

AZ:

Drucksache Nr.: 0429/2003/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umwelt-ausschuss	19.08.2004	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatte

OBM / Erster Stadtrat

Verhandlungsgegenstand:

**1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 156
"Lindenalle / Hasselkamp"**

A n t r a g :

1. Die Ergebnisse der frühzeitigen Bürgeranhörung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 156 „Lindenallee / Hasselkamp“ werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Planverfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 156 soll mit der Planvariante 1 (befahrbare Verbindung der Straßen Lindenallee und Hasselkamp) fortgeführt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

K e i n e

Begründung:

Die Ratsversammlung hat in ihrer Sitzung am 27.04.2004 den Aufstellungsbeschluss für die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 156 „Lindenallee / Hasselkamp“ gefasst. Dem Aufstellungsbeschluss liegt ein überarbeitetes städtebauliches Konzept zur Aufteilung und Erschließung der Grundstücke im betreffenden Bereich zugrunde. Dieses Zielkonzept zur Planänderung sieht - wie bereits der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 156 - eine Verbindung der Straßen Lindenallee und Hasselkamp vor, die derzeit als Sackgassen ohne Wendeanlagen an der nördlichen und südlichen Plangebietsgrenze enden (Planvariante 1, siehe Anlage).

Am 26.05.2004 fand im Rahmen einer Sitzung des Stadtteilbeirats Tungendorf die frühzeitige Bürgeranhörung zu der Änderung des Bebauungsplanes statt; das Plankonzept wurde vorgestellt und eingehend erörtert. In der anschließenden Diskussion äußerten Anlieger der Lindenstraße und des Hasselkamps Bedenken gegen die Schaffung einer durchgehend befahrbaren Verbindung zwischen den beiden Straßen, da es hierdurch zu einer erheblichen Zunahme von Durchgangsverkehren und zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der bestehenden Wohnruhe kommen werde. Es wurde die Anregung vorgebracht, eine alternative Planlösung zu entwickeln und zur Diskussion zu stellen. Diese sollte eine verkehrliche Erschließung des Bereiches über eine neue Stichstraße von der Kieler Straße und lediglich fußläufige Verbindungen zu den Endpunkten der Lindenallee und des Hasselkamps vorsehen. Die Anregung wurde auch seitens des Stadtteilbeirates unterstützt.

Der Fachdienst Stadtplanung hat die o. g. Anregung aufgegriffen und ein entsprechendes Alternativkonzept erarbeitet (Planvariante 2, siehe Anlage). Darüber hinaus wurde eine dritte Erschließungsvariante erstellt, die die Straßenverläufe von Lindenallee und Hasselkamp getrennt fortführt und in separaten Wendeanlagen enden lässt, so dass keine durchgehend befahrbare Verbindung entsteht (Planvariante 3, siehe Anlage).

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Planvarianten werden in der folgenden Übersicht dargestellt:

Planvariante 1 (ursprünglicher Planentwurf)

- + Behebung der bestehenden Sackgassensituationen ohne Wendemöglichkeiten
(Eine Änderung der derzeitigen Erschließungssituation Lindenallee / Hasselkamp ist v.a. im Interesse einer besseren Befahrbarkeit für Müllfahrzeuge erforderlich)
- + Schaffung eines übersichtlichen, vernetzten Anliegerstraßensystems
- + Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens im Siedlungsbereich
(Vermeidung von Umweg-Fahrbeziehungen ⇒ v.a. Entlastung der Parallelabschnitte von Rüschdal und Kieler Straße)
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen in Lindenallee und Sackgassenabschnitt Hasselkamp
(Die entstehende Verkehrsmenge für den betreffenden Straßenabschnitt kann bei verkehrsberuhigendem Ausbau mit rd. 200 - 300 Kfz / 24 h - rd. 20 - 30 Kfz / Spitzenstunde - abgeschätzt werden. Dieser Wert entspricht in etwa der heutigen Belastung im nördlichsten Abschnitt des Rüschdal und stellt eine niedrige Belastung für eine Anliegerstraße in vergleichbaren Wohnsiedlungsbereichen dar. Nach den „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95“ werden für Anliegerstraßen, die im Mischungsprinzip ausgebaut werden (Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger), Verkehrsstärken von bis zu 150 Kfz / Spitzenstunde als verträglich angesehen.)

Planvariante 2 (Erschließung von der Kieler Straße)

- + Kein zusätzliches Verkehrsaufkommen in Lindenallee und Sackgassenabschnitt Hasselkamp
- Schaffung einer zusätzlichen, unübersichtlichen Knotenpunktsituation an der stark frequentierten Kieler Straße
(Der Anbindungspunkt der Erschließungsstraße würde unmittelbar an der Bushaltestelle an der Kieler Straße liegen. Zudem wären die Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich durch bestehende Gebäude eingeschränkt.)
- Beibehaltung der bestehenden Sackgassensituationen ohne Wendemöglichkeiten
- Anlage der Erschließungsstraße setzt Aufgabe des Gärtnereibetriebes voraus
(Eine Aufgabe des Gärtnereibetriebes an der Kieler Straße ist nach Auskunft des Eigentümers nicht absehbar; die Planung könnte somit auf unbestimmbare Zeit nicht umgesetzt werden)

Planvariante 3 (getrennte Führung von Lindenallee und Hasselkamp)

- + Behebung der bestehenden Sackgassensituationen ohne Wendemöglichkeiten
- +/- Geringfügige Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Lindenallee und Sackgassenabschnitt Hasselkamp
(Das Verkehrsaufkommen würde sich lediglich um die Anliegerverkehre aus den beiden separaten Teilbereichen des Plangebietes mit jeweils rd. 10 - 15 Grundstücken erhöhen.)
- Fehlende Vernetzung des Anliegerstraßensystems führt weiterhin zu Umweg-Fahrbeziehungen im Siedlungsgebiet und stärkerer Belastung von Rüschdal und Kieler Straße

Aus Sicht der Verwaltung ergibt sich unter Berücksichtigung der o.g. Vor- und Nachteile die folgende Bewertung der Planvarianten:

- Eine Erschließung des Gebietes über die Kieler Straße (Planvariante 2) ist aufgrund der mit ihr verbundenen erheblichen Nachteile auszuschließen.
- Mit der Planvariante 3 könnte das Bedenken der Anlieger von Lindenstraße und Hasselkamp gegen eine Zunahme der Verkehrsmengen zwar weitgehend berücksichtigt werden. Die sich hier bietende Möglichkeit einer Vernetzung des Straßensystems, einer Reduzierung von Umwegstrecken für den Kfz-Verkehr und einer entsprechenden Entlastung angrenzender Straßenzüge würde mit diesem Planungskonzept jedoch nicht wahrgenommen.
- Die Schaffung einer Verbindung zwischen Lindenallee und Hasselkamp und die sich hiermit verbindenden Vorteile in Hinsicht auf die Verkehrsbeziehungen im gesamten Siedlungsbereich waren wesentliche Bestandteile der Planungsabsichten, die dem geltenden Bebauungsplan Nr. 156 zugrunde liegen. Dieses Planungsziel wird lediglich durch die Planvariante 1 erreicht. Die absehbaren Verkehrsmengen auf den beiden derzeit als Sackgassen endenden Straßen werden sich auch bei einer Umsetzung des aktuellen Planungskonzeptes in einem durchaus zumutbaren Rahmen bewegen, zumal durch den Verlauf und die Gestaltung der Planstraße als verkehrsberuhigter Bereich verhindert werden kann, dass diese Verbindung eine hohe Attraktivität für gebietsfremden Durchgangsverkehr erlangt.

Die Verwaltung schlägt daher vor, dass der Erstellung des Bebauungsplanentwurfes weiterhin das ursprüngliche Planungskonzept (Planvariante 1) zugrundegelegt werden sollte.

Unterlehberg
Oberbürgermeister

Anlagen:

- Protokoll der frühzeitigen Bürgeranhörung vom 26.05.2004
- Planvarianten 1 - 3