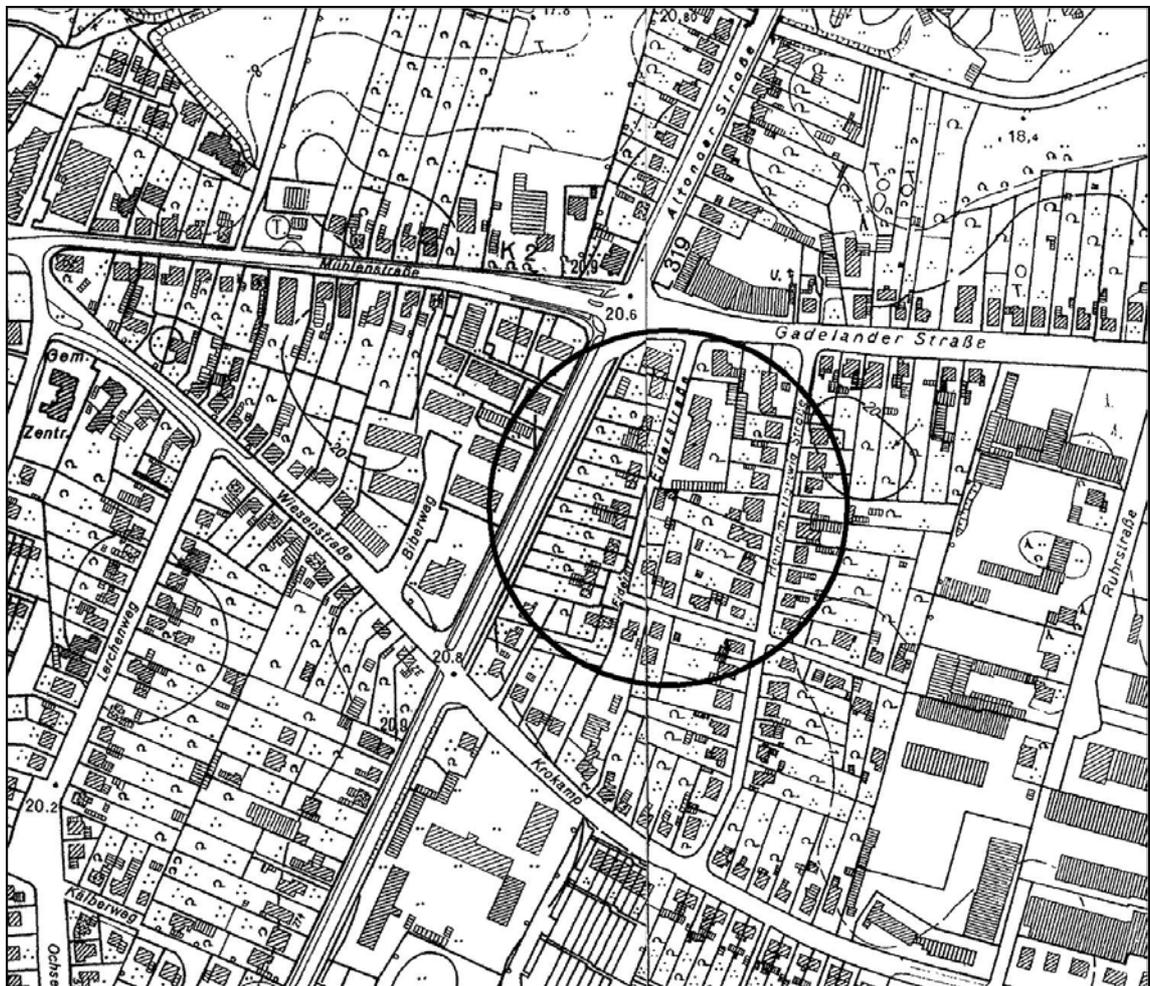




## Erschließung Eiderstraße

- Stadtteil Wittorf -

Prüfung der planungsrechtlichen Anforderungen gemäß  
§ 1 Abs. 4 bis 7 Baugesetzbuch (BauGB)



Übersichtsplan M 1 : 5.000

Der Oberbürgermeister  
Fachbereich IV  
- Fachdienst Stadtplanung -  
Brachenfelder Straße 1 - 3  
Tel.: 04321/942-0

Stand: 09.05.2006  
Anlagen: 8 + 2

## **INHALT**

### **A. PLANUNGSERFORDERNIS, ZIEL UND ZWECK DER MASSNAHME**

1. Allgemeine Rechtsgrundlagen
2. Ausgangslage, Erschließungsanlass

### **B. DARSTELLUNG DER AUSBAUMASSNAHME**

1. Geprüfte Ausbauvarianten
2. Gewählte Ausbauvariante

### **C. PRÜFUNG DER PLANUNGSRECHTLICHEN ANFORDERUNGEN**

1. Anpassung an die Ziele der Raumordnung
2. Nachhaltige städtebauliche Entwicklung
3. Abwägung öffentlicher und privater Belange

## **A. PLANUNGSERFORDERNIS, ZIEL UND ZWECK DER MASSNAHME**

### **1. Allgemeine Rechtsgrundlagen**

Das Baugesetzbuch (BauGB) setzt für die Herstellung von Erschließungsanlagen grundsätzlich die Existenz eines Bebauungsplanes voraus (§ 125 Abs. 1 BauGB). Gemäß § 125 Abs. 2 BauGB dürfen Erschließungsanlagen außerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen nur hergestellt werden, wenn sie den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen an die Bauleitplanung entsprechen. Nach dem Entfallen der bis zum Inkrafttreten des Bau- und Raumordnungsgesetzes 1998 (BauROG) geltenden Zustimmungspflicht der höheren Verwaltungsbehörde für diese Erschließungsanlagen hat die Gemeinde somit nunmehr selbständig zu prüfen, ob die Anforderungen an eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung durch die geplante Erschließungsmaßnahme gewahrt werden.

Die Prüfung der in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Belange ist mithin Voraussetzung für die rechtmäßige Herstellung einer Erschließungsanlage außerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen. Die Erhebung von Erschließungsbeiträgen setzt wiederum eine solche rechtmäßige Herstellung der Anlage voraus.

### **2. Ausgangslage, Erschließungsanlass**

Die Eiderstraße befindet sich südlich der Gadelander Straße im Stadtteil Wittorf. Sie dient der Erschließung von rd. 15 Wohngrundstücken zwischen der Altonaer Straße im Westen und der Heinrich-Hartwig-Straße im Osten. Ausgehend von der Gadelander Straße, verläuft der Straßenzug rd. 180 m in südlicher Richtung und endet in einer platzartigen Erweiterung. Die Durchfahrt in den von diesem Platz in östlicher Richtung einmündenden Stichweg der Heinrich-Hartwig-Straße ist für den Pkw-Verkehr mittels Poller gesperrt.

Die Straßenparzelle verfügt im nördlichen Abschnitt über eine Breite von rd. 8,5 m, der jedoch z.T. durch einen vorhandenen Knick am östlichen Straßenrand auf eine nutzbare Breite von rd. 5,5 m eingeschränkt wird. Im mittleren Abschnitt verjüngt sich die Straßenparzelle auf rd. 5,5 m; am südlichen Ende weitet sie sich zu einer Wendeanlage mit einer Breite von rd. 14,5 m auf.

Die Grundstücke auf der westlichen Seite der Eiderstraße sind einheitlich mit Doppelhäusern bebaut; auf der östlichen Straßenseite befinden sich einige freistehende Einfamilien- sowie ein zweigeschossiges Mehrfamilienhaus. Daneben wird im nördlichen Straßenabschnitt auch die Stellplatzanlage einer im Eckgebäude Eiderstraße / Gadelander Straße befindlichen Arztpraxis erschlossen. Die sonstige Nutzungsstruktur der Anliegergrundstücke wird ausschließlich durch Wohngebäude bestimmt.

Die Besiedlung des Gebietes und die provisorische Anlage eines Erschließungsweges erfolgte nach dem 2. Weltkrieg. Im Jahre 1950 wurden durch die Firma Köster Wohnungsbau GmbH fünf Doppelhäuser errichtet. Auch die provisorische Erschließung der Grundstücke wurde durch die Baufirma hergestellt; eine öffentliche Widmung dieser Fläche und deren Übernahme in öffentliches Eigentum erfolgten nicht, da sich die Baufirma weigerte, die seitens der Stadt Neumünster hierzu gestellten Ausbaubedingungen zu akzeptieren. Die Straßenfläche wurde in einfachster Art und

Weise befestigt: Es wurde ein einseitiger, durch einen Tiefbord abgegrenzter Gehweg angelegt; sowohl Gehweg als auch Fahrbahn wurden mit einem Belag aus Schlacke und Deckkies befestigt.

Nachdem die Grundstücke an der Eiderstraße vollständig bebaut worden waren, wurde das Eigentum an der privaten Erschließungsfläche in den 70er Jahren durch die Baufirma aufgegeben; anschließend wurde die Firma aufgelöst. Fortan galt die Straßenparzelle bis zu ihrer Aneignung durch die Stadt Neumünster im Jahre 1983 als herrenlos. Eine endgültige Herstellung der Erschließungsanlagen im Sinne der Satzung der Stadt Neumünster über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen erfolgte jedoch bislang nicht. Diese setzt u.a. eine Befestigung der Verkehrsflächen mit einer Pflasterung, einem Plattenbelag, einer Asphalt-, Beton- oder ähnlichen Decke voraus. Seit der Aneignung sind bereits mehrfach Planungen zur endgültigen Herstellung der Erschließungsanlage aufgestellt worden; diese konnten jedoch aus finanziellen Gründen bislang nicht umgesetzt werden. Aus den folgenden Gründen wird nunmehr jedoch seitens der Stadt Neumünster als Trägerin der Straßenbaulast eine endgültige Herstellung angestrebt:

- Von dem derzeitigen Ausbauzustand der Straßenverkehrsflächen mit wassergebundenen Wegedecken gehen Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohngrundstücke aus. In der Vergangenheit waren die Grundstücke bei trockener Witterung durch massive Staubeentwicklung betroffen; nach Regenfällen ist die Benutzbarkeit der Straßen insbesondere für Fußgänger durch das Aufweichen des Belages und die Pfützenbildung beeinträchtigt.
- Insbesondere auch durch die gestiegene Beanspruchung der Straßenverkehrsflächen durch eine generelle Zunahme des Kfz-Verkehrs ist für die Unterhaltung der wassergebundenen Straßenoberflächen seitens der Stadt Neumünster ein erheblicher Aufwand erforderlich. Dieser übersteigt den regulären Unterhaltungsaufwand für gepflasterte oder asphaltierte Straßenflächen deutlich. Der Ausbau dient insoweit auch einer Reduzierung der auf Seiten der öffentlichen Hand entstehenden Straßenunterhaltungskosten.
- Die z.T. beengten Straßenquerschnitte führen dazu, dass parkende Kfz im Straßenraum bei dem derzeitigen Ausbauzustand Verkehrsbehinderungen auslösen können. Es sind daher Regelungen für den ruhenden Verkehr zu treffen, die im Rahmen des endgültigen Straßenausbau durch Herstellung von straßenbegleitenden Parkständen an geeigneten Standorten berücksichtigt werden können.

Aus den o.g. Umständen ergibt sich das Erfordernis eines endgültigen Ausbaus der Eiderstraße.

## **B. DARSTELLUNG DER AUSBAUMASSNAHME**

### **1. Geprüfte Ausbauvarianten**

Die Funktion der Eiderstraße als reine Anliegerstraße sowie ihr stark eingeschränkter Querschnitt lassen ausschließlich einen Ausbau als verkehrsberuhigten Bereich mit einer Mischverkehrsfläche zu; die Ausbauplanung wird im folgenden Kapitel 2. dargelegt. Weitere Ausbauvarianten waren im Planungsverfahren nicht zu prüfen.

## **2. Gewählte Ausbauvariante**

Die Eiderstraße ist auf einer Länge von ca. 290,00 m mit einer Fahrbahngrundbreite von 5,00 m herzustellen. Die Straße wird als verkehrsberuhigter Bereich mit Parkmöglichkeiten und Straßenbegleitgrün ausgebaut.

Im südlichen Bereich der Eiderstraße befindet sich eine größere unbefestigte Fläche, die im Zuge des Fahrbahnausbaus als Wendemöglichkeit ohne Mittelbegrünung ausgebaut wird.

Unmittelbar angrenzende Grundstückszufahrten sind höhenmäßig anzupassen und neu zu befestigen.

Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, als Bemessungsfahrzeug ist ein 3-achsiges Müllfahrzeug maßgebend. Die vorgesehene Fahrbahngrundbreite (5,00 m) ist für den Begegnungsverkehr Lkw/Pkw bei verminderter Geschwindigkeit ausreichend.

Die Fahrbantrassierung erfolgte unter Berücksichtigung der vorhandenen beidseitigen Bebauung, sichtbarer Leitungs- und Kanalverläufe und der vorhandenen Liegenschaften.

Die Eiderstraße wird den Erfordernissen aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen angepasst. Durch den Ausbau der Fahrbahnbreite und die Verkehrsberuhigung durch das Straßenbegleitgrün wird die Aufmerksamkeit des Nutzers erhöht und somit die Verkehrssicherheit gewährleistet.

Die Ausrundungsradien in der Eiderstraße werden den örtlichen Verhältnissen angepasst, die Anbindung an das übergeordnete Straßensystem erfolgt in Form einer Zufahrt.

Mittig der Fahrbahn ist eine Entwässerungsrinne mit einer Breite von 0,50 m für die Entsorgung des Oberflächenwassers vorgesehen.

Die Anliegerstraße ist aufgrund des vorhandenen Verkehrsaufkommens nach RstO 2001 in die Bauklasse IV einzuordnen.

Für die Fahrbahn kommt eine Pflasterbefestigung (Kiestragschicht auf Frostschuttschicht) zur Anwendung:

8 cm	Betonsteinpflaster nach DIN 18501
4 cm	Brechsand-Splitt- Gemisch
25 cm	Tragschicht aus Recyclingmaterial
<u>23 cm</u>	<u>Frostschuttschicht 0/45</u>
60 cm	Gesamtaufbau

Die Fahrbanneinfassung erfolgt mit Tiefborden aus Beton nach DIN 483 – niveaugleich zur Fahrbahn.

In der Fahrbahngrundbreite ist eine 0,50 m breite, mittig angeordnete Entwässerungsrinne entkalkt. Die Befestigung erfolgt mit Pflastersteinen (DIN 18501) auf Unterbeton.

Die Parkflächen werden in den verkehrsberuhigten Bereich eingeordnet und dienen somit der Verkehrsberuhigung, die noch durch Straßenbegleitgrün verstärkt wird. Die Grundbreite der Parkflächen beträgt 2,00 m. Die Straßenfrontlänge beträgt lt. EAE 5,75 m für ein bequemes Ein- und Ausparken. Die Querneigung ist als einseitige Neigung mit 3,0 % zur Fahrbahn herzustellen.

Die Parkflächen sind aufgrund der ständigen Nutzung nach RstO in die Bauklasse der auszubauenden Fahrbahn einzuordnen.

Für die Beleuchtung der Straße sind Pilzleuchten der Fa. Siteco mit einer Lichtpunkthöhe von 4,00 m vorgesehen.

## **C. PRÜFUNG DER PLANUNGSRECHTLICHEN ANFORDERUNGEN**

### **1. Anpassung an die Ziele der Raumordnung**

Analog zu der gemeindlichen Bauleitplanung ist die Ausbaumaßnahme gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Ziele werden im Landesraumordnungsprogramm Schleswig-Holstein 1998 sowie im Regionalplan für den Planungsraum III - Technologie-Region K.E.R.N. - in der Fassung der Fortschreibung 2000 dargelegt. Der betreffende Bereich befindet sich innerhalb des im Regionalplan dargestellten baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes des Oberzentrums Neumünster. Weitere konkrete Aussagen für das Gebiet lassen sich nicht aus den o.g. Plänen ableiten; der Ausbaumaßnahme stehen mithin keine Ziele der Raumordnung entgegen.

### **2. Nachhaltige städtebauliche Entwicklung**

Die im Rahmen der Bauleitplanung zu beachtenden Belange der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, die in § 1 Abs. 6 BauGB dargelegt werden, sind auch bei der Herstellung einer Erschließungsanlage ohne Bebauungsplan zu beachten. Nicht alle der hier aufgeführten Anforderungen werden von der Erschließungsmaßnahme berührt; folgende Belange sind jedoch zu prüfen:

- *Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung* (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)  
Die Anforderungen des BauGB hinsichtlich dieses Belanges werden durch die Ausbaumaßnahme gewahrt; eine Beeinträchtigung von Wohn- und Arbeitsverhältnissen erfolgt nicht. Der Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich trägt zu einer geordneten Abwicklung des Verkehrs bei und dient somit auch der Sicherheit der Wohnbevölkerung.
- *Wohnbedürfnisse der Bevölkerung / Anforderung Kosten sparenden Bauens* (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)  
Den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung wird Rechnung getragen; die Maßnahme trägt zu einer Steigerung der Wohnqualität im Quartier bei. Die Dimensionierung und Gestaltung des Straßenausbaus orientiert sich an den absehbaren verkehrlichen Erfordernissen; die Ausbauquerschnitte werden auf das notwendige Maß beschränkt. Somit werden die Erschließungsbeiträge für die anliegenden Grundstücke auf einem möglichst niedrigen Niveau gehalten und die Anforderungen Kosten sparenden Bauens berücksichtigt.
- *Soziale Bedürfnisse der Bevölkerung* (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)  
Durch den Ausbau der Straßenzüge als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraßen) wird auch die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes als Begegnungsort und Spielfläche für Kinder gestärkt. Hierdurch gewinnt das Quartier insgesamt an Attraktivität für seine Bewohner, insbesondere auch für junge und alte Menschen. Auch die Benutzbarkeit der Verkehrsfläche für

Kinderwagen, Rollstühle, etc. erfährt eine deutliche Verbesserung; die Belange behinderter Menschen werden somit berücksichtigt.

- *Erhaltung und Schutz vorhandener Ortsteile / Baukultur / Ortsbildgestaltung* (§ 1 Abs. 6 Nrn. 4 und 5 BauGB)  
Aufgrund der geschlossenen und in ihrer Ausformung weitgehend harmonischen Straßenrandbebauung bietet das Wohnquartier entlang der Eiderstraße insgesamt ein erhaltenswertes Ortsbild. Die Herstellung eines gestalterisch ansprechenden und zeitgemäßen Anforderungen genügenden Straßenraumes dient auch dazu, die Attraktivität des Quartiers als Wohnstandort auch für nachfolgende Generationen zu sichern.
- *Belange des Umweltschutzes* (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)  
Das Gebot eines schonenden und sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffes in Natur und Landschaft (§ 1 a BauGB) wird dadurch beachtet, dass die Querschnitte der versiegelten Verkehrsflächen auf ein Mindestmaß reduziert werden, das gleichzeitig auch den absehbaren verkehrlichen Anforderungen (§1 Abs. 5 Nr. 9 BauGB) entspricht.
- *Belange von Wirtschaft, Infrastruktur und Versorgung* (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)  
Die in § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB aufgeführten Belange von Wirtschaft, Infrastruktur und Versorgung werden durch die Ausbaumaßnahmen nicht erkennbar nachteilig berührt.
- *Belange des Verkehrs* (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)  
Der Ausbau der Straße soll den Anforderungen sowohl des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs als auch der Benutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer gleichermaßen Rechnung tragen. Es ist daher ein Ausbau als Mischverkehrsfläche vorgesehen, der als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) ausgewiesen werden soll und somit von motorisierten Verkehrsteilnehmern nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden darf. Diese Ausbauart berücksichtigt in besonderem Maße die Belange des nicht motorisierten Verkehrs. Angesichts der vorhandenen Straßenabschnittslänge und der untergeordneten verkehrlichen Bedeutung des Straßenzuges als reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr ist ein solcher Ausbau angemessen.
- *Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes* (§ 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB)  
Die in § 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB aufgeführten Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes werden durch die Baumaßnahme nicht erkennbar berührt.
- *Ergebnisse eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes* (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)  
Ein städtebauliches Entwicklungskonzept für den Bereich der Eiderstraße, das bei der Baumaßnahme zu berücksichtigen wäre, liegt nicht vor.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Erschließungsmaßnahme den Anforderungen an eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gemäß § 1 Abs. 4 bis 6 BauGB entspricht.

### **3. Abwägung öffentlicher und privater Belange**

Die unter 2. dargelegten städtebaulichen Anforderungen erlangen ihre abwägungserhebliche Bedeutung vor allem auch im Rahmen einer gemäß § 1 Abs. 7 BauGB erforderlichen gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange. Um die privaten Belange der betroffenen Grund-

stückseigentümer zu erheben, wurde im Rahmen einer Sitzung des Stadtteilbeirates Wittorf am 30. März 2006 eine Bürgeranhörung durchgeführt. Seitens der anwesenden Anlieger wurden keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die Ausbaumaßnahme vorgebracht.

Neumünster, den 09. Mai 2006

- Fachdienst Stadtplanung -

Im Auftrag

(Heilmann)



