

Meerbusch, den 26. September 2025

An die Stadtverwaltung Meerbusch
Dezernat III
z.Hd. Herrn Jens Hoppstaedter, Herrn Matthais Poell,
Herrn Andreas Apsel und Frau Isabel Briese



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.

BUND-Ortsgruppe Meerbusch
Dr. Andrea Blaum
Witzfeldstr. 68
40667 Meerbusch
tel. 02132-77600
mobil 0172-2792583

Einwendungen

**-gegen die 120. Änderung des Flächennutzungsplans,
Meerbusch-Osterath, "Kamperweg"**

**-gegen den Bplan 324.1 "Nikolausquartier"
(Baulandentwicklung Kalverdonk, 1. Bauabschnitt)**

I. Abwägungsfehler bzgl. der Bebaubarkeit der Fläche

Rund 1.000 Meerbuscher Bürger*innen forderten zusammen mit NABU und BUND im Herbst 2022 die Politik in einem Antrag auf, die Pläne für das Neubaugebiet „Kalverdonk“ fallenzulassen oder zumindest **deutlich zu verkleinern**. Geplant werden bis zu 700 neue Wohneinheiten auf einer 37 Hektar großen Fläche im Osten Osteraths. Die Fläche besteht heute zum größten Teil aus fruchtbaren Ackerböden und trägt zur lokalen Ernährungssicherheit bei. Nah am Ortskern gelegen, gilt sie vielen als das grüne Herz Osteraths und wird gerne zur Naherholung genutzt. Sie bietet Lebensraum für viele und auch streng geschützte Tierarten.

Das Gebiet hat darüber hinaus **eine bedeutende Klima-Ausgleichsfunktion**. Dort versickern große Wassermengen, z.B. bei Starkregen, was Kanäle und überflutungsgefährdete Wohngebiete entlastet (siehe weiter unten unsere Stellungnahme zum B-Plan im Hinblick auf das Entwässerungskonzept). Im Sommer entsteht hier Kaltluft, die über Frischluftschneisen in den umliegenden aufgeheizten Wohngebieten bis in die Ortsmitte hinein für Abkühlung sorgt.

Die Politik folgte dem Antrag mehrheitlich nicht und startete einen Planungswettbewerb. Von den 20 eingereichten Plänen sticht nur ein Plan (Nr. 2505 – „Das richtige Maß“) deutlich heraus. Er berücksichtigt als einziger weitgehend **die Empfehlungen der Klima-Analysekarte**. Diese Karte wurde im Auftrag der Stadt speziell für die Stadtplanung entwickelt und lag den Wettbewerbsunterlagen bei. Ihr zufolge sind diese Flächen von so großer Bedeutung für das Ortsklima, **dass bauliche Eingriffe dort gänzlich vermieden werden sollten**.

Die für diesen Plan verantwortlichen Büros¹ beschränken sich auf 270 neue Wohneinheiten am Winklerweg, Strümper Straße und an der Haltestelle Kamperweg. Dort sollen vor allem bezahlbare, kleinere und auch seniorenfreundliche Wohnungen entwickelt werden. Dieser Plan kommt ganz ohne Straßenneubau aus. Er wertet die erhaltenen Freiflächen mit Alleen, Hecken und Streuobstwiesen auf, ohne weitere landwirtschaftliche Flächen zu opfern.

Für weitere 400 Wohneinheiten machen die Planer Vorschläge, wo sie - verteilt über das Ortsgebiet - entstehen können, ohne dass dadurch großflächig wertvolle Böden versiegelt werden müssen.

37 Hektar hochwertiger Ackerboden bedeuten für uns jährlich u.a.:

- 296 Tonnen Weizen = 336 Tonnen Brot
- 250.000 m³ verdunstendes Wasser, wovon die Ortschaft im Sommer mit einer Abkühlung von bis zu 4 Grad profitiert
- 285.000 m³ Wasserspeicher und entsprechender Hochwasserschutz bei Starkregen
- 1.850 Menschen werden über das daraus gebildete Grundwasser mit Frischwasser versorgt (siehe die Dokumentation „**Das Ende der Neubaugebiete? Wohnen ohne Naturzerstörung**“²)

Fruchtbarer Ackerboden ist zudem unser wichtigster Speicher für CO₂ aus der Atmosphäre. Zugleich ist er ein wichtiger Lebensraum für Tiere in Zeiten des Artensterbens.

Diese Leistungen würden mit der Bebauung unwiederbringlich verloren gehen.

¹ Stadtplanung: prosa Architektur + Stadtplanung BDA Quasten Rauh PartGmbH, Landschaftsplanung: häfner jimenez betcke jarosch landschaftsarchitektur gmbh, Verkehrsplanung: Mobilitätslösung

² <https://www.ardmediathek.de/video/swr-wissen/das-ende-der-neubaugebiete-wohnraum-ohne-naturzerstoerung/swr/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvczE5NjE1Mzc>

Der Wettbewerbs-Plan Nr. 2505 genügt als einziger den Anforderungen an den nach heutigen Erkenntnissen gebotenen Umgang mit der Klima- und der Naturkrise. Bedauerlicherweise wurde dieser herausragende und zukunftsweisende Vorschlag nicht in die zweite Runde des Wettbewerbs genommen.

Wir sind der Meinung, dass hier **ein Abwägungsfehler im Prozess** vorliegt, denn man hätte eben auch anders planen können, wie der Wettbewerbsbeitrag der prosa-Architekten gezeigt hat. Das hat die Politik in Meerbusch aber versäumt. Sollte man nicht im jetzigen Verfahren darüber neu nachdenken?

Die für das Land formulierten Ziele seitens der Politik fordern dies eindeutig:

- Reduzierung der Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen in NRW als Beitrag zur Erreichung des Bundesziels von unter 30 Hektar pro Tag bis 2030 (Nachhaltigkeitsstrategie NRW)
- Das Prinzip der Flächensparsamkeit wird zur Leitschnur der Landesregierung. Ziel ist es, den Flächenverbrauch zeitnah auf 5 Hektar pro Tag und perspektivisch auch weitergehend durch konkrete Maßnahmen zu reduzieren.

Denn Änderungen der Landnutzung wirken sich in vielerlei Hinsicht auf die Umwelt aus: Die Beschaffenheit der Oberfläche beeinflusst Wasserkreisläufe und den Wasserhaushalt, verändert die Regulations-, Speicher- und Filterfunktion des Bodens und bestimmt so deren ökosystemare Leistungen für -Klimaanpassung und Klimaschutz. Insbesondere eine Verdrängung natürlicher Ökosysteme infolge von Landnutzungsänderungen, der Verlust von Böden als wichtige Kohlenstoffsinken sowie der Funktionsverlust der Böden zur Kühlleistung wirken sich negativ auf den weiter voranschreitenden [Klimawandel](#) in NRW aus. Auch die Artenvielfalt leidet unter dem Flächenverlust.

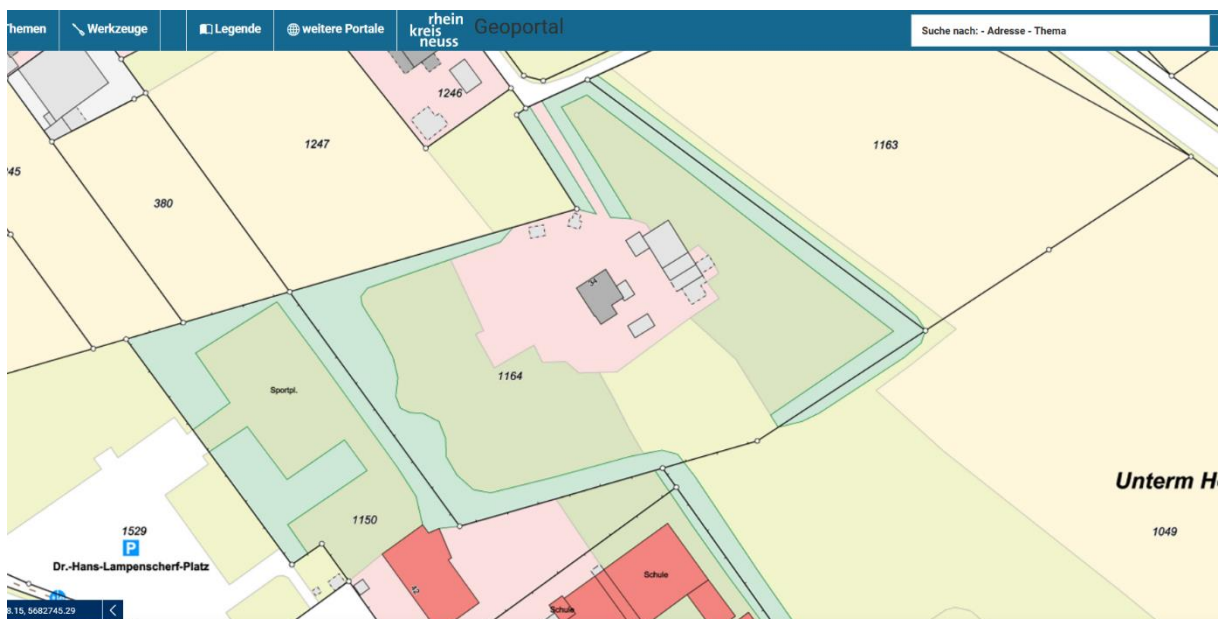
Den Landnutzungswandel in NRW prägt statt eines Schutzes von Wald, Acker- und Weideland vielmehr die Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen **mit einem hohen Versiegelungsgrad und einer weiteren Zersiedelung der Landschaft**. Sie ist Ausdruck einer steigenden Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbeflächen: Als bevölkerungsreichstes Bundesland und industrielle Kernregion Deutschlands mit zahlreichen flächenintensiven Verarbeitungs- und Produktions- sowie Logistikbetrieben gibt es in NRW nach wie vor einen hohen Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen. In der Regel werden dafür Landwirtschaftsflächen in Anspruch genommen. Dadurch gehen

Böden für die Nahrungsproduktion, den Wasserhaushalt und die Klimaanpassung verloren. **Im Sinne der Nachhaltigkeit sollten Landnutzungsänderungen auf einer sorgfältigen Abwägung sozialer, ökonomischer und ökologischer Kriterien beruhen. Zum Schutz der Umwelt und des Klimas gilt es, die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen weiter zu reduzieren.**³

II. Verkehrsgutachten:

1. Verlauf der Planstraße

Leider fehlen uns bisher **detailliertere** Pläne zu dem Verlauf der „Planstraße“ zwischen der Schule (Flurstück 719), dem Kindergarten (Flurstück 1150), dem Sportplatz (ebenfalls Flurstück 1150) und dem im privaten Eigentum befindlichen Flurstück 1164.



In jedem Fall halten wir allerdings das Planen der Planstraße zwischen all den oben genannten Flurstücken für ungünstig, da sie vermutlich viel zu breit sein wird, um dort überhaupt entlanggelegt werden zu können.

1.1. Lage zur Kita

³ <https://umweltindikatoren.nrw.de/boden-und-wasser/flaechenverbrauch>

Zum einen dürfte die KiTa Entdeckerknirpse (Wienenweg 42) unverhältnismäßig stark von einer dort entlang ihrem Grundstück geplanten Straße in Mitleidenschaft gezogen werden (Lärm bzw. Sicherheit der Kinder).

1.2. Hecke

Zum anderen befindet sich entlang der Grundstücksgrenze zu Flurstück 1164 eine in den 80er Jahren vom NABU gepflanzten Hecke, die jetzt ein Refugium ist für alles was krecht und fleucht.

Was Hecken ökologisch leisten können wir hier nur in kurz skizzieren:

Vorteile von Wildhecken fürs Klima

-Hecken binden genauso viel CO₂ wie Wald. Da sie in den ersten Jahren mehr Biomasse aufbauen, sind sie dabei sogar schneller.

-Hecken sorgen für Klima Resilienz. Sie schützen ausgetrocknete Böden vor Winderosion.

-Hecken sorgen für weniger Verdunstung und mehr Taubildung und schaffen so einen stabileren Wasserhaushalt.

-Hecken können Starkregen auffangen und ableiten.

Vorteile von Wildhecken für Tiere

-Wildhecken bieten Lebensraum für unsere heimische Tierwelt, von Schmetterlingen und Eidechsen bis zu Wiesel und Fuchs.

-Im dornigen Gestrüpp finden Vögel besonders gute Nistplätze.

-Die Wildfrüchte und Nüsse bieten den Tieren kohlenhydrat- und proteinreiche Nahrung, oft bis tief in den Winter.

-Hecken sind besonders artenreich. Wie ein doppelter Waldsaum bieten sie verschiedene Vegetationsstufen und Mikro Klimate.

-Hecken sind im Biotopverbund unverzichtbar. Als lineares Landschaftselement verbinden sie Feld und Wald, Siedlungsgebiete und offene Landschaft. ⁴

4

<https://heckenretter.org/warum-hecken-wichtig-sind/>

<https://www.wetter.de/cms/hecken-als-unterschaetzte-klimaretter-so-wichtig-sind-sie-fuer-artenvielfalt-und-co2-speicherung-5079189.html>

daher fragt sich, ob eine Erschließung nördlich über das Grundstück 1247, welches dann am Knick des Nibbelswegs auskommen und dann hinter dem Grundstück 1164 nach Süden abbiegen müsste, nicht sinnvoller wäre...

2. Quartiersgarage /Mobilitätshub

2.1. Wirtschaftlichkeit?

Aus dem Planverfahren Böhler II haben wir bei der Vorstellung durch den Investor mitgenommen, dass Quartiersgaragen heutzutage nicht wirtschaftlich betreiben werden können. Dann stellt sich allerdings die Frage, wo die Anwohner ihre ganzen Autos hinstellen sollen, denn das Quartier wurde zwar als autoarm, nicht aber autofrei propagiert?⁵

2.2. Lage des Hubs

Hat man den Anwohnern am Kamperweg den Gefallen getan, die Planstraße abzupollern und den Verkehr nur von Norden in das Quartier zu leiten, so muss man sich dann allerdings doch die Frage stellen, ob der Mobilitätshub an der jetzt verorteten Stelle noch sinnvoll erscheint. Warum setzt man ihn nicht an die Nordostecke des Plangebiets parallel zur U 76 und um 90 ° gedreht. Zum einen stört dann der doch recht hohe Bau nicht die Anwohner des Kamperwegs. Außerdem braucht der Verkehr dann nicht zur **größtmöglichen** Entfernung vom Kreisverkehr hingeleitet werden...

3. Querstraßen

Diese zerstören in unseren Augen die sog. Lebensader, vor allem konterkarieren sie ihren Zweck: Menschen sollen sich dort begegnen, Kinder sollen dort spielen. Das ist aber kein geschützter Raum für Kinder, wenn alle Nase lang ein Auto dort rüber rollt oder im schlimmsten Fall sogar die Müllabfuhr das Bobbycar fahrende Kind übersieht. Die

5

Lanker Fußgängerzone ist nur deshalb bei jungen Müttern so beliebt, weil dort KEINE Autos fahren.

4. Kita am Kamperweg

Man glaubt doch nicht ernsthaft, dass Eltern morgens ihre Kinder die gesamt Planstraße abfahren, um ihre Sprösslinge zur Kita zu bringen? Das ist einfach realitätsfern! Vielmehr werden zumindest die Eltern, die ihre Kinder nicht aus dem Viertel, sondern aus Boverth oder Osterath in die Kita bringen, mit dem Auto kommen und dann über den Kamperweg fahren.

Wird der Kamperweg – wie auch die Planstraße – abgepollert zur U76?

Wo kommt dann der Wendehammer hin bzw. wo ist Raum für einen Wendehammer?

Gibt es eine drop off Zone (die fehlt uns auch beim jetzigen Entwurf)?

5. Kreuzung Wienweg/Meerbuscher Straße

Wir vermissen diesen Knotenpunkt in der Auflistung auf der Folie 6 des Verkehrsgutachtens.

Auf Folie 4 wird zwar erwähnt, dass dort Zählraten vorliegen – im jetzigen Gutachten haben wir jedoch dazu nichts gefunden. Gerade dieser Knotenpunkt ist aber für die Erschließung des Nikolausquartiers nicht zu unterschätzen:

-schon jetzt benutzen viele Bürger den Kamperweg, um Leute zur Haltestelle Kamperweg hinzubringen oder abzuholen.

-das wird sich mit dem Verkehr zur Kita noch verstärken (s.o.)

-zusätzlich gibt es noch diverse Hol- und Bringdienste zum Hephata-Heim auf dem Kamperweg.

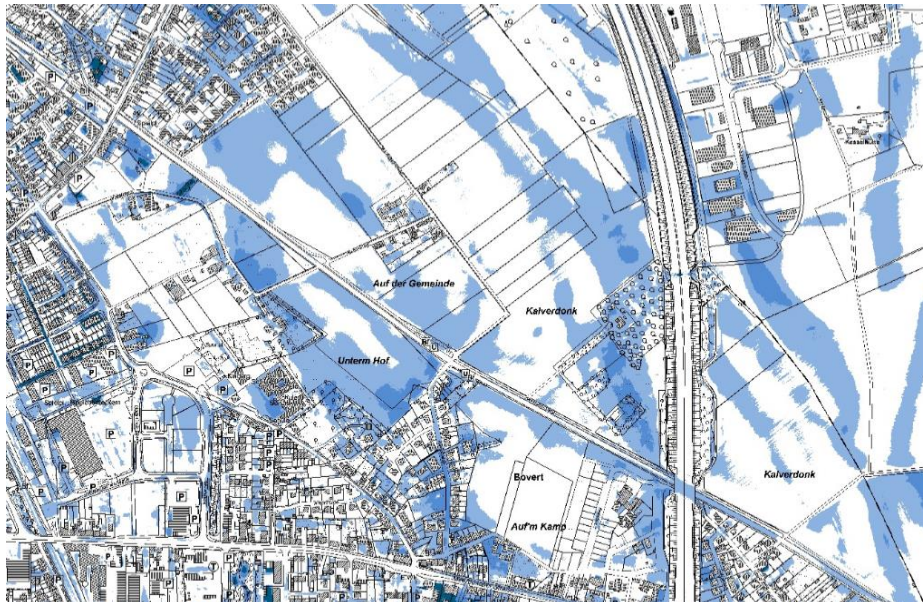
Wir brauchen also Material über die Belastungsfähigkeit dieses Knotenpunktes.

6. Weitere Querung der U76

Folie 7 hat uns relativ ratlos gemacht, denn dort wird eine Querung der U76 im Teilbereich 3 (Fläche hinter dem Kamper Hof) aufgezeigt. Wir waren immer der Meinung, dass die U76 als Stadtbahn im Außenbereich unter das Eisenbahnkreuzungsgesetz fällt und dort eine Querung nicht möglich ist. Bitte aufklären...

III. Einwendungen zum Entwässerungskonzept

Säuft das neue Baugebiet ab? Schaut man sich die Karte für das mehr als 100-jährliche Ereignis des neuen Baugebiets an, so muss man zu dem Schluss kommen: **ja - das neue Baugebiet säuft ab.**



Starkregenereignismanagement/Gefahrenkarte_Szenario_3_mehr_als_100-jaehrliches_Ereignis.pdf – Ausschnitt für den Kalverdonk

Bedauerlicherweise scheint in den Köpfen der Ingenieure immer noch nicht angekommen zu sein, dass sie das mehr als 100-jährige Ereignis leider jetzt **als das jährliche Ereignis** annehmen müssen. Das dies so ist, zeigt das jüngste Ereignis in Bedburg, wo der Gutachter im Januar 2024 noch festgestellt hat, dass das Wasser im fraglichen Baugebiet bei Über Stau dennoch abfließen könne. Das war leider nicht der Fall:

In Bedburg im Rhein-Erft-Kreis stand Anfang September 2025 nach einem Starkregen ein Neubaugebiet im Ortsteil Kaster bis zu 60 Zentimeter hoch unter Wasser. Der Bürgermeister der Stadt Bedburg, Sascha Solbach, sagte dem WDR, dass das Neubaugebiet diese Wassermengen hätte aushalten müssen:

"Diese ganze Neubauesiedlung ist eigentlich eine Siedlung, die auf Klima-Resilienz ausgelegt ist. [...] Also man hat darauf geachtet, dass eigentlich das Prinzip Schwammstadt eingehalten wird. Also es gibt viele Retentionsflächen und unter

anderem ein eigenes Regenrückhaltebecken, was jetzt nicht ausreichend war, **obwohl das für ein 100-jähriges Schadensereignis eigentlich dimensioniert ist.**"⁶

Wir zitieren weiter aus dem Entwässerungskonzept für das obige Erschließungsgebiet "Neue Stadt Bedburg" und der darin enthaltenen Überflutungsprüfung, fertiggestellt im Januar 2024:

„In der folgenden Abbildung sind anhand der berechneten Überstaumengen **bei einem 100-jährliches Regenereignis** von Über-Stau betroffene Schächte und gefährdete Straßenzüge dargestellt. Die Oberfläche sollte v.a. im östlichen Bereich so angepasst werden, dass das Wasser in die angrenzende Grünfläche abfließen kann. Bei dem Über Stau im westlichen Bereich sollte das Gelände so modelliert werden, dass ein Abfließen in die Erft möglich ist.“

Der Bürgermeister von Meerbusch war bereits 2020 einmal bei den Anwohnern des Kalverdonk-Viertels Thomas Mann Str./ Goethestraße, als deren Keller überflutet wurden. 2023 wiederholten sich die Überflutungen (100-jähriges Ereignis?!). Dieses Viertel liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem nun geplanten Gebiet. Er kann also nicht behaupten, von nichts gewusst zu haben, wenn das Neubaugebiet jährlich absäuft....

Im Übrigen sieht auch der Gutachter für das Entwässerungskonzept in seiner Zusammenfassung auf S. 16 dies ähnlich:

„Zudem lassen die hohen Grundwasserstände die Versickerung von Niederschlagswasser mittels unterirdischer Speicher (z.B. Rigolenversickerung), vor allem die damit verbundene wasserrechtliche Erlaubnis, kaum zu. Lediglich an ~ 17% der Höhenmessstellen ist die Geländeoberfläche ausreichend über dem mittleren Grundwasserstand gelegen, um dort eine Rigole errichten zu können. Auch die Versickerung von Niederschlagswasser mittels oberirdischer Speicher (z.B. Muldenversickerung) erfordert Einzelfallprüfungen, insbesondere im Hinblick auf die lokalen Verhältnisse (Topografie und Grundwasserflurabstand)“

⁶ (Zitat aus newsroom-jetzt@wdr.de)



Land unter am Kalverdonk Januar 2024

IV. Erholungsfunktion der Flächen

Die Flächen haben heute eine hohe Bedeutung für die (Fort-)Bewegung und Erholung im Grünen. Viele Menschen jeden Alters nutzen heute die Wege z.B. zum Joggen, Spazieren und um zwischen den Feldern mit dem Rad unterwegs zu sein. Die abwechslungsreiche Begrünung, die Frischluftschneisen, der weite Blick und die ländlich geprägte Bebauung am Ortsrand machen die Verlärmung durch die nahe A57 zumindest bei kürzeren Aufenthalten ausreichend wett und es mangelt fußläufig auch an Alternativen. Die Grünflächen im Osterather Süden, jenseits der Meerbuscher Straße, werden ebenfalls durch den Verkehr auf der A 57 beschallt. Durch die dort zunehmende Bebauung mit elektrischen Anlagen wie dem Doppelkonverter meiden mittlerweile viele Erholungssuchende diesen Bereich.

Naherholung soll in der Nähe möglich und nicht überlaufen sein. Um das Planungskonzept der grünen Ringe um die Meerbuscher Ortsteile umsetzen zu können, müssen dafür in den Randlagen der Ortschaften Grünflächen mit Erholungswert erhalten bleiben. Die Realisierung der Planung im südöstlichen Bereich des

Gesamtgebiets bis zur Trasse der Stadtbahn und noch darüber hinaus, ließe dort nur noch eine Ackerbreite Abstand zur Autobahn, stellenweise wäre er noch geringer. Dieser schmale Streifen muss auch noch die Biotopvernetzung gewährleisten. Am Rand des verbleibenden Grünstreifens wird es durch die Bebauung zudem zukünftig noch lauter als heute.

V. Artenschutz

Warum enthält die vorgestellte Planung keine Angaben zu dem im Nikolausquartier liegenden Grünbereich?

Er ist wichtig für die Klimaanpassung, den Artenschutz und die Aufenthaltsqualität. Ohne die geplante Größe und Ausgestaltung können wir das Konzept und die Gesamtplanung des Quartiers nicht einschätzen und wir erbitten die entsprechenden Informationen, um auch dazu Stellung frühzeitig nehmen zu können.

Die 240 Wohneinheiten im Nikolausquartier und bis zu 1.000 Wohneinheiten im Gesamtgebiet bedeuten massive Bodeneingriffe, großräumige Versiegelung und Überformung. Wertvolle Lebensräume werden dadurch zerstört, Grünflächen zerschnitten und intensiv genutzt.

Es gilt, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend großflächig und möglichst im und nahe am Gebiet umzusetzen. Dies wurde als Ziel der Planung in den verschiedenen Beteiligungsformaten festgelegt und in den Aufgaben des Wettbewerbs formuliert. Probleme, die sich für die Natur bautechnisch ergeben, z.B. durch Glasfassaden, muss der B-Plan, z.B. durch entsprechende Auflagen lösen. Straßen und Wegen gilt es möglichst sparsam und naturschonend zu beleuchten.

Zur Vermeidung von Lichtverschmutzung⁷ und weiterer Verlärmung des bereits stark belasteten Areals fordern wir u.a., die mehrgeschossigen Parkhäuser nicht länger mit offenen Fassaden zu planen, sondern mit geschlossenen und mit heimischen Rankpflanzen begrüneten Fassaden.

Im Gebiet gibt es sehr wertvollen Gehölz- und Baumbestand, Grünland und, vor allem im Bereich des Nibelwegs, auch Weiden, alte Gebäude und Ställe. Dort gibt es auch eine Streuobstwiese mit altem Baumbestand. Angrenzend wurde vom NABU in den 80-er Jahren eine heimische Mischhecke gepflanzt, die sich mittlerweile zu einer wertvollen Baumreihe entwickelt hat und in der u.a. Mäusebussarde brüten. Für den Wettbewerb wurde eine Auflistung erstellt, die bereits viele der schützenswerten Gehölze im Areal enthält. Sie sollten weitestgehend erhalten und die Liste sollte erweitert werden um die Gehölze, die durch ihre Lage auf (damaligen) Privatgrundstücken nicht erfasst werden konnten.

Es soll weitgehend unbebauter Außenbereich versiegelt werden und die Neubebauung wird unmittelbar an den verbleibenden Außenbereich grenzen. Für neue Gehölzpflanzungen im Gebiet ist die Erstellung und Vorgabe von Pflanzlisten mit in Europa heimischen Arten (Bäumen, Sträuchern, Hecken) sehr wünschenswert, evtl. als Teilausgleich für den Arten- und Naturschutz.

Eine durchgehende Vernetzung von möglichst hochwertigen Grünflächen ist ein zentrales Instrument gegen das Artensterben und für den Erhalt der biologischen Vielfalt. Osterath mangelt es im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet leider an

⁷ Laut des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags aus 2022 "ergibt sich ...eine erhöhte Frequentierung eines zuvor nur periodisch genutzten Bereichs. Bei störungsempfindlichen Arten beschränken sich die Störwirkungen nicht nur auf den direkt betroffenen Bereich, sondern wirken sich ggf. auch auf die Lebensraumeignung im Umfeld des Vorhabengebiets aus. Lichtimmissionen können sich negativ auf die Eignung des Gebietes als Fledermauslebensraum auswirken. So führt die Attraktivität von Beleuchtungsquellen für Insekten zu Verlusten und einer geringeren Fortpflanzungsrate der Beutetiere und bringt entsprechende negative Effekte auf die Nahrungsverfügbarkeit für die Fledermäuse (und auch andere insektenfressende Arten) mit sich. Die Insekten, die sich im Bereich der Beleuchtungsquellen aufhalten, stehen zudem den lichtmeidenden Arten in den unbeleuchteten Arealen nicht mehr als Nahrung zur Verfügung (vgl. VOIGT et al. 2018)."

schützenswerten Biotopen und geschützter Natur. Im angrenzenden Landschaftsschutzgebiet Hoterheide schneidet heute die Autobahntrasse vielen Tierarten den Weg ab und endet an dieser Stelle ihr Wanderkorridor. Der Naturschutz gehört wie der Klimaschutz zu den Zukunftsaufgaben, denen eine zeitgemäße Planung Rechnung tragen muss.

Für den Erhalt und die Verbesserung der Biotopvernetzung muss in diesem Bereich des Gebiets ausreichend Raum für zukünftige Maßnahmen gelassen werden.

Laut Bundesnaturschutzgesetz sind zur Vernetzung von Biotopen erforderliche lineare und punktförmige Elemente, insbesondere Hecken, Feldraine und Trittsteinbiotope zu erhalten und dort, wo sie nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind, zu schaffen (§ 21, Abs. 6).

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Natur müssen primär vor Ort eingeplant und möglichst frühzeitig umgesetzt werden.

Hinweise zum „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Stufe 1 und 2) zur Baulandentwicklung „Kalverdonksweg / Ivangsheide“ aus 02/2022

In den letzten Jahren konnten im Gebiet u.a. regelmäßig wahrgenommen werden:

- brütende Turmfalken (u.a. auf dem Dach des Hofes am Ivangsweg und in einem Garten auf dem Kamperweg),
- brütende Mäusebussarde. u.a. im Bereich des Nibbelsweg 34
- jagende Rotmilane, Sperber und Schleiereulen
- eine größere Starenpopulation, die im Gebiet und in unmittelbar angrenzenden Arealen brütet und die z.T. auch im Gebiet überwintert.

Bei (einsetzender) Dunkelheit konnten neben im ganzen Gebiet jagenden Fledermäusen auch Schleiereulen beobachtet und ihre Rufe gehört werden, ebenso die Rufe von Käuzen. Tagsüber waren u.a. Feldlerchen, Schwalben und eine größere Gruppe Stare regelmäßig zu sehen und hören.

Schleiereulen und Schwalben brüten u.a. in den Scheunen des Nibbelshofes. Das Foto zeigt nur einen Ausschnitt der Population, die dort jährlich mehrere Brutten aufzieht.



Weitere Hinweise auf vorkommende Arten ergeben sich aus dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag von Hamann & Schulte, Umweltplanung und angewandte Ökologie, Gelsenkirchen. Dieser wurde für Teile des Untersuchungsgebiets und das östlich unmittelbar angrenzende Gebiet 2017 erstellt und 2019 aktualisiert und liegt der Stadtverwaltung vor.

Die faunistische Kartierung lieferte dabei den **Nachweis von sechs im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten** (planungsrelevant im Sinne von KAISER 2018):

Breitflügel-Fledermaus, Fransenfledermaus, Kleiner Abendsegler, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus. Hinzu kommen zwei Artengruppen, deren Vertreter sich anhand bioakustischer Methoden nicht trennen lassen (Graues und Braunes Langohr sowie Arten der Gattung Myotis).

Die avifaunistische Kartierung liefert den **Nachweis von 35 im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten, darunter zwölf planungsrelevante Arten.**

U.a. werden darin zwei Fortpflanzungsstätten der Feldlerche und Brutstätten von Turmfalken und von Mehl- und Rauchschnalben aufgeführt. "Bluthänfling, Girlitz und Star wurden nur qualitativ erfasst, weil sie zum Zeitpunkt der Untersuchung nicht zu den planungsrelevanten Arten zählten (KAISER 2015)."

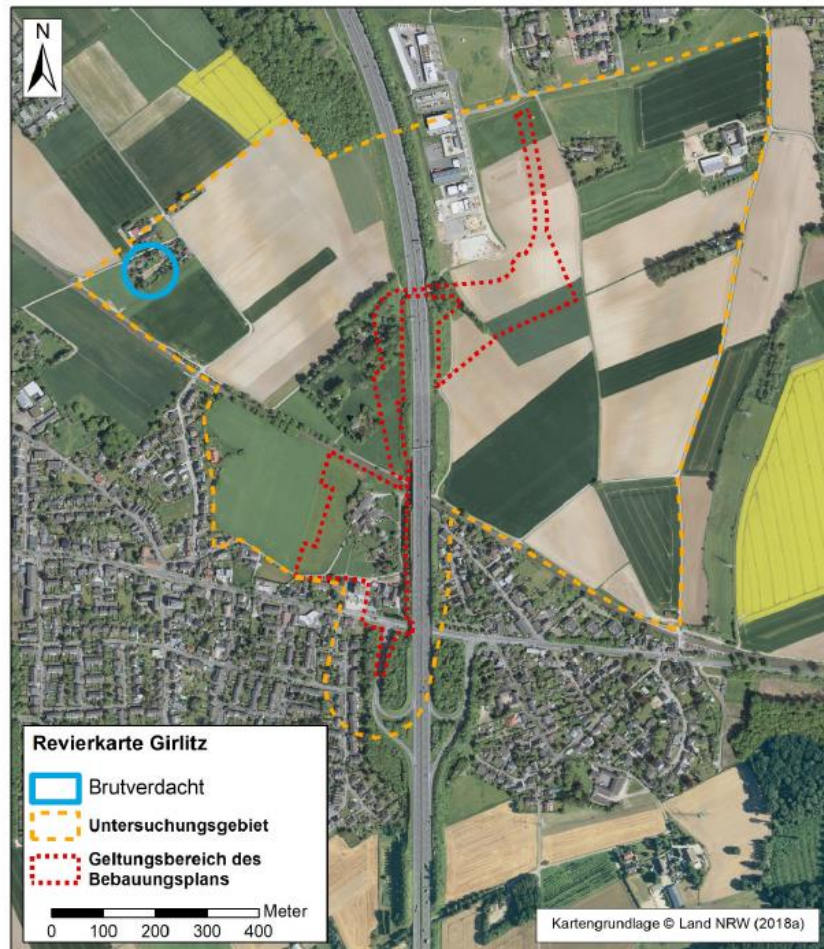


Abbildung 10 Revierkarte Girlitz

VI. Gesunde Wohnverhältnisse, Aufenthaltsqualität im Freien

Belastung mit Luftschadstoffen

Ist eine Untersuchung zum Schutzgut Luft und insbesondere zu den Schadstoffemissionen der A57 geplant?

VII. Lärmbelastung

Wieso wurde der an der Autobahn 57 eigentlich bereits heute benötigte aktive Lärmschutz im bisherigen Gutachten nicht als mögliche Lösung der massiven Lärmbelastung untersucht?

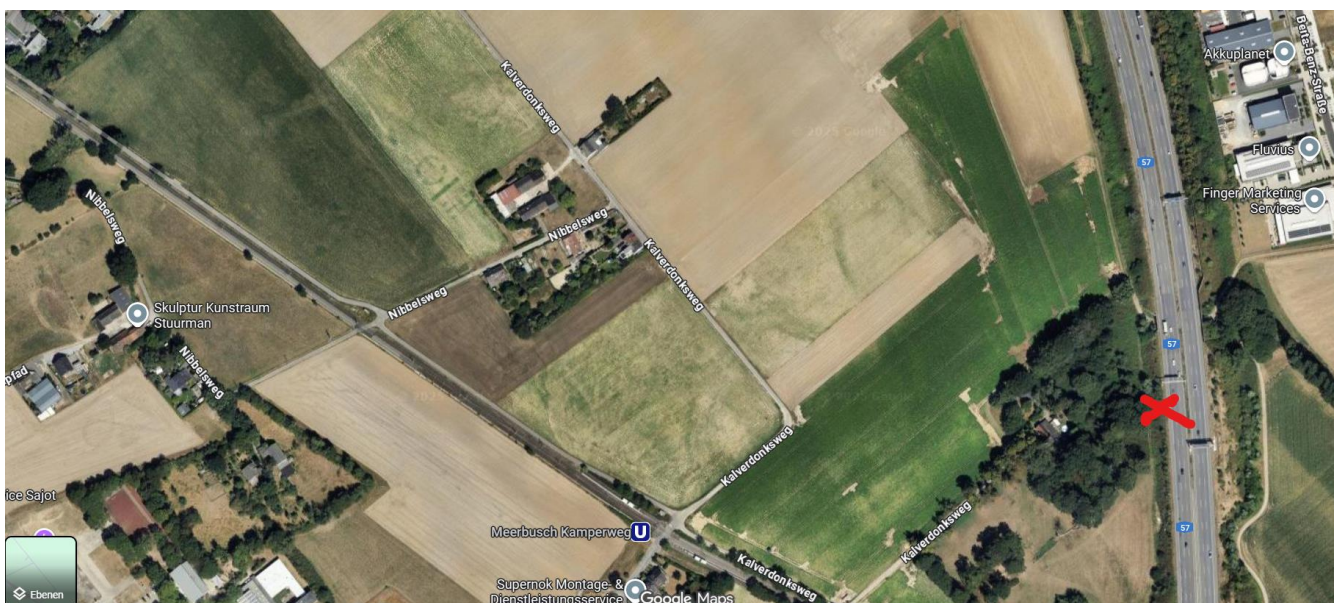
Es gab eine kurze Präsentation der Ergebnisse der Kurzgutachten im Rahmen einer

Bürgerveranstaltungen im Erwin-Heerich-Haus. Damals war von Seiten der Verwaltung erklärt worden, dass aktiver Lärmschutz an dieser Stelle durch den Gutachter nicht als Lösung untersucht wurde, weil er an dieser Stelle „nicht möglich“ sei.

Womit wird die Unmöglichkeit begründet?

Gute und gesunde Wohnverhältnisse in diesem Bereich von Osterath werden ohne aktiven Lärmschutz auch in diesem Bereich der A 57 nicht erreichbar sein, weshalb wir die Nachrüstung für unverzichtbar halten.

Heute endet der Lärmschutz oberhalb des roten Kreuzes:

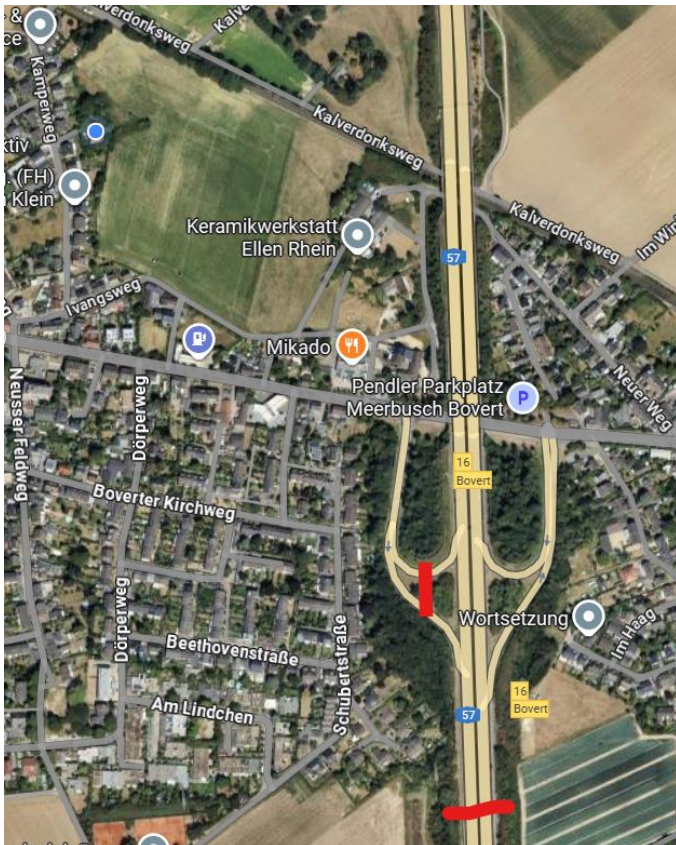


Der Bereich ist schon heute massiv lärmbehaftet, vor allem durch die in Dammlage verlaufende A 57. Gilt hier nicht ein Verschlechterungsverbot und wie kann eine weitere Verschlechterung anderweitig verhindert werden?

Seit dem sechsspurigen Ausbau der A57 hat der Verkehr zugenommen und er ist schneller und dadurch auch noch lauter geworden. Es gibt in diesem Bereich der A57 kein Tempolimit, weder am Tage noch in der Nacht und keinen Lärmschutz auf der Osterather Seite.

Auf der anderen Fahrbahnseite in Richtung Strümp gibt es eine Lärmschutzwand, was die Belastung auf der Osterather Seite noch verstärkt. Im Gegensatz zu einem Lärmschutzwall vermag eine Wand den Lärm auch nicht zu mindern, sondern nur umzuleiten.

Wind aus südlicher / süd-östlicher Richtung bringt ebenfalls Autobahnlärm ins Gebiet, da die Lärmschutzwand im Bereich der Abfahrt/ Auffahrt in Fahrtrichtung Köln unterbrochen ist und kurz darauf, noch vor dem Ende der Einfädelungsspur ganz endet.



Die nahe Meerbuscher Straße weist als Landstraße in diesem Bereich ebenfalls eine hohe Verkehrsbelastung auf, wie Gutachten zur geplanten Kreisstraßenverlängerung K9n ergaben.

Seitdem vor Monaten Arbeiten an den Gleisen der Stadtbahn durchgeführt wurden, ist das Fahrgeräusch der K-Bahn auch lauter geworden. Fluglärm führt zu weiterer Belastung.

Am 29.11.2024 wurde der überarbeitete Siegerentwurf für das Gesamtgebiet interessierten Bürgern in der Nikolausschule vorgestellt und diskutiert. Die Gebäude, die am nächsten an der Trasse der A57 geplant sind, standen dabei quer zur Autobahn. Da

im Rahmen der Neubebauung weiterhin keine Nachrüstung von aktivem Lärmschutz an der A 57 geplant wird, kam die Frage aus dem Publikum, warum man das Gebiet an der Stelle für den von der A 57 kommenden Lärm durch die Gebäudestellung öffnet. Der vortragenden Architekt Stefan Schmitz antwortete, dass man sich an dieser Stelle zwischen der Lärmbelastung und der Zufuhr von Kalt- und Frischluft entscheiden müsse, beides ginge an dieser Stelle nicht.

Ein begrünter Lärmschutzwall, evtl. kombiniert mit einer Wand, an dieser Stelle der A57 sollte technisch jedoch genauso gut möglich wie auf der anderen Trassenseite?

Eine Neubebauung wird weitere Verkehrsbelastung und damit eine weitere Steigerung des Verkehrslärms für die bisherigen Anwohnenden und auch die zukünftigen Bewohner mit sich bringen.

Die mehrgeschossigen Parkhäuser werden, auch aus Kostengründen, offen geplant, wodurch der Lärm der dort verkehrenden Autos in das Gebiet schallen wird. Auch die angedachte Kombination der Parkhäuser mit der Aufstellung größerer Wärmepumpen lässt weiterer Lärmbelastung befürchten.

Geht man trotz der nun eingeplanten Geschäftslokale und Büroflächen weiter von einem allgemeinen Wohngebiet aus?

Meerbusch liegt im Vergleich bei der Anzahl der Autos pro Kopf und auch beim Anteil großräumiger Autos / SUV mit an der Spitze. Dennoch werden das Gesamtgebiet und auch der B-Plan als „autoarm“ geplant. Der BUND begrüßt diesen Ansatz grundsätzlich, wenn eine realistische Chance auf Umsetzung besteht.

Der reduzierte Stellplatzschlüssel macht bei 240 Wohneinheiten 227 Stellplätze erforderlich. Die Reduzierung basiert auch auf dem Anteil an gefördertem Wohnraum. Da die Fördertöpfe bereits als überzeichnet gelten und Wohneinheiten nach einigen Jahren auch aus der Sozialbindung fallen können, stellt sich die Frage, ob die reduzierten Stellplätze ausreichen werden oder die bisherigen engen Anwohnerstraßen zusätzlich mit parkenden Autos und dem dazugehörigen Verkehr zusätzlich belastet werden. Dabei gibt es auf dem Wienweg bereits heute Autoverkehr durch die Kita und die Schule und auf dem Kamperweg durch die Haltestelle der K-Bahn, an der Fahrgäste

mit dem Auto abgesetzt oder abgeholt werden. In beiden Straßen ist dadurch auch die Sicherheit im Verkehr ein zu beachtendes Thema.

Die Taktverdichtung der K-Bahn ist eine weitere Säule, auf der die Hoffnung auf ein autoarmes Quartier ruht. Nach der gemeinsamen Unterzeichnung einer Absichtserklärung zusammen mit den Nachbarstädten Krefeld und Düsseldorf ist der nächste und damit der erste verbindliche Schritt bisher aber noch nicht erfolgt. Das liegt auch an einer nennenswerten Kostensteigerung pro Rheinbahn-Kilometer in den letzten Jahren. Da entlang der K-Bahntrasse weitere Neubaugebiete geplant werden, stellt sich die Frage, wie realistisch die Nutzung der Bahn anstelle des Autos sein kann, wenn zusätzliche Fahrgäste nicht durch eine Taktverdichtung aufgefangen werden.

Die sogenannte „Lebensader“ als Begegnungsort im Nikolausquartier wird der aktuellen Planung zufolge an drei Stellen durch Autos gekreuzt für u.a. Anlieferung an den Häusern und dortige „Kurzzeitparker“. Auch dieser Verkehr ist bei der Lärmbelastung zu berücksichtigen und beeinträchtigt zudem die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit der Menschen, die nicht motorisiert auf der „Lebensader“ unterwegs sind.

In den verschiedenen Stadien der Planung wurde immer wieder die Bedeutung der Aufenthaltsqualität im Freien im und um das Gebiet herum betont. Wenn die Verkehrs- und vor allen die Lärmbelastung im Gebiet weiter zunehmen, kann von einer guten Aufenthaltsqualität im Freien nicht ausgegangen werden.