

1. Stellungnahme A mit Schreiben vom 05.07.2018

| | |
|---------------------|--|
| Beschlussvorschlag: | Die Bedenken hinsichtlich der Verkehrsplanung werden nicht geteilt. Um eine Belastung der Anwohner im Bereich der angrenzenden Straße „Auf dem Stephansberg“ möglichst gering zu halten, wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Lösung für eine temporäre Baustraße mit Anbindung an die Gudenuer Allee abgestimmt. Die Stadt wird daher unter Berücksichtigung einer rechts raus / rechts rein Regelung inklusive Aufstellfläche eine temporäre Zufahrt in das Baugebiet „Weinberger Gärten“ weiterverfolgen und im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigen. Der Hinweis, dass der Straßenzug „Auf dem Stephansberg“ auch als Kindergarten- und Schulweg genutzt wird, wird zur Kenntnis genommen und in der Planung berücksichtigt. |
|---------------------|--|

Stellungnahme

Abwägung und Begründung

die "Bürgerinitiative Stephansberg" (siehe anliegende Liste) legen gegen die geplante Verkehrsführung des Bebauungsplanes 49A Einspruch ein sowie gegen die im Entwurf (S1.) Änderung vorgesehene Erschließung über den Stephansberg.

Für die Anlieger ist das hohe Verkehrsaufkommen von den geplanten 146 Wohneinheiten nicht zumutbar.

Geht man pro Wohneinheit von zwei Pkw's aus, so kommt man auf eine Belastung von rund 300 Pkw's auf den Straßenzug "Auf dem Stephansberg".

Die Zahl 300 ist nicht zu hoch gegriffen, da pro Familie auch noch Kinder (ab 17 Jahre alt) mit eigenem Pkw hinzugerechnet werden müssen. Zusätzlich kommt noch der tägliche Autoverkehr (Paketzustellung, Lieferdienste, Handwerker, Besucher etc.).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Insgesamt sind bis zu 159 Wohneinheiten im Plangebiet vorgesehen. Im Verkehrsgutachten sind 157 Wohneinheiten berücksichtigt (Entwurf vom Februar 2018). Aufgrund des geänderten städtebaulichen Entwurfs können nun rd. 2 Wohneinheiten mehr entstehen. Insgesamt kam es dabei zu einer Verschiebung der Wohneinheiten zugunsten des Geschosswohnungsbaus. Da der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit einem MIV-Anteil von 60% gemäß den fachgutachterlichen Ausführungen im Verkehrsgutachten zu berücksichtigen ist und für die Einfamilienhäuser hier ein MIV-Anteil von 65% anzusetzen ist, wirkt sich die Änderung im städtebaulichen Entwurf nicht auf die Verkehrserzeugung aus. Im Gutachten wurden die Annahmen zur sicheren Seite getroffen.

Das Verkehrsgutachten berücksichtigt bei Verkehrserzeugungsrechnung neben dem Einwohnerverkehr auch den Besucherverkehr sowie Güterverkehr. Insgesamt konnte so ein Gesamtverkehr von 781 Kfz-Fahrten/Werntag bei Umsetzung der Planung ermittelt werden. Davon entfallen 8 Kfz-Fahrten auf den Schwerlastverkehr. Unter Berücksichtigung dieser Grundlagen wurde im Verkehrsgutachten die Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßennetze und Knotenpunkte überprüft. Das Gutachten kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass das bestehende Straßennetz auch zur Abwicklung der nach Realisierung des Vorhabens zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend ist. Sowohl die Straßenquerschnitte als auch die Knotenpunkte sind ausreichend dimensioniert. Es besteht kein Ausbaubedarf. Es bestehen auch nach Umsetzung ausreichende Kapazitätsreserven.

Die Straße Auf dem Stephansberg kann gemäß der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) als Wohn- und Sammelstraße eingestuft werden. Diese Straßenkategorie soll und kann gemäß dem o.g. Regelwerk eine Verkehrsbelastung von 4.000 bis 8.000 KfZ / 24 Std. aufnehmen. Die Verkehrsprognose für die Straße Auf dem Stephansberg weist zukünftig eine Belastung von 840 bis 1.430 KfZ / 24 Std. auf. Somit ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung für die Straßenkategorie Wohn- und Sammelstraße der Straße Auf dem Stephansberg unkritisch ist und sich deutlich unter den als verträglich eingestuften Verkehrsbelastungen einordnet.

Darüber hinaus ist das Plangebiet optimal an die angrenzenden Radwege angebunden. Die nächstgelegene Bushaltestelle Giermaarstraße liegt rd. 270 m östlich des Plangebiets und wird von den Buslinien 750, 855, 857 und N89 angeeignet. Zudem befindet sich der Bahnhof Meckenheim rd. 650 m südwestlich des Plangebietes und wird von den Buslinien 749, 844, 848, 855, 857 und 858 angefahren. Des Weiteren ist der Bahnhof Meckenheim Haltepunkt der S-Bahnlinie 23, mit Verbindungen in Richtung Bonn und Euskirchen, sodass ein Anschluss an das Fernverkehrsnetz besteht. Die ÖPNV-Anbindung wurde bei dem Verkehrsgutachten berücksichtigt.

Um eine Belastung der Anwohner im Bereich der angrenzenden Straße „Auf dem Stephansberg“ möglichst gering zu halten, wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Lösung für eine temporäre Baustraße mit Anbindung an die Gudenauer Allee abgestimmt. Die Stadt wird daher, unter Berücksichtigung einer rechts raus / rechts rein Regelung inklusive Aufstellfläche, eine temporäre Zufahrt in das Baugebiet „Weinberger Gärten“ weiterverfolgen und im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigen. Diese Lösung ermöglicht es, die angrenzenden Wohngebiete bestmöglich vor den baubedingten Schwerlastverkehr zu schützen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Abwicklung des künftigen Baustellenverkehrs wird in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger durch eine Baustellenlogistik und diesbezüglicher Erschließungskonzepte für die Baustellenverkehre organisiert. Eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Kindern ist durch entsprechende Maßnahmen und Verkehrsführungen auszuschließen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Eine nicht hinnehmbare Zumutung wäre die mehrjährige Belastung des Straßenzuges „Auf dem Stephansberg“ als Baustraße. Durch den dann enorm aufkommenden Schwerlastverkehr (Lastwagen, Bagger, Schwertransporter, Betonfahrzeuge, Handwerker etc.) droht damit einhergehend ein Verkehrsgau und eine Umweltbelastung von außerordentlichem gesundheitlichem Gefahrenpotential.

Sehr bedenklich ist in diesem Zusammenhang, dass der Straßenzug „Auf dem Stephansberg“ auch als Kindergarten- und Schulweg genutzt wird.

Sollte der Rat gegen obige Bedenken bei der Verkehrsplanung bleiben, legen wir hiermit vorsorglich Widerspruch ein.

2. Stellungnahme B mit Schreiben vom 23.10.2018

Beschlussvorschlag: Der Anregung, die Zu- und Abfahrten für den Kfz-Verkehr an der Bonner Straße und/oder der Gudenauer Allee vorzusehen, wird nicht gefolgt. Der Anregung, ein Fachgutachten über mögliche Gesundheitsgefahren einzuholen, wird nicht gefolgt. Der Anregung, den Baustellenverkehr nicht über die Straße auf dem Stephansberg abzuwickeln, wird gefolgt. Die Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens werden nicht geteilt. Die Bedenken zu Lärm und Schadstoffen werden nicht geteilt. Der Hinweis zum Flurstück 2257 wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme

Abwägung und Begründung

Die Unterzeichner, sämtlich Anwohner am Stephansberg, fühlen sich durch die in Ziff. IV 2.22, Nr. 1 u. 2 (Erschliessungskonzept) und V 1.4.1 (öffentliche Verkehrsflächen) des Bebauungsplans ausschliesslich vorgesehene Zu- und Abfahrtsregelung für Kraftfahrzeuge in ihren Anliegerrechten aus § 1 (6) Nr. 7a) [Luft] und c) bis e) BauGB verletzt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist in Fällen, in denen bisher nicht von durchgehendem Strassenverkehr betroffene Anlieger durch den Neuverkehr eines neu erschlossenen Wohngebiets belastet werden, von einer Normenkontrollbefugnis dieser Anlieger auszugehen (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.3.1994, NVwZ 1994, 683 f.; vom 28.11.1995, NVwZ 1996, 711 f.; vom 24.5.2007, BauR 2007, 2041 ff.; Urt. vom 21.10.1999, NWvZ 2000, 807). Daher beantragen wir,

1) anstelle der Anbindung an den Stephansberg die Zu- und Abfahrten für den Kfz-Verkehr an anderer Stelle, etwa an der Bonner Strasse und der Gudenauer Allee, vorzusehen und vor Beginn des Bauvorhabens dort einzurichten;

2) über das Verkehrsgutachten Brilon/Bondzio/Weiser vom August d. J. und die geplante schalltechnische Untersuchung hinaus ein neutrales Fachgutachten über die Auswirkungen der durch die zur Zeit geplante Verkehrsanbindung zu erwartenden gesundheitlichen Gefahren, insbesondere durch Schall- und Schadstoffemissionen, für die Anwohner und Nachbarn der Strasse "Auf dem Stephansberg" - speziell im Bereich des Strassenstücks von der Merler Strasse bis zur Einmündung „Am Rebstock“- einzuholen (vgl. § 2 Nr. 4 BBauGB).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Einer Anbindung an die Gudenauer Allee bzw. die Bonner Straße wird seitens des Straßenbaulastträgers nicht zugestimmt. Die Erschließung soll daher über die Straße Auf dem Stephansberg erfolgen. Um eine Belastung der Anwohner im Bereich der angrenzenden Straße „Auf dem Stephansberg“ möglichst gering zu halten, konnte mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Lösung für eine temporäre Baustraße mit Anbindung an die Gudenauer Allee abgestimmt werden.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Es liegen plausible und belastbare Fachgutachten zur Bewertung der planbedingten Auswirkungen vor. Die Stadt Meckenheim zweifelt nicht an den Ergebnissen und der Neutralität der Fachgutachter / Fachgutachten. Ein Verkehrsgutachten und eine schalltechnische Untersuchung wurden bereits im Zuge des Planverfahrens erstellt und die Auswirkungen im Gutachten sowie im Umweltbericht betrachtet. Zudem können Schadstoffimmissionen aufgrund der vorliegenden Planung, zum einen aus dem Straßenverkehr sowie aus dem „Hausbrand“ (Immissionen durch Kleinf Feuerungsanlagen in Gebäuden) resultieren. Die lufthygie-

nische Situation wird bei einer Umsetzung der Planung durch den zusätzlich generierten Verkehr im Plangebiet sowie durch „Hausbrand“ belastet. Die durch den Mehrverkehr hervorgerufene zusätzliche Belastung auf das Plangebiet sowie das Umfeld sind als gering bis mäßig einzustufen. Bei Neubauten sind die Anforderungen der EnEV (Energieeinsparverordnung) sowie des Erneuerbaren-Energien-Wärmegesetzes (EEG) zu berücksichtigen, welche sich ebenfalls mindernd auf die klimatischen Ausprägungen des Vorhabens auswirken. Durch die Puffer- und Filterfunktion von Luftschadstoffen wirken sich die im Plangebiet geplanten / festgesetzten Grünelemente sowie Dachbegrünungen positiv auf die kleinklimatischen und lufthygienischen Belange des Plangebiets aus.

Begründung:

Der Stephansberg ist als verkehrsrühiges Wohngebiet ohne Durchgangsverkehr geplant und bebaut worden. Die nun allein vorgesehene Zu- und Abfahrt gegenüber dem Haus Am Stephansberg 36 hätte schwere Beeinträchtigungen nicht nur der Eigentums- und Besitzrechte, sondern vor allem der Gesundheit der Anwohner des Strassenstücks zwischen der Merler Strasse und der Eimnündung "Am Rebstock" zur Folge. Denn als Konsequenz der Errichtung eines Grossprojekts mit ca. 150 Wohneinheiten sind ständige Durchfahrten von Kraftfahrzeugen in beiden Richtungen (zuzüglich häufiger Stauungen) zu erwarten:

a) während der Bauphase durch Baumaschinen und schwere Lkws für mehrere Jahre bis zum Abschluss der Baumassnahmen;

b) anschließend - teilweise schon gleichzeitig - die Ein- und Ausfahrten der Pkws und Motorräder von schätzungsweise 500 neu einziehenden Bewohnern der "Weinberger Gärten", laut Schätzung von Frau Gutsche ca. 300 Fahrzeuge. Dazu kommen die Fahrzeuge der Lieferanten (Paketdienste!), Reparatoren und Handwerker, Taxen, Notdienste, Besucher usw. Da zur Zeit schon der Kfz-Verkehr von bzw. für bis 150 Wohneinheiten (einschl. mehrerer Nebenstrassen) über das genannte kurze Strassenstück fließt, wird sich die Verkehrsfrequenz schon ohne Berücksichtigung der Baufahrzeuge mehr als verdoppeln (erheblich mehr als das Doppelte deshalb, weil der Altersdurchschnitt der neuen Einwohner im Baugebiet beträchtlich niedriger liegt als auf dem stärker von Rentnern/Senioren bewohnten Stephansberg). Das von der Stadt eingeholte Verkehrsgutachten vom August d. J. geht auf die hier dargestellte besondere Problematik für das beschriebene Strassenstück nicht ein.

Der Anregung wird teilweise gefolgt. Während der Bauphase soll temporär eine Anbindung an die Gudenauer Allee vorgesehen werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens werden nicht geteilt. Im Verkehrsgutachten wird auf Seite 23 das prognostizierte Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet dargestellt (781 Kfz je Werktag). Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde der Planfall durch eine Überlagerung der Verkehrsstärken des Prognose Nullfalls mit der Verkehrserzeugung aus dem Plangebiet abgebildet. Das Verkehrsgutachten wurde nach den geltenden Richtlinien und Regelwerken erstellt. Ein Anpassungsbedarf an dem Verkehrsgutachten wird nicht erkannt. Das Gutachten berücksichtigt eine für Neubaugebiete übliche Altersstruktur und entsprechend angepasste Haushaltsgrößen. Das Gutachten kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass das bestehende Straßennetz auch zur Abwicklung der nach Realisierung des Vorhabens zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend ist. Sowohl die Straßenquerschnitte als auch die Knotenpunkte sind ausreichend dimensioniert. Es besteht kein Ausbaubedarf. Es bestehen auch nach Umsetzung ausreichende Kapazitätsreserven.

In dem Verkehrsgutachten werden die Verkehrsbelastungen für die umliegenden Straßen im Bestand, im Prognose Nullfall und im Prognoseplanfall dargestellt. Für die Straße Auf dem Stephansberg konnte in den Erhebungen im Bestand eine Verkehrsbelastung von 800 KfZ / 24 Std. dokumentiert werden. In dem Prognoseplanfall wird eine Belastung von bis zu 1.430 KfZ / 24 Std. prognostiziert. Es handelt sich folglich um eine deutliche Verkehrszunahme für die Straße, eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung wird jedoch nicht erwartet.

Die Straße Auf dem Stephansberg kann gemäß der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) als Wohn- und Sammelstraße eingestuft werden. Diese Straßenkategorie soll und kann gemäß dem o.g. Regelwerk eine Verkehrsbelastung von 4.000 bis 8.000 KfZ / 24 Std. aufnehmen. Die Verkehrsprognose für die Straße Auf dem Stephansberg weist zukünftig eine Belastung von 840 bis 1.430 KfZ / 24 Std. auf. Somit ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung für die Straßenkategorie Wohn- und Sammelstraße der Straße Auf dem Stephansberg unkritisch ist und sich deutlich unter den als verträglich eingestuften Verkehrsbelastungen einordnet.

Besonders zur Zeit des Berufsverkehrs morgens und nachmittags/abends wird die Belastung

- aa) durch die potenzierten Geräuschimmissionen,
- bb) durch die Schadstoffe der Abgase (Stickoxyde, Kohlenoxyde, Ozon, Feinstaub) unerträglich werden, wie sich leicht ausrechnen lässt. Dies nicht nur auf dem Stephansberg. Die Vielzahl der vor allem von der Gudener Allee kommenden oder dorthin Strömen – Fahrzeuge wird auch zu langen Rückstauschlängen auf der Merler Strasse und der Giermaarstrasse führen.

Es wird bestätigt, dass mit Umsetzung der Planung die verkehrsbedingten Immissionen sowie Immissionen durch Kleinf Feuerungsanlagen in Gebäuden („Hausbrand“) zunehmen werden. Die Umweltauswirkungen wurden im Rahmen des Umweltberichtes bewertet. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind dabei in den Umweltbericht eingeflossen.

Schadstoffimmissionen können aufgrund der vorliegenden Planung zum einen aus dem Straßenverkehr sowie aus dem „Hausbrand“ resultieren. Die lufthygienische Situation wird bei einer Umsetzung der Planung durch den zusätzlich generierten Verkehr im Plangebiet sowie durch „Hausbrand“ belastet. Die durch den Mehrverkehr hervorgerufene zusätzliche Belastung auf das Plangebiet sowie das Umfeld sind als gering bis mäßig einzustufen. Bei Neubauten sind die Anforderungen der EnEV (Energieeinsparverordnung) sowie des Erneuerbaren-Energien-Wärmegesetzes (EEG) zu berücksichtigen, welche sich ebenfalls mindernd auf die klimatischen Ausprägungen des Vorhabens auswirken. Durch die Puffer- und Filterfunktion von Luftschadstoffen wirken sich die im Plangebiet geplanten / festgesetzten Grünelemente sowie Dachbegrünungen positiv auf die kleinklimatischen und lufthygienischen Belange des Plangebiets aus.

Der zu erwartende potenzierte Strassenverkehr gefährdet weiter die auf dem Stephansberg wohnenden Kinder auf ihrem Schulweg, vor allem in den frühen Morgenstunden z. Zt. des Berufsverkehrs, wenn die Kinder in der Eile oft noch nicht die genügende Aufmerksamkeit aufbringen. Hierzu ausführlich das anliegende Schreiben von Einwender B2, das auch auf den zu erwartenden Mangel an Parkplätzen in der Strasse "Auf dem Stephansberg" eingeht. Dieses Schreiben bitten wir als Bestandteil unserer Eingabe zu betrachten.

Stellungnahme B2: „zu der Verkehrsführung zum Neubaugebiet „Weinberger Gärten“ sind mir noch folgende Gedanken gekommen.

Über den Stephansberg führt mit der Kreuzung „Schlegelweg“ eine der Hauptverbindungsstrecken vom Neuen Markt und dem Campus der Schulen nach Alt-Meckenheim und die Grundschulen. Morgens und zu Schulschlußzeiten queren sehr viele Kinder den Stephansberg auf dem Schulweg.

Zu diesen Zeiten queren müde bzw. unter Zeitdruck stehende Kinder und Jugendliche die noch relativ wenig befahrene Straße. Trotz des relativ geringen Verkehrsaufkommens entstehen hier immer wieder gefährliche Situationen, da die Kinder vor Autos geraten.

Zusätzlich sind viele Kleinkinder unterwegs, die zur Kita „Blütenraum“ ehemals „Ehrenmal“ gebracht werden. Auch diese Kinder laufen den Verkehr missachtend über die Straße oder treten plötzlich aus den Parkbuchten der Straße hervor.

Außerdem ergibt sich eine Gefährdung der Kinder durch den Verkehr an dem Spielplatz vorbei. Nicht nur Schadstoffe, sondern auch die vielen Fahrzeuge stellen eine massive Gefährdung an dieser Stelle dar. Der Spielplatz ist nicht nutzbar.

Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Erschließungsplanung wird nach den geltenden Richtlinien und Regelwerken durchgeführt. Die Straße Auf dem Stephansberg weist beidseitig einen Gehweg auf, der von Passanten und Kindern begangen werden kann. Eine Gefährdung von Kindern wird nicht erkannt

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Erschließungsplanung wird nach den geltenden Richtlinien und Regelwerken durchgeführt. Die Straße Auf dem Stephansberg weist beidseitig einen Gehweg auf, der von Passanten und Kindern begangen werden kann. Für die Straße Auf dem Stephansberg konnte in den Erhebungen im Bestand eine Verkehrsbelastung von 800 KfZ / 24 Std. dokumentiert werden. In dem Prognoseplanfall wird eine Belastung von bis zu 1.430 KfZ / 24 Std. prognostiziert. Es handelt sich folglich um eine deutliche Verkehrszunahme für die Straße. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für die Straße Auf dem Stephansberg nimmt jedoch eine deutlich geringere Belastung auf, als dies für eine solche Straßenkategorie den Regelwerken nach möglich wäre. Die Straße Auf dem Stephansberg kann gemäß der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) als Wohn- und Sammelstraße eingestuft werden. Diese Straßenkategorie soll und kann gemäß dem o.g. Regelwerk eine Verkehrsbelastung von 4.000 bis 8.000 KfZ / 24 Std. aufnehmen. Diese als verträglich eingestufte Belastung für diese Straßenkategorie Wohn- und Sammelstraße wird den Prognosewerten deutlich unterschritten. Die Straße Auf dem Stephansberg ist so ausgebildet, dass die zusätzlichen Verkehre aufgenommen werden können. Hierbei sind alle Verkehrsteilnehmer eingeschlossen. Eine verstärkte Gefährdung von Kindern durch Umsetzung der Planung kann nicht erkannt werden, gleichwohl sind die Regeln des Straßenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer zu beachten.

Eine Gefährdung von Kindern wird nicht erkannt, da die Spielplatzflächen am Stephansberg über entsprechende Fußwege zugänglich gemacht werden. Die Planung sieht vor, dass im Zugangsbereich von der Straße Auf dem Stephansberg der Zugang zum Spielplatz und damit der Fußweg bewusst von der Straße getrennt werden. Der Spielplatz wird zukünftig gegenüber den befahrbaren Verkehrsflächen eingezäunt. Über den Fußweg und die Führung der Fußgänger längs der Straße auf dem Gehweg, kann eine sichere Fußwegeverbindung erreicht werden. Übergänge an der geplanten Straße werden besonders betont.

Unser Wohnviertel ist eines der wenigen, in denen Kinder noch draußen spielen, auch dieses ist bei der Verkehrsleitung über den Stephansberg nicht mehr zu verantworten. Die geplanten 50 zusätzlichen Parkplätze in dem neu geplanten Gebiet erscheinen mir als zu gering dimensioniert. Es wird sicher zu einem Abfluss der Fahrzeuge in unsere Wohn-/ Parkbereiche kommen, der schon massiv überlastet ist, wenn „nur“ ein Kindergartenfest im „Blütentraum“ ansteht. Meine Schwägerin parkt dann regelmäßig vor unserer Garage, weil anderweitig kein Parkraum mehr zur Verfügung steht. Im Blütentraum werden weniger als 70 Kinder betreut. Zu den Festen kommen viele Familien auch aufgrund der Parkplatzsituation zu Fuß.

Es ist mit ca. 300 Fahrzeugen für das Neubaugebiet zu rechnen. Es ist unschwer vorstellbar, was die zu erwartenden ca. 300 Fahrzeuge des Neubaugebietes für einen Effekt hätten, die sicher nicht alle einen Parkplatz vor der Tür der jeweiligen Einfamilienhäuser und auch nicht auf den 50 zusätzlichen Parkplätzen finden werden. In der Regel ist vor einem Einfamilienhaus lediglich für ein Fahrzeug ein Parkplatz vorgesehen (s. Bebauungsplan). Bei einem geschätzten Aufkommen von 300 Fahrzeugen fehlen mindestens 100 Parkplätze, sofern wirklich zu jeder Wohneinheit ein Parkplatz vorhanden sein sollte. (300 benötigte Stellplätze - 150 Parkplätze durch Wohneinheitenparkplätze - 50 öffentliche Parkplätze --> ca. 100 noch fehlende Stellplätze). Das ist untragbar!

Im Interesse insbesondere der Kinder muss eine alternative Verkehrsführung als über "Auf dem Stephansberg" angestrebt werden!"

Weiter behindert die vorgesehene Verkehrsanbindung bei Notfällen die zügige Anfahrt der Feuerwehr und der Rettungsdienste, besonders zur Zeit der beschriebenen Stausituationen.

Schließlich kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass das fragliche Stück der bis jetzt mässig befahrenen Strasse "Auf dem Stephansberg" durch die vervielfachte Verkehrsbeanspruchung während der Bauzeit und danach binnen kurzem derart

Bei der Straße Auf dem Stephansberg handelt es sich um eine Wohn- Sammelstraße gemäß der Regelwerke RAST 06. Bei dieser Straßenkategorie erfolgt eine Separation der Verkehrsteilnehmer. Es ist eine Fahrbahn mit abgetrennten, beidseitigen Gehwegen mit Höhenversatz vorhanden. Dieses Separationsprinzip bedingt eine sichere Führung der Passanten außerhalb der Fahrbahn. Diese Straßenkategorie bzw. der vorliegende Straßenquerschnitt sieht nicht vor, dass die Fahrbahn als Spiel- oder Aufenthaltsflächen genutzt wird, weder heute noch zukünftig. Innerhalb des geplanten Gebietes werden ausreichend öffentliche Parkplätze für Besucher der Anwohner geplant. Die vom Einwander benannten Sonderereignisse (Feste) können nicht dafür herangezogen werden, dass auf dieser Grundlage die Dimensionierung der Straßen und Anzahl der Parkplätze geplant werden. Sodann wären die Verkehrsflächen überdimensioniert und den Großteil der Zeit ohne Nutzung. Die Beobachtung des Einwenders, dass Besucher auch ohne Auto das Plangebiet oder die entsprechenden Ziele ansteuern, ist durchaus positiv zu bewerten.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Grundsätzlich sind die erforderlichen Stellplätze auf den privaten Grundstücken nachzuweisen. Hier sind mind. 1 Stellplatz je Wohneinheit vorzusehen. Um jedoch noch weitere Abstellmöglichkeiten auf den privaten Grundstücken zu erzielen wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass innerhalb der allgemeinen Wohngebiete vor Garagen ein Stauraum von mindestens 5,00 m bis zur erschließenden Straße einzuhalten ist. Somit kann der Stauraum vor der Garage als weitere Abstellmöglichkeit für PKW genutzt werden. Darüber hinaus werden ausreichend öffentliche Parkplätze innerhalb des Plangebietes vorgesehen. Eine Erhöhung der Parkplatzzahl wird nicht angestrebt.

Im Osten des Plangebietes sind die Verkehrsflächen im Separationssystem vorgesehen. Ab der geplanten Platzaufweitung werden die Verkehrsflächen in einer Breite von 6,0m vorgesehen. Auch wenn dies bereits in Notfällen für die Befahrung von Rettungsfahrzeugen grundsätzlich ausreicht, werden nun im Bebauungsplan die geplanten Fuß- und Radwege südlich bzw. nördlich der WA2-Gebiete mit einer Breite von 3,5m vorgesehen, sodass diese Wege im Notfall von Rettungsfahrzeugen befahren werden können.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bedenken werden nicht geteilt. Eine dauerhafte Anbindung des Plangebietes unmittelbar an die Gudenauer Allee bzw.

abgenutzt wäre, dass die Fahrbahn erneuert werden müsste mit der Folge der Überwälzung der Kosten auf die - schuldlosen - Anlieger.

Offenbar sind bei der Erstellung der neuen Bebauungsplanung die Konsequenzen der verfehlten Verkehrsanbindung über einen einzigen Engpass für die benachbarte schon vorhandene Wohnbebauung nicht beachtet worden. Sinnfälligster Ausdruck dieser Einstellung ist wohl die Tatsache, dass unmittelbar neben der überlasteten Zu- und Abfahrt der Kinderspielplatz erhalten bleiben soll - ein Feigenblatt ohne praktischen Nutzen, denn verantwortungsbewusste Eltern werden ihre Kinder den Belastungen durch den angrenzenden regen Kfz-Verkehr nicht aussetzen!

Die notwendige Entzerrung des beschriebenen, laut Plan an eine einzige Stelle eingeschnürten Ein- und Ausgangsverkehrs ist zur Entlastung der Anwohner auf dem Stephansberg in mehrfacher Weise denkbar. Aus unserer Sicht erscheint es möglich und zumutbar, anstelle der vorgesehenen Anbindung vom Stephansberg aus, beispielsweise auf der Bonner Strasse eine Ausfahrt in Richtung Bonn und auf der Gudenuer Allee eine Einfahrt ins Neubaugebiet vorzusehen (die Böschung an der Bonner Strasse ist kein unüberwindbares Hindernis) und darüber hinaus, wenn irgend möglich, die gesamte Ampelanlage an der Kreuzung L 158/L161/K53 durch einen Kreisverkehr zu ersetzen.

Eine solche Lösung würde den Verkehr flüssig gestalten; sie könnte gleichzeitig den vermehrten Verkehr von und nach dem neuen Unternehmerpark Kottenforst (Bebauungsplan Nr. 80) auffangen. Wesentliche zusätzliche Stauungen würden dabei nicht auftreten, wenn man sich vor Augen hält, dass schon nach der jetzigen Planung das aus dem Neubaugebiet resultierende erhöhte Verkehrsaufkommen eine Mehrbelastung der Gudenuer Allee auf dem Umweg über die Merler Strasse/Giermaarstrasse (Ampel an der L 158!) zur Folge hätte.

Lässt sich dieser Kreisverkehr nicht verwirklichen, so empfehlen wir, an der Gudenuer Allee etwa dort, wo der Lärmschutzwall endet und der Fussweg einmündet, einen Dreiviertel-Kreisel mit Zu- und Abfahrt in das bzw. aus dem Baugebiet-oder auch eine sog. T-Kreuzung- einzurichten. Bleiben die bisherigen Ampelübergänge an der L 158 aufrechterhalten, gäbe es in beiden Richtungen ausreichende Intervalle für eine Aus- und Einfahrt des Verkehrsaufkommens der "Weinberger Gärten".

die Bonner Straße wurde seitens des Straßenbulasträgers, aufgrund der vorhandenen Situation auf diesen Straßen, ausgeschlossen. Eine temporäre Zufahrt während der Bauphase konnte inzwischen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt werden, sodass die Verkehrsbelastungen durch Schwerlastverkehr während der Bauphase gegenüber der vormaligen Planung für die angrenzenden Bewohner deutlich reduziert werden können.

Eine Gefährdung von Kindern wird nicht erkannt, da die Spielplatzflächen am Stephansberg über entsprechende Fußwege zugänglich gemacht werden. Die Planung sieht vor, dass im Zugangsbereich von der Straße Auf dem Stephansberg der Zugang zum Spielplatz und damit der Fußweg bewusst von der Straße getrennt werden. Der Spielplatz wird zukünftig gegenüber den befahrbaren Verkehrsflächen eingezäunt. Über den Fußweg und die Führung der Fußgänger längs der Straße auf dem Gehweg, kann eine sichere Fußwegeverbindung erreicht werden. Übergänge an der geplanten Straße werden besonders betont.

Der Anregung wird nur teilweise gefolgt. Eine dauerhafte Anbindung des Plangebietes unmittelbar an die Gudenuer Allee bzw. die Bonner Straße wurden seitens des Straßenbulasträgers ausgeschlossen. Die Stadtverwaltung hat in Abstimmung mit dem Erschließungsplaner hier intensiv an Lösungsansätzen gearbeitet. Eine temporäre Zufahrt während der Bauphase konnte inzwischen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt werden, sodass die Verkehrsbelastungen durch Schwerlastverkehr während der Bauphase gegenüber der vormaligen Planung für die angrenzenden Bewohner deutlich reduziert werden können. Eine dauerhafte Anbindung des Plangebiets an die Gudenuer Allee wurde jedoch seitens des Landesbetriebes ausgeschlossen.

Bereits existente Beispiele sind der kürzlich gebaute Kreisel an der Gudenauer Allee zwischen Alt-Merl und Steinbüchel oder der Kreisverkehr in Rheinbach an der Aachener Strasse. Überwege für Fussgänger und Radfahrer könnte man evtl. zusätzlich vorsehen.

Wir sind uns darüber im Klaren, dass das Land NRW für die Massnahmen an den beiden Staatsstrassen eingebunden werden müsste, halten aber die Stadt Meckenheim für verpflichtet, im Interesse ihrer Bürger die entsprechenden Anträge - ggf. nochmals - zu stellen.

Diese Maßnahmen müssten wenigsten teilweise vor dem Beginn des eigentlichen Bauvorhabens realisiert werden, um den zu erwartenden Mehrverkehr von vornherein vom Stephansberg abzuleiten. Sie hätten nicht notwendig eine Einschränkung der vorgesehenen Wohnbebauung zur Folge. Eine Kopie des städtebaulichen Entwurfs, auf der die aus unserer Sicht sinnvollen Änderungen der Zuwegung rot angedeutet sind, fügen wir in der Anlage bei.

Angemerkt sei zuletzt noch, dass dieser städtebauliche Entwurf (Anl. 2 der Vorlage) unten rechts im Bereich der Stichstrasse "Auf dem Stephansberg 46-55" fälschlich das Flurstück 3257 als öffentliche Grünfläche einbezieht, obwohl dort schon vor Jahren eine Garage mit Privatgarten errichtet worden ist. Die Anwohner dieser Stichstrasse hätten übrigens unter den Auswirkungen der geplanten Verkehrsanbindung besonders schwer zu leiden.

Abschliessend gestatten wir uns, beispielhaft auf eine Entscheidung hinzuweisen, die den Beschwerden von Nachbarn einer Bebauungsplanung über mangelhafte Zuwegung Folge gegeben hat: VGH München, Urteil vom 18.10.2016, Az. 9 N 15.2011 (<http://gesetzbayern-de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2016-N-55782?hl=true>).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im städtebaulichen Entwurf wurde das Flurstück 2257 als private Grünfläche dargestellt. Die vorhandene Garage ist ebenfalls in der Vermessungsgrundlage dargestellt. Im nun vorliegenden Bebauungsplangentwurf wird das Grundstück analog des angrenzenden Grundstücks als allgemeines Wohngebiet festgesetzt und die bestehende Garage mittels Festsetzung einer Nebenanlagenfläche planungsrechtlich im Bestand gesichert.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

3. Stellungnahme B2 (als Ergänzung/Anlage der Stellungnahme B) mit Schreiben vom 23.10.2018

| | |
|---------------------|--|
| Beschlussvorschlag: | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Bedenken hinsichtlich einer Gefährdung von Kindern werden nicht geteilt. |
|---------------------|--|

| | |
|---------------|-------------------------|
| Stellungnahme | Abwägung und Begründung |
|---------------|-------------------------|

| | |
|---|---|
| zu der Verkehrsführung zum Neubaugebiet „Weinberger Gärten“ sind mir noch folgende Gedanken gekommen. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |
|---|---|

Über den Stephansberg führt mit der Kreuzung „Schlegelweg“ eine der Hauptverbindungsstrecken vom Neuen Markt und dem Campus der Schulen nach Alt-Meckenheim und die Grundschulen. Morgens und zu Schulschlußzeiten queren sehr viele Kinder den Stephansberg auf dem Schulweg.

Zu diesen Zeiten queren müde bzw. unter Zeitdruck stehende Kinder und Jugendliche die noch relativ wenig befahrene Straße. Trotz des relativ geringen Verkehrsaufkommens entstehen hier immer wieder gefährliche Situationen, da die Kinder vor Autos geraten.

Zusätzlich sind viele Kleinkinder unterwegs, die zur Kita „Blüentraum“ ehemals „Ehrenmal“ gebracht werden. Auch diese Kinder laufen den Verkehr missachtend über die Straße oder treten plötzlich aus den Parkbuchten der Straße hervor.

Außerdem ergibt sich eine Gefährdung der Kinder durch den Verkehr an dem Spielplatz vorbei. Nicht nur Schadstoffe, sondern auch die vielen Fahrzeuge stellen eine massive Gefährdung an dieser Stelle dar. Der Spielplatz ist nicht nutzbar.

Unser Wohnviertel ist eines der wenigen, in denen Kinder noch draußen spielen, auch dieses ist bei der Verkehrsleitung über den Stephansberg nicht mehr zu verantworten. Die geplanten 50 zusätzlichen Parkplätze in dem neu geplanten Gebiet erscheinen mir als zu gering dimensioniert. Es wird sicher zu einem Abfluss der Fahrzeuge in unsere Wohn-/ Parkbereiche kommen, der schon massiv überlastet ist, wenn „nur“ ein Kindergartenfest im „Blüentraum“ ansteht. Meine Schwägerin parkt dann regelmäßig vor unserer Garage, weil anderweitig kein Parkraum mehr zur Verfügung steht. Im Blüentraum werden weniger als 70 Kinder betreut. Zu den Festen kommen viele Familien auch aufgrund der Parkplatzsituation zu Fuß.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Erschließungsplanung wird nach den geltenden Richtlinien und Regelwerken durchgeführt. Die Straße Auf dem Stephansberg weist beidseitig einen Gehweg auf, der von Passanten und Kindern begangen werden kann. Für die Straße Auf dem Stephansberg konnte in den Erhebungen im Bestand eine Verkehrsbelastung von 800 KfZ / 24 Std. dokumentiert werden. In dem Prognoseplanfall wird eine Belastung von bis zu 1.430 KfZ / 24 Std. prognostiziert. Es handelt sich folglich um eine deutliche Verkehrszunahme für die Straße. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für die Straße Auf dem Stephansberg nimmt jedoch eine deutlich geringere Belastung auf, als dies für eine solche Straßenkategorie den Regelwerken nach möglich wäre. Die Straße Auf dem Stephansberg kann gemäß der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) als Wohn- und Sammelstraße eingestuft werden. Diese Straßenkategorie soll und kann gemäß dem o.g. Regelwerk eine Verkehrsbelastung von 4.000 bis 8.000 KfZ / 24 Std. aufnehmen. Diese als verträglich eingestufte Belastung für diese Straßenkategorie Wohn- und Sammelstraße wird den Prognosewerten deutlich unterschritten. Die Straße Auf dem Stephansberg ist so ausgebildet, dass die zusätzlichen Verkehre aufgenommen werden können. Hierbei sind alle Verkehrsteilnehmer eingeschlossen. Eine verstärkte Gefährdung von Kindern durch Umsetzung der Planung kann nicht erkannt werden, gleichwohl sind die Regeln des Straßenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer zu beachten.

Eine Gefährdung von Kindern wird nicht erkannt, da die Spielplatzflächen am Stephansberg über entsprechende Fußwege zugänglich gemacht werden. Die Planung sieht vor, dass im Zugangsbereich von der Straße Auf dem Stephansberg der Zugang zum Spielplatz und damit der Fußweg bewusst von der Straße getrennt werden. Der Spielplatz wird zukünftig gegenüber den befahrbaren Verkehrsflächen eingezäunt. Über den Fußweg und die Führung der Fußgänger längs der Straße auf dem Gehweg, kann eine sichere Fußwegeverbindung erreicht werden. Übergänge an der geplanten Straße werden besonders betont.

Bei der Straße Auf dem Stephansberg handelt es sich um eine Wohn- Sammelstraße gemäß der Regelwerke RAST 06. Bei dieser Straßenkategorie erfolgt eine Separation der Verkehrsteilnehmer. Es ist eine Fahrbahn mit abgetrennten, beidseitigen Gehwegen mit Höhenversatz vorhanden. Dieses Separationsprinzip bedingt eine sichere Führung der Passanten außerhalb der Fahrbahn. Diese Straßenkategorie bzw. der vorliegende Straßenquerschnitt sieht nicht vor, dass die Fahrbahn als Spiel- oder Aufenthaltsflächen genutzt wird, weder heute noch zukünftig. Innerhalb des geplanten Gebietes werden ausreichend öffentliche Parkplätze für Besucher der Anwohner geplant. Die vom Einwender benannten Sonderereignisse

(Feste) können nicht dafür herangezogen werden, dass auf dieser Grundlage die Dimensionierung der Straßen und Anzahl der Parkplätze geplant werden. Sodann wären die Verkehrsflächen überdimensioniert und den Großteil der Zeit ohne Nutzung. Die Beobachtung des Einwenders, dass Besucher auch ohne Auto das Plangebiet oder die entsprechenden Ziele ansteuern ist durchaus positiv zu bewerten.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Grundsätzlich sind die erforderlichen Stellplätze auf den privaten Grundstücken nachzuweisen. Hier sind mind. 1 Stellplatz je Wohneinheit vorzusehen. Um jedoch noch weitere Abstellmöglichkeiten auf den privaten Grundstücken zu erzielen wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass innerhalb der allgemeinen Wohngebiete vor Garagen ein Stauraum von mindestens 5,00 m bis zur erschließenden Straße einzuhalten ist. Somit kann der Stauraum vor der Garage als weitere Abstellmöglichkeit für PKW genutzt werden. Darüber hinaus werden ausreichend öffentliche Parkplätze innerhalb des Plangebietes vorgesehen. Eine Erhöhung der Parkplatzzahl wird nicht angestrebt.

Es ist mit ca. 300 Fahrzeugen für das Neubaugebiet zu rechnen. Es ist unschwer vorstellbar, was die zu erwartenden ca. 300 Fahrzeuge des Neubaugebietes für einen Effekt hätten, die sicher nicht alle einen Parkplatz vor der Tür der jeweiligen Einfamilienhäuser und auch nicht auf den 50 zusätzlichen Parkplätzen finden werden. In der Regel ist vor einem Einfamilienhaus lediglich für ein Fahrzeug ein Parkplatz vorgesehen (s. Bebauungsplan). Bei einem geschätzten Aufkommen von 300 Fahrzeugen fehlen mindestens 100 Parkplätze, sofern wirklich zu jeder Wohneinheit ein Parkplatz vorhanden sein sollte. (300 benötigte Stellplätze - 150 Parkplätze durch Wohneinheitenparkplätze - 50 öffentliche Parkplätze --> ca. 100 noch fehlende Stellplätze). Das ist untragbar!
Im Interesse insbesondere der Kinder muss eine alternative Verkehrsführung als über "Auf dem Stephansberg" angestrebt werden!

4. Stellungnahme C mit Schreiben vom 24.10.2018

| | |
|--|---|
| Beschlussvorschlag: | Der Hinweis zur Bestandssituation wird zur Kenntnis genommen. Die Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens werden nicht geteilt. |
| Stellungnahme | Abwägung und Begründung |
| <p>Unser Haus liegt unmittelbar an der T-Kreuzung zur Straße Am Ehrenmal. Die Verkehrssituation beschreibe ich als Leihe, wie folgt subjektiv: Überwiegend Anwohnerverkehr, vereinzelt Lieferverkehr, darüber hinaus morgens und nachmittags Verkehr im Zusammenhang mit der KiTa auf dem Schlegelweg. Der Anwohnerverkehr besteht im weit überwiegenden Maß aus Anwohner der Straße Am Stephansberg.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung des Neubaugebietes "Weinberger Gärten" und dem anhängigen Verkehrsgutachten möchte ich Stellung nehmen. Die Straßen Am Rebstock und Am Ehrenmal sind nicht Gegenstand der verkehrsgutachterlichen Betrachtung und Prognose. Aus der persönlichen Ortskenntnis heraus stellen diese aber eine sehr attraktive Ausweichroute zur Merler Straße gegenüber der Anbindung über den Stephansberg oder auch über die Dechant-Kreiten-Straße dar. Diese</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Verwaltung hält die vom Fachgutachter getroffenen Annahmen für plausibel und für fachlich nachvollziehbar. Die gemäß Verkehrsgutachten getroffenen Annahmen zur Richtungsaufteilung werden bestätigt. Die Straße Auf dem Stephansberg kann gemäß der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) als Wohn- und Sammelstraße eingestuft werden. Diese Straßenkategorie soll und kann gemäß dem o.g. Regelwerk eine Verkehrsbelastung von</p> |

These lässt sich insbesondere durch zwei Sachverhalt untermauern. Einerseits ist das Linksabbiegen auf die Merler Straße in der morgendlichen Spitzenstunde über Am Ehrenmal deutlich übersichtlicher und flüssiger als über den Stephansberg. Rechtsabbieger, die in Richtung Swistbach fahren, sind über Am Rebstock und Am Ehrenmal ebenfalls deutlich schneller als über die im Gutachten unterstellte Route (Stephansberg, Dechant-Kreiten-Straße). Andererseits ist die Anfahrt zum Neubaugebiet von der Merler Straße über den Stephansberg neben parkenden Autos auch mit mehreren RechtsvorLinks-Situationen versehen. Über Am Ehrenmal und Am Rebstock kann hingegen ohne parkende Autos und Rechtsvorlinks der Stephansberg bereits heute sehr zügig erreicht werden.

Hiervon wird ausreichend Gebrauch gemacht; auch zum Teil "sehr zügig".

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung am 11. Oktober 2018 wurde die Sorge geäußert, dass der durch das Neubaugebiet ansteigende Verkehr die skizzierte Ausweichroute verstärkt nutzen könnte. Die sinngemäße Antwort der Verwaltung hierzu war, dass für diesen Fall geeignete Maßnahmen getroffen würden, um diese Verkehrsverlagerung zu verhindern.

Da ich persönlich von einem erheblichen Verkehrsanstieg Am Rebstock/Am Ehrenmal ausgehe, bitte ich die Verwaltung rechtzeitig dafür Sorge zu tragen, dass die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung der Verkehrsverlagerung bereits in der Bauphase greifen. Darüber hinaus ist eine ausreichend gesicherte und repräsentative Datengrundlage über die heutige Verkehrssituation und -belastung zu schaffen. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen auch nachgewiesen werden kann.

4.000 bis 8.000 KfZ / 24 Std. aufnehmen. Die Verkehrsprognose für die Straße Auf dem Stephansberg weist zukünftig eine Belastung von 840 bis 1.430 KfZ / 24 Std. auf. Somit ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung für die Straßenkategorie Wohn- und Sammelstraße der Straße Auf dem Stephansberg unkritisch ist und sich deutlich unter den als verträglich eingestuften Verkehrsbelastungen einordnet. Während die Straße Auf dem Stephansberg somit auch eine Funktion als Sammelstraße besitzt, sind die Straßen Am Rebstock bzw. Am Ehrenmal Wohnstraßen von nachgeordneter Bedeutung. Eine Nutzung dieser Straße bedeutet zudem teilweise längere Fahrwege und ein Zeitverlust aufgrund von Abbiegevorgängen. Eine erhebliche zusätzliche Belastung der Straße Am Rebstock ist nicht zu erwarten. Sollten hiervon abweichend als Ergebnis der Planung zusätzliche Verkehrsmengen über die Straße Am Rebstock und die Straße Am Ehrenmal zur Merler Straße fließen und umgekehrt, dann werden durch die Stadtverwaltung geeignete Maßnahmen getroffen um diese Verkehrsverlagerung zu unterbinden (Verkehrslenkungsmaßnahmen).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Ausführungsplanung werden die gegebenenfalls erforderlichen Verkehrslenkungsmaßnahmen geprüft. Bei den Straßen Am Rebstock und Am Ehrenmal handelt es sich um Wohnstraßen, welche im Straßennetz eine untergeordnete Rolle spielen. Gemäß Verkehrsgutachten werden 80% der Verkehre das Plangebiet in Richtung Osten über die Straße Auf dem Stephansberg und den Knotenpunkt Merler Straße verlassen. Die übrigen 20% des Neuverkehrs werden in Richtung Westen über die Straße Auf dem Stephansberg und anschließend über die Dechant-Kreiten-Straße an die Merler Straße angebunden. Die Straßen Am Rebstock und Am Ehrenmal spielen hier keine wesentliche Rolle im Verkehrsnetz. Ein erheblicher Zuwachs der Verkehrsmengen auf diesen Straßen in Folge der vorliegenden Planung ist realistisch nicht zu erwarten.

5. Stellungnahme D mit Schreiben vom 28.10.2018

| | |
|---------------------|---|
| Beschlussvorschlag: | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bedenken werden nicht geteilt, bessere Alternativen für die Erschließung des Plangebietes bestehen nicht. Die Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens werden nicht geteilt. Die Umwelt-, Lärm- und Schadstoffbelastungen werden im Umweltbericht dargestellt. Die Bedenken hinsichtlich der Erschließung werden nicht geteilt. |
|---------------------|---|

| | |
|---------------|-------------------------|
| Stellungnahme | Abwägung und Begründung |
|---------------|-------------------------|

Nochmals vielen Dank, dass Sie und Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Bürgerinformation am 11. Oktober die Pläne zu den Weinberger Gärten ausführlich erläutert und viele Bürgerfragen beantwortet oder aufgenommen haben. Wie Sie gemerkt haben, waren die Anwesenden ausnahmslos damit einverstanden, dass dieses Gebiet für Bauzwecke erschlossen wird. Probleme sehen dagegen viele Teilnehmer an der Informationsveranstaltung zurecht in der Verkehrsanbindung. Nach wie vor ist es für mich unverständlich, dass der Verkehrsgutachter nur eine Erschließungsmaßnahme begutachtet hat, und andere – bessere – Alternativen unberücksichtigt blieben.

Meine Frage, wie sich insgesamt 780 prognostizierte Verkehrsbewegungen aus dem Erschließungsgebiet (s. S. 23) auf den Tag verteilen, blieb in der Sitzung unbeantwortet. Auch auf meine Mail vom 15. September an das Planungsbüro erhielt ich bislang keine Antwort. Wenn in der Morgenspitze 38 Fahrzeuge das Erschließungsgebiet verlassen, dann müsste es wie bei einer Gauß'schen Verteilung in der übrigen Zeit deutlich weniger sein. Im Ergebnis rechnet der Planer allerdings mit einer relativ hohen Gleichverteilung, denn die übrigen 742 Verkehrsbewegungen auf die restlichen 23 Stunden verteilt ergibt einen Durchschnitt von über 32 Fahrzeugen. Hier ist eine erklärungsbedürftige Diskrepanz im Gutachten.

Außerdem wurde in dem Gutachten nicht angesprochen, dass die Verkehrserschließung an der bislang geplanten Stelle zu überflüssigen Umwegverkehren von mehr als 1000 km (2 x 780 x 0,8) täglich mit entsprechend hoher Umwelt-, Lärm- und Schadstoffbelastung führt. Bei einer dauerhaften Anbindung an der Stelle, die jetzt für die Bauphase eröffnet wird, würde diese Belastung entfallen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bedenken werden nicht geteilt. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden verschiedene Planvarianten in Bezug auf die Bebauung und Erschließung erarbeitet und bewertet. Die räumlichen Rahmenbedingungen des Plangebietes und die Eigentumsituationen bedingen es jedoch, dass keine weitere Anbindung aus dem bestehenden Wohngebiet in das neu geplante Wohngebiet geführt werden kann. Im Süden des Plangebietes befindet sich eine durchgängige Bebauung längs der Straße Auf dem Stephansberg. Lediglich im Südosten des Plangebietes ist eine Anbindung an die Straßen Auf dem Stephansberg möglich. Im weiteren westlichen Verlauf besteht keine weitere Wegeparzelle oder verfügbare Grundstücksfläche. Darüber hinaus sind Anbindungen an die anbaufreien Landesstraßen (Bonner Straße und Gudener Allee) nicht genehmigungsfähig. Hier hat die Stadt Meckenheim mehrmals den Kontakt zum zuständigen Straßenbaulastträger aufgenommen und potenzielle Erschließungen über die Landesstraßen angefragt. Eine dauerhafte Anbindung des Plangebietes unmittelbar an die Gudener Allee bzw. die Bonner Straße wurde seitens des Straßenbaulastträgers, aufgrund der vorhandenen Situation auf diesen Straßen, ausgeschlossen. Eine temporäre Zufahrt während der Bauphase konnte inzwischen mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, abgestimmt werden, so dass die Verkehrsbelastungen durch Schwerlastverkehr während der Bauphase gegenüber der vormaligen Planung für die angrenzenden Bewohner deutlich reduziert werden können.

Die Bedenken werden nicht geteilt. Im Verkehrsgutachten wird auf Seite 23 das prognostizierte Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet dargestellt (781 Kfz je Werktag). Des Weiteren wird auf der nachfolgenden Seite 24 des Verkehrsgutachtens das induzierte Verkehrsaufkommen in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden dargestellt. Demnach beträgt in der nachmittäglichen Spitzenstunde das zusätzliche Verkehrsaufkommen 59 Kfz/Stunde. Es ist somit nicht, wie vom Einwendenden vermutet, eine über den Tag gleiche Verteilung im Gutachten angenommen.

Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine dauerhafte Anbindung des Plangebiets an die Gudener Allee ist entsprechend der Vorgaben des Landesbetriebs Straßenbau NRW nicht möglich. Umwege können im Zuge der Planung nicht vermieden werden, gleichzeitig führt die Erschließung dazu, dass keine neuen Abkürzungen geschaffen werden, welche zusätzlichen Verkehr in die bereits bestehenden Wohngebiete tragen würden. Die Umwelt-, Lärm- und Schadstoffbelastungen werden sich aufgrund der vorliegenden Planung in einer vertretbaren Größenordnung bewegen, gemäß

Auch unter Sicherheitsaspekten ist die vorgeschlagene Verkehrsanbindung suboptimal. Ich kenne in Meckenheim kein Neubaugebiet der letzten 30 Jahre, das nur durch eine Straße erschlossen wird. Dieses Nadelöhr führt zum Beispiel im Brandfall zu einem unverantwortlichen Flaschenhals.

dem Umweltbericht sind keine Auswirkungen zu erwarten, die die Schwelle der Erheblichkeit überschreiten.

Die Bedenken werden nicht geteilt, gleichwohl wurden im Zuge der Planung die festgesetzten Fuß- und Radwege südlich bzw. nördlich der Baugebiete WA2 auf eine Breite von 3,5m angepasst, sodass diese Wege im Brandfall oder Rettungsfall durch entsprechende Einsatzfahrzeuge befahren werden können. Neben der motorisierten Erschließung sind weitere Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr an die umliegenden Straßen vorgesehen.

6. Stellungnahme B3 (ergänzende Stellungnahme zu B) mit Schreiben vom 03.12.2018

Beschlussvorschlag: Der Anregung ein weiteres Fachgutachten zu den erwartenden Gesundheitsgefahren für die Anlieger einzuholen, wird nicht gefolgt.

Stellungnahme

Abwägung und Begründung

Auf der ersten Seite unseres o. a. Schreibens haben wir unter Ziff. 2 den Antrag gestellt, ein weiteres Fachgutachten zur Ermittlung der durch die zur Zeit geplante Verkehrsanbindung lediglich über den Stephansberg zu erwartenden Gesundheitsgefahren für die Anlieger - besonders im Bereich des Strassenstücks von der Merler Strasse bis zur Einmündung "Am Rebstock" - einzuholen.

Als Gutachterin bringen wir in Vorschlag (Name anonymisiert)

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung wird nicht gefolgt. Es liegen plausible und belastbare Fachgutachten zur Bewertung der planbedingten Auswirkungen vor. Die Stadt Meckenheim zweifelt nicht an den Ergebnissen und der Neutralität der Fachgutachter / Fachgutachten. Ein Verkehrsgutachten und eine schalltechnische Untersuchung wurden bereits im Zuge des Planverfahrens erstellt und die Auswirkungen im Gutachten sowie im Umweltbericht betrachtet. Zudem können Schadstoffimmissionen aufgrund der vorliegenden Planung, zum einen aus dem Straßenverkehr sowie aus dem „Hausbrand“ (Immissionen durch Kleinf Feuerungsanlagen in Gebäuden) resultieren. Die lufthygienische Situation wird bei einer Umsetzung der Planung durch den zusätzlich generierten Verkehr im Plangebiet sowie durch „Hausbrand“ belastet. Die durch den Mehrverkehr hervorgerufene zusätzliche Belastung auf das Plangebiet sowie das Umfeld sind als gering bis mäßig einzustufen. Bei Neubauten sind die Anforderungen der EnEV (Energieeinsparverordnung) sowie des Erneuerbaren-Energien-Wärmegesetzes (EEG) zu berücksichtigen, welche sich ebenfalls mindernd auf die klimatischen Ausprägungen des Vorhabens auswirken. Durch die Puffer- und Filterfunktion von Luftschadstoffen wirken sich die im Plangebiet geplanten / festgesetzten Grünelemente sowie Dachbegrünungen positiv auf die kleinklimatischen und lufthygienischen Belange des Plangebiets aus.

Die genannte Gutachterin ist - auf der Basis eines Studiums der Biologie, Ökologie und Humanmedizin (Fachärztin für Umweltmedizin) - seit 2001 Inhaberin des Lehrstuhls für Umwelt und Gesundheit an der o. a. Universität. Sie führt den Vorsitz im Sachverständigenrat für Umweltfragen, der die Bundesregierung berät, und ist Mitglied weiterer einschlägiger, im öffentlich-rechtlichen Bereich tätiger Organisationen. Im Vordergrund ihrer Arbeit steht die bevölkerungsbezogene/präventive Umweltmedizin. Ihre Kompetenz für die Beurteilung der von uns angeschnittenen Problematik dürfte ausser Frage stehen.

Bis heute konnten wir keine Reaktion Ihrer Verwaltung auf unsere Eingabe vom 23.10. verzeichnen. Verstehen Sie deshalb bitte, dass wir mit gleicher Post vorsorglich Kopien unserer beiden Schreiben den Fraktionen der im Stadtrat vertretenen Parteien übermitteln. Ihnen wären wir dankbar, wenn Sie uns das Aktenzeichen bekannt geben würden, das der Vorgang bei Ihrer Verwaltung erhalten hat.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Einwende vom 23.10.2018 werden in der Abwägungstabelle unter Stellungnahme B geführt. Die vorgebrachten Anregungen werden im Zuge des Bauleitplanverfahrens bewertet und beurteilt. Die Stellungnahme der Verwaltung sowie den entsprechenden Beschlussvorschlag hierzu finden Sie folglich unter 2. Stellungnahme B vom 23.10.2018.

7. Stellungnahme B4 (ergänzende Stellungnahme zu B) mit Schreiben vom 09.01.2019

| | |
|---------------------|--|
| Beschlussvorschlag: | Der Anregung, ein Fachgutachten über mögliche Gesundheitsgefahren einzuholen, wird nicht gefolgt. Die Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens werden nicht geteilt. Der Hinweis auf § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf ein Urteil des VG Düsseldorf vom 27.05.2014 wird zur Kenntnis genommen. |
|---------------------|--|

| | |
|---------------|-------------------------|
| Stellungnahme | Abwägung und Begründung |
|---------------|-------------------------|

Namens des Anliegerkreises bedanke ich mich bestens für das von Ihnen unterzeichnete Schreiben des Herrn Bürgermeisters sowie die Informationsvorlage vom 08.11.2018. Kopien habe ich an die beteiligten Anlieger weitergegeben. Inzwischen haben wir auch von Seiten der CDU-Fraktion einen Auszug aus der Niederschrift des Stadtentwicklungsausschusses vom 29.11.2018 erhalten.

Erlauben Sie uns, zur näheren Begründung unseres Antrags, bei einer Fachgutachterin ein umweltmedizinisches Fachgutachten über die - auf der Basis der jetzigen Zufahrtsplanung - zu erwartende langfristige Gesundheitsgefährdung der Anlieger, speziell im Bereich des Strassenstücks von der Merler Strasse bis zur Einmündung "Am Rebstock", in Auftrag zu geben, noch folgendes auszuführen:
Die städtische Verwaltung hat - mit Recht - bei der ISR-GmbH ein 39 Seiten starkes Artenschutz-Gutachten vom 06.09.2018 eingeholt. Die unterzeichneten Anlieger

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Schutzanspruch der Bürgerinnen und Bürger ist der Stadt Meckenheim unbestritten von hoher Bedeutung und wird daher auch im vorliegenden Planverfahren bei der Abwägung mit einer hohen Bedeutung berücksichtigt. Im Umweltbericht zum Bebauungsplan wird das Schutzgut Mensch beurteilt. Eine weitergehende Untersuchung durch ein umweltmedizinisches Fachgutachten ist aufgrund der vorliegenden Planung nicht erforderlich.

sind der Auffassung, dass sie im Prinzip nicht weniger Rechte auf den Schutz ihrer Gesundheit vor verstärktem Lärm und Schadstoffimmissionen haben können als die Tierwelt des Planungsgebiets. Das folgt u.E. aus der Verpflichtung der Gemeinden, das Wohl der Einwohner zu fördern (§ 1 GemO).

Im vorliegenden Fall sieht die Planung die Realisierung von Allgemeinen Wohngebieten vor. Allgemeine Wohngebiete dienen gemäß § 4 Abs. 1 BauNVO vorwiegend dem Wohnen. Die seitens der Einwender befürchteten Lärm und Schadstoffimmissionen im Zusammenhang mit der für Allgemeine Wohngebiete üblichen Nutzungen werden im vorliegenden Fall bereits durch den Ausschluss der gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen deutlich eingeschränkt. Im Plangebiet werden publikumsintensive Nutzungen wie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.

Der Umweltbericht beinhaltet auch eine Bewertung des Schutzgutes Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit. Die von den Einwendenden angesprochenen Belastungen durch Lärm und Schadstoffe werden darin behandelt.

Als Lärmquellen sind zum einen Verkehrslärm und zum anderen Gewerbelärm zu nennen. Als drittes kommt noch Kinderlärm in den Wohngebieten auf dem geplanten Spielplatz bzw. der bereits vorhandenen Spielplatzfläche als Lärmquelle hinzu. Bei Kinderlärm handelt es sich nicht um Lärm, der im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt werden muss. Demnach gibt es keine rechtlichen Anforderungen an Lärmschutz gegen Kinderlärm, der seitens der Stadt Meckenheim gefordert und im Bebauungsplan geregelt werden kann. Allerdings wird im Plangebiet ein bestehender Kinderspielplatz planungsrechtlich gesichert und ein zusätzlicher in einem gewissen Abstand zur Bestandsbebauung vorgesehen.

Der Verkehrslärm und Gewerbelärm wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ermittelt. So wurde bezüglich des Gewerbelärms gutachterlich festgestellt, dass es aufgrund des angrenzend geplanten Unternehmerparks nicht zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. der Immissionsrichtwerte der TA Lärm im Plangebiet kommt.

Hinsichtlich des Verkehrslärms betrachtet das Gutachten zum einen die Auswirkungen auf das Plangebiet selbst und zum anderen auf die Umgebung. Dabei wird bereits bei der Analyse der Bestandssituation deutlich, dass das Plangebiet deutlich durch Straßenverkehrslärm vorbelastet ist. Die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete werden im Plangebiet deutlich überschritten. Im Bebauungsplan werden daher neben aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwall entlang der Gudener Allee und Lärmschutzwand entlang der Bonner Straße auch passive Schallschutzmaßnahmen an den geplanten Gebäuden festgesetzt. Mit Umsetzung der Planung werden entlang der Wesentlichen Verkehrslärmquellen (Bonner Straße und Gudener Allee) aktive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt. Zudem wird die geplante Bebauung ebenfalls den Schalleintrag von den Straßen Bonner Straße und Gudener Allee in das angrenzende Wohnquartier an der Straße „Auf dem Stephansberg“ teilweise reduzieren.

Gleichwohl wird es durch die Umsetzung der Planung zu einer Zunahme des PKW-Verkehrs durch die geplante Bebauung kommen. Auch dieser Sachverhalt ist im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung nach der 16. BImSchV gutachterlich geprüft worden (siehe Kapitel 6 der schalltechnischen Untersuchung). Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Beurteilungspegel im Bereich „Auf dem Stephansberg“ im Tageszeitraum um bis zu 4 dB(A) zunehmen. Im Nachtzeitraum liegt die Steigerung bei maximal 3 dB(A). Im Bereich der Dechant-Kreiten-Straße ist gemäß des Fachgutachtens eine Steigerung des Beurteilungspegels um bis zu 1 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum zu erwarten. Die Beurteilungspegel liegen dann tagsüber bei bis zu 57 dB(A) und nachts bei bis zu 50 dB(A). Im Bereich der Merler Straße steigen die Beurteilungspegel aufgrund der vorliegenden Planung tagsüber auf bis zu 66 dB(A), im Nachtzeitraum auf bis zu 58 dB(A). Die Beurteilungspegel erhöhen sich somit in diesem Bereich um bis zu 1 dB(A). Diese geringfügigen Erhöhungen von bis zu 1 dB(A) sind für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar.

Es ist festzuhalten, dass auch wenn die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete im Plangebiet teilweise deutlich überschritten werden, die Sanierungswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, in den zuvor genannten Straßen im Umfeld des Plangebietes nicht erreicht werden. Die Sanierungswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gelten als Grenze der Gesundheitsgefährdung, diese wird im vorliegenden Fall nicht erreicht.

Schadstoffimmissionen können aufgrund der vorliegenden Planung zum einen aus dem Straßenverkehr sowie aus dem „Hausbrand“ resultieren. Die lufthygienische Situation wird bei einer Umsetzung der Planung durch den zusätzlich generierten Verkehr im Plangebiet sowie durch „Hausbrand“ belastet. Die durch den Mehrverkehr hervorgerufene zusätzliche Belastung auf das Plangebiet sowie das Umfeld sind als gering bis mäßig einzustufen. Bei Neubauten sind die Anforderungen der EnEV (Energieeinsparverordnung) sowie des Erneuerbaren-Energien-Wärmegesetzes (EEG) zu berücksichtigen, welche sich ebenfalls günstig auf die klimatische Bilanz des Vorhabens auswirken. Durch die Puffer- und Filterfunktion von Luftschadstoffen wirken sich die im Plangebiet geplanten / festgesetzten Grünelemente sowie Dachbegrünungen positiv auf die kleinklimatischen und lufthygienischen Belange des Plangebiets aus.

Gegenüber den bisherigen Zielen der Flächenentwicklung der Stadt Meckenheim, welche im Flächennutzungsplan dargestellt sind, wird nun eine weniger störintensive Nutzung verfolgt. Der derzeit wirksame Flächennutzungsplan stellt eine gemischte Baufläche sowie Flächen für Bahnanlagen dar. Demnach war bislang Ziel der Stadtplanung, hier ein gemischtes Quartier aus Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe nebst der ehemals geplanten Bahntrasse zu verfolgen. Dieses Ziel wird nicht mehr

Wie unter dem 23.10.2018 bereits angedeutet, geht das Verkehrsgutachten vom Aug. 2018 auf die geschilderte besondere Situation der Anlieger des beschriebenen Strassenstücks nicht näher ein. Es hat einen grösseren Verkehrsraum im Blick und ist u.E. auch auf zu geringen Beobachtungszeiträumen aufgebaut.

aufrecht gehalten, es wird nun nur noch eine Wohnbaufläche im Flächennutzungsplan verfolgt. Demnach soll, bezugnehmend auf die direkt anschließenden Baugebiete eine Entwicklung von Wohngebieten mit Aufstellung der Bauleitpläne einhergehen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens werden nicht geteilt. Im Verkehrsgutachten wird auf Seite 23 das prognostizierte Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet dargestellt (781 Kfz je Werktag). Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde der Planfall durch eine Überlagerung der Verkehrsstärken des Prognose Nullfalls mit der Verkehrserzeugung aus dem Plangebiet abgebildet. Das Verkehrsgutachten wurde nach den geltenden Richtlinien und Regelwerken erstellt. Ein Anpassungsbedarf an dem Verkehrsgutachten wird nicht erkannt. Das Gutachten berücksichtigt eine für Neubaugebiete übliche Altersstruktur und entsprechend angepasste Haushaltsgrößen. Das Gutachten kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass das bestehende Straßennetz auch zur Abwicklung der nach Realisierung des Vorhabens zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend ist. Sowohl die Straßenquerschnitte als auch die Knotenpunkte sind ausreichend dimensioniert. Es besteht kein Ausbaubedarf. Es bestehen auch nach Umsetzung ausreichende Kapazitätsreserven.

In dem Verkehrsgutachten werden die Verkehrsbelastungen für die umliegenden Straßen im Bestand, im Prognose Nullfall und im Prognoseplanfall dargestellt. Für die Straße Auf dem Stephansberg konnte in den Erhebungen im Bestand eine Verkehrsbelastung von 800 Kfz / 24 Std. dokumentiert werden. In dem Prognoseplanfall wird eine Belastung von bis zu 1.430 Kfz / 24 Std. prognostiziert. Es handelt sich folglich um eine deutliche Verkehrszunahme für die Straße, eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung wird jedoch nicht erwartet.

Die Straße Auf dem Stephansberg kann gemäß der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) als Wohn- und Sammelstraße eingestuft werden. Diese Straßenkategorie soll und kann gemäß dem o.g. Regelwerk eine Verkehrsbelastung von 4.000 bis 8.000 Kfz / 24 Std. aufnehmen. Die Verkehrsprognose für die Straße Auf dem Stephansberg weist zukünftig eine Belastung von 840 bis 1.430 Kfz / 24 Std. auf. Somit ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung für die Straßenkategorie Wohn- und Sammelstraße der Straße Auf dem Stephansberg unkritisch ist und sich deutlich unter den als verträglich eingestuften Verkehrsbelastungen einordnet.

Sollte sich die Stadt unserem Antrag verschließen, so liefe sie Gefahr, später zu drastischen, den Verkehr einschränkenden Massnahmen nach § 45 Abs.1 S.2 Nr.3 StVO genötigt zu sein. Meckenheim ist ja als mittlere kreisangehörige Stadt zugleich Verkehrs-Ordnungsbehörde i.S. des § 45 StVO (§ 10 NRW-VO vom 05.07.2016) und damit verpflichtet, ggf. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Strassenstrecken zu beschränken oder zu verbieten. Das von uns beantragte Gutachten würde der Stadt von vornherein mehr Sicherheit in ihren Handlungsspielräumen und aus unserer Sicht zusätzliche Argumente für ihre - sicher schwierigen - Verhandlungen mit StrassenNRW verschaffen.

Zu Einzelheiten der Schadstoffermittlung dürfen wir noch auf V G Düsseldorf, 6 K 2470/12, Urteil vom 27.05.2014 (openJur 2014, 13838) hinweisen. Das dort erwähnte Schadstoff-Screening (vgl. dazu die vom Landesamt für Natur und Umwelt stammende Anlage) würde in unserem Fall zweckmässig von der vorgeschlagenen Gutachterin durchgeführt, da eine Zukunftsprognose erforderlich ist.

Im Zuge der Ausführungsplanung werden zudem sofern erforderlich Verkehrslenkungsmaßnahmen geprüft. Bei den Straßen Am Rebstock und Am Ehrenmal handelt es sich um Wohnstraßen, welche im Straßennetz eine untergeordnete Rolle spielen. Gemäß Verkehrsgutachten werden 80% der Verkehre das Plangebiet in Richtung Osten über die Straße Auf dem Stephansberg und den Knotenpunkt Merler Straße verlassen. Die übrigen 20% des Neuverkehrs werden in Richtung Westen über die Straße Auf dem Stephansberg und anschließend über die Dechant-Kreiten-Straße an die Merler Straße angebunden. Die Straßen Am Rebstock und Am Ehrenmal spielen hier keine wesentliche Rolle im Verkehrsnetz. Ein erheblicher Zuwachs der Verkehrsmengen auf diesen Straßen in Folge der vorliegenden Planung ist realistisch nicht zu erwarten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stadtverwaltung hat mit dem Straßenbaulastträger für die Bauphase eine temporäre Baustellenzufahrt von der Gudenauer Allee ins Plangebiet (rechts raus und rechts rein mit Aufstellfläche) abstimmen können. So kann die Belastung der angrenzenden Bewohner während der Bauphase deutlich reduziert werden. Die Fachgutachterliche Untersuchung ist, wie bereits oben beschrieben, nicht erforderlich.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Erschließung des Plangebietes sind Bodenmodulationen erforderlich. Im Rahmen dieser Erdarbeiten wird auch in Abstimmung mit der Unteren Bodenbehörde der belastete Boden entsprechend untersucht und sofern erforderlich gemäß den geltenden Bestimmungen entsorgt.