

Sitzungsvorlage

Datum: 25.10.2019

Drucksache Nr.: **19/0405**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	20.11.2019	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Bebauungsplan Nr. 110 „Alte Heerstraße/Großenbuschstraße,,; Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt auf Grundlage dieses Sachstandsberichtes mit der Planvariante A das Bebauungsplanverfahren weiterzubearbeiten und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen sobald die hierfür erforderlichen Gutachten vorliegen.

Sachverhalt / Begründung:

Die Verwaltung hat nach dem letzten Beschluss des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2018 das Planungsbüro Blanke-Ambrosius, Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, mit der Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens beauftragt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die beiden Planvarianten A und B betrachtet und geprüft.

Der Gutachter hat die Qualität und Leistungsfähigkeit der beiden vorliegenden Erschließungsvarianten (Variante A: Erschließung über die Großenbuschstraße, Variante B Erschließung über die Waldstraße) geprüft. Dabei galt es auch zu prüfen mit welchen Verkehrsmengen im Ziel- und Quellverkehr der geplanten KITA zu rechnen ist und wie sich

dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen auf den Verkehrsablauf und die Knotenleistungsfähigkeit im Zuge der Großenbuschstraße bzw. Waldstraße auswirkt.

Die Bring- und Holverkehre zu Kindertagesstätten konzentrieren sich in den Morgenstunden auf den Zeitbereich zwischen 7:00 Uhr und 9:00 Uhr und in den Nachmittagsstunden auf den Zeitraum zwischen 14:00 Uhr und 16:00 Uhr. Eine Überlagerung des maximalen Verkehrsaufkommens einer KITA mit den Spitzenbelastungen im allgemeinen Verkehrsaufkommen ist daher nur während der morgendlichen Spitzenzeiten gegeben. Zu den nachmittäglichen Spitzenzeiten des allgemeinen Verkehrs im Zeitraum zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr treten nur noch vereinzelte KITA-bezogene Fahrten auf, die nicht mehr bemessungsrelevant sind. Die Untersuchung beschränkt sich daher auf die Betrachtung der morgendlichen Spitzenzeit des Verkehrsgeschehens.

Am 14.02.2019 wurde im Zeitraum zwischen 6:00 Uhr und 10:00 Uhr eine Verkehrsstromzählung im Bereich des Kreisverkehrs Alte Heerstraße/Großenbuschstraße und im Bereich der Einmündung Großenbuschstraße Ilmenaustraße durchgeführt.

Am Knoten Alte Heerstraße/Großenbuschstraße trat die Spitzenbelastung im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr mit einer Gesamtbelastung aller Zufahrten von 922 Kfz/h auf. Von 8:00 Uhr bis 9:00 Uhr war die Zahl mit 910 Kfz/h nur unwesentlich geringer.

Am Knoten Großenbuschstraße/Ilmenaustraße lag die Spitzenbelastung ebenfalls im Zeitraum zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr mit einer Gesamtbelastung aller Zufahrten bei 272 Kfz/h. In der Folgestunde lag die Gesamtbelastung bei 269 Kfz/h.

Zur Bestimmung/Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Kindertagesstätten orientiert sich der Gutachter an den Empfehlungen des aktuellen Richtlinienwerkes.

Bestimmende Größen für das Verkehrsaufkommen von Kitas sind die Anzahl der Betreuungsplätze und der MIV-Anteil der Eltern.

Aus der Lage der geplanten KITA und der umgebenden Stadtstruktur ist abzuleiten, dass die überwiegende Zahl der Eltern die Kinder mit dem PKW zur KITA bringt.

Unter Berücksichtigung der v. g. Rahmenbedingungen ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von 197 Pkw-Fahrten /Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr, davon 5 Fahrten von Beschäftigten.

Erschließungsvariante A:

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt Alte Heerstra-

ße/Großenbuschstraße ergibt in der morgendlichen Spitzenstunde für den Verkehrsablauf die höchste Qualitätsstufe A. Die Kapazitätsreserven in allen Zufahrten sind so hoch, dass auch eine deutlich ungünstigere Richtungsverteilung oder höhere Menge des Neuverkehrs nicht zu problematischen Verkehrsverhältnissen führt.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt Großenbuschstraße/Ilmenaustraße (als Minikreis) ergibt in der morgendlichen Spitzenstunde für den Verkehrsablauf ebenfalls die höchste Qualitätsstufe A.

Die gleiche Berechnung für den Fall, dass statt eines Kreisverkehrs eine Linksabbiegespur eingerichtet wird, ergibt ebenfalls die Qualitätsstufe A. Wobei der Gutachter bei dieser Lösung darauf hinweist, dass bei dieser Knotenpunktsform die bestehende Rechts-vor-links-Regelung aufgegeben werden muss und die Großenbuschstraße vorfahrtberechtigt auszuweisen wäre, da an Rechts-vor-links-Knoten keine separate Abbiegespur angelegt werden darf. Da schon jetzt auf der Großenbuschstraße ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau erreicht wird, ist bei Aufhebung der Rechts-vor-links-Regelung zugunsten der einer Bevorrechtigung der Großenbuschstraße von einer weiteren Geschwindigkeitszunahme auszugehen. Der Gutachter empfiehlt aus diesem Grund der Umgestaltung zu einem Minikreisverkehr den Vorzug zu geben.

Erschließungsvariante B:

Bei dieser Variante ist neben der Anbindung der KITA auch die geplante Wohnbebauung zu berücksichtigen, die ebenfalls über die Waldstraße und dem geplanten Stichweg erfolgt. Der Gutachter geht bei seiner Berechnung von 20 Wohneinheiten aus. Bei den bekannten Ausgangsdaten ist zusammen mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen morgens ein Gesamtverkehrsaufkommen von 99 Kfz/h in Fahrtrichtung Süden und 108 Kfz/h in Fahrtrichtung Norden zu erwarten. Gemessen an den bestehenden Verkehrsstärken sowohl auf der Alten Heerstraße als auch auf der Waldstraße wird diese Verkehrszunahme keinesfalls zu einer unverträglichen Zunahme des Gesamtverkehrs und damit zu einer leistungskritischen Verkehrssituation an der Kreuzung Alte Heerstraße/Waldstraße führen.

Da die KITA von einem Parkplatz an der Waldstraße nur über einen längeren Fußweg zu erreichen ist - für die Kleinkinder erfahrungsgemäß in der Regel mehr Zeit benötigen als Erwachsene - verlängert sich die Verweildauer der Eltern und damit die Parkdauer. Wenn sich die durchschnittliche Verweildauer im Bringverkehr von 15 Minuten auf 30 Minuten verlängert, erhöht dies den rechnerischen Stellplatzbedarf von 19 Stellplätzen auf 34 Stellplätzen. Unter Anrechnung einer gewissen Kapazitätsreserve zur Abdeckung von Spitzenlasten wäre ein Angebot von 40 Stellplätzen zu empfehlen. Für die neue Wohnbebauung an der

Waldstraße bedeutet dies zudem, dass das Wohngebäude zu beiden Seiten von Stellplatzanlagen eingerahmt wird.

Das Fazit des Gutachters lautet:

Bei der Erschließungsvariante A zeigen sich keinerlei Einschränkungen hinsichtlich Qualität und Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf. Durch die Anlage eines Minikreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Großenbuschstraße/Ilmenaustraße ist eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung auf der Großenbuschstraße zu erwarten.

Die Variante B ist hinsichtlich der Qualität und Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufes ebenfalls als unkritisch einzustufen, weist aber Nachteile hinsichtlich der Fahrtenlänge und des Stellplatzbedarfes auf.

Da bei der Erschließungsvariante A keinerlei Probleme in der künftigen Verkehrsabwicklung vorausgesehen sind, ist aus verkehrsgutachterlicher Sicht eindeutig dieser Variante der Vorzug einzuräumen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt dem Vorschlag des Gutachters, die Erschließungsvariante A umzusetzen, zu folgen. Dies wird insbesondere durch die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Großenbuschstraße begründet. Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Kreisverkehrs und des geplanten Minikreisverkehrs sind gutachterlich nachgewiesen. Darüber hinaus reicht bei der Variante A durch die kurzen Wege zur Kita das vorgesehene Stellplatzangebot (27 Stellplätze sind möglich, 19 Stellplätze sind notwendig) aus. Kitas müssen auf kurzem Wege an die öffentliche Erschließung angebunden sein. Je kürzer der Weg umso kürzer die Verweildauer der Fahrzeuge der Eltern. Essenszulieferer, Handwerker, Müllfahrzeuge und Rettungsfahrzeuge müssen ebenfalls auf kürzestem Weg zur Einrichtung gelangen.

Ein Nachteil der Variante B beruht auf dem zusätzlichen Stellplatzbedarf, der durch die längere Verweildauer der Eltern auf dem Kita-Gelände ausgelöst wird. Im derzeitigen Entwurfsstand zur Variante B ist für die Kita-Nutzung eine Fläche für 19 Stellplätze vorgesehen. Die Empfehlung des Gutachters für die Variante B ca. 40 Stellplätze vorzusehen, würde den kompletten Verlust der geplanten Grünfläche - ausgenommen der Grabenfläche - zwischen Kita und Wohngebäude bedeuten.

Ein weiterer Nachteil ist eine zusätzlich notwendige Zufahrt über die Großenbuschstraße. Für die Essenzulieferung aber auch für Rettungsfahrzeuge, Handwerker und die Müllentsorgung muss in jedem Fall eine zusätzliche Zufahrt über die Großenbuschstraße vorgesehen werden. Dies führt zu dem Risiko, dass Eltern auch diese Zufahrt nutzen wollen, um ihre Kinder auf kurzem Wege zur Einrichtung zu bringen. Wildes Parken ist vorprogrammiert und die Unfallgefahr steigt.

Der Kostenrahmen für einen Minikreisel (ohne Grunderwerb) in der Variante A beträgt ca. 325.000 € zuzüglich ca. 75.000 € für die Stichstraße zur Kita.

Ein Linksabbieger auf der Großenbuschstraße, einschließlich der notwendigen Stichstraße auf das Kita-Gelände wird ca. 215.000 € kosten.

Die Kosten für die Verkehrserschließung in der Variante B belaufen sich auf ca. 128.000€ (ohne Grunderwerb und Kanal). Aufgrund des erforderlichen Bürgersteiges entlang der Waldstraße ist der Baumbestand entlang der Straße nicht zu erhalten. Ersatzpflanzungen sind erforderlich. Hinzu kommt eine zusätzliche Zufahrt über die Großenbuschstraße als Rettungszufahrt, Zufahrt für den Essenzulieferer und Müllentsorgung sowie Handwerker, für die pauschal Kosten in Höhe von 40.000 € geschätzt werden. Damit werden für diese Variante B Gesamtkosten von rund 168.000 € geschätzt.

Trotz der höheren Kosten für die Realisierung der Erschließungsvariante A schlägt die Verwaltung auf Grund der vorgenannten Erläuterungen vor, mit der Planvariante A das Bebauungsplanverfahren weiterzuführen, die restlichen Gutachten auf der Grundlage dieser Variante zu beauftragen und ein frühzeitiges Beteiligungsverfahren durchzuführen.

<Name des Unterzeichnenden>

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlagen:

- Variante A (Anlage 1)
- Variante B (Anlage 2)
- Verkehrsgutachten (Anlage 3)