

- Gut Löffelbeck -

0. Hinweise zum Verfahren

Der Bebauungsplan Nr. 58 - Gut Löffelbeck - war lt. Beschluß des Rates vom 28.6.1983 erneut öffentlich auszulegen. Der Rat hatte gleichzeitig den Satzungsbeschluß vom 3.5.1983 über den Bebauungsplan aufgehoben. Die erneute Auslegung war aus verfahrensrechtlichen Gründen erforderlich.

Der Entwurf und die Begründung enthielten aufgrund der Forderung des Regierungspräsidenten bei der erneuten Auslegung folgende geringfügige Änderungen bzw. Berichtigungen:

- Konkretisierung bei der Zuordnung von Stellplätzen und Garagen zu Baugebieten,
- Erläuterung im Plan und in der Begründung, daß der Stauraum vor Garagen jeweils dem Nutzer der dahinter liegenden Garage als Stellplatz zuzuordnen ist,
- die Kosten für das Regenrückhaltebecken sind in der Begründung gesondert aufgeführt,
- die Planzeichen in der Legende sind in Übereinstimmung mit denen im Plan gebracht,
- zeichnerische Übernahme des Schallgutachtens der Firma Peutz und Partner GmbH vom 9.12.1981 in den Bebauungsplan.

Außerdem wurden die bisher in roter Farbe aufgrund der Berücksichtigung von Anregungen und Bedenken eingetragenen Änderungen endgültig in das Plankonzept übernommen und nicht mehr als Änderung gekennzeichnet.

1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Nordosten des Ortsteiles Metzkausen zwischen der Hasseler- bzw. Homberger Straße (L 156) und der RWE-Hochspannungsleitung. Ein geringer Teil des Gebietes liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 22 der ehemaligen Gemeinde Metzkausen. Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 14 ha. Davon sind etwa 8,2 ha noch nicht genutztes Wohnbauland.

2. Erfordernis der Planaufstellung

Der Bebauungsplan Nr. 58 ist gem. § 8 Abs. 4 BBauG ein vorzeitiger Bebauungsplan. Die Dringlichkeit der Aufstellung ergibt sich u.a. aus der Tatsache, daß das Plangebiet "Gut Löffelbeck" in absehbarer Zeit die einzige verfügbare Erweiterungsfläche für den Ortsteil Metzkausen darstellt. Die zukünftige städtebauliche Entwicklung von Metzkausen soll sich demnach auf diesen Bereich konzentrieren. Auch für die Befriedigung der Wohnbedürfnisse innerhalb der gesamten Stadt hat dieses Gebiet eine wichtige Funktion, die eine Planung zum jetzigen Zeitpunkt rechtfertigt. Eine besondere Dringlichkeit ergibt sich im übrigen daraus, daß im Plangebiet möglichst bald auch Wohnungen für heute in Düsseldorf ansässige Japaner angeboten werden sollen. Da sich die Aufstellung des neuen Flächennutzungsplanes u.a. durch das landesplanerische Abstimmungsverfahren verzögert hat, wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, einen vorzeitigen Bebauungsplan aufzustellen.

3. Einfügung in die Ziele der Landes- und Regionalplanung und der vorbereitenden Bauleitplanung

Für den Ortsteil Metzkausen besteht seit der kommunalen Neugliederung 1975 kein gültiger Flächennutzungsplan. In dem zur Zeit in Aufstellung befindlichen neuen Flächennutzungsplan für das gesamte Stadtgebiet Mettmann ist die betreffende Fläche als Wohnbaufläche ausgewiesen. Der Flächennutzungsplanentwurf ist gem. § 20 Landesplanungsgesetz mit der Landesplanung abgestimmt. Im Zusammenhang mit diesem Flächennutzungsplanentwurf wurde

eine Änderung des Gebietsentwicklungsplanes durchgeführt, die u.a. auch die Fläche des Bebauungsplanes Nr. 58 umfaßt. Danach wird dieses Gebiet im Gebietsentwicklungsplan für den Kreis Düsseldorf-Mettmann von 1970 als Wohnsiedlungsbereich dargestellt.

4. Bauliche Nutzung und planerisches Konzept

Entsprechend der in Metzkausem vorhandenen typischen Baustruktur sind im Plangebiet ausschließlich Einfamilienhäuser - z.T. mit Einliegerwohnungen - vorgesehen: Geschößwohnungen sind nicht geplant. Die Bebauung soll sich möglichst harmonisch in die Landschaft und die vorhandene Bebauung einfügen.

Entlang der Hauptverkehrsstraßen, der Hochspannungsleitung und der Regenrückhaltebecken werden allgemeine Wohngebiete entsprechend § 4 BauN VO, im übrigen Planbereich reine Wohngebiete gemäß § 3 BauN VO festgesetzt. Gemäß Abschnitt B 1 und B 2 der textlichen Festsetzung werden bestimmte ausnahmsweise oder allgemein zulässige Nutzungen ausgeschlossen, um die Wohnruhe der Gebiete nicht zu beeinträchtigen. Die geplanten Häuser sind überwiegend zweigeschossig, gegebenenfalls mit ausbaufähigem Dachgeschoß. Die zwingende Festsetzung der Geschößzahl wurde gewählt, um ein städtebaulich einheitliches Erscheinungsbild der Siedlung zu erzielen.

Eingeschossige Häuser sind im Anschluß an die vorhandene Bebauung und nördlich der Hasselbeckstraße vorgesehen. Die Grundflächen- und Geschößflächenzahlen entsprechen den bei diesen Geschößzahlen zulässigen Werten der BauN VO, um eine relativ verdichtete Bebauung anzustreben. Im Abschnitt A, Nr. 2 der textlichen Festsetzungen wurde die Mindestbreite der Baugrundstücke auf 6,0 m festgesetzt, damit eine sinnvolle Nutzung der Freiflächen des Grundstückes möglich und ein zumutbarer Grundstücksschnitt noch gewährleistet ist.

Am nördlichen Rand des Baugebietes - im Übergang zur freien Landschaft - ist eine aufgelockerte Bebauung in Form von Einzel- oder Doppelhäusern beabsichtigt. Ebenfalls nur Einzelhäuser sind

zwischen der Hasselbeckstraße und der öffentlichen Grünzone festgesetzt, um eine völlige Abriegelung von dem dahinter liegenden Grünbereich zu vermeiden. Im Anschluß an die bestehenden Gebäude im Kurvenbereich der Homberger-/Hasseler Straße sind Gartenhofhäuser geplant. Reihenhäuser befinden sich im mittleren und östlichen Abschnitt des Plangebietes. Damit nicht zu lange Hauszeilen entstehen, ist überwiegend offene Bauweise festgesetzt. Durch eine Vielzahl von Haustypen und die beabsichtigte versetzte Anordnung der Häuser soll darüber hinaus eine Monotonie im Siedlungsbild vermieden werden. Die vorhandene Bebauung wird durch entsprechende planungsrechtliche Ausweisungen in ihrem Bestand abgesichert. Außerdem werden Erweiterungsmöglichkeiten vorgesehen. Lediglich Teile der früheren Hofgebäude des Gutes Löffelbeck werden überplant.

5. Versorgung der Bevölkerung, Grün- und Erholungsflächen

Zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs sind zum Teil im Plangebiet selbst (im Bereich der bestehenden Bebauung) und weiterhin im Ladenzentrum an der Florastraße (Entfernung ca. 300 - 500 m) Geschäfte vorhanden. Zusätzliche Läden und Dienstleistungseinrichtungen sind in den WA-Gebieten zulässig.

In Metzkausen stehen zwei konfessionelle und ein städtischer Kindergarten zur Verfügung. Für das Baugebiet Gut Löffelbeck sind etwa 30 Kindergartenplätze erforderlich. Die notwendigen Reserven sind in den genannten Kindergärten vorhanden. Allerdings ist es erforderlich, daß die Inanspruchnahme der Metzkausener Kindergärten durch die Kinder aus anderen Stadtgebieten entsprechend dem neuen Bedarf reduziert wird.

Der schulischen Versorgung dienen die Grundschulen am Kirchendeller Weg und an der Spessartstraße (die genaue Zuordnung erfolgt zum gegebenen Zeitpunkt), die Haupt- und Realschule Borner Weg in Mettmann und das in unmittelbarer Nähe des Plangebietes gelegene Heinrich-Heine-Gymnasium.

Soweit ein spezieller Bedarf an Gemeinbedarfseinrichtungen für künftige japanische Bewohner besteht, werden zentrale Einrichtungen innerhalb der Stadt Düsseldorf in Anspruch genommen.

Auf dem Grundstück des Gymnasiums stehen verschiedene Sporteinrichtungen, im Anschluß hieran neuerrichtete Tennisplätze zur Verfügung.

Das Plangebiet umfaßt zwei Grünbereiche. Im südlichen Teil ist ein durchgehender Grünzug von der Hasseler Straße bis zur Hasselbeckstraße geplant. Dieser Grünzug ist heute zum Teil als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Da die landschaftliche Qualität nach Ansicht der Stadt Mettmann nicht sehr hoch einzustufen ist und außerdem in diesem Gebiet Kinderspielplätze (Kategorie A, B und C gemäß des Spielplatzerlasses des Innenministers vom 31.7.1974) und Einrichtungen der Entwässerung (Regenüberlaufbecken, Pumpstation) angelegt werden sollen, ist die Aufhebung des Landschaftsschutzes beantragt worden. Dieser Grünzug dient weiterhin der Auflockerung des Baugebietes und der Trennung des bisher im wesentlichen bebauten Bereichs im Süden und des neuen Wohngebietes im Norden. Dazu soll er eine fußläufige Verbindung von der Hasseler Straße zur weitergeführten Hasselbeckstraße aufnehmen sowie den Pettenbrucher Bach bzw. dessen geplante Verrohrung.

Ein weiterer Grünbereich ist im nördlichen Plangebiet im Zusammenhang mit einem natürlichen Geländeeinschnitt vorgesehen. Auch hier sollen u.a. Spielflächen (Kategorien B und C) angeboten werden. Ein weiterer Spielplatz der Kategorie C) befindet sich im mittleren Planbereich. Als Spielflächenbedarf werden 3,0 qm pro Einwohner angesetzt. Bei erwarteten 1.000 - 1.200 Einwohnern (Maximalwert) ergibt sich somit folgender Bedarf:

- A - Bereiche (40%): 1.440 qm
- B - Bereiche (40%): 1.440 qm
- C - Bereiche (20%): 720 qm.

Diese Flächengrößen lassen sich in den oben bezeichneten Spielbereichen nachweisen. Hinzuzurechnen ist ein weiterer A-Bereich östlich des Heinrich-Heine-Gymnasiums, auf dem neben anderen

Einrichtungen vor allem ein Bolzplatz angelegt werden soll. Ein entsprechender Bebauungsplan befindet sich in Aufstellung.

Im Übergang zur freien Landschaft ist ein 7 - 8 m breiter öffentlicher Grünstreifen geplant, der auch einen Fuß- und Radweg aufnehmen soll.

Die Größe der Grünflächen beträgt insgesamt ca. 2,8 ha.

6. Verkehr

Das Plangebiet wird an zwei Stellen an die L 156 (Hasseler- bzw. Homberger Straße) angeschlossen. Um eine zu hohe Verkehrsbelastung für die bisher schon stark belastete Florastraße und insbesondere für das Gymnasium an der Hasselbeckstraße zu vermeiden, sollen über die südliche Erschließungsstraße lediglich ca. 40 Einfamilienhäuser an die L 156 angebunden werden. Der überwiegende Teil des Gebietes wird somit über die nördliche Erschließungsstraße gegenüber der Einmündung des Eschenkämpchenweges an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen. Dieser Einmündungspunkt wurde aufgrund der Vorstellungen des Landesstraßenbauamtes angelegt und gestaltet. Für die Lage der neuen Einmündung stellt die bestehende Einmündung des Eschenkämpchenweges einen Zwangspunkt dar, in dem Sinne, daß eine Kreuzung und nicht zwei versetzte Einmündungen entstehen sollen. Zur Anlegung der Kreuzung ist es erforderlich, Linksabbiegespuren einzurichten und somit den Straßenquerschnitt zu erweitern. Im übrigen sollen entlang der L 156 Fuß- und Radwege angelegt werden, die durch einen Trennstreifen von der Fahrbahn getrennt werden. Diese Wege dienen u.a. der Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Vom geplanten Ausbau der L 156 werden vor allem die Grundstücke östlich der Homberger Straße betroffen. Allerdings werden die Belange einer sicheren Verkehrsführung für so wichtig gehalten, daß Eingriffe in die privaten Grundstücke gerechtfertigt erscheinen. Die Installierung einer Ampelanlage ist vorgesehen. Dadurch wird auch die jetzt bestehende kritische Verkehrssituation im Einmündungsbereich des Eschenkämpchenweges entschärft.

Eine weitere Forderung der LSBA geht dahin, im Zuge des Bebauungsplanverfahrens den rechtwinkligen Kurvenbereich im Verlauf der Hasse-

ler Straße abzuflachen und zu entschärfen und die Möglichkeit zur Anlegung von Fuß- und Radwegen zu schaffen. Dies hängt u.a. mit der durch das Baugebiet entstehenden größeren Verkehrsmenge zusammen.

Vor allem aber ist es notwendig, die Verkehrsverhältnisse in diesem Bereich den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer aus dem neuen Wohngebiet so anzupassen, daß diese mit größtmöglicher Sicherheit die Bushaltestellen und Versorgungseinrichtungen im Bereich des alten Ortskernes erreichen können. Auch in diesem Falle werden die Belange des Verkehrs für so bedeutsam gehalten, daß sie die Inanspruchnahme privater Grundstücke rechtfertigen. Eine Verbesserung der Verkehrssituation wird im übrigen auch dadurch erreicht, daß die bisherige Einmündung des Löffelbeckweges im Kurvenbereich der Hasseler Straße aufgehoben wird. Der weiterführende Teil des Löffelbeckweges wird im nördlichen Teil des Plangebietes an die neue HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE angebunden. Zusätzlich wird für den Fußgänger- und Fahrradverkehr eine neue Verbindung etwa in der Mitte des Plangebietes angelegt. Der Einmündungsbereich dieses Weges in die L 156 liegt etwas unterhalb der Einmündung der heutigen Straße. Auch dieser Weg wird im oberen Planbereich wieder auf den alten Löffelbeckweg geführt. Dieser Weg kann auch entsprechend den Wünschen des Zweckverbandes Erholungsgebiet Neandertal als Ersatz für den aufzuhebenden Löffelbeckweg als Wanderweg benutzt werden.

Innerhalb des Wohngebietes sollen die Straßen verkehrsberuhigt ausgebaut werden. Lediglich die HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE soll bis zur Einmündung in den Löffelbeckweg einen konventionellen Querschnitt bekommen. Das vom HAUPTERSCHLIEßUNGSRING umgebene Gebiet wird durch Wohnwege erschlossen. Zwei durchgehende Achsen (Öffentliche Verkehrsflächen) sollen die Erreichbarkeit dieses Bereiches für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, Feuerwehr usw. sicherstellen. Die Garagen und Stellplätze für diesen Teil werden an der HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE als Gemeinschaftsanlagen angeordnet. Soweit der Stauraum vor Garagen als Stellplatz festgesetzt ist, ist dieser zusammen mit der dahinterliegenden Garage jeweils einem Nutzer zuzuordnen.

Im übrigen Plangebiet werden die Garagen zum größten Teil jeweils auf den Baugrundstücken untergebracht. Im gesamten Gebiet werden pro Einfamilienhaus zwei Stellplätze bzw. Garagen oder je ein Stellplatz oder eine Garage, für eine Ein-

liegerwohnung ein zusätzlicher Stellplatz gefordert. Von den Stellplätzen sollten pro Wohnung 0,5 Plätze allgemein zugänglich angeordnet werden.

Während der ersten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes sind gegen die Anlegung der Einmündung der Erschließungsstraße gegenüber dem Eschenkämpchenweg insbesondere von den unmittelbar benachbarten Eigentümern ausführliche Bedenken erhoben worden. Außerdem wurde angeregt, die Erschließungsstraße nach Norden zu verlegen. Im einzelnen ist hierzu ausführlich in den Vorlagen zur Behandlung der Bedenken und Anregungen Stellung genommen worden. An dieser Stelle sollen daher nur die Punkte erwähnt werden, die für die Abwägung der einzelnen Belange gegeneinander von besonderer Bedeutung sind. Dabei sind folgende Auswirkungen der Planung in erster Linie zu berücksichtigen:

1. Für den Ausbau der Homberger Straße muß ein ca. 6,0 - 6,5 m breiter Streifen des Grundstückes Homberger Straße 8 in Anspruch genommen werden;
2. die bisherige Nutzung des nördlichen des genannten Grundstückes gelegenen Gebietes wird durch die Anlegung der Erschließungsstraße geändert;
3. von der Erschließungsstraße gehen zusätzlich Verkehrsimmissionen auf die benachbarten Grundstücke aus;
4. Die Planung bedeutet unter Umständen eine Wertminderung der benachbarten Grundstücke.

Diese Auswirkungen der Planung betreffen einzelne Anlieger in ihren Belangen auf:

- Erhaltung ihres Eigentumes in bezug auf die Größe und den Wert ihres Grundstücks,
- Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse in bezug auf die Nutzung bzw. Gestaltung der näheren Wohnumwelt und zumutbare Verkehrsimmissionen.

Auf der anderen Seite sind im Planverfahren folgende öffentliche Belange zu beachten:

- Verkehrsgerechter Ausbau der L 156

- Berücksichtigung der zusätzlichen verkehrlichen Erfordernisse aus dem neuen Baugebiet,
- Bereinigung bestehender verkehrlicher Unzulänglichkeiten,

- Anbindung des neuen Plangebietes an die L 156

- Beachtung verkehrstechnischer und sicherheitstechnischer Kriterien (d.h. Begrenzung der zusätzlichen Störwirkungen und damit Gefährdung des Verkehrs auf der L 156, ggf. gleichzeitige Entschärfung bestehender Gefahrenpunkte),
- Beachtung wirtschaftlicher Kriterien, d.h. Erzielung einer größtmöglichen Wirkung bei geringem Einsatz öffentlicher Mittel,
- Vermeidung unnötiger Eingriffe in private Grundstücksverhältnisse und unnötiger Verkehrsimmisionen,

- Erschließung des neuen Baugebietes

- Berücksichtigung allgemeiner erschließungstechnischer Gesichtspunkte (d.h. Abstufung des Erschließungssystems, Einbeziehung verkehrsberuhigender Maßnahmen usw.),
- Vermeidung unnötiger Lärm- und Abgasimmisionen infolge der Anwendung der o.g. erschließungstechnischen Gesichtspunkte bei der Planung,
- Beachtung wirtschaftlicher Maßstäbe in bezug auf Dimensionierung und Führung der Straßen.

Die Abwägung der genannten Kriterien unter dem Gesichtspunkt der Lage der Erschließungsstraßen für das neue Baugebiet spielte im gesamten Planungsprozeß eine Rolle und hatte die im vorliegenden Plan enthaltene Lösung zum Ergebnis. Alternative Anbindungspunkte - nördlich oder südlich der jetzigen Einmündung - wurden aufgrund ihrer Nachteile unter Beachtung der o.a. Kriterien abgelehnt.

Die Festlegung der Lage des Anbindungspunktes der neuen Erschließungsstraße erfolgte in Abstimmung mit dem Rheinischen Straßenbauamt Düsseldorf. Es sollte zusätzlich zur Einmündung des Eschenkämpchenweges kein weiterer Gefahrenpunkt auf der L 156 entstehen, gleichzeitig sollte auch die heute zum Teil unsichere Situation am Eschenkämpchenweg entschärft werden. Beide Ziele können mit der Anlage einer Kreuzung und der Einrichtung einer Signalanlage erreicht werden. Zusätzlich kann so auch den Erfordernissen einer planerisch sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren inneren Erschließung des Baugebietes Rechnung getragen werden. Ebenfalls entfallen Nachteile, die mit alternativen Anbindungspunkten verbunden gewesen wären. Eine Anbindung südlich der jetzt geplanten Einmündung wäre nur unmittelbar im Anschluß an den Kurvenbereich möglich und damit Verkehrs- und sicherheitstechnisch äußerst problematisch und hätte zusätzlich den bedeutenden Nachteil, daß der nach Düsseldorf gerichtete und aus Düsseldorf kommende Verkehr nahezu ausschließlich die Florastraße belasten würde. Diese Straße ist aber aufgrund ihrer geringen Leistungsfähigkeit hierzu nicht geeignet. Auch die Nachteile einer Verlegung der Einmündung nach Norden sind gravierender als diejenigen der jetzigen Planung. Bei einer Verlegung der Einmündung stünden dem Vorteil der Entlastung der unmittelbar angrenzenden Grundstücke von vermehrten Immissionen folgende negative Aspekte gegenüber:

1. Nachteile bezüglich der L 156

- Neben der Einmündung des Eschenkämpchenweges in die L 156 entstünde eine zusätzliche Einmündung und damit ein zweiter Gefahrenpunkt,
- der Einmündungsbereich Eschenkämpchenweg könnte nicht entschärft werden,
- es würde ein vermeidbar größeres Verkehrsaufkommen auf einem zusätzlichen Abschnitt der L 156 entstehen,
- damit würden auch u.a. unnötige Immissionen für die Anlieger verursacht,
- es würden unwirtschaftliche Aufwendungen für den Ausbau der L 156 entstehen (Abbiegespuren, Verziehungs- und Auslaufstrecken, ggf. zwei Ampelanlagen).

2. Nachteile bezüglich der inneren Erschließung des Plangebietes

- Die Erschließungsstraße würde unnötig lang durch das Bau-
gebiet geführt,
- dadurch entstünde unnötiger Verkehr mit allen negativen
Folgen, damit auch eine
- unnötige Immissionsbelastung,
- es wäre eine unwirtschaftliche und umständliche Führung der
Haupteerschließungsstraße im Plangebiet notwendig, wobei zu-
sätzlich die Entwässerung der Straße erschwert oder gar un-
möglich gemacht würde.

Darüber hinaus würde ein Verzicht auf den Ausbau der L 156 der
erforderlichen Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer entgegenstehen,
da er eine Entflechtung der Verkehrsarten herbeiführen soll, auf
einer Straße, die heute durch fehlende Geh- und Radwege und
unübersichtliche Kurven diese Sicherheit nicht gewährleisten kann.

Für die Inanspruchnahme der zum Ausbau der L 156 erforderlichen
Grundstücksfläche soll dem Grundstück Homberger Straße 8 an der
östlichen Grundstücksseite ein entsprechender Flächenausgleich er-
möglicht werden, so daß effektiv eine Verkleinerung des Grund-
stückes nicht erfolgen muß.

Für den Abwägungsprozeß ist es weiter erforderlich, die Position
der von der Planung betroffenen Anlieger, insbesondere der Bewohner
des Hauses Homberger Straße 8, hinsichtlich der Nutzung der eigenen
und der Nachbargrundstücke näher zu analysieren. Die dabei wesent-
lichen Fragen sind, ob

1. die Position des Grundstückes bzw. der Eigentümer so schützens-
wert ist, daß nachteilige Änderungen nicht hingenommen werden
könnten und
2. ob die beabsichtigten Veränderungen so gravierend sind, daß
sie nicht zumutbar wären.

Zu 1:

- a) Die Lage an einer klassifizierten Straße ließ bei Erteilung der Baugenehmigung von vornherein Belästigungen durch Geräusch- und Abgasimmissionen erwarten; außerdem war mit der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen für einen späteren Ausbau der Landstraße zu rechnen (auf Ersuchen des RSBA wurde in der Baugenehmigung ausdrücklich auf die Einhaltung des gemäß Landesstraßengesetzes erforderlichen Abstandes von 20 m des Gebäudes zum Fahrbahnrand hingewiesen);
- b) die Eigentümer hätten aufgrund des Flächennutzungsplanes der früheren Gemeinde Metzkausen mit einem gradlinigem Ausbau der Hasseler-/Homberger Straße hinter ihrem Haus rechnen müssen;
- c) die Lage am Rande der bebauten Ortslage ließ erwarten, daß das umliegende Gelände auch als Wohnbauland genutzt würde, entsprechende Absichten wurden bereits damals mit der Gemeinde Metzkausen, später mit der Stadt Mettmann, erörtert; damit bestand auch die Möglichkeit der Anlegung einer Erschließungsstraße gegenüber dem Eschenkämpchenweg.

Es zeigt sich, daß das Haus der Familie Ernenputsch in einem Bereich errichtet worden ist, der abschließend nicht verplant war, für den eine mögliche Planung aber nicht die Verfestigung der damaligen und heutigen Situation erwarten ließ, sondern im Gegenteil tiefgreifende und nachteilige Veränderungen.

Zu 2:

- a) Einen verkehrsgerechten Ausbau einer Landstraße hat jeder Anlieger einer solchen Straße zu erwarten, soweit damit nicht unzumutbare Eingriffe in Grundstücke oder Gebäude verbunden sind, die eine Nutzung wesentlich erschweren oder unmöglich machen.

Im vorliegenden Fall verbleibt eine nutzbare Vorgartenfläche von ca. 12,0 - 13,5 m Tiefe. Der Abstand zum Fahrbahnrand beträgt ca. 16 - 17 m (heute ca. 20 m).

Eine unzumutbare Beeinträchtigung ist somit nicht gegeben, zumal ein Flächenausgleich möglich ist.

- b) Die Lage eines Gebäudes an einer Einmündung ist nichts außergewöhnliches, sondern allgemein üblich, andernfalls müßten alle Einmündungsbereiche von Bebauung freigehalten werden.

Zutreffend ist jedoch, daß an Einmündungsbereichen gelegene Grundstücke erhöhten Immissionsbelastungen ausgesetzt sind. Daher kommt dem Immissionsschutz an solchen Stellen unter heutigen planerischen Gesichtspunkten besondere Bedeutung zu. Dies heißt aber nicht, daß an Einmündungsbereichen keine Gebäude errichtet werden dürfen, bzw. neben bestehenden Gebäuden keine Einmündungen geplant werden dürfen. Vielmehr sind in solchen Fällen die vermehrt auftretenden Immissionen durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen auf die zulässigen und zumutbaren Werte zu begrenzen.

- c) Auch die Höhe des Verkehrsaufkommens stellt keine unzumutbare Beeinträchtigung dar. Bei ca. 250 Wohneinheiten ist mit 450 - 500 Pkw zu rechnen. Das Spitzenverkehrsaufkommen in der Zeit von 7.00 - 8.00 Uhr morgens wird etwa bei 125 Fahrzeugen liegen, also ca. 2 Fahrzeugen pro Minute. In der übrigen Tageszeit liegt die Fahrtenhäufigkeit noch geringer. Das gesamte Verkehrsaufkommen wird bei ca. 1.000 Pkw pro 16 Stunden tagsüber liegen. Dies sind verglichen mit anderen Einmündungsbereichen verhältnismäßig geringe Werte.

Insgesamt bleibt festzuhalten, daß die auf die betroffenen Anlieger zukommenden Belastungen nicht außergewöhnlich und damit nicht unzumutbar sind. Negative Auswirkungen der Planung werden in erster Linie von dem Verkehr auf der neuen Erschließungsstraße verursacht werden. Die von diesem Verkehr ausgehenden Immissionen werden jedoch durch geeignete aktive und passive Schallschutzmaßnahmen - wie im Schallgutachten der Firma Peutz + Partner empfohlen - begrenzt. Dabei bewirkt die Schallschutzwand, daß der Planungsrichtpegel für WA-Gebiet (55 dBA) in der Erdgeschoßebene künftig tagsüber um nicht mehr als 1 dBA überschritten wird (entlang der Homberger Straße eine Verbesserung um 1 dBA gegenüber der heutigen Lärmbelastung). Da die Nachtwerte - wie bisher - auch künftig über dem Richtpegel (40 dBA) liegen, sind zusätzlich Schallschutzfenster und -türen erforderlich. Dies gilt auch für das Obergeschoß, wo die Lärmschutzwand nicht wirksam wird.

Unter Berücksichtigung der gegen die Lärmbelastung vorgetragenen Bedenken und der Zielsetzung, die Zunahme des Verkehrslärms gegenüber dem heutigen Zustand so gering wie möglich zu halten, ist in einer Zusatzuntersuchung zum Lärmschutzgutachten ermittelt worden, welche Maßnahmen zusätzlich erforderlich sind, um den heutigen Immissionsverhältnissen so nahe wie möglich zu kommen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden in der Weise berücksichtigt, daß abweichend vom Schallgutachten am Gebäude Homberger Straße 8 an der der neuen Erschließungsstraße zugewandten Fassade im Erdgeschoß Fenster der Schallschutzklasse 2 und im Obergeschoß der Schallschutzklasse 3 festgesetzt werden (bisher Schallschutzklasse 1 bzw. 2). Ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen sollen nicht zugelassen werden, da hierdurch ein Schutz des Grundstückes selbst nicht erreicht wird.

Hinsichtlich der optischen Beeinträchtigungen durch die neue Straße bietet die Lärmschutzwand zusätzlich einen Sichtschutz. Dieser kann durch Anpflanzungen auf dem Grundstück verstärkt werden.

Unter den weiter vorgetragenen Bedenken kommt dem Vorwurf der Überdimensionierung der Einmündung eine gewisse Bedeutung zu. Da die der Gestaltung der Einmündung zugrunde gelegten Richtlinien (RAL, Teil 3: Knotenpunkte) inzwischen mit Wirkung vom 30.6.1982 außer Kraft gesetzt worden sind, ergibt sich die Möglichkeit zur Verringerung des Straßenquerschnittes. Dies soll in Anlehnung an die in der RAS - E, Entwurf 1981 vorgeschlagenen Maße geschehen. Durch die Verringerung des Straßenquerschnittes wird es möglich, den Abstand der Straße vom Gebäude um ca. 1 - 2 m zu vergrößern, so daß er nunmehr bei ca. 9 m liegt. Damit vergrößert sich auch die für Abpflanzungen zur Verfügung stehende Grundstücksfläche. Außerdem wird auch die Wirkung der Lärmschutzwand um ca. 2 dBA für das Grundstück verbessert.

Zur Frage der Wertminderung des Grundstückes ist anzuführen, daß die für den Straßenausbau beanspruchte Teilfläche des Grundstückes durch einen Flächenausgleich an der nördlichen und östlichen Grundstücksseite mehr als ausgeglichen werden kann. Hinsichtlich der Immissionsbelastung bietet die Lärmschutzwand einen Schutz für das gesamte

Grundstück. Ob tatsächlich eine Wertminderung erfolgt, kann nur in einem Gutachten des hierfür zuständigen Gutachterausschusses ermittelt werden. Für die Frage der Bauleitplanung ist dies jedoch nicht von Bedeutung. Ggf. kann ein Planungsschaden geltend gemacht werden.

Im Ergebnis sind die privaten Belange nicht so hoch zu bewerten, daß die öffentlichen Belange zurückzustellen wären.

Eine vollständige Berücksichtigung der Bedenken und Anregungen hätte zur Folge, daß

1. zusätzlich zur Einmündung des Eschenkämpchenweges in die Homberger Straße ein weiterer ungünstig gelegener Gefahrenpunkt auf der L 156 geschaffen würde,
2. das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem neuen Wohngebiet den Einmündungsbereich Eschenkämpchenweg passieren müßte und zu einer Verschärfung der Verkehrsverhältnisse führen würde,
 - beide genannten Gefahrenpunkte können durch die Installation von Signalanlagen nicht beseitigt, höchstens zum Teil entschärft werden -
3. ein ungerechtfertigt hoher Einsatz öffentlicher Mittel für die Anlage zweier ampelgesteuerter Einmündungsbereiche inklusive Anlegung von Abbiegespuren, Verziehungs- und Aufweitungsstrecken erforderlich wäre,
4. der verkehrsgerechte Ausbau der L 156 gefährdet wäre,
5. ein unnötiges und vermeidbares Verkehrsaufkommen sowohl auf der L 156 als auch im Plangebiet hervorgerufen wird, das den Bemühungen nach Verkehrsberuhigung widersprechen und neben einer zusätzlichen Gefährdung auch insgesamt zu einer höheren Immissionsbelastung führen würde,
6. eine unwirtschaftliche und umständliche Führung der Hauptschließungsstraße im Plangebiet notwendig wäre, wozu zusätzlich die Entwässerung der Straße erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht würde.

Es soll daher grundsätzlich an der bisherigen Planung festgehalten werden. Allerdings sind die Bedenken in der Weise zu berücksichtigen, daß der Fahrbahnquerschnitt im Einmündungsbereich verringert wird und der Lärmschutz am Gebäude Homberger Straße 8 gegenüber der neuen Erschließungsstraße verstärkt wird.

Auch die von weiteren Anliegern vorgetragenen Bedenken, daß infolge des steigenden Verkehrsaufkommens mit einer steigenden und unzumutbaren Immissionssbelastung zu rechnen sei, können keine Änderung oder Aufgabe der Planung bewirken. Für das B.-Plangebiet sind, soweit erforderlich, ausreichende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die über das Plangebiet hinausgehende neue Lärmbelastung tritt nur in geringfügigem Umfang ein (auf der Homberger Straße in der Größenordnung von 1 dBA). Diese Zunahme ist nicht von erheblicher Bedeutung und rechtfertigt keine Regelung des Lärmschutzes mit Hilfe eines Bebauungsplanes.

Eine mögliche zusätzliche Lärm- und Abgasbelastung infolge einer Ampelsteuerung von Kreuzungen (z.B. Homberger Straße / Hasseler Straße) geht nicht zu Lasten des neuen Baugebietes, sondern ist Folge verkehrsregelnder Maßnahmen des RSBA. Im übrigen ist zu erwarten, daß die mit dem Ausbau der Straße verbesserten Abbiegemöglichkeiten wiederum zu einer Verringerung der Lärmbelastung führen.

Weitere Bedenken im Zusammenhang mit dem Ausbau der L 156, insbesondere zur Kurvenbegradigung der Hasseler Straße, können ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Auf die Notwendigkeit des Ausbaus der L 156 zur Entflechtung der Verkehrsarten und Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist bereits zuvor hingewiesen worden. Diesem Ziel dient auch die Abflachung der heute fast rechtwinkligen und damit unübersichtlichen und unsicheren Kurve. Dabei geht es keinesfalls darum, den Fahrzeugverkehr schneller zu machen.

Ein alternativer Ausbau der Straße in nördlicher bzw. östlicher Richtung - wie angeregt - hätte nicht nur die Inanspruchnahme größerer privater Grundstücksflächen zur Folge, sondern es würden auch vorhandene Gebäude, zumindest das Haus Hasseler Straße 65, in Mitleidenschaft gezogen. Die Eingriffe in privates Eigentum wären da-

mit ungleich größer. Da der Ausbau der Straße zur Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist und diesem Belang bei der Abwägung eine große Bedeutung zukommt (auch das Landesstraßenbauamt hat dem Bebauungsplan nur bei Berücksichtigung dieses Aspekts zugestimmt), kann aus den eben beschriebenen Gründen eine Änderung der vorliegenden Planung nicht in Betracht kommen.

Die Bedenken gegen die Anbindung des Plangebietes an die Hasselbeckstraße sind gegenstandslos, da gerade auch aus Rücksicht auf das anliegende Gymnasium und den hierdurch verursachten Verkehr nur ein geringer Teil des Plangebietes (ca. 30 - 40 Häuser) über die Hasselbeckstraße erschlossen werden soll. Hierdurch entsteht kein nennenswerter zusätzlicher Verkehr.

Bedenken gegen den geplanten Wendehammer auf der Hasselbeckstraße, der eine angebliche zusätzliche Baumöglichkeit verhindere, können ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Der Wendekreis entspricht den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Er wurde bewußt an dieser Stelle angelegt, damit alle an der L 156 gelegenen Grundstücke auch von der rückwärtigen Seite her erschlossen werden können. Dadurch wird die Errichtung einer lückenlosen Lärmschutzwand an der L 156 möglich.

Eine Weiterführung der Hasselbeckstraße auf die neue Erschließungsstraße - wie angeregt - würde erstens dem Gedanken der Verkehrsberuhigung widersprechen, würde zweitens nicht gewollte Durchfahrtmöglichkeiten durch das Plangebiet eröffnen und hätte damit eine andere als die angestrebte Verkehrsbelastung der Anbindungspunkte zur Folge und würde drittens die geplante Grünverbindung zwischen dem vorhandenen und dem geplanten Baugebiet durchschneiden.

Schließlich können die Bedenken der Kreisbauernschaft und einiger Landwirte gegen die Aufhebung des alten Löffelbeckweges nicht geteilt werden. Der Anregung, die geplante neue Anbindung zu verbreitern kann nicht gefolgt werden, da die Fahrbahn mit einer Breite von 6,0 m ausreichend dimensioniert ist und auch der Verkehr mit überbreiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen gewährleistet. Der bisherige Löffelbeckweg hatte bisher lediglich eine Ausbaubreite von ca. 3,0 m.

Die Beibehaltung des alten Löffelbeckweges im Plangebiet würde zu einer völlig neuen und unzweckmäßigen Plankonzeption führen.

Die eingegangenen Bedenken und Anregungen führten zu geringfügigen Planänderungen, die eine eingeschränkte Beteiligung gemäß § 2 a (7) BBauG erforderlich machten. Von den in diesem Verfahren geäußerten Anregungen und Bedenken können folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Die Grundstückszufahrt für das Grundstück Homberger Str. 8 verbleibt an der bisherigen Stelle, die Lärmschutzwand wird bis zur südlichen Grundstücksgrenze verlängert,
- die Baulast zur Sicherung der Zufahrt über das städtische Nachbargrundstück bleibt bestehen,
- für das Grundstück Homberger Straße 8 wird unter Inanspruchnahme eines Streifens des Nachbargrundstückes eine zusätzliche Baumöglichkeit ausgewiesen.

Nicht berücksichtigt werden können folgende Anregungen:

- Eine Verringerung der Breite des Seitentrennstreifens an der L 156 zwischen Fahrbahn und Fuß- bzw. Radweg ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich und wird vom Rheinischen Straßenbauamt abgelehnt; gegenüber der Regelbreite gemäß RASQ ist bereits eine Reduzierung von 0,25 m erfolgt,
- eine Verstärkung des Schallschutzmaßes der Lärmschutzfenster am Gebäude Homberger Str. 8 entlang der L 156 ist planungsrechtlich nicht erforderlich; mit den Erschließungsträgern können allerdings Vereinbarungen über weitergehenden Schallschutz getroffen werden.

Die weiteren im Verfahren nach § 2 a (7) BBauG geäußerten Anregungen und Bedenken betreffen Kosten- oder Grundstücksangelegenheiten und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Zu den oben beschriebenen Änderungen wurde ein erneutes eingeschränktes Beteiligungsverfahren gemäß § 2 a (7) BBauG durchgeführt.

Während der 2. öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes wurden von verschiedenen Anliegern wieder Bedenken erhoben. So wurde erneut die Verringerung der Breite des Trennstreifens auf der L 156 von 1,50 m auf 0,50 m vor dem Grundstück Homberger Straße 8 verlangt. Diesen Bedenken kann nicht gefolgt werden, zur Begründung sei auf die entsprechenden Ausführungen auf Seite 18 verwiesen.

Weiterhin wurden erneut Bedenken erhoben gegen die Inanspruchnahme von Teilen des Grundstückes Kirchendeller Weg 3 und 5 für den Ausbau des Kurvenbereiches der Hasseler Straße. Es wurde angeregt, den Ausbau in nordöstlicher Richtung vorzunehmen.

Es sei noch einmal darauf hingewiesen, daß der Ausbau des Kurvenbereiches aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist. Dies insbesondere zur Anlegung von Fuß- und Radwegen und einer Linksabbiegespur. Weitere Ausführungen hierzu erfolgten bereits in der Begründung auf den Seiten 16 und 17 nach der 1. Auslegung.

Von 2 Anliegergruppen der Hasseler Straße, Homberger Straße, der Straßen "Im Grund" und "Am Hügel" sowie anderer benachbarter Straßen wurden Bedenken vorgetragen, die sich in 1. Linie gegen die geplante Einmündung der Erschließungsstraße in Höhe des Eschenkämpchenweges in die L 156 richten. Es wird befürchtet, daß der durch das neue Baugebiet zusätzlich entstehende Verkehr von den benachbarten Straßen nicht aufgenommen werden könnte. Es entstünde eine beachtliche zusätzliche Verkehrsgefährdung.

Die Anwohner der benachbarten Straßen würden durch den zusätzlich entstehenden Verkehrslärm und die Abgase übergebührlich stark belastet. Dies sei ihnen nicht zumutbar.

Die Anlieger der Straße "Im Grund" beklagen sich insbesondere über die in den letzten Jahren erfolgte starke Verkehrszunahme und das verkehrswidrige Verhalten (hohe Geschwindigkeiten) der Fahrzeuglenker.

Ein alleiniger Anbindungspunkt an der angeblich überlasteten Homberger Straße wird daher abgelehnt. Auch eine Verampelung brächte hier keine Verbesserung, sondern eine erheblich höhere Immissionsbelastung der Anlieger. Es wird daher die Schaffung von 4 Anbindungen - statt wie bisher 2 - des Plangebietes angeregt. Insbesondere im äußersten Norden des Plangebietes sei eine weitere Anbindung erforderlich.

Außerdem brächte die geplante Schallschutzwand im Baugebiet eine Verstärkung der Lärmbelastung der gegenüberliegenden Seite mit sich.

Die vorgetragenen Bedenken sind in ihrer Gewichtigkeit nicht so schwerwiegend, daß sie zu einer Änderung der Plankonzeption führen könnten. Weder ist die Belastung der Homberger noch der Hasseler Straße (ca. 3.000 Pkw-E/13,5 Std. lt. GVP 1982) so groß, daß sie die zusätzlichen Verkehrsmenge (ca. 1.000 Pkw-E/16,0 Std.) nicht verkraften könnten, noch ist eine wesentliche zusätzliche Lärm- und Abgasbelastung für die Anlieger zu erwarten. Bei einer relativ hohen Vorbelastung mit Verkehrsgeräuschen ist lt. Schallgutachten lediglich eine Steigerung um 1 dB(A) auf der Homberger Straße anzunehmen. An den Kreuzungspunkten kann diese bei Verampelung bis auf 3 dB(A) steigen. Für die anderen benachbarten Straßen geht das Schallschutzgutachten von keiner Steigerung des Verkehrslärms aus. Der Anregung, zusätzliche Immissionsmessungen durchzuführen, kann nicht gefolgt werden, da bereits für den östlichen Teil der Homberger/Hasseler Straße entsprechende Untersuchungen vorliegen. Diese können auf der westlichen Seite nicht grundsätzlich anders sein.

Gegen die vorhandene Lärmbelastung ist ein einfacher Schutz mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen möglich. Er ist planungs- und baurechtlich zulässig. Eine Festsetzung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Eine zusätzliche Verkehrsgefährdung ist nicht zu befürchten. Es ist im Gegenteil davon auszugehen, daß durch den Ausbau der L 156 mit Fuß- und Radwegen, Linksabbiegerspuren und Ampelanlagen die Verkehrsverhältnisse wesentlich verbessert werden können, dies auch im Hinblick auf den zusätzlich entstehenden Verkehr.

Die schon heute kritische Situation an der unübersichtlichen Einmündung des Eschenkämpchenweges in die L 156 kann damit ebenfalls entschärft werden. Insoweit ist hier auch die Notwendigkeit einer Verampelung aus Verkehrssicherheitsgründen gegeben.

Eine Veranlassung, weitere Anbindungspunkte für das Plangebiet anzulegen, besteht nicht. Zwei Anbindungen reichen völlig aus, um das entstehende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Zu den angesprochenen Punkten, insbesondere auch zu den Fragen einer Anbindung im Norden des Plangebietes wurde bereits nach der 1. Auslegung in der Begründung Stellung genommen. Es sei insoweit auf die Ausführungen an anderer Stelle verwiesen.

Die Bedenken und Anregungen können jedoch insoweit berücksichtigt werden, als daß mit dem Rheinischen Straßenbauamt über geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf der L 156 gesprochen werden soll und für den Bau der Lärmschutzwand östlich der Homberger Straße schalldämmende Materialien verwendet bzw. schallmindernde Vorkehrungen (z.B. Bepflanzung) getroffen werden sollen.

7. Ver- und Entsorgung, Gewässer

- 7.1 Die Versorgung mit Strom erfolgt aus dem Netz des RWE. Die Verlegung einer Gasleitung in das Plangebiet wird angestrebt.
- 7.2 Trinkwasser wird von den Stadtwerken Düsseldorf bezogen. Das Netz ist entsprechend zu erweitern.
- 7.3 Der Abtransport fester Abfallstoffe erfolgt durch die Müllabfuhr der Stadt Mettmann zur Verbrennungsanlage Düsseldorf.

- 7.4 Die Entwässerung des Gebietes erfolgt im Mischsystem zur Kläranlage Hellenbruch des Bergisch-Rheinischen-Wasserverbandes. Die Dimensionierung des weiterführenden Kanalnetzes ist im Generalentwässerungsplan der Stadt Mettmann berücksichtigt. Im südlichen Teil des Gebietes wird in der Grünanlage ein Regenüberlaufbauwerk als offenes Erdbecken angelegt. Im Zusammenhang mit dem RÜB sind ein geschlossenes Mischwasserspeicherbecken und eine Pumpstation geplant. Die Pumpstation hebt das Wasser auf das Niveau des Kanals im weiteren Abschnitt der Hasselbeckstr.
- 7.5 Der als Pettenbrucher Bach bezeichnete Graben soll zwischen der L 156 und der verlängerten Hasselbeckstraße verrohrt werden. Ein wasserrechtliches Verfahren zur Aufhebung dieses Gewässerteilstückes wird beantragt, die anschließende Übernahme in die städtische Kanalisation ist vorgesehen. Mit der Verrohrung dieses Abschnittes des Pettenbrucher Baches sollen zu erwartende Geruchsbelästigungen für das neue Baugebiet ausgeschlossen werden. Der Pettenbrucher Bach hat in diesem Teilbereich bereits seit langer Zeit mit der Bebauung des Gebietes westlich der L 156 seinen natürlichen Quell- und Einzugsbereich und damit seine Qualität als Gewässer verloren. Er nimmt heute und in Zukunft nahezu ausschließlich Schmutzwasser von der L 156 auf. Dieses Wasser soll künftig direkt in die Kanalisation geleitet werden.
- Als weiteres - nur zeitweise vorhandenes - Gewässer wurde aufgrund einer Forderung des STAWA der in der nördlichen Grünfläche gelegene Zulauf zum Benthäuser Bach in der Plangrundlage nachgetragen.

8. Immissionsschutz

Lärmemissionen sind von der L 156 zu erwarten. Gegenüber dieser Straße werden in den neuen Baugebieten, aber auch zum Teil in den bereits bebauten Abschnitten, aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) festgesetzt. In Teilen des Plangebietes sind außerdem passive Schallschutzmaßnahmen in Form von schalldämmenden Fenstern festgesetzt. Art und Umfang der schallschützenden Maßnahmen ergeben sich aus der schalltechnischen Untersuchung

zum Bebauungsplan Nr. 58 der Fa. Peutz u. Partner GmbH., Düsseldorf vom 9.12.1981.

Weitere Ausführungen zum Immissionsschutz sind dem Abschnitt 6. Verkehr zu entnehmen.

9. Erschließungskosten, Bodenordnung

Es ist vorgesehen, daß die Erschließung von einem privaten Träger durchgeführt wird.

Die überschläglich ermittelten Gesamtkosten für die Erschließungsanlagen belaufen sich auf ca. 9,85 Mio DM.

Davon entfallen auf

Straßenbau	ca. 4.707.000 DM
Kanalbau, Regenüberlauf- becken	3.890.000 DM
Grünflächen einschl. Kinderspielplätze	<u>1.253.000 DM</u>
	ca. 9.840.000 DM

Die Kosten für das Regenüberlaufbecken und die zugehörigen Nebenanlagen betragen ca. 1,5 Mio DM und sind in der genannten Summe von 3,89 Mio DM enthalten.

Auf die Stadt kommen neben dem Anteil von 10% an den Erschließungskosten die nicht diesem Baugebiet zurechenbaren Kosten (z.B. Entwässerung des westlich der L 156 gelegenen Baugebietes, Entwässerung der L 156, Verrohrung eines Teilstückes des Pettenbrucher Baches, Änderungen an der L 156 usw.) zu. Für die Stadt verbleibt danach ca. ein Kostenbetrag von 2,5 Mio DM. Die Mittel werden in den kommenden Haushalten zur Verfügung gestellt.

Maßnahmen zur Bodenordnung sind nicht vorgesehen.

Mettmann, 23.9.1983

Im Auftrage:

Brinks

Brinks