o.). Wie oben beschrieben sind die Auswirkungen einer Umsetzung der Planung auf die klimatische Situation in Lank-Latum insgesamt voraussichtlich insignifikant. Die Umsetzung von Maßnahmen für Bereiche außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Entsprechende Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung können zukünftig auf Grundlage des Klimafolgenanpassungskonzeptes sowie der zugehörigen Klimaanalysekarten unter Abruf von Fördermitteln umgesetzt werden. Aufgrund der festgestellten hohen Vorbelastung ist Lank-Latum hierfür prädestiniert.</p>
<p>Eine Fällung der Bäume und eine Bebauung mit Gebäuden und Straßen im geplanten Umfang würde den Maßgaben der Klimaanalyse-Karten und des Hitzeaktionsplans klar zuwiderlaufen. Gemäß der Klima-Fachpläne müsste dort gegenteilig vorgegangen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine weitere Verdichtung zu Lasten von Grün-/Freiflächen, - die Durchlüftung verbessern, - zusätzliche Begrünung und Verschattung schaffen, - versiegelte Flächen entsiegeln. <p>In der Begründung (Entwurf) heißt es auf Seite 11: „5.2 Klimaanpassung und Klimaschutz in der Bauleitplanung</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt. Wie oben bereits beschrieben, werden im Zuge der Planung teilweise auch hochverdichtete Strukturen entlang der Uerdinger Straße (Autohaus, ehemalige Hofstelle) entsiegelt. Insgesamt ist der Grad an begrünter Freifläche nach Umsetzung der Planung nicht geringer als die im Bestand bereits vorhandene Freifläche. Zudem werden zahlreiche Begrünungsmaßnahmen festgesetzt sowie bestehende Bäume erhalten und neue Baumstandorte festgesetzt, was auch zu einer Abkühlung und Verschattung des Plangebietes beiträgt. Aufgrund der nicht vorhandenen Kaltluftleitbahnen und der geringen Bedeutung der vorhandenen Grünfläche für die Kaltluftentstehung sind Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlüftung – auch vor dem Hintergrund der damit einhergehenden städtebaulichen Nachteile - nicht zielführend. Auf die detaillierten Ausführungen hierzu weiter oben wird verwiesen.</p>

<p>Der Bau- und Umweltausschuss der Stadt Meerbusch hat im August 2020 das Fachgutachten „Klimafolgenanpassung in Meerbusch“ beschlossen. Dieses beinhaltet u.a. einen Maßnahmenkatalog zum Umgang mit den unvermeidbaren Folgen des Klimawandels im Meerbuscher Stadtgebiet. Bestandteil des Maßnahmenkatalogs ist u.a. der Punkt „Klimafeste Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung“. Insbesondere die Bauleitplanung hat eine hohe Bedeutung für eine klimaangepasste Stadtplanung und für den Klimaschutz.“</p>	<p>Das Gutachten „Klimafolgenanpassung in Meerbusch“ formuliert keine verbindlichen Vorgaben für die Bauleitplanung. Zunächst schafft es die Informationsgrundlagen, um sich mit dem Thema „Hitze“ sachgerecht auseinanderzusetzen zu können. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen dabei das Optimum aus Sicht dieses Belanges dar. Gleichwohl sind die Inhalte der Abwägung zugänglich. Die hier seitens des Einwenders vorgebrachte Sichtweise würde einem faktischen Bauverbot für weite Teile von Flächen im Innenbereich zur Folge haben. Schon hier zeigt sich, dass hinsichtlich des Planungspostulates „Innen- vor Außenentwicklung“ die Notwendigkeit zur Abwägung der sich zum Teil widersprechenden Belange besteht. Die vorgelegten Unterlagen zum Bebauungsplan 325 zeigen, dass der Belang „Hitze“ sachgerecht im Rahmen der Abwägung berücksichtigt wurde. Zudem ist die städtebauliche Struktur mit einer Raumkante zur Hauptstraße und einer aufgelockerten Bebauung im Inneren mit entsprechend großen Freiflächen weit entfernt von einer hochverdichteten Planung, der man eine unzureichende Berücksichtigung der Belange „Hitze“, aber auch „Klima“ insgesamt, unterstellen könnte. Natürlich stellt die Planung einen Eingriff dar, ihre konkrete Ausgestaltung lässt jedoch deutlich erkennen, dass die umweltbezogenen Auswirkungen auf ein vertretbares Maß reduziert werden.</p>
<p>Die „Checkliste Klimaanpassung und Klimaschutz zum Bebauungsplan Nr. 325“ lag als Anlage 6 der Vorlage FB4/1882/2024 für den Offenlagebeschluss zum B-Plan 325 bei, der am 23.05.2024 im Ausschuss für Planung und Liegenschaften getroffen wurde. Die Checkliste ist unverständlicherweise nicht Teil der Offenlage.</p> <p>Das erste Themenfeld der Checkliste lautet „Hitzebelastung“. Unter Zielvorgabe heißt es: „Langfristiges Ziel ist die Erhaltung eines gesunden Stadtklimas, daher sind Ausgleichsräume zu sichern und wichtige Luftaustauschbahnen freizuhalten. ...“ Unter H1 „Berücksichtigung der Planungshinweise in der Stadtklima-Analyse“ ist in der Spalte „Berücksichtigt“ das Häkchen bei „Ja“ gesetzt worden. Wir sehen beim Themenkomplex Stadtklima Überarbeitungsbedarf bei der Planung.</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Klimacheckliste der Stadt Meerbusch ist ein informelles Instrument, welches als Arbeits- und Orientierungshilfe für Verwaltung und Politik zu verstehen ist. Innerhalb der Checkliste werden alle zu den Themenfeldern Klimaschutz und Klimaanpassung relevanten Aspekte eines Bebauungsplanes bzw. einer Flächennutzungsplanänderung zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Durch die Checkliste wird den Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ein noch höheres Gewicht verliehen und übersichtlich herausgearbeitet, ob bzw. in welchem Maße eine Planung einen Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung leistet. Im Zuge der politischen Abwägungsentscheidungen kann den Aspekten der Klimaanpassung und des Klimaschutzes durch die geschaffene Transparenz ein höheres Gewicht verliehen werden. Jedoch lässt sich aus der Klimacheckliste keine zusätzliche Erkenntnis ableiten, die dem Leser der Planunterlagen ansonsten entgangen wäre.</p>

	<p>Insofern ist die Veröffentlichung der Checkliste im Rahmen der Offenlage entbehrlich. Der Hinweis, dass eine Veröffentlichung gewünscht ist, wird für weitere Verfahren zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu der Berücksichtigung von Luftleitbahnen und Ausgleichsräumen sowie der Planungshinweise der Stadtklima-Analyse im vorliegenden Verfahren wird auf die Ausführungen der Verwaltung weiter oben verwiesen.</p>
<p>Fazit</p> <p>Es wird versiegelt, wo entsiegelt werden sollte. Es werden Bäume gefällt, wo der Vegetationsanteil erhöht werden sollte. Innenverdichtung erfordert eine sehr umsichtige und sorgfältige Planung. Es gilt nachhaltige und lebenswerte Wohnbebauung zu schaffen und dabei auch dem Naturerhalt und dem Stadtklima gerecht zu werden. Sowohl beim Thema Natur- und Artenschutz als auch beim Thema Stadtklima sehen wir Defizite in der Planung und Fehler in der Abwägung.</p>	
<p>Quellen:</p> <p>Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen (KlAnG) Das im Juli 2021 vom Landtag NRW verabschiedete, bundesweit erste Klimaanpassungsgesetz bietet den rechtlichen Rahmen des Klimaanpassungsprozesses in NRW. Mit dem Gesetz schreibt die Landesregierung das Ziel fest, die negativen Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen, Schäden zu minimieren und die Widerstandsfähigkeit zu steigern. Alle Träger öffentlicher Aufgaben sind fortan dazu verpflichtet, Klimafolgen und -anpassung bei allen Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen. Ziel im Bereich Klimaanpassung ist es, Maßnahmen flächendeckend umzusetzen und die Strategie zur Klimaanpassung auf der Grundlage neu gewonnenen Wissens fortläufig zu überarbeiten.</p> <p>https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/anpassung-an-den-klimawandel/werkzeuge-der-anpassung/klimalotse/4-massnahmen-umsetzen/47-wie-integrieren-sie-anpassung-in-kommunale</p>	

<p>https://meerbusch.de/media/Default/user_upload/Hitzeaktionsplan_Stadt_Meerbusch.pdf</p>	
<p>Bundeswehr</p>	<p>Schreiben vom 20.06.2024</p>
<p>Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Deutsche Telekom Technik GmbH</p>	<p>Schreiben vom 01.07.2024</p>
<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</p> <p>Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Zur o. a. Planung haben wir bereits mit Schreiben PTI West13_2023_60796 vom 30.08.2023 Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt unverändert weiter.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise aus dem Schreiben vom 30.08.2023 zur Verlegung neuer Telekommunikationslinien werden bei der späteren Baureifmachung und Erschließung des Plangebietes im Zuge der Planung der Versorgungsnetze gewürdigt. Auf die Stellungnahme der Deutsche Telekom Technik GmbH (Stellungnahme vom 30.08.2023) sowie die Stellungnahme der Verwaltung zum Abwägungsvorgang wird verwiesen.</p>
<p>Flughafen Düsseldorf GmbH</p>	<p>Schreiben vom 12.07.2024</p>
<p>In vorbezeichneter Angelegenheit teile ich Ihnen mit, dass die Flughafen Düsseldorf GmbH vorbehaltlich der Zustimmung der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) keine Einwendungen gegen die Aufstellung des Bebauungsplans hat.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 08.09.2023 keine Bedenken vorgetragen und sich im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB nicht erneut geäußert.</p>

Handwerkskammer Düsseldorf	Schreiben vom 18.07.2024
Die Belange des nördlich des Plangebiets ansässigen Handwerks sehen wir durch die geplanten Festsetzungen bzw. schallschützenden Maßnahmen berücksichtigt.	Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.
IHK Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein GmbH	Schreiben vom 02.08.2024
<p>Die Stadt Meerbusch beabsichtigt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Wohnquartier mit Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern zu schaffen. Zu der vorgesehenen Planung hat die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein bereits mit Schreiben vom 29. September 2023 eine Stellungnahme abgegeben. Nachfolgend nimmt die IHK erneut Stellung:</p> <p>Nach dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch wird das Plangebiet entlang der Uerdinger Straße zum Teil als Mischgebiet und im rückwertigen Bereich zum Teil als Wohnbaufläche dargestellt. Seinerzeit hatte die IHK Mittlerer Niederrhein angeregt, entsprechend den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans, entlang der Uerdinger Straße ein Mischgebiet (MI) und lediglich im rückwärtigen Bereich des Plangebietes das vorgesehene Allgemeine Wohngebiet (WA) festzusetzen.</p> <p>Die IHK hatte dies vor dem Hintergrund eines bestehenden Bedarfs an Gewerbeflächen, die kurz- und mittelfristig zur Verfügung stehen, angeregt. Durch die Umwandlung des Mischgebietes in eine Wohnbaufläche geht der Wirtschaft am Mittleren Niederrhein ein wichtiger Teil der für die Ansiedlung neuer und die Erweiterung ansässiger Betriebe notwendigen gewerblichen Flächen verloren.</p> <p>Die Stadt Meerbusch hat die Anregungen der IHK Mittlerer Niederrhein geprüft. Aus dem Dokument „Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1)</p>	<p>Den Einwendungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch wird ein Streifen entlang der Uerdinger Straße als „Mischgebiet“ dargestellt. Jedoch wird lediglich ein kleiner Teil dieser Darstellung im Norden des Plangebietes (Flurstücke 1166/1167) durch einen Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert (Nr. 96B). Aus der Darstellung des Flächennutzungsplanes erwächst noch kein Baurecht, womit sich der weit überwiegende Teil des Plangebietes im unbeplanten Innenbereich befindet und nach § 34 zu beurteilen ist. Im Stadtgebiet von Meerbusch existieren genügend andere Bereiche, die dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen sind und als Mischgebiet beurteilt werden können. Somit bestehen noch genügend andere potentielle Standorte für nicht störende Gewerbebetriebe. Eine Kompensationspflicht lässt sich aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes nicht ableiten. Für einen kleinen Teil des Plangebietes (Flurstücke 1166 und 1167) wird im Bebauungsplan Nr. 96B ein Mischgebiet und im neuen Bebauungsplan Nr. 325 ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Mischgebieten nur Gewerbebetriebe zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Nicht störende Gewerbebetriebe können aber auch in einem Allgemeinen Wohngebiet ausnahmsweise zugelassen werden. Aufgrund der ausschließlichen Eignung von Mischgebietsflächen nur für Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, sind Mischgebietsflächen im Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Meerbusch nicht berücksichtigt worden. Aus diesem Grund sowie aufgrund der geringen</p>

<p>BauGB" geht hervor, dass der Anregung nicht gefolgt wird. Diese Entscheidung wird damit begründet, dass der Standort prädestiniert für eine wohnbauliche Entwicklung sei. Gewerbliche Interessenten könnten nach Auskunft der Stadt Meerbusch (mit Ausnahme eines Lebensmitteleinzelhandels) nicht ausgemacht werden. Ein Vorhalten der Flächen für gewerbliche Nutzungen sei nicht im Sinne der Stadtentwicklung.</p> <p>Die IHK begrüßt die Auseinandersetzung mit ihrer Anregung, ein Mischgebiet (MI) beizubehalten und bittet darum, die ehemalige gewerbliche Fläche an anderer Stelle in der Stadt Meerbusch zu kompensieren. Das Plangebiet nimmt fast eine Größe von 2 ha ein. Nach der Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes der Stadt Meerbusch fehlen der Stadt bis zum Jahr 2035 17,9 ha. Der Verlust der hier in Rede stehenden Fläche ist bei der weiteren Gewerbeflächenentwicklung hinzuzurechnen.</p>	<p>Größe der im Bebauungsplan Nr. 96B planungsrechtlich gesicherten Mischgebietsfläche von ca. 980 m² wird auch hier kein Kompensationsbedarf gesehen.</p>
<p>Kreispolizeibehörde Rhein-Kreis Neuss Schreiben vom 02.08.2024</p>	
<p>Die Grundlage für städtebauliche Kriminalprävention bilden wissenschaftliche Untersuchungen bei denen ein enger Zusammenhang zwischen der Stadtplanung bzw. der Gestaltung von Gebäuden und der Kriminalitätsentwicklung bzw. Kriminalitätsfurcht festgestellt wurde.</p> <p>Ziel der städtebaulichen Kriminalprävention ist es Kriminalität mindernde Rahmenbedingungen zu schaffen und dadurch allen Bürgerinnen und Bürgern ein angstfreies und sicheres Leben zu ermöglichen und ihr Sicherheitsempfinden positiv zu beeinflussen.</p> <p>Gefahrenanalyse</p> <p>Die Prüfung der Planungsunterlagen zur Vermeidung kriminalitätsfördernder Aspekte hat keine grundsätzlichen Bedenken ergeben. Bei der Ausführung sind einige allgemeine Anregungen der städtebaulichen Kriminalprävention zu beachten.</p>	<p>Den Einwendungen wird teilweise gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme wurde bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingereicht und entsprechend beantwortet.</p> <p>Der überwiegende Teil der zahlreichen kriminalpräventiven Hinweise stellt keinen Regelungsbestand für die planungsrechtliche Ebene des Bebauungsplans dar, sondern bezieht sich auf architektonische, freiraumplanerische und technische Aspekte der Ausführungsplanung. Hierin werden die Belange der Kriminalprävention mit beachtet.</p> <p>Der Hinweis auf die Beratungsangebote wird an den Bauherren weitergegeben. Auf einen Hinweis im Bebauungsplan wird verzichtet.</p>

Sollten die aufgezeigten Empfehlungen zu kriminalpräventiven Maßnahmen gesetzliche Vorschriften berühren, hat die Beachtung der gesetzlichen Vorschriften grundsätzlich Vorrang.

Allgemeine Sicherungsempfehlungen

Gestaltung und Pflege des Umfeldes

Um Sichtbeziehungen nicht zu beeinträchtigen sollten Flächen und Wege gut überschaubar sein und nach Möglichkeit geradlinig geführt werden. Nischen, Ecken, Winkel, Mauervorsprünge und breite Säulen sind zu vermeiden. Zudem müssen Flächen und Wege bei Dunkelheit dauerhaft und ausreichend hell (mind. 20 Lux) beleuchtet sein.

Öffentliche, halböffentliche und private Flächen sollten durch symbolische oder reale Barrieren (niedrige Hecken, Einfriedungen, unterschiedliche Bodenbeläge) deutlich voneinander abgegrenzt werden, eine klare Nutzungszuweisung sollte erkennbar sein. Beschilderungen und Leitsysteme mit Beschriftung oder Symbolen erleichtern die Orientierung.

Um für ein anhaltend gutes subjektives Sicherheitsgefühl zu sorgen, müssen Flächen und Wege dauerhaft gepflegt und sauber gehalten werden. Illegale Abfallbeseitigung, Schmierereien (Graffiti), zerstörte Beleuchtungsanlagen oder andere Sachschäden sind zeitnah zu beseitigen bzw. reparieren. Es sind in ausreichender Anzahl Mülleimer und Hundekotbeutelspender aufzustellen. Bei Ausstattungsgegenständen (Beleuchtung, Bestuhlung etc.) sind Vandalismus resistente Materialien zu verwenden.

Um das Lagern unerwünschter Personengruppen zu verhindern, sollten Sitzgelegenheiten so ausgeführt werden, dass sie zum Liegen ungeeignet sind. Dies kann bspw. durch Armlehnen mit einem Abstand von 60 cm erreicht werden.

Bepflanzung

Um Sichtbeziehungen nicht zu beeinträchtigen sollten auf öffentlichen bzw. halböffentlichen Flächen nur niedrige Büsche (max. 80 cm) und hochstämmige Bäume (mind. 2 m) gepflanzt werden. Bepflanzungen sollten zudem erst ab 2 m Wegabstand vorgenommen werden, wuchernde Begrünung ist zurückzuschneiden.

Verkehrswege

Für eine gegenseitige Einsehbarkeit sollten Kfz.-, Rad- und Fußwege gemeinsam erschlossen werden. Durch verschiedene Bodenbeläge, Farbgebung o. ä. sind die unterschiedlichen Nutzungen deutlich voneinander zu trennen. Sackgassen sind für Fuß- und Radwege zu öffnen. Straßen, Wege und Grünflächen sind barrierefrei zu gestalten.

Der Verkehrsraum ist ohne Blendwirkung und Dunkelzonen ausreichend zu beleuchten. Um für gutes subjektives Sicherheitsgefühl zu sorgen, sollten das Verhalten und der Gesichtsausdruck einer anderen Person auf mindestens 4 m Entfernung erkennbar sein. Eine gute Ausleuchtung kann durch abwechselnd auf beiden Straßenseiten aufgestellte Straßenlampen erreicht werden. Nischen und Randbereiche sind zu vermeiden.

Gebäude

Um die "informelle Kontrolle" zu erhöhen sollten die Fenster von Gebäuden auf den (halb-) öffentlichen Raum und auf die Verkehrswege ausgerichtet sein. Zugänge zu Gebäuden sollten von den Verkehrswegen aus erkennbar bzw. ebenfalls auf die Verkehrswege ausgerichtet sein.

Verkehrsunfallprävention

Hinsichtlich der Prüfung unfallvermeidender Aspekte wenden Sie sich im Bedarfsfall bitte selbständig an den Fachbereich Unfallauswertung/ Verkehrsraumplanung bei der Kreispolizeibehörde Rhein-Kreis Neuss. Sie erhalten von dort ggf. eine gesonderte Stellungnahme.

Einbruchschutz

Nicht nur der Einbruch in eine Wohnung oder eines Einzel- oder Doppelhauses ist für viele Menschen ein schockierendes Ereignis. Neben dem finanziellen Verlust und den angerichteten Schäden, bleibt bei vielen Menschen ein Gefühl der Unsicherheit zurück.

Die meisten herkömmlichen Fenster und Türen bieten keinen ausreichenden Schutz vor Einbruch. Deshalb empfiehlt die Polizei:

<p>Bei Fenstern und Fenstertüren im Erdgeschoss und Fenstern und Fenstertüren, die über Balkone, Vordächer, Anbauten, Feuerleitern usw. leicht erreichbar sind, sowie bei Eingangstüren und Nebeneingangstüren sind grundsätzlich einbruchhemmende Elemente gemäß DIN EN 1627 mindestens in der Widerstandsklasse RC 2 dringend zu empfehlen.</p> <p>Ggf. sollten Objekte zusätzlich mit elektronischer Sicherheitstechnik (Einbruch-, Überfallmeldeanlagen, Videoüberwachung) ausgestattet werden. Einbruchschutz ist beim Neubau wesentlich kostengünstiger zu realisieren, als in einer späteren Um- oder Nachrüstung.</p> <p>Zum Thema Einbruchschutz bietet die Kreispolizeibehörde Rhein-Kreis Neuss den Bauherren eine umfangreiche und kostenfreie Beratung an. Eine Terminabsprache kann unter den Rufnummern (02131) 300 -25518 oder (02131) 300-25522 erfolgen.</p> <p>Um entsprechende textliche Hinweise z. B. im Bebauungsplan wird gebeten. Ferner wird angeregt bei Grundstücksverkäufen den Mindeststandard für Einbruchschutz durch die Kommune vertraglich festzulegen.</p> <p>Verteiler für Strom und Kommunikationstechnik sollte durch die Betreiber so abgesichert werden, dass Tatvorbereitungshandlungen (Sabotage von Einbruchmeldeanlagen u. a.) wirkungsvoll gehemmt werden.</p>	
<p>Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Niederrhein</p>	<p>Schreiben vom 28.06.2024</p>
<p>Die Belange der vom Landesbetrieb Straßenbau betreuten Straßen, werden vom oben genannten Vorhaben nicht berührt. Es bestehen daher grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Ich weise jedoch darauf hin, dass gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau, weder jetzt noch in Zukunft aus dieser Planung Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz oder ggfls. erforderlich werdende Maßnahmen bzgl. der Schadstoffausbreitung geltend gemacht werden können. Außerdem wird auf das Problem der Schallreflektion hingewiesen.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Landesbetrieb Wald und Holz NRW - Regionalforstamt Niederrhein		Schreiben vom 21.06.2024
Gegen den Bebauungsplan werden keine Bedenken vorgetragen.	Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.	
LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland		Schreiben vom 09.08.2024
Zuletzt mit Stellungnahme vom 19.09.2023 hatte ich mich im Verfahren geäußert und zunächst eine Sachverhaltsermittlung im Plangebiet gefordert. Diese wurde durch den Vorhabenträger beauftragt und im Juni diesen Jahres durchgeführt. Im Ergebnis wurden keine relevanten archäologischen Relikte angetroffen. Bedenken gegen die Planung werden daher keine mehr erhoben. Weitergehende archäologische Maßnahmen (archäologische Begleitung Abbruch) sind nicht mehr erforderlich.	Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.	
LVR-Amt für Liegenschaften		Schreiben vom 30.07.2024
Hiermit möchte ich Sie innerhalb meiner Stellungnahme darüber informieren, dass keine Betroffenheit bezogen auf Liegenschaften des LVR vorliegt und daher keine Bedenken gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes geäußert werden. Diese Stellungnahme gilt nicht für das Rheinische Amt für Denkmalpflege in Pulheim und für das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege in Bonn; es wird darum gebeten, deren Stellungnahmen gesondert einzuholen.	Den Einwendungen wird gefolgt. Das LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Bonn sowie das LVR-Amt für Denkmalpflege, Pulheim sind im Planverfahren beteiligt worden. Auf die Stellungnahme des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland (Stellungnahme vom 09.08.2024) sowie die Stellungnahme der Verwaltung zum Abwägungsvorgang wird verwiesen.	
Rheinbahn AG		Schreiben vom 01.08.2024
Gegen die vorgenannte Bebauungsplanung bestehen seitens der Rheinbahn AG keine Bedenken.	Den Einwendungen wird gefolgt. Die genannte Stadtbahnlinie U74 wird im Text der Begründung gelöscht.	

<p>Unter Punkt 3.1 Erschließung/ÖPNV Ihrer Begründung wurden unter anderem die Stadtbahnlinien aufgelistet, die die Haltestelle "Haus Meer" bedienen. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass durch die Umsetzung unseres neuen Verkehrskonzeptes "RheinTakt" im Januar 2024 der Betrieb der Stadtbahnlinie U74 eingestellt wurde. Die Stadtbahnlinien U70 und U76 fahren weiterhin die Haltestelle "Haus Meer" an.</p>	
<p>Rhein-Kreis Neuss</p>	<p style="text-align: right;">Schreiben vom 01.08.2024</p>
<p>Ich habe die im Betreff genannte Planung aus wasser-, altlasten-, bodenschutz-, immissionsschutz- und naturschutzrechtlicher sowie aus gesundheitsbehördlicher und brandschutztechnischer Sicht geprüft. Im Einzelnen nehme ich wie folgt Stellung:</p>	
<p>Immissionsschutz</p>	
<p>Hinsichtlich des <i>anlagenbezogenen</i> Immissionsschutzes werden gemäß § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB i.V.m. der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU) keine Anregungen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 325, Mühlenstraße, Stadt Meerbusch, gegeben.</p> <p>Aus Sicht des <i>verkehrsbezogenen</i> Immissionsschutzes bestehen keine Bedenken gegen das o.g. Vorhaben, wenn die empfohlenen Maßnahmen aus der schalltechnischen Untersuchung umgesetzt werden, so dass im Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse mit Blick auf die verkehrlichen Immissionen sichergestellt werden können.</p> <p>Insbesondere auf Grund der Lärmbelastung an der lärmzugewandten Fassadenseite sollte den Bauherrn empfohlen werden, erneut zu überdenken, ob die Anordnung der besonders schutzbedürftigen Räume (Schlafzimmer, Wohnräume zum dauernden Aufenthalt) nicht doch an der lärmabgewandten Seite vorgesehen werden können.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Festsetzung zur Grundrissgestaltung auf Grund des Verkehrslärms wird nicht als erforderlich angesehen, da die für Wohnnutzungen als kritisch zu wertenden Schwellenwerte von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts an der Uerdinger Straße bei Beurteilungspegeln von bis zu 66 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Mit den Festsetzungen zum passiven Schallschutz (DIN 4109 und Lüftungseinrichtungen) werden daher gesunde</p>

	<p>Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch ohne eine solche Festsetzung sichergestellt. Gleichwohl bieten die städtebauliche Planung und die daraus entwickelte Anordnung der überbaubaren Grundstücksflächen hinreichende Möglichkeiten, derartige Grundrissgestaltungen in der späteren Umsetzung vorzunehmen. Die Hinweise der Behörde werden an den Bauträger weitergegeben.</p>
<p>Brandschutz</p> <p>Siehe Anlage, ich weise insbesondere auch auf die notwendige Versorgung mit Löschwasser hin, die bei der Planung der Wasserversorgung zu berücksichtigen ist.</p> <p>Anlage: Schreiben der Brandschutzdienststelle, Rhein-Kreis Neuss, vom 31.01.2024</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei den Hinweisen der Feuerwehr handelt es sich um Anforderungen auf Grundlage der BauO NRW, die bei jeder Planung zu berücksichtigen sind. Die Informationen werden an den Projektentwickler/Bauträger der Maßnahme zur Kenntnis mit der Bitte um Beachtung weitergegeben.</p>
<p><i>Gegen den o.g. Bebauungsplan in vorliegender Form bestehen aus brand-schutztechnischer Sicht keine Bedenken, wenn folgendes beachtet wird:</i></p> <p><i>1. Die Grundstücke bzw. Gebäude müssen in einer solchen Breite an eine befahrbare Verkehrsfläche grenzen oder von dieser einen gradlinigen Zugang oder eine Zufahrt haben, so dass der Einsatz von Lösch- und Rettungsgeräten wie unter § 5 der BauO 2018 NRW und der DIN 14 090 -Flächen für die Feuerwehr- jederzeit gewährleistet ist.</i></p> <p><i>Hierbei wird besonders darauf hingewiesen, dass die Straßen nicht als bloße Zufahrt, sondern in den bebauten Bereichen auch als Aufstellflächen gesehen werden muss. Die Mindestbreite der Fahrbahn ist daher bei Gebäuden der Gebäudeklasse 1, 2 und 3 (Fußboden des obersten Aufenthaltsraumes max. 7 m über der angrenzenden Geländeoberfläche) mit min. 4 m festzulegen.</i></p> <p><i>Für die geplante Bebauung könnte außerdem eine (mehrere) Feuerwehruzufahrt und eine Aufstell- und Bewegungsfläche nach § 5 BauO NRW 2018</i></p>	<p>Die Erschließung der rückwärtig im Plangebiet gelegenen Gebäude erfolgt von der Gelleper Straße aus. Für die Planstraßen sind in diesem Bereich Straßenbreiten von 4,50 m, 5,50 m sowie 6,00 m vorgesehen. Auch die Schleppkurvennachweise wurden entsprechend geführt, so dass eine Erreichbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienst gegeben ist.</p> <p>Für die südlich gelegenen Häuser, die nicht an die öffentliche Verkehrsfläche grenzen, ist laut Erschließungsplanung eine Feuerwehraufstell- und Bewegungsfläche von 7 x 12 m vorgesehen. Damit sind alle geplanten Häuser innerhalb einer Entfernung von 50 m erreichbar.</p> <p>Zusätzlich zur Erschließung von der Gelleper Straße aus ist eine Notzufahrt von der Uerdinger Straße aus vorgesehen, die im Notfall von Feuerwehr und Rettungsdienst genutzt werden kann.</p>

<p><i>(Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr) erforderlich sein, wenn nach § 4 (1) BauO NRW 2018 die Länge zur öffentlichen Verkehrsfläche von 50 m überschritten wird und sich nach § 37 (5) BauO NRW 2018 Menschen nicht zur öffentlichen Verkehrsfläche bemerkbar machen können.</i></p>	
<p><i>2. Die Löschwasserversorgung ist entsprechend dem Arbeitsblatt W 405 des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches - DVGW - mit min. 48m³/h (800 l/min) sicherzustellen. Hierbei darf die Entfernung zur ersten Wasserentnahmestelle 150 Meter nicht überschreiten. Unterflurhydranten sind entsprechend zu kennzeichnen und dürfen weder zugestellt noch zugeparkt werden können.</i></p>	<p>Die Löschwasserversorgung und die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes sind Gegenstand der Ausführungsplanung sowie des nachgeordneten Bauordnungsverfahrens und in diesem Rahmen mit der Feuerwehr abzustimmen.</p>
<p><i>3. Die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes, insbesondere bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, ist so vorzunehmen, dass der Einsatz von Feuerlösch- und Rettungsfahrzeugen jederzeit ohne Schwierigkeiten möglich ist. Die Straßen müssen daher im Hinblick auf Abmessungen, Verkehrsführung und Einbau von Hindernissen so gestaltet werden, dass die nachstehend aufgeführten Risiken vermieden werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Durch regelwidriges Parken anderer Verkehrsteilnehmer außerhalb der ausgewiesenen Stellplätze, muss immer noch eine Zu- bzw. Durchfahrt für Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge von mindestens 3 m Breite jederzeit gewährleistet sein.</i> <i>• Bei Einbau von Schwellen- und Rüttelstrecken besteht die Gefahr einer zusätzlichen Schädigung bei Transporten von Notfallpatienten im Rettungsdienst.</i> <i>• Selbst bei kleinsten Geschwindigkeiten kann der Verletzte ein zusätzliches Transporttrauma erleiden, zumindest empfindet er verstärkt Schmerzen.</i> <i>• Die Hindernisse stehen dem Ziel eines möglichst schonenden Verletzten-transportes daher eindeutig entgegen.</i> <i>• Bauliche Hindernisse quer zur Fahrbahn zwingen Großfahrzeuge der Feuerwehr zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit. Zeitverzögerungen</i> 	<p>Die Informationen werden an den Projektentwickler/Bauträger der Maßnahme zur Kenntnis mit der Bitte um Beachtung weitergegeben.</p>

<p><i>im Einsatzfall, insbesondere bei der Menschenrettung sind daher unvermeidlich.</i></p>	
<p><i>4. Für den Bereich der Straßen mit Gebäuden der Gebäudeklasse 4 und 5 (Fußboden des obersten Aufenthaltsraumes mehr als 7 m über der Geländeoberfläche) ist zu beachten, dass für den Einsatz des Hubrettungsfahrzeuges die Fahrbahn eine Mindestbreite von 3,50 m haben muss. Zusätzlich muss, um den Hubrettungssatz (Leiterpark) ausschwenken zu können, entlang der den Gebäuden abgewandten Seite ein mindestens 2 m breiter Geländestreifen frei von festen Hindernissen bleiben. Dieser Streifen darf keinesfalls ein Parkstreifen sein, da der Leiterpark von hinten bestiegen werden muss. Allenfalls können in diesem Streifen einzelne Bäume hingenommen werden, die voneinander einen Abstand von mindestens 10 m haben.</i></p> <p><i>Eine Aufstellfläche für Hubrettungsfahrzeuge muss nach DIN 14 090 min. 5 Meter breit sein.</i></p>	<p>Die genannte Anforderung betrifft die Gebäude in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2, insbesondere an der Uerdinger Straße. Die Uerdinger Straße ist entsprechend dimensioniert. Ebenso ist die Erschließung über die Verlängerung der Gelleper Straße entsprechend dimensioniert.</p>
<p>Stadt Krefeld Schreiben vom 05.08.2024</p>	
<p>Aufgrund der geendeten Beteiligungsfrist war eine Online Stellungnahme nicht mehr möglich. Daher teile ich ihnen auf diesem Wege mit, dass die Stadt Krefeld zum o.g. Bebauungsplan keine Bedenken vorbringt.</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>SWK MOBIL GmbH, Stadtwerke Krefeld Schreiben vom 29.07.2024</p>	
<p>Nach Rücksprache mit unseren Fachabteilungen der SWK MOBIL GmbH und NGN NETZGESELLSCHAFT NIEDERRHEIN MBH können wir Ihnen das Nachfolgende mitteilen:</p> <p>Das Plangebiet befindet sich im potentiellen Einzugsgebiet der WGA Werthof, geplante Wasserschutzzone IIIB. Die derzeit aktuellen Regelungsstatbestände für Wasserschutzgebiete sind zu berücksichtigen.</p>	<p>Den Einwendungen wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme wurde bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingereicht und entsprechend beantwortet. Die geplante Wasserschutzzone wird in den Bebauungsplanunterlagen bereits in Form einer textlichen nachrichtlichen Übernahme berücksichtigt.</p>

Darüber hinaus bestehen unsererseits keine Bedenken.	
Vodafone West GmbH	Schreiben vom 12.07.2024
<p>Ihre Anfrage wurde zur Weiterbearbeitung an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet, die sich bei Bedarf mit Ihnen zu gegebener Zeit in Verbindung setzen wird. Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern.</p> <p>Bitte beachten Sie: Es müssen aktuell immer zwei Planauskünfte für Bestandsnetz der Vodafone Deutschland GmbH und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden.</p> <p>Anlagen: Kabelschutzanweisung, Schutzanweisung für erdverlegte Fernmeldeanlagen der Vodafone GmbH, Datenschutzhinweise, Nutzungsbedingungen des Planauskunft-Systems von Vodafone</p>	<p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Rückmeldung der zuständigen Fachabteilung ist bisher nicht erfolgt; es ist kein weiteres Schreiben eingegangen. Insofern wird nicht von einer Betroffenheit der Vodafone West GmbH ausgegangen. Die weiteren Informationen werden an den Projektentwickler/Bauträger der Maßnahme zur Kenntnis mit der Bitte um Beachtung weitergegeben.</p>
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein	Schreiben vom 20.06.2024
Aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Bebauungsplanentwurf 325. Die Belange des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Rhein sind nicht betroffen.	Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.
Westnetz GmbH: Regionalzentrum Neuss – Netzplanung	Schreiben vom 26.06.2024
Wir haben die Unterlagen auf unsere Belange geprüft. Anbei unsere Stellungnahme: Gegen das genannte Vorhaben bestehen keine Einwände, da unsere Belange hierdurch nicht berührt werden.	Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.

