STADT SANKT AUGUSTIN

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lade Sie zu der unten näher bezeichneten Sitzung ein. Die Tagesordnung ist beigefügt.

Zu Beginn der öffentlichen Sitzung findet um 18:00 Uhr eine Einwohnerfragestunde statt. Gemäß § 14 a der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Sankt Augustin müssen die Anfragen zur Einwohnerfragestunde mindestens drei Tage vor der Ausschusssitzung schriftlich eingereicht werden. Sie müssen kurz gefasst sein und eine kurze Beantwortung ermöglichen. Dem Fragesteller / Der Fragestellerin wird das Recht eingeräumt, die schriftlich eingereichte Frage auch mündlich verlesen zu können. Außerdem besteht das Recht jeweils eine auch in Teilen aufgegliederte Zusatzfrage zu stellen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Hauptfrage stehen muss.

Sankt Augustin, den 30.10.2019

Mit freundlichen Grüßen

Marc Knülle
Vorsitzender

ges. Bürgermeister

Klaus Schumacher

34. Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses

Sitzungsort				
Technisches Rathaus, Sitzungssaal 4.15, An der Post 19, 53757 Sankt Augustin				
Datum	☒ öffentliche Sitzung	Uhrzeit	☒ nicht-öffentliche Sitzung	Uhrzeit
20.11.2019		18:00 Uhr		anschließend

EINLADUNG

Tagesordnung **Öffentlicher Teil**

1		**Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung** Berichterstatter: Vorsitzender
2		**Verpflichtung sachkundiger Bürger** Berichterstatter: Vorsitzender
3		**Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 25.09.2019** Berichterstatter: Vorsitzender
4	19/0377	**Beratung über Waldbewirtschaftung** Seite: 1 auf Bitten der CDU-Fraktion
5	18/0002/3	**Vorstellung der Straßenausbauplanung der Hertzstraße im Stadtteil Menden** - Vorlage wird nachgereicht - Berichterstatter: Dez. IV
6	19/0325	**Überarbeitung des Regionalplans Köln, Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen des informellen Planverfahrens** Seite: 4 Berichterstatter: Dez. IV
6.1.1	19/0359	Antrag zu TOP 9, UPV-Sitzung 25.09.2019: Überarbeitung des Regionalplan Köln, Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen des informellen Planverfahren Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; SPD-Fraktion Seite: 4 Berichterstatter: Dez. IV
7	19/0361	**Zustandserfassung der Unterpflanzungen im städtischen Straßenbegleitgrün** Seite: 5 Berichterstatter: Dez. IV
8	19/0362	**Leitfaden zur Neuanlage/Umwandlung von Pflanzflächen im städtischen Straßenbegleitgrün** Seite: 21 Berichterstatter: Dez. IV

I

9	19/0363	**Konzept für die Neugestaltung der Pflanzflächen in der Rathausallee** Seite: 26 Berichterstatter: Dez. IV
10	19/0358	**Bekanntgabe der Baumfällungen im Winterhalbjahr 2019/2020 -Teil 2-** Seite: 33 Berichterstatter: Dez. IV
11	19/0405	**Bebauungsplan Nr. 110 „Alte Heerstraße/Großenbuschstraße“; Sachstandsbericht** Seite: 45 Berichterstatter: Dez. IV
12	19/0406	**16. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich Gemarkung Birlinghoven Flur 10, Flurstück 21 und Teile des Flurstücks 216. Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange** Seite: 120 Berichterstatter: Dez. IV
13	19/0407	**Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 810 "Steinmorgen" Beschluss zur Durchführung der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB** Seite: 123 Berichterstatter: Dez. IV
14	19/0408	**Geplante Errichtung eines privaten Mehrfamilienwohnhauses mit 4 Wohneinheiten in der Franz-Jacobi-Straße, Hangelar** Seite: 129 Berichterstatter: Dez. IV
15		**Anträge der Fraktionen**
15.1.1	19/0388	Sammlung von Alt-Textilien in Containern Fraktion Aufbruch! Seite: 133 Berichterstatter: Dez. III
15.1.2	19/0418	Sanierung des Radweges an der Meindorfer Straße CDU Seite: 135 Berichterstatter: Dez. IV

16 Anfragen und Mitteilungen

16.1 Anfragen

16.2 Mitteilungen

Nicht öffentlicher Teil

1		**Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung** Berichterstatter: Vorsitzender
2		**Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der nicht öffentlichen Sitzung vom 25.09.2019** Berichterstatter: Vorsitzender
3	19/0398	**Erstellung eines Klimawandelfolgeanpassungskonzeptes für die Stadt Sankt Augustin** - Vorlage wird nachgereicht - Berichterstatter: Dez. IV
4		**Anträge der Fraktionen**
5		**Anfragen und Mitteilungen**
5.1		Anfragen
5.2		Mitteilungen

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: BNU / Büro für Natur- und Umweltschutz

Sitzungsvorlage

Datum: 08.10.2019
Drucksache Nr.: **19/0377**

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

---

Betreff

Beratung über Waldbewirtschaftung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt den Bericht des Försters zur Kenntnis und hat Gelegenheit für Rückfragen.

Sachverhalt / Begründung:

Bericht über die Waldexkursion vom 25.09.2019

Mit Schreiben vom 23.08.2019 wurden die Ausschussmitglieder des UPV-Ausschusses für den 25.09.2019 um 17:00 Uhr zu einer Waldexkursion mit dem Revierförster Herrn Gerhard Pohl vom Regionalforstamt Rhein-Sieg-Erft eingeladen.

An der 45minütigen Waldführung nahmen folgende Personen teil:
Herr Knülle, Vorsitzender des UPV-Ausschusses
Frau Feld-Wielpütz, Herr Günther, Herr Köhler, Herr Puffe, Herr Tenschert, Herr Thiebes, Herr Willenberg,
Herr Gleß, Erster Beigeordneter
Frau Rump, BNU

Nach einer kurzen Vorstellung der eigenen Person und der ihm obliegenden Aufgaben im Regionalforstamt erklärte Herr Pohl verschiedene Bewirtschaftungsaspekte der naturnahen Forstbewirtschaftung im Niederpleiser Wald:

1) **(Abt. 8 H 7) Waldbild 60jähriger Rotbuchen/Birken/Erlen-Mischwald**
Der vorgestellte Mischwald ist ca. 0,5 ha groß und entstand aus einer Anpflanzung standortgerechter, heimischer Gehölze der o. g. Arten sowie aus Naturverjüngung. Regelmäßige Durchforstungen dienen dem Erhalt der Artenvielfalt, da durch entstehende Lichtinseln weitere Naturverjüngung iniziiert wird und nachfolgende Pflanzen- und Tierarten sich einstellen können. Entnommenes Holz dient der Brennholznutzung.

2) **(Abt. 8 H 8) Aufforstungsfläche Stieleiche/Hainbuche/Wildkirsche**
Die vorgestellte Aufforstung mit Stieleiche, Hainbuche und Wildkirsche wurde 2013 und 2014 nach einem 0,3 ha umfassenden Sturmschaden im Fichtenwald durchgeführt. Eine Erweiterung erfolgte 2017. Insgesamt wurden hier 3600 Pflanzen eingebracht. Zum Schutz der Anpflanzungen vor Wildverbiss wurde in Kooperation mit dem Jagdpächter ein mobiles Wildgatter aufgestellt, welches künftig auch an anderer Stelle zu diesem Zweck wiederverwendet werden kann.

3) **(Abt. 8 D 1)Buche Voranbau unter Kiefer**
Anhand einer ca. 1,5 ha großen Waldeinheit erklärt der Förster das Prinzip des Voranbaus zur naturnahen Waldumwandlung von Nadel- in Laubwald. Der sogenannte Voranbau erfolgt hier mit Rotbuche, die als Schattbaumart (in der Jugend schattenliebend) unter dem ca. 85jährigen Kiefernschirm eingebracht wird und als langschäftiger Jungbaum zum Licht aufwächst. Es sind in konkretem Beispiel weiterer Entnahmen der Kiefer erforderlich, um genügend Raum für die Buche zu schaffen. Mittelfristig sollen alle Kiefernbestände durch Voranbau der Buche naturnah umgebaut werden.

4) **(Abt. 8 H 2) Borkenkäfer – Schäden**
Das vorgestellte Waldbild besteht aus einem ca. 60jährigen Fichtenbestand mit einer Gesamtgröße von 2,2 ha. Aufgrund der mehrjährigen Trockenheit fielen hier im Sommer 2019 0,6 ha des Fichtenbestandes dem Borkenkäfer zum Opfer. Dies entspricht einem Holzanfall von ca. 160 Festmetern, der als Bauholz vermarktet werden konnte. Für 2020 ist die Aufforstung mit Stieleiche und Hainbuche geplant. Hierfür wird auf die in Aussicht gestellten Förderpakete des Landes zurückgegriffen. Aufgrund der großräumig auftretenden Problematik können Lieferschwierigkeiten des Pflanzgutes sowie Wartezeiten bei Forstunternehmen zu Verzögerungen im Zeitplan führen.

Während des Rundgangs wurden verschiedene Fragen der Teilnehmenden zum Wald, zu den Belangen der Verkehrssicherung, sowie der Waldbrandgefahr aufgrund der derzeitigen Trockenheit von Herrn Pohl beantwortet.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

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.

TOP 6
Überarbeitung des Regionalplans Köln, Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen des informellen Planverfahrens

TOP 6.1.1
Antrag zu TOP 9, UPV-Sitzung 25.09.2019: Überarbeitung des Regionalplan Köln, Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen des informellen Planverfahren

- in der Sitzung am 25.09.2019 vertagt –

Die Sitzungsvorlage entnehmen Sie bitte der Einladung zur 33. Sitzung am 25.09.2019. Der Antrag wurde am 24.09.2019 per E-Mail vom Bürgermeister- und Ratsbüro verteilt.

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: BNU / Büro für Natur- und Umweltschutz

Sitzungsvorlage

Datum: 24.09.2019
Drucksache Nr.: **19/0361**

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

Betreff

Zustandserfassung der Unterpflanzungen im städtischen Straßenbegleitgrün

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr nimmt die vorgestellte Bestandserfassung zum Zustand der Unterpflanzungen im städtischen Begleitgrün zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Im UPV am 20.03.19 sowie am 08.05.19 wurde im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Rathausallee auch rege über den Zustand des Straßenbegleitgrüns im gesamten Stadtgebiet diskutiert. Neben dem bereits 2015 vorgestellten Straßenbaumsanierungskonzept, welches sich mit dem Zustand der Gehölze selber sowie eventuell durch Wurzeln verursachten Schäden befasst, sollte nun ergänzend hierzu auch eine Erfassung und Darstellung der Unterpflanzungen in den Baumscheiben und Beeten erarbeitet werden.

Hierfür wurde zunächst eine Matrix (siehe Anhang 1) erstellt, in der die Kriterien zur Beurteilung des Zustandes sowie eine Wertung in Form von Punkteverteilung festgelegt wurden.
Anschließend haben Mitarbeiter des Bauhofes, die durch ihre Pflegetätigkeit die Örtlichkeiten am besten einschätzen können, die Punkte für die jeweiligen Straßenzüge vergeben.
Daraus ist dann eine Bewertungstabelle entstanden (siehe Anhang 2), bei der die Punkte der Matrix summiert und schließlich als Quersumme für jeden Straßenzug ortsteilweise abgebildet wurden.
Hieraus konnte zuletzt ein Ranking (siehe Anhang 3) abgeleitet werden, wobei die Straßenzüge in absteigender Reihenfolge mit dem schlechtesten Zustand und der demzufolge höchsten Punktzahl dargestellt wurden.
In einem letzten Schritt wurden die Straßenzüge, wie auch schon beim Straßenbaumsanierungskonzept, zur vereinfachten Darstellung anhand eines Ampelsystems in einen Übersichtslageplan übertragen (siehe Anhang 4).

Anhand dieser Unterlagen ist nun ersichtlich wo der Zustand der Unterpflanzungen in Ordnung oder auch optimierungswürdig ist, sowie wo eine Verbesserung des Zustandes anzustreben wäre. Einen Umsetzungsfahrplan für eventuelle konkrete Maßnahmen und deren Priorisierung abhängig von anderen zu berücksichtigenden Faktoren beinhaltet diese Bestanderfassung jedoch nicht. Außer für punktuelle Maßnahmen sind zudem die aktuellen Personalressourcen und finanziellen Mittel nicht ausreichend.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

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:

- Bewertungsmatrix Zustand Begleitgrün (Anlage 1)
- Tabelle Bewertung Straßenbegleitgrün (Anlage 2)
- Tabelle Bewertung Straßenbegleitgrün Ranking (Anlage 3)
- Lageplan Straßenbegleitgrün Bewertung (Anlage 4)

Zustandserfassung Unterpflanzungen im Straßenbegleitgrün

Bewertungsmatrix Stand 17.05.19

Bewertung pro Strassenzug oder Abschnittweise, wenn möglich und sinnvoll.

Deckungsgrad (wie dicht ist der vorgesehene Bewuchs)	weniger 25%	50%	75%	annähernd 100%
Punkte	**30**	**20**	**10**	**0**
unerwünschter Aufwuchs (Sämlinge, Dauerunkräuter etc.)	sehr stark	stark	mittel	schwach
Punkte	**30**	**20**	**10**	**0**
optisches Erscheinungsbild (Gestaltung, harmonisches Gesamtbild, Vermüllung etc.)	ungenügend	mangelhaft	befriedigend	gut
Punkte	**15**	**10**	**5**	**0**

zusätzlich kann in einem 2. Bewertungsschritt den einzelnen Straßen noch ein Faktor als Bonus hinzugerechnet werden, der den Standort berücksichtigt (wie z.B. Hauptachsen, zentrale Punkte, Ortseinfahrten, Kreisel). Dadurch rutschen sie im Ergebnis-Ranking an Wichtigkeit weiter nach oben.

Zustandserfassung Straßenbegleitgrün
Tabelle Straßenzüge und Bewertung

Stand 19.07.19

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort	Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
BIRLINGHOVEN											
Stichstraße von "An den Weiden"		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
Karl-Hennecke-Straße		25%	30	stark	20	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1
Hangweg		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
In der Holle		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Pleistalstraße Bushaltestellen		75%	10	mittel	10	mangelhaft	10		30		1
								SUMME	30	30,00	1
Rautenstrauchstraße		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Höldersteg		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
Louis-Hagen-Straße		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Schloßstraße		100%	0	mittel	10	gut	0		10		1
								SUMME	10	10,00	1
BUISDORF											
Buisdorfer Straße		50%	20	sehr stark	30	befriedigend	5		55		1
								SUMME	55	55,00	1
Buschberg		50%	20	sehr stark	30	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Hochmeisterstraße		75%	10	schwach	0	gut	0		10		1
								SUMME	10	10,00	1
Uferstraße und Parkplatz am Sportplatz		75%	10	sehr stark	30	befriedigend	5		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Brückenstraße		75%	10	mittel	10	gut	0		20		1
								SUMME	20	20,00	1
Andreas-Hofer-Straße		50%	20	sehr stark	30	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Otto-Wels-Straße		75%	10	stark	20	ungenügend	15		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Zum Siegblick/Kreuzstraße		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
								SUMME	75	75,00	1
Markusstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Sankt Georgsweg/ Zissendorfer Straße		25%	30	stark	20	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1
Heinrich-Busch-Straße		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
								SUMME	75	75,00	1
Oberdorf Straße		75%	10	stark	20	mangelhaft	10		40		1
								SUMME	40	40,00	1
Prinz-Eugen-Straße, Bushaltestelle und Beet		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50		1
								SUMME	50	50,00	1
Am Heiligenhäuschen und Ringstraße		25%	30	sehr stark	30	mangelhaft	10		70		1
								SUMME	70	70,00	1
Am Rosenhain		50%	20	stark	20	befriedigend	5		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Im Rosengarten		75%	10	sehr stark	30	mangelhaft	10		50		1
								SUMME	50	50,00	1
B8 (Frankfurter Straße) und Kreisverkehr		100%	0	schwach	0	befriedigend	5		5		1
								SUMME	5	5,00	1

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort	Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
Alleestraße		50%	20	sehr stark	30	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1
HANGELAR											
Bruno-Werntgen-Straße bis Graf-Zeppelin-Straße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Kreisel Kölnstraße/Buno-Werntgen-Straße bis Hertz		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Eckener Straße (+Blumenkübel)		50%	20	stark	20	ungenügend	15		55		1
								SUMME	55	55,00	1
Mölderstraße und Kölnstraße		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Graf-Zeppelin-Straße, Garagenhöfe		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
An der Evangelischen Kirche		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Udetstraße + Verbindungsweg zu Teichstraße		50%	20	mittel	10	mangelhaft	10		40		1
								SUMME	40	40,00	1
Paul-Schulte-Straße, Friedhofsmauer		75%	10	schwach	10	gut	0		20		1
								SUMME	20	20,00	1
Fritz-Pullig-Straße Wendehammer		100%	0	schwach	10	gut	0		10		1
								SUMME	10	10,00	1
(Alte) Lindenstraße, Baumscheiben		25%	30	stark	20	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1
Alte Heerstraße (von Großenbusch- bis Lindenstr.)		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Lindenstr. (vor Adrian)		50%	20	stark	20	ungenügend	15		55		1
								SUMME	55	55,00	1
Weilbergweg		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Nahestraße/Alte Lindenstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Im Goldwinkel		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Großenbuschstraße		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
	Teilabschnitt an Thüringer Allee	100%	0	schwach	0	gut	0		0		0,15
								SUMME	75	65,22	1
Thüringer Allee		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50		1
								SUMME	50	50,00	1
Mainstraße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
Erftstraße		50%	20	stark	20	befriedigend	5		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Neckarstraße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
Konrad-Adenauer-/Siebengebirgstraße		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Moselstraße		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Ahrstraße		50%	20	stark	20	befriedigend	5		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Westerwaldstraße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
Eifelstraße Wendehammer		100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1
Kohlkauer Straße		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1
Holzlarer Straße		25%	30	starkr	20	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1

9

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort		Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
Buschweg		75%	10	stark	20	mangelhaft	10		40			1
								SUMME	40		40,00	1
Auf den Urden		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Richthofenstraße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Gießereiweg		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Kölnstraße		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Ortsgasse		50%	20	schwach	0	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
MEINDORF												
Henri-Dunant-Straße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Theodor-Heuss/Hangelarer Straße		100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Theodor-Heuss-Straße		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Lichweg, Heiligenhäuschen, Parkplatz		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75			1
								SUMME	75		75,00	1
Bodelschwingstraße		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Michelstraße		25%	30	stark	20	ungenügend	15		65			1
								SUMME	65		65,00	1
Maria-Montessouria-Straße		25%	30	stark	20	ungenügend	15		65			1
								SUMME	65		65,00	1
Helene-Lange-Straße		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Alter Kirchweg		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Käthe-Kollwitz-Straße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Bertha v. Suttner Straße		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Rubensstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Elsa Brandström Straße		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
MENDEN												
Willi-Felder-Straße		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Nachtigallenweg (nr.15)		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Fasanenweg		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Von-Galen-Straße		75%	10	stark	20	mangelhaft	10		40			1
								SUMME	40		40,00	1
Meindorfer Straße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Im Rebhuhnfeld		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Kopernikusstraße		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	60		60,00	1
Nobelstr.		25%	30	sehr stark	30	mangelhaft	10		70			1
								SUMME	70		70,00	1
Gutenbergstraße		50%	20	stark	20	ungenügend	10		50			1

10

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort	Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
								SUMME	50	50,00	1
Paracelsusstraße		100%	0	mittel	10	gut	0		10		1
								SUMME	10	10,00	1
Adam-Riese-Straße		50%	20	stark	20	ungenügend	15		55		1
								SUMME	55	55,00	1
Böttgerstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Siemensstraße		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
								SUMME	75	75,00	1
Boschstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Mittelstraße		25%	30	sehr stark	30	mangelhaft	10		70		1
								SUMME	70	70,00	1
Ernststraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Märkischer Weg		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
								SUMME	75	75,00	1
Taubenweg		25%	30	mittel	10	befriedigend	5		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Auf der Mirz		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Robert-Koch-Straße		10%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Behringstraße		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1
Friedrich-Hegel-Straße		50%	20	sehr stark	30	befriedigend	5		55		1
								SUMME	55	55,00	1
An der alten Kirche		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Kirchstraße		50%	20	stark	20	befriedigend	5		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Kolpingstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Friedrich-Gauß-Straße		75%	10	mittel	10	gut	0		20		1
								SUMME	20	20,00	1
Burggasse Wendehammer		75%	20	mittel	10	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Burgstraße		25%	30	stark	20	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1
Von-Ketteler-Straße/Siegstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Marktstraße		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Siegstraße Kreisverkehr (Kümpel)		75%	10	stark	20	gut	0		30		1
								SUMME	30	30,00	1
Von-Stauffenberg-Str./ Parkplatz		100%	0	mittel	10	gut	0		10		1
								SUMME	10	10,00	1
Kl.-Mannstaedt- u. Langemarkstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Fritz-Schröder-Straße		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Im Werthchen		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1
Jahnstraße		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1
Martinstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Katharinenstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1

11

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort		Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
								SUMME	0		0,00	1
Am Steg		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Einsteinstraße		25%	30	stark	20	befriedigend	5		55			1
								SUMME	55		55,00	1
Marie-Curie-Straße		25%	30	mittel	10	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
An der Hostert		75%	10	schwach	0	gut	0		10			1
								SUMME	10		10,00	1
Am Apfelbäumchen		75%	10	schwach	0	gut	0		10			1
								SUMME	10		10,00	1
Monikastraße		75%	10	schwach	0	gut	0		10			1
								SUMME	10		10,00	1
MÜLLDORF												
Brüsseler Straße		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Straßburger Straße		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Luxemburger Straße		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Grantham Allee		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Europaring		50%	20	mitel	10	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Von-Claer-Straße		100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Südstraße		100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Mendener Straße/Am Lindenhof		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Mendener Straße/Verkehrsinsel		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	60		60,00	1
Krokusweg		100%	0	stark	20	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
In den Erlen		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Fährstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Wellenstraße		100%	0	mittel	10	gut	0		10			1
								SUMME	10		10,00	1
Ankerstraße/Schiffstrasse, Hochbeet		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	60		60,00	1
Im Spichelsfeld	Nördlicher und östlicher Teilbereich	25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
	südlicher Teilbereich	100%	0	schwach	0	gut	0		0			0,15
								SUMME	60		52,17	1
Meerstraße		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Meerstraße/Kapellenplatz + Heiligenkreuz		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Bushaltestelle Meerstraße, Querungshilfen		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
R-Wweg Alte Bonner Straße zur B56		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Alte Bonner Straße		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	60		60,00	1
An der Ziegelei		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Niederpleiser Straße		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1

12

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort		Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
								SUMME	50		50,00	1
Im Feldchen/Grüner Weg		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Kreisel Wehrfeldstraße		20%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
An der Hongsburg		100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Südstrasse		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Rostocker Straße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Wismarer Straße, Verbindungsweg Rostocker		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Marienburgstraße		100%	0	schwach	0	befriedigend	5		5			1
								SUMME	5		5,00	1
Gartenstraße		75%	10	mittel	10	gut	0		20			1
								SUMME	20		20,00	1
Holzweg		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Zedernweg		75%	10	stark	20	mangelhaft	10		40			1
								SUMME	40		40,00	1
NIEDERPLEIS												
Am Engelsgraben + Parkplatz		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Schulstraße/Brueghelstraße		75%	10	schwach	0	gut	0		10			1
								SUMME	10		10,00	1
Schulstraße/Van-Dyck-Straße		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Alte Marktstraße		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Pastoratsweg		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75			1
								SUMME	75		75,00	1
Paul Gerhard Straße		100%	0	mittel	10	gut	0		10			1
								SUMME	10		10,00	1
Pleisufer		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Rebenstraße		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Eibenweg Verkehrsinsel/Niederpleiser		100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Niederpleiser Straße		50%	20	mittel	10	mangelhaft	10		40			1
								SUMME	40		40,00	1
Elbenweg/Ecke Wacholderweg		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Zedernweg		50%	20	stark	20	mangelhaft	20		60			1
								SUMME	60		60,00	1
Am Scherenstück		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Sandkaule		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Am Sandberg		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Steinkaule		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Schützeiche	östlich Steinkaule	50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
	Birkenbusch bis Steinkaule	100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	50		25,00	2
Birkenbusch		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort		Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
								SUMME	35		35,00	1
Pleiser Dreieck		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Am Park		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Am Struch		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Ulmenweg/Verbindungsweg Kastanienweg		50%	20	stark	20	befriedigend	5		45			1
								SUMME	45		45,00	1
Kastanienweg		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Rotdornweg		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1
	Stichstraße	100%	0	schwach	0	gut	0		0			0,1
								SUMME	35		31,82	1
Weißdornweg		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Sanddornweg		75%	10	stark	20	befriedigend	5		35			1
								SUMME	35		35,00	1
Alte Heerstraße	von Am Kreuzeck bis Hennefer Straße	75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
	Wendehammter Alte Heerstraße "Thiebus"	50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35			1
	Stich Alte Heerstraße bis Grundschule	25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
	Stich Alte Heerstraße bis Fa. März	25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	180		45	4
Bahnstraße, vor Schützenweg		25%	30	sehr stark	30	mangelhaft	10		70			1
								SUMME	70		70,00	1
Iltisweg		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
Eichhörnchenweg		75%	10	stark	20	mangelhaft	10		40			1
								SUMME	40		40,00	1
Hasenweg		50%	20	schwach	0	mangelhaft	10		30			1
								SUMME	30		30,00	1
Am Pleiser Wald		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	60		60,00	1
Waldkauzweg		100%	0	schwach	0	befriedigend	5		5			1
								SUMME	5		5,00	1
Sperberweg		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	60		60,00	1
Am Rehsprung		50%	20	sehr stark	30	ungenügend	15		65			1
								SUMME	65		65,00	1
Am Jeuchel		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60			1
								SUMME	60		60,00	1
Bussardstraße		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Kuckucksweg		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Habichtsweg		75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25			1
								SUMME	25		25,00	1
Wiesenpfad		75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15			1
								SUMME	15		15,00	1
Milanweg		75%	10	schwach	0	gut	0		10			1
								SUMME	10		10,00	1
Falkenweg		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1
								SUMME	50		50,00	1
Am Schmerbroich		100%	0	schwach	0	gut	0		0			1
								SUMME	0		0,00	1
ORT												
Pestalozzistraße		50%	20	stark	20	mangelhaft	10		50			1

14

Straßenname	Abschnitt	Deckungsgrad	Pkt.	unerwünschter Aufwuchs	Pkt.	optisches Erscheinungsbild	Pkt.	Bemerkungen	Pkt. pro Standort	Mittelwert pro Straße	Hilfsspalte
								SUMME	50	50,00	1
Berliner Straße/Danziger Straße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Auf der Heide		50%	20	mittel	10	befriedigend	5		35		1
								SUMME	35	35,00	1
Gottfried-Keller-Straße		25%	30	stark	20	mangelhaft	10		60		1
								SUMME	60	60,00	1
Agnes-Miegel-Straße		100%	0	stark	20	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
Nelly Sachs Straße		100%	0	schwach	0	befriedigend	5		5		1
								SUMME	5	5,00	1
Pauluskirchstraße		25%	30	mittel	10	ungenügend	15		55		1
								SUMME	55	55,00	1
Ina-Seidel-Straße		100%	0	schwach	0	befriedigend	5		5		1
								SUMME	5	5,00	1
Am Thomaskreuzchen	Wendehammer	25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
	Beet in der Straße	50%	20	sehr stark	30	ungenügend	15		65		1
								SUMME	140	70,00	2
Kamillenweg		50%	20	sehr stark	30	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1
Huflattichweg		50%	20	sehr stark	30	ungenügend	15		65		1
								SUMME	65	65,00	1
Distelweg		25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
								SUMME	75	75,00	1
Ginsterweg		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Alte Heerstraße	Großenbuschstraße bis Am Kreuzeck	75%	10	schwach	0	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1
Holzweg	Hennefer bis Wehrfelistraße	75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	25,00	1
Am Rotbusch		50%	20	stark	20	befriedigend	5		45		1
								SUMME	45	45,00	1
Astrid-Lindgren-Straße		100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
								SUMME	0	0,00	1
Arnold-Janssen-Straße	Kreuzung B56/Hennefer Straße	100%	0	schwach	0	gut	0		0		1
	Bushaltestellen und Beet an Bahn-Schranke	75%	10	mittel	10	befriedigend	5		25		1
								SUMME	25	12,50	2
Rathausallee Süd	Arnold-Janssen Strasse bis Kreisel TechnoPark	100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1
Rathausallee Nord	Kreisel TechnoPark bis Kreisel HUMA	50%	20	stark	20	ungenügend	15		55		1
	Kreisel HUMA bis Kreisel Südtrasse	<25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
	Kreisel Südtrasse bis Kreisel Spichelsfeld	50%	20	sehr stark	30	mangelhaft	10		60		1
	Kreisel Spichelsfeld bis Siegburger Straße	<25%	30	sehr stark	30	ungenügend	15		75		1
								SUMME	265	66,25	4
Hubert-Minz-Straße		100%	0	mittel	10	befriedigend	5		15		1
								SUMME	15	15,00	1

15

Zustandserfassung Straßenbegleitgrün

Ranking

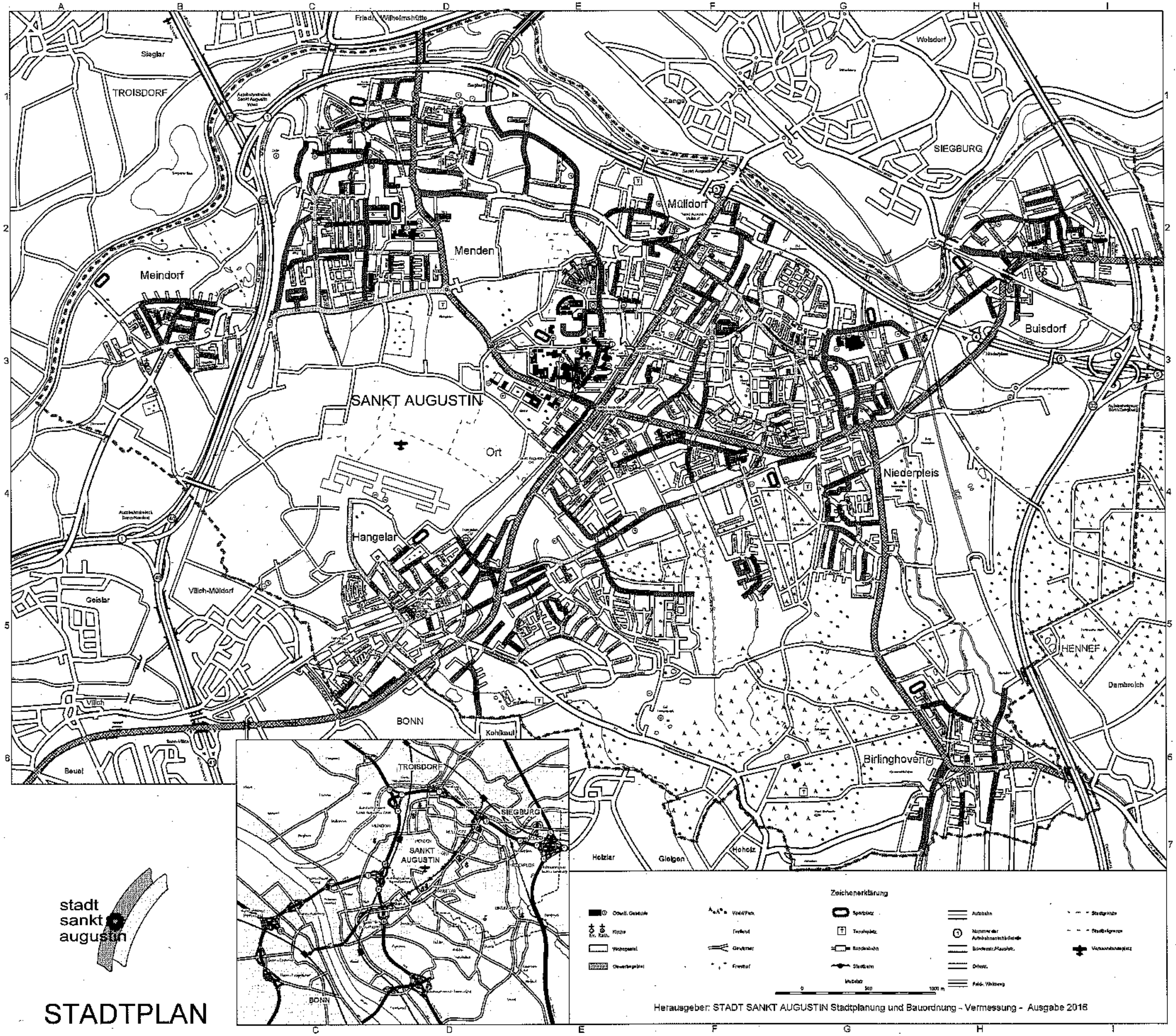
Stand 19.07.19

Straßenname	Stadtteil	Punkte	Besondere Bedeutung	Faktor	Punkte x Faktor
Rathausallee Nord	ORT	66,25	Zentrumslage!	1,2	**79,5**
Burgstraße	MENDEN	65,00	Zentrumslage!	1,2	**78**
Zum Siegblick/Kreuzstraße	BUISDORF	75,00		1	**75**
Heinrich-Busch-Straße	BUISDORF	75,00		1	**75**
Lichweg, Heiligenhäuschen, Parkplatz	MEINDORF	75,00		1	**75**
Siemensstraße	MENDEN	75,00		1	**75**
Märkischer Weg	MENDEN	75,00		1	**75**
Pastoratsweg	NIEDERPLEIS	75,00		1	**75**
Distelweg	ORT	75,00		1	**75**
Mendener Straße/Verkehrsinsel	MÜLLDORF	60,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	**72**
Am Heiligenhäuschen und Ringstraße	BUISDORF	70,00		1	**70**
Nobelstr.	MENDEN	70,00		1	**70**
Mittelstraße	MENDEN	70,00		1	**70**
Bahnstraße, vor Schützenweg	NIEDERPLEIS	70,00		1	**70**
Am Thomaskreuzchen	ORT	70,00		1	**70**
Einsteinstraße	MENDEN	55,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	**66**
Großenbuschstraße	HANGELAR	65,22		1	**65,2**
Karl-Hennecke-Straße	BIRLINGHOVEN	65,00		1	**65**
Sankt Georgsweg/ Zissendorfer Straße	BUISDORF	65,00		1	**65**
Alleestraße	BUISDORF	65,00		1	**65**
(Alte) Lindenstraße, Baumscheiben	HANGELAR	65,00		1	**65**
Holzlarer Straße	HANGELAR	65,00		1	**65**
Michelstraße	MEINDORF	65,00		1	**65**
Maria-Montessourie-Straße	MEINDORF	65,00		1	**65**
Am Rehsprung	NIEDERPLEIS	65,00		1	**65**
Kamillenweg	ORT	65,00		1	**65**
Huflattichweg	ORT	65,00		1	**65**
Zedernweg	NIEDERPLEIS	60,00		1	**60**
Hangweg	BIRLINGHOVEN	60,00		1	**60**
In der Holle	BIRLINGHOVEN	60,00		1	**60**
Buschberg	BUISDORF	60,00		1	**60**
Andreas-Hofer-Straße	BUISDORF	60,00		1	**60**
Mölderstraße und Kölnstraße	HANGELAR	60,00		1	**60**
Moselstraße	HANGELAR	60,00		1	**60**
Kopernikusstraße	MENDEN	60,00		1	**60**
Auf der Mirz	MENDEN	60,00		1	**60**
Marktstraße	MENDEN	60,00		1	**60**
Ankerstraße/Schiffstrasse, Hochbeet	MÜLLDORF	60,00		1	**60**
Alte Bonner Straße	MÜLLDORF	60,00		1	**60**
Am Pleiser Wald	NIEDERPLEIS	60,00		1	**60**
Sperberweg	NIEDERPLEIS	60,00		1	**60**
Am Jeuchel	NIEDERPLEIS	60,00		1	**60**
Gottfried-Keller-Straße	ORT	60,00		1	**60**
Buisdorfer Straße	BUISDORF	55,00		1	**55**
Eckener Straße (+Blumenkübel)	HANGELAR	55,00		1	**55**
Lindenstr. (vor Adrian)	HANGELAR	55,00		1	**55**
Adam-Riese-Straße	MENDEN	55,00		1	**55**
Friedrich-Hegel-Straße	MENDEN	55,00		1	**55**
Pauluskirchstraße	ORT	55,00		1	**55**
Eibenweg/Ecke Wacholderweg	NIEDERPLEIS	45,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	**54**
Alte Heerstraße	NIEDERPLEIS	45,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	**54**
Im Spichelsfeld	MÜLLDORF	52,17		1	**52,2**
Prinz-Eugen-Straße, Bushaltestelle und Beet	BUISDORF	50,00		1	**50**
Im Rosengarten	BUISDORF	50,00		1	**50**
Thüringer Allee	HANGELAR	50,00		1	**50**
Theodor-Heuss-Straße	MEINDORF	50,00		1	**50**
Bodelschwingstraße	MEINDORF	50,00		1	**50**
Helene-Lange-Straße	MEINDORF	50,00		1	**50**

Straßenname	Stadtteil	Punkte	Besondere Bedeutung	Faktor	Punkte x Faktor
Gutenbergstraße	MENDEN	50,00		1	50
Marie-Curie-Straße	MENDEN	50,00		1	50
Niederpleiser Straße	MÜLLDORF	50,00		1	50
Kreisel Wehrfeldstraße	MÜLLDORF	50,00		1	50
Am Scherenstück	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Sandkaule	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Am Sandberg	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Steinkaule	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Am Park	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Am Struch	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Bussardstraße	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Kuckucksweg	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Falkenweg	NIEDERPLEIS	50,00		1	50
Pestalozzistraße	ORT	50,00		1	50
Uferstraße und Parkplatz am Sportplatz	BUISDORF	45,00		1	45
Otto-Wels-Straße	BUISDORF	45,00		1	45
Am Rosenhain	BUISDORF	45,00		1	45
Erftstraße	HANGELAR	45,00		1	45
Ahrstraße	HANGELAR	45,00		1	45
Taubenweg	MENDEN	45,00		1	45
Kirchstraße	MENDEN	45,00		1	45
Ulmenweg/Verbindungsweg Kastanienweg	NIEDERPLEIS	45,00		1	45
Am Rotbusch	ORT	45,00		1	45
Kölnstraße	HANGELAR	35,00	Zentrumslage!	1,2	42
Europaring	MÜLLDORF	35,00	Zentrumslage!	1,2	42
Meerstraße/Kapellenplatz + Heiligenkreuz	MÜLLDORF	35,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	42
Südstrasse	MÜLLDORF	35,00	Zentrumslage!	1,2	42
Oberdorf Straße	BUISDORF	40,00		1	40
Udetstraße + Verbindungsweg zu Teichstraße	HANGELAR	40,00		1	40
Buschweg	HANGELAR	40,00		1	40
Von-Galen-Straße	MENDEN	40,00		1	40
Zedernweg	MÜLLDORF	40,00		1	40
Niederpleiser Straße	NIEDERPLEIS	40,00		1	40
Eichhörnchenweg	NIEDERPLEIS	40,00		1	40
Pleistalstraße Bushaltestellen	BIRLINGHOVEN	30,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	36
Siegstraße Kreisverkehr (Kümpel)	MENDEN	30,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	36
Rautenstrauchstraße	BIRLINGHOVEN	35,00		1	35
Louis-Hagen-Straße	BIRLINGHOVEN	35,00		1	35
Alte Heerstraße (von Großenbusch- bis Lindenstr.)	HANGELAR	35,00		1	35
Weilbergweg	HANGELAR	35,00		1	35
Konrad-Adenauer-/Siebengebirgstraße	HANGELAR	35,00		1	35
Gießereiweg	HANGELAR	35,00		1	35
Burggasse Wendehammer	MENDEN	35,00		1	35
Fritz-Schröder-Straße	MENDEN	35,00		1	35
Brüsseler Straße	MÜLLDORF	35,00		1	35
Straßburger Straße	MÜLLDORF	35,00		1	35
Luxemburger Straße	MÜLLDORF	35,00		1	35
Holzweg	MÜLLDORF	35,00		1	35
Birkenbusch	NIEDERPLEIS	35,00		1	35
Pleiser Dreieck	NIEDERPLEIS	35,00		1	35
Kastanienweg	NIEDERPLEIS	35,00		1	35
Weißdornweg	NIEDERPLEIS	35,00		1	35
Sanddornweg	NIEDERPLEIS	35,00		1	35
Auf der Heide	ORT	35,00		1	35
Rotdornweg	NIEDERPLEIS	31,82		1	31,8
Hasenweg	NIEDERPLEIS	30,00		1	30
Richthofenstraße	HANGELAR	25,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	30
Meindorfer Straße	MENDEN	25,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	30
Am Engelsgraben + Parkplatz	NIEDERPLEIS	25,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	30
Schützeiche	NIEDERPLEIS	25,00		1	25
Stichstraße von "An den Weiden"	BIRLINGHOVEN	25,00		1	25
Höldersteg	BIRLINGHOVEN	25,00		1	25
Graf-Zeppelin-Straße, Garagenhöfe	HANGELAR	25,00		1	25

Straßenname	Stadtteil	Punkte	Besondere Bedeutung	Faktor	Punkte x Faktor
Mainstraße	HANGELAR	25,00		1	25
Neckarstraße	HANGELAR	25,00		1	25
Westerwaldstraße	HANGELAR	25,00		1	25
Ortsgasse	HANGELAR	25,00		1	25
Henri-Dunant-Straße	MEINDORF	25,00		1	25
Käthe-Kollwitz-Straße	MEINDORF	25,00		1	25
Krokusweg	MÜLLDORF	25,00		1	25
Im Feldchen/Grüner Weg	MÜLLDORF	25,00		1	25
Rostocker Straße	MÜLLDORF	25,00		1	25
Wismarer Straße, Verbindungsweg Rostocker Straß	MÜLLDORF	25,00		1	25
Pleisufer	NIEDERPLEIS	25,00		1	25
Rebenstraße	NIEDERPLEIS	25,00		1	25
Habichtsweg	NIEDERPLEIS	25,00		1	25
Agnes-Miegel-Straße	ORT	25,00		1	25
Holzweg	ORT	25,00		1	25
Brückenstraße	BUISDORF	20,00		1	20
Paul-Schulte-Straße, Friedhofsmauer	HANGELAR	20,00		1	20
Friedrich-Gauß-Straße	MENDEN	20,00		1	20
Gartenstraße	MÜLLDORF	20,00		1	20
Rathausallee Süd	ORT	15,00	Zentrumslage!	1,2	18
Grantham Allee	MÜLLDORF	15,00	Zentrumslage!	1,2	18
Alte Heerstraße	ORT	15,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	18
Eifelstraße Wendehammer	HANGELAR	15,00		1	15
Kohlkauer Straße	HANGELAR	15,00		1	15
Theodor-Heuss/Hangelarer Straße	MEINDORF	15,00		1	15
Behringstraße	MENDEN	15,00		1	15
Im Werthchen	MENDEN	15,00		1	15
Jahnstraße	MENDEN	15,00		1	15
Von-Claer-Straße	MÜLLDORF	15,00		1	15
Südstraße	MÜLLDORF	15,00		1	15
Meerstraße	MÜLLDORF	15,00	Hauptverkehrsachse!	1	15
Bushaltestelle Meerstraße, Querungshilfen	MÜLLDORF	15,00		1	15
An der Hongsburg	MÜLLDORF	15,00		1	15
Eibenweg Verkehrsinsel/Niederpleiser Straße	NIEDERPLEIS	15,00	Hauptverkehrsachse!	1	15
Wiesenpfad	NIEDERPLEIS	15,00		1	15
Hubert-Minz-Straße	ORT	15,00		1	15
Arnold-Janssen-Straße	ORT	12,50		1	12,5
Schloßstraße	BIRLINGHOVEN	10,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	12
Schulstraße/Brueghelstraße	NIEDERPLEIS	10,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	12
Hochmeisterstraße	BUISDORF	10,00		1	10
Fritz-Pullig-Straße Wendehammer	HANGELAR	10,00		1	10
Paracelsusstraße	MENDEN	10,00		1	10
Von-Stauffenberg-Str./ Parkplatz	MENDEN	10,00		1	10
An der Hostert	MENDEN	10,00		1	10
Am Apfelbäumchen	MENDEN	10,00		1	10
Monikastraße	MENDEN	10,00		1	10
Wellenstraße	MÜLLDORF	10,00		1	10
Paul Gerhard Straße	NIEDERPLEIS	10,00		1	10
Milanweg	NIEDERPLEIS	10,00		1	10
B8 (Frankfurter Straße) und Kreisverkehr	BUISDORF	5,00	Hauptverkehrsachse!	1,2	6
Marienburgstraße	MÜLLDORF	5,00		1	5
Waldkauzweg	NIEDERPLEIS	5,00		1	5
Nelly Sachs Straße	ORT	5,00		1	5
Ina-Seidel-Straße	ORT	5,00		1	5
Alte Marktstraße	NIEDERPLEIS	0,00		1	0
Markusstraße	BUISDORF	0,00		1	0
Bruno-Werntgen-Straße bis Graf-Zeppelin-Straße	HANGELAR	0,00		1	0
Kreisel Kölnstraße/Buno-Werntgen-Straße bis Hertz	HANGELAR	0,00		1	0
An der Evangelischen Kirche	HANGELAR	0,00		1	0
Nahestraße/Alte Lindenstraße	HANGELAR	0,00		1	0
Im Goldwinkel	HANGELAR	0,00		1	0
Auf den Urden	HANGELAR	0,00		1	0
Alter Kirchweg	MEINDORF	0,00		1	0

Straßenname	Stadtteil	Punkte	Besondere Bedeutung	Faktor	Punkte x Faktor	
Bertha v. Suttner Straße	MEINDORF	0,00		1	0	
Rubensstraße	MEINDORF	0,00		1	0	
Elsa Brandström Straße	MEINDORF	0,00		1	0	
Willi-Felder-Straße	MENDEN	0,00		1	0	
Nachtigallenweg (nr.15)	MENDEN	0,00		1	0	
Fasanenweg	MENDEN	0,00		1	0	
Im Rebhuhnfeld	MENDEN	0,00		1	0	
Böttgerstraße	MENDEN	0,00		1	0	
Boschstraße	MENDEN	0,00		1	0	
Ernststraße	MENDEN	0,00		1	0	
Robert-Koch-Straße	MENDEN	0,00		1	0	
An der alten Kirche	MENDEN	0,00		1	0	
Kolpingstraße	MENDEN	0,00		1	0	
Von-Ketteler-Straße/Siegstraße	MENDEN	0,00		1	0	
Kl.-Mannstaedt- u. Langemarkstraße	MENDEN	0,00		1	0	
Martinstraße	MENDEN	0,00		1	0	
Katharinenstraße	MENDEN	0,00		1	0	
Am Steg	MENDEN	0,00		1	0	
Mendener Straße/Am Lindenhof	MÜLLDORF	0,00		1	0	
In den Erlen	MÜLLDORF	0,00		1	0	
Fährstraße	MÜLLDORF	0,00		1	0	
R-Wweg Alte Bonner Straße zur B56	MÜLLDORF	0,00		1	0	
An der Ziegelei	MÜLLDORF	0,00		1	0	
Schulstraße/Van-Dyck-Straße	NIEDERPLEIS	0,00		1	0	
Alte Marktstraße	NIEDERPLEIS	0,00		1	0	
Iltisweg	NIEDERPLEIS	0,00		1	0	
Berliner Straße/Danziger Straße	ORT	0,00		1	0	
Ginsterweg	ORT	0,00		1	0	
Am Schmerbroich	NIEDERPLEIS	0,00		1	0	
Astrid-Lindgren-Straße	ORT	0,00		1	0	



stadt sankt augustin

STADTPLAN

LEGENDE

- Stadtgrenze/ Stadtteilgrenze
- Straßenbegleitgrün in ungenügendem optischen Erscheinungsbild, geringem Deckungsgrad und starkem unerwünschten Aufwuchs, Verbesserung erstrebenswert.
- Straßenbegleitgrün in ausreichendem optischen Erscheinungsbild, mittlerem Deckungsgrad und mittlerem unerwünschten Aufwuchs, Optimierung wünschenswert.
- Straßenbegleitgrün in gutem optischen Erscheinungsbild mit hohem Deckungsgrad und schwachem unerwünschten Aufwuchs, Beibehaltung des Status Quo.
- Straßenzüge ohne Straßenbegleitgrün
- Bundes- oder Landesstraße, Zuständigkeit Straßen NRW

Die Darstellung des Straßenbegleitgrüns in den Straßenzügen ist schematisch und nicht ortsgenau!

Straßenbegleitgrün Zustandsbewertung

stadt sankt augustin

Darstellung

Übersichtslageplan

Maßstab	Straßenschlüssel	Plan - Nr.:
1:10.000		

	Bearbeitung		Mitzeichnung		Beschlossen
	Datum	Name	Aufgabenbereich	Fachbereiche	BaV
gezeichnet	24.07.18	Gerlach	1-15	FB1	FuV
bearbeitet	03.07.18	Gerlach	7-20	FB6	
geprüft			Büro	FB9	Freigabe
			7-40		TuWV
			7-30		IV

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: BNU / Büro für Natur- und Umweltschutz

Sitzungsvorlage

Datum: 24.09.2019
Drucksache Nr.: **19/0362**

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

---

Betreff

Leitfaden zur Neuanlage/Umwandlung von Pflanzflächen im städtischen Straßenbegleitgrün

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr beschließt den vorgestellten verwaltungsinternen Leitfaden zur Neuanlage/Umwandlung von Pflanzflächen im städtischen Straßenbegleitgrün zur Festsetzung selbstauferlegter Standards.

Sachverhalt / Begründung:

Mit dem hier vorgelegten Leitfaden zur Neuanlage/Umwandlung von Pflanzflächen im städtischen Straßenbegleitgrün soll ein gemeinsamer Leitfaden im Sinne einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Stadtentwicklung von Grünplanung, Bauhof und Tiefbau für das Straßenbegleitgrün Sankt Augustins erarbeitet werden.
Ziel war dabei, Leitplanken für die Planung und Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns zu definieren, die sowohl eine Erhöhung der Biodiversität, eine Anpassung an den Klimawandel und eine Reduzierung des Pflegeaufwandes bei gleichzeitiger Verbesserung des Erscheinungsbildes beinhalten.

Der Leitfaden definiert selbstauferlegte Standards, die von den verwaltungsinternen Akteuren eingehalten werden sollen. Dies geschieht auf freiwilliger Basis und im Sinne der Optimierung von Planungs- und Umsetzungsprozessen und hat keine Rechtsverbindlichkeit.

Die im Leitfaden angegebenen Quellen für Fachinhalte (z. B. verschiedene Artenlisten für die Auswahl von geeigneten Baumarten) können aufgrund des z. T. vorliegenden Urheberrechtes nicht dieser Vorlage beigefügt werden, liegen aber den Planungsbeteiligten vor.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

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.

Anlage

Leitfaden Pflanzflächen Straßenbegleitgrün

Leitfaden zur Neuanlage/Umwandlung von Pflanzflächen im Straßenbegleitgrün

BNU /7/30/ 7/70, September 2019

Das Stadtgrün steht heute vor besonderen Herausforderungen. Zum einen wird die Wichtigkeit des Grüns im Kontext von Klimawandel und Insektensterben auch in der Bevölkerung immer deutlicher. Zum anderen können die Flächen aufgrund knapper Budgets und Personaleinsparungen nur unzureichend gepflegt und unterhalten werden. Die Folgen sind Ausfälle bei Pflanzungen, Lücken in einst geschlossenen Pflanzflächen, Unzufriedenheit bei der Bevölkerung im Anbetracht „ungepflegt" wirkender Pflanzflächen.

Dies war der Anlass, einen gemeinsamen Leitfaden im Sinne einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Stadtentwicklung von Grünplanung, Bauhof und Tiefbau für das Straßenbegleitgrün Sankt Augustins zu erarbeiten.
Ziel war dabei, Leitplanken für die Planung und Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns zu definieren, die sowohl eine Erhöhung der Biodiversität, eine Anpassung an den Klimawandel und eine Reduzierung des Pflegeaufwandes bei gleichzeitiger Verbesserung des Erscheinungsbildes beinhalten.

Grundsätze:

- Ziel ist es, eine abgestimmte, extensive Flächenbewirtschaftung zu etablieren bei gleichzeitiger Erhöhung der Biodiversität
- Eine Verbesserung des Stadt- und Landschaftsästhetischen Erscheinungsbildes wird angestrebt
- Das Verhältnis zwischen Aufwand, (Pflege) Kosten, und ökologischen Aspekten muss abgewogen werden
- Heimische Arten gebietsnaher Herkunft und regionales Saatgut werden bevorzugt verwendet
- Es soll eine geschlossene, vielfältige und möglichst naturnahe Bepflanzung mit Blühaspekten erreicht werden
- Baumpflanzungen sind aufgrund der Vielzahl an positiven Effekten (u.a. Lebensraum, Verdunstung, Klima, Wasserhaushalt) zu intendieren
- Die Lage der Flächen (Hauptachsen, Kreisel, Ortseingänge usw.) werden bei der Gestaltung berücksichtigt
- Maßnahmen im Straßenbegleitgrün stellen eine wichtige Querschnittaufgabe dar und müssen gemäß den o.g. Grundsätzen zwischen BNU, 7/30 und 7/70 abgestimmt werden.

Baumpflanzungen:

- Bei Neuanlagen sind Vorgaben zur Mindestgröße/ Ausführung (siehe Anhang 1 - Formblatt „Anforderungen an Baumstandorte im Straßenraum“) einzuhalten
- Vor Beginn der Planung von Baumstandorten ist der vorhandene Leitungsbestand zu erheben und entsprechend zu berücksichtigen
- Im Bestand muss eine individuelle Abwägung erfolgen, ob in der vorhandenen Baumscheibe eine Neupflanzung sinnvoll ist
- Bei der Baumartenauswahl wird straßenzugweise auf Vielfalt geachtet
- Bei der Auswahl der Bäume wird auf Klimatoleranz und Insektenfreundlich geachtet (siehe Anhang 2 – „GALK-Straßenbaumliste“, Anhang 3 – „Stadtbäume der Zukunft - Projekt Stadtgrün 2021“, Anhang 4 – „Zukunftsbaumliste Düsseldorf“)
- Es wird ein abgestimmtes Substrat verwendet und eine Baumbelüftung eingebaut (siehe Formblatt „Anforderungen an Baumstandorte im Straßenraum“)
- Es wird überprüft, ob der Einbau von Wurzelschutzfolie/platten zum Schutz von Leitungen notwendig ist

Strauchpflanzung:

- Strauchpflanzungen im Straßenraum erfolgen nur wenn ausreichend Platz vorhanden ist, damit keine den Habitus verändernden Schnitte erfolgen müssen

Unterpflanzung:

- Die Unterpflanzung von Baumscheiben wird bevorzugt durch eine standortangepasste Ansaat mit artenreichem, mehrjährigem Regiosaatgut angelegt (z.B. 70% Blumen, 30% Gräser)
- Zusätzlich sind auch Geophyten in die Ansaatflächen einzubringen, sofern aufgrund der Lage ein zusätzlicher Blühaspekt Sinn macht
- Bei Lagen in Hauptachsen, Kreiseln, Ortseingängen usw. ist auch eine Unterpflanzung mit einer Staudenmischpflanzung anzustreben (oder alternativ auch z.B. Spirea o.ä.)

Pflege:

- Die Ansaatflächen werden 2x im Jahr gemäht und das Material abgeräumt
- Die Staudenmischflächen werden 1x im Jahr im ausgehenden Winter gemäht und das Material abgeräumt
- unerwünschter Aufwuchs bei Bedarf gejätet, die Pflanzung regelmäßig kontrolliert und die mineralische Mulchung bei Bedarf ergänzt
  ⇨ *dieser Punkt kann mit dem derzeitigen Personalstand 2019 nicht gewährleistet werden!*

Material:

- Bei Baumpflanzungen wird die ausreichend große Pflanzgrube (12m³) mit geeignetem Baum-Substrat verfüllt
  - ⇨ *dieser Punkt kann nur mit erhöhtem Personalaufwand und erhöhten Sachkosten für die Material- und Maschinenbeschaffung gewährleistet werden!*
- Staudenmischpflanzungen erhalten eine einheitliche mineralische Mulchung (7cm, Kalksplitt, Körnung 8/16)
- Er werden keine Vliese o.ä. in den Boden eingebaut, Ausnahmen mit abbaubaren Materialien sind möglich (z.B. bei Knöterichaufkommen)
- Bei Ausschreibungen werden in den Vorbemerkungen Standards für die Qualität gebietsnaher Baumschulen, Staudengärtnereien und Samenlieferanten festgelegt (siehe Anhang 4 - Vorbemerkungen Ausschreibungstexte)

Umsetzung:

- Die Umsetzung der vorgenannten Punkte erfolgt grundsätzlich bei der Neuanlage von Flächen
- Im Bestand wird der Leitfaden sukzessive umgesetzt (z.B. Straßenbaumsanierung und Maßnahmen durch Bauhof)
- Pilotprojekte (z.B. Rathausallee) werden parallel dazu vorangetrieben

Anhang:

1. Formblatt „Anforderungen an Baumstandorte im Straßenraum"
2. „GALK-Straßenbaumliste"
3. „Stadtbäume der Zukunft aus dem Projekt „Stadtgrün 2021"
4. „Zukunftsbaumliste Düsseldorf"
5. Vorbemerkungen für Ausschreibungstexte

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: BNU / Büro für Natur- und Umweltschutz

Sitzungsvorlage

Datum: 24.09.2019
Drucksache Nr.: **19/0363**

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

Betreff

Konzept für die Neugestaltung der Pflanzflächen in der Rathausallee

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr stimmt dem vorgestellten Konzept für die Neugestaltung der Pflanzflächen in der Rathausallee zu und beauftragt die Verwaltung, das Konzept in Abschnitten umzusetzen.

Sachverhalt / Begründung:

Die Bepflanzung der zentralen Rathausallee ist aufgrund ihres Alters, der Schäden durch diverse bauliche Veränderungen und durch Klimaextreme in einem optisch sehr ungenügenden Zustand. Der Pflegeaufwand ist bei diesen Voraussetzungen sehr hoch und steht in keinem angemessenen Verhältnis zu Flächengrößen und erreichbarem Zustand. Des Weiteren weist die vorhandene Restpflanzung nur eine geringe Trockenheitsresistenz und Artenvielfalt auf.

Ziel der Neugestaltung der Pflanzung ist das Erreichen einer, der zentralen Lage entsprechenden, attraktiven und modernen Optik. Ein zentraler Punkt ist zudem die Verringerung des Pflegeaufwandes und damit verbunden die Reduzierung der Pflegekosten für diese Flächen. Auch eine Erhöhung der Biodiversität insbesondere in Hinblick auf die Insektenwelt verbunden mit einer Klimaanpassung, einschließlich einer Verbesserung der Niederschlagsrückhaltung, wird angestrebt.

Die Stadt Sankt Augustin ist seit dem vergangenen Jahr Mitglied des Vereins Kommunen für biologische Vielfalt und hat sich zur Förderung der Biodiversität im Stadtgebiet verpflichtet. Das Projekt Neugestaltung der Pflanzflächen in der Rathausallee entspricht den Vereinszielen. Darüber hinaus ist die Maßnahme ein wichtiger Teil des laufenden Labelingprozesses Stadtgrün naturnah.

Insbesondere die Insekten profitieren von dem neuen Lebensraumangebot und dem reichhaltigeren Angebot an Nahrung. Die Straße wird dabei nicht als Risikofaktor für die Insektenwelt gesehen, da sowohl Verkehrsaufkommen als auch Fahrgeschwindigkeit nicht insektengefährdend sind.

Geplante Maßnahmen sind die Entfernung von Sträuchern, bodendeckenden Gehölzen und einzelnen Bäumen, die Abmagerung der Standorte durch Einarbeiten von Sand, die Ansaat von Blühstreifen sowie das Einbringen von Blumenzwiebeln in den Bereichen vor dem Huma-Park bis zur Kreuzung Siegburger Straße. Diese Maßnahmen, mit einer Gesamtfläche von 3.850 m², stellen das Minimum einer möglichen Gestaltung von Straßenbegleitgrün dar.

Die Seiten- und Mittelstreifen vor dem Rathaus und dem Technischem Rathaus/Parkhaus erhalten, nach dem Einbringen eines geeigneten Substrats, eine Bepflanzung mit standortangepassten Staudenmischpflanzungen. Anschließend erfolgt eine Mulchung mit mineralischen Materialien. In gleicher Form werden auch die Kreisverkehre vor dem Technopark und an der Straße Im Spichelsfeld bepflanzt. Der Mittelstreifen am Technopark wird mit seiner funktionierenden Bepflanzung erhalten. Die Gesamtfläche der Staudenmischpflanzungen beträgt 1.800 m².

Staudenmischpflanzungen sind innovative, pflegeextensive Bepflanzungstypen, bestehend aus einem erprobten, standortabgestimmten Artenspektrum aus Stauden, Gräsern und Zwiebelpflanzen. In allen bisher getesteten Mischungen werden die üblichen Gestaltungsprinzipien wie Blütezeitabfolge, Farbkombinationen, unterschiedliche Ausbreitungsstrategien und Texturen berücksichtigt. Staudenmischpflanzungen sind in ästhetischer, ökologischer und ökonomischer Hinsicht anderen Pflanzformen in vielen Situationen mittlerweile überlegen.

Das Konzept wird in drei zeitlich auf einander folgende Bauabschnitte aufgeteilt. Noch in diesem Jahr werden die Flächen für Blühstreifen im Bereich des Huma-Parks durch den Bauhof vorbereitet, so dass im zeitigen Frühjahr 2020 die Einsaat erfolgen kann.

Im Jahr 2020 sollen die beiden Kreisverkehre mit Staudenmischpflanzungen bepflanzt werden. Die Mitarbeiter des Bauhofs säen parallel die Blühstreifen zwischen der Südstraße und der Straße Im Spichelsfeld ein.

Der Bereich zwischen Technischem Rathaus und Parkhaus soll in 2021 eine Staudenmischpflanzung erhalten und die Blühstreifen des Abschnitts Im Spichelsfeld bis Siegburger Straße angesät werden. Im Jahr 2022 wird der Mittelstreifen der Rathausallee mit einer Staudenmischpflanzung bepflanzt.

Die Kosten der Gesamtmaßnahme mit einer Fläche von 5.650 m² belaufen sich auf ca. 295.400 € Baukosten und ca. 21.300 € (brutto) Materialkosten. Die Baukosten für die Staudenmischpflanzungen bestehen hauptsächlich aus den Kosten für Bodenaustausch und -vorbereitung, im Bereich der Bäume kann dies nur aufwendig mittels Saugbagger geschehen, die Substrateinbringung und die Kosten für die Pflanzen selber sowie die Aufbringung der mineralischen Mulchung. Diese Schritte sind zwingend notwendig, um eine funktionierende, geschlossene Pflanzfläche zu erhalten.

Die erforderlichen Planungsleistungen können in Eigenleistung durch die Grünplanung erfolgen und die Arbeiten zur Flächenumwandlung in extensive Blühstreifen erfolgt ebenfalls in Eigenleistung durch den städtischen Bauhof.

Die Ansaatflächen sind je nach ausgebrachter Saatmischung ein- bis zweimal jährlich zu mähen. Die Staudenmischpflanzungen sind lediglich einmal pro Jahr zu mähen, in größeren Abständen ist hier eventuell eine Ergänzung der mineralischen Mulchung erforderlich.

Die Baukosten für den ersten Bauabschnitt betragen ca. 61.200 €, hinzukommen noch die Materialkosten von ca. 9.500 € für Bauhofleistungen. Mittel in Höhe von ca. 92.400 € und Materialkosten in Höhe von ca. 9.800 € werden für den zweiten Bauabschnitt benötigt. Der dritte Bauabschnitt verursacht ca. 141.800 € Baukosten.

Die Realisierung der Baumaßnahme steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit in 2020 ff. Die weitere Mittelbereitstellung soll im Rahmen der Haushaltsberatungen für die Jahre 2020 ff. erfolgen.

In Vertretung
Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme
☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca.316.700 €

☐ 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).

Für die Finanzierung wurden bereits veranschlagt 2.000 €, insgesamt sind in 2020 ff. 314.700 € bereitzustellen.

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

Anlagen

- Rathausallee Bepflanzungskonzept Nord
- Rathausallee Bepflanzungskonzept Süd
- Rathausallee Bepflanzungskonzept Kostenschätzung

2-ru.

Sankt Augustin, den 20.02.2019
Auskunft: Herr Rupp
Zi.: 602 Tel.: (02241) 243-381

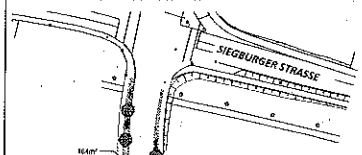
Vermerk:

Konzept für die Neugestaltung der Pflanzflächen an der Rathausallee (DS.-Nr. 19/0076)
hier: haushalterische Auswirkungen

Die Grünflächen an der Rathausallee sind bewertungstechnisch Bestandteil der Verkehrsanlage (sog. Straßenbegleitgrün). Die vorgesehene Maßnahme dient in erster Linie einer optischen Verbesserung und soll ferner zu einer Reduzierung des Pflegeaufwandes führen. Die Aufwandsreduzierung ist nicht beziffert.
Die Voraussetzungen zur Aktivierung dieser Maßnahme (Investition) liegen nicht vor, was zu einer zusätzliche Belastung des konsumtiven Haushaltes führt. Nach dem genehmigten HSK muss der Haushaltsausgleich spätestens im Jahr 2022 erreicht und ab dann dauerhaft sichergestellt werden. Die Etatisierung dieser Maßnahme führt zu einer Verschlechterung des Haushaltssaldos und damit zu einer weiteren Erhöhung der Defizite im Ergebnishaushalt. Um den Haushaltsausgleich ab dem Jahr 2022 sicher zu stellen, können weitere Steuererhöhungen aus heutiger Sicht daher nicht ausgeschlossen werden.
Der Rat hat der Verwaltung für die Zeit ab 2018 zusätzliche Mittel in Höhe von jährlich 15.000 Euro und ab dem Jahr 2020 in Höhe von jährlich 20.000 Euro bereitgestellt, um eine Neuausrichtung der Grünflächenpflege zu initiieren um damit u.a. auch die Biodiversität zu stärkten. Ich schlage daher vor, diese bereits etatisierten Mittel zur sukzessiven Verbesserung der Grünflächen an der Rathausallee heranzuziehen.

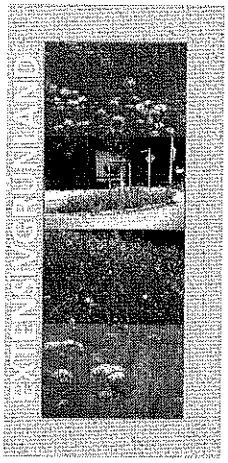
Rupp

Bepflanzungskonzept Rathausallee Nord - Entwurf



Planung Seitenstreifen:

- Baumbestand erhalten
- Sträucher entfernen
- Bodenverbesserung/Abmagerung
- Ansaat Extensivgrünland mit Blühaspekten
- Einbringen von Zwiebeln Frühjahrsblüher



Planung Seiten- und Mittelstreifen:

- Baumbestand erhalten
- Sträucher entfernen
- Bodenverbesserung/Abmagerung
- Ansaat Extensivgrünland mit Blühaspekten
- Einbringen von Zwiebeln Frühjahrsblüher

Planung Kreisverkehr:

- Sträucher und Bodendecker entfernen
- Bodenaustausch/Mineralische Mischung
- Anlage standortgerechter Staudenmischpflanzung bestehend aus waresh, Stauden, Gräsern und Zwiebeln
- Pflanzung eines Solitärgehölzes im Zentrum

IM SPICHELSFELD

Planung Sichtschutzbepflanzung:

- Optimierung der Pflanzung
- Funktion wiederherstellen

Planung Seitenstreifen:

- Baumbestand erhalten
- Sträucher und Bodendecker entfernen
- Bodenverbesserung/Abmagerung
- Ansaat Extensivgrünland mit Blühaspekten

Planung Seiten- und Mittelstreifen:

- Baumbestand erhalten
- Sträucher und Bodendecker entfernen
- Bodenverbesserung/Abmagerung
- Ansaat Extensivgrünland mit Blühaspekten
- Einbringen von Zwiebeln Frühjahrsblüher

NETTO

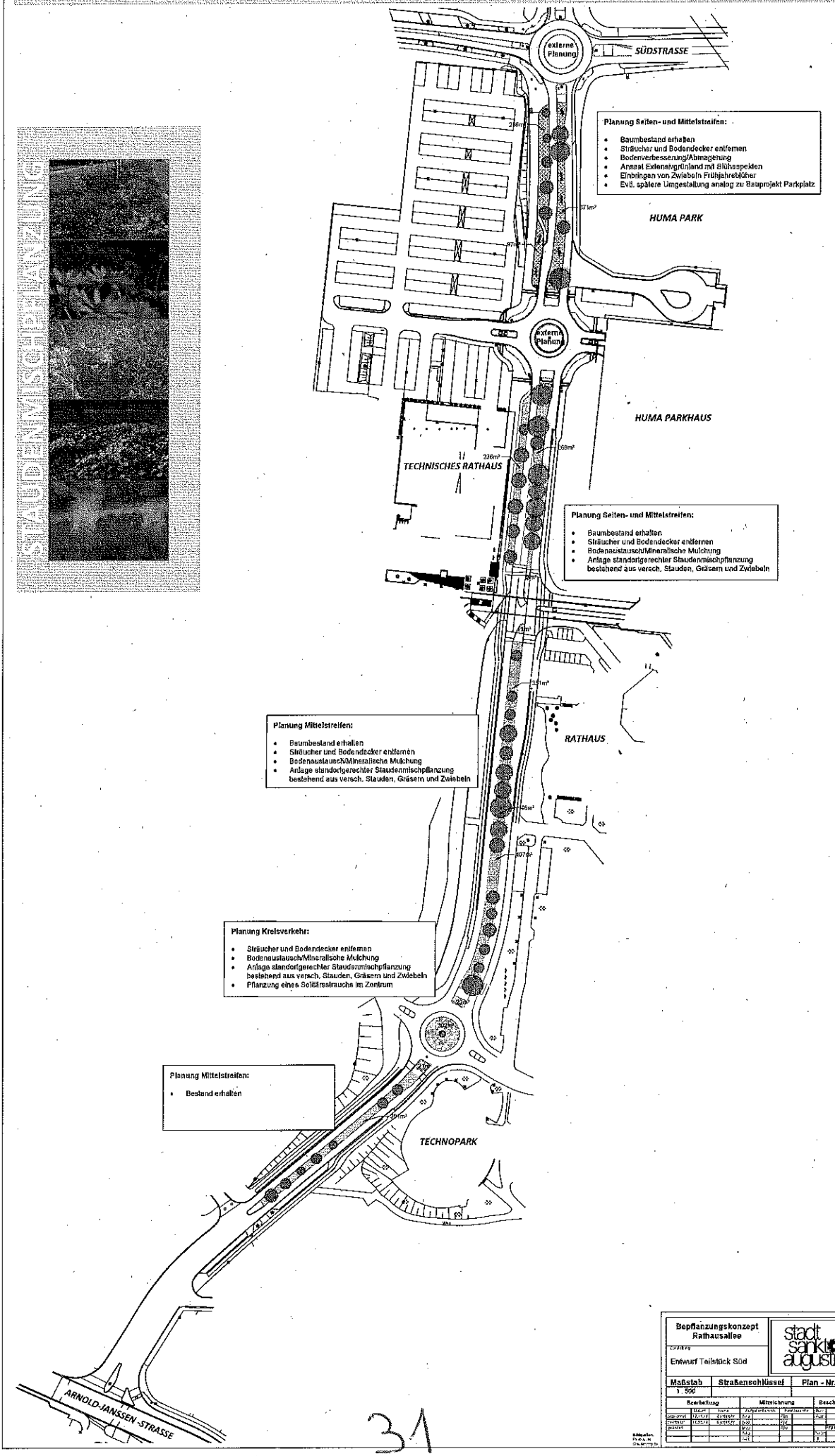
SÜDSTRASSE

kreisrunde Pflanzung

Bepflanzungskonzept Rathausallee	stadt sankt augustin
Teilstück Nord Entwurf	
Maßstab 1 : 500	Straßenschlüssel / Plan - Nr.:

Bearbeitung	Mitzeichnung	Bescheinigen
Datum / Name	Datum / Name	
Bearb. 14.11.13 Kaminski	14.11.	Fa.
gepr. 14.11.13 Kaminski	14.11.	Fa.
	14.11.	Fa.
	14.11.	Fa.
	14.11.	Fa.
		Stadt

Bepflanzungskonzept Rathausallee Süd - Entwurf



Bepflanzungskonzept Rathausallee							stadt sankt augustin
Entwurf Teilstück Süd							
Maßstab 1 : 500	Straßenschlüssel					Plan - Nr.:	
Bearbeitung			Mitzeichnung			Beschlossen	
	Datum	Name	Aufgestellt:	Fachbereich	Amt		
gezeichnet	12.11.07	Eckhoff	Arz		Stü		
geprüft	12.11.07	Eckhoff	Zob		Stü		
genehmigt			Mül		Stü		Freigabe
			Arz				
			Eck				

Bepflanzungskonzept Rathausallee 2019
Kostenschätzung

Stand: 12.03.19

KG	1.BA			2.BA			3.BA			
500 Außenanlagen										
510 Geländeflächen	Masse	EP	GP	Masse	EP	GP	Masse	EP	GP	
511 Geländebearbeitung										
Auskoffern 20cm	90 m³	45,00 €	4.050,00 €	20 m³	45,00 €	900,00 €	46 m³	45,00 €	2.070,00 €	
Auskoffern 20cm Saugbagger	0 m³	310,00 €	0,00 €	81,4 m³	310,00 €	25.234,00 €	119 m³	310,00 €	36.890,00 €	
Einbau von Substrat	67,5 m³	75,00 €	5.062,50 €	76,05 m³	75,00 €	5.703,75 €	123,75 m³	75,00 €	9.281,25 €	
514 Pflanzen										
Strauch- und Bodendeckerfläche roden	450 m²	10,00 €	4.500,00 €	253,5 m²	10,00 €	2.535,00 €	412,5 m²	10,00 €	4.125,00 €	
Strauch roden	10 St	40,00 €	400,00 €	5 St	40,00 €	200,00 €	5 St	40,00 €	200,00 €	
515 Rasen										
Grasnarbe abziehen, entsorgen	0 m²	7,50 €	0,00 €	253,5 m²	7,50 €	1.901,25 €	412,5 m²	7,50 €	3.093,75 €	
Summe 510 Geländeflächen netto			**14.012,50 €**			**36.474,00 €**			**55.660,00 €**	
570 Pflanz- und Saatflächen										
574 Pflanzen										
Staudenmischpflanzung komplett	450 m²	60,00 €	27.000,00 €	507 m²	60,00 €	30.420,00 €	825 m²	60,00 €	49.500,00 €	
Mineralische Mulchung, 5cm	450 m²	10,00 €	4.500,00 €	507 m²	10,00 €	5.070,00 €	825 m²	10,00 €	8.250,00 €	
Strauchpflanzung Kreisverkehr	2,00 m²	100,00 €	200,00 €	0,00 m²	100,00 €	0,00 €	0,00 m²	100,00 €	0,00 €	
575 Rasen und Ansaaten										
Summe 570 Pflanz- und Saatflächen			**31.700,00 €**			**35.490,00 €**			**57.750,00 €**	
590 Sonstige Maßnahmen für Außenanlagen										
591 Baustelleneinrichtung										
Baustelleneinrichtung für 3 Bauabschnitte	1,00 St	2500,00	2.500,00 €	1,00 St	2.500,00 €	2.500,00 €	1,00 St	2500,00	2.500,00 €	
Baustellensicherung	1,00 St	2500,00	2.500,00 €	1,00 St	3.600,00 €	3.600,00 €	1,00 St	3600,00	2.000,00 €	
Summe 590 Sonstige Maßnahmen für Außenanlagen			**5.000,00 €**			**6.100,00 €**			**6.100,00 €**	
GESAMTBAUSUMME netto			**50.712,50 €**			**78.064,00 €**			**119.510,00 €**	
MwSt. 19%			9.635,38 €			14.832,16 €			22.706,90 €	**GESAMT**
GESAMTBAUSUMME brutto			**60.347,88 €**			**92.896,16 €**			**142.216,90 €**	**295.460,94 €**

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FB 7 / Fachbereich 7 - Tiefbau

Sitzungsvorlage

Datum: 24.10.2019
Drucksache Nr.: **19/0358**

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

---

Betreff

Bekanntgabe der Baumfällungen im Winterhalbjahr 2019/2020 -Teil 2-

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den 2. Teil der erforderlichen Baumfällungen im Winterhalbjahr 2019 – 2020 zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

In der Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses am 25.09.2019 erfolgte die Bekanntgabe des 1. Teils der Baumfällungen im Winterhalbjahr 2019 – 2020. Aufgrund des beschriebenen Umfangs der in diesem Jahr durchzuführenden Arbeiten, waren die Überprüfungen des Baumbestandes zum Zeitpunkt der Vorlage des 1. Teils der Baumfälliste noch nicht abgeschlossen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen, die sich aus dem 1. Teil der Baumfälliste ergeben, wurden zwischenzeitlich veranlasst, um das vorgegebene Zeitfenster einhalten zu können.

Nunmehr sind alle Überprüfungen der städtischen Baumkontrolleure abgeschlossen und finden sich im 2. Teil der Baumfälliste wieder. Insbesondere die Prüfungen hinsichtlich naturschutzfachlicher Belange, wie der Schutzgebiete oder des Artenschutzes, konnten durch das BNU allerdings in Folge der knapp bemessenen Zeit nicht vollständig abgearbeitet werden. Alle erforderlichen Mitteilungen und Ausnahmeanträge an die Untere Naturschutzbehörde werden vor Durchführung der Fällungen jedoch rechtzeitig erfolgen.

Es ist vorgesehen, unmittelbar nach Bekanntgabe der Baumfällungen, die beschriebenen Maßnahmen umzusetzen, um die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet gewährleisten zu können. Hierzu steht ein beschränktes Zeitfenster im Winterhalbjahr 2019/2020 zur Verfügung.

Wie bereits im 1. Teil der vorgelegten Baumfälliste, sind die betreffenden Bäume in der Anlage mit Angaben des Standortes und den Gründen, welche die Fällung erfordern, aufgelistet. Ebenfalls dargestellt ist, ob am jeweiligen Standort eine Ersatzpflanzung sinnvoll bzw. möglich ist und wie diese aussehen soll.

Die Fällungen sind aus fachlicher Sicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf Grünflächen, Spielplätzen, an Kindergärten, Straßen, Wegen und Bahnlinien dringend erforderlich.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

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 01-15-01/12-01-01 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.

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
1	Hangelar	Kohlkauler Straße, links neben Haus-Nr. 20a	1 Lärche	60 cm	abgestorben, Käferbefall	zur Entwicklung der Nachbarbäume kein Ersatz
2	Hangelar	Bruno-Werntgen-Str. gg.über Haus-Nr. 1/3	1 Nelken-kirsche	96 cm	abgestorben, Trockenstress	1 Prunus "Rancho"
3	Hangelar	GA Firma Hoff vor Firma Rüdell	1 Eberesche	50 cm	abgestorben	1 Prunus "Rancho"
4	Hangelar	GA Firma Hoff vor Firma Kirstges	1 Eberesche 1 zweistämm. Eschenahorn	77 cm 102 u. 92 cm	abgestorben Wildwuchs, beschädigt Privateinfriedung	Kein Ersatz zur Förderung der nebenstehenden Bäume
5	Hangelar	GA Springbrunnen	1 Amberbaum	22 cm	abgestorben	1 Amberbaum
6	Hangelar	Friedhof	1 Birke 1 Birke 1 serb. Fichte 1 serb. Fichte	103 cm 93 cm 83 cm 162 cm	abgestorben abgestorben Borkenkäferbefall Borkenkäferbefall	Ersatz nach Absprache mit Friedhofsamt
7	Hangelar	Friedhof	1 dreistämm. Birke 1 Zierapfel	91, 109, 123 cm 44 cm	Trockenstress, abgängig abgestorben	Ersatz nach Absprache mit Friedhofsamt

35

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
8	Hangelar	an der ev. Kirche	1 Zierkirsche	88 cm	abgestorben	zur Förderung der Nachbargehölze kein Ersatz
9	Menden	Wildobstwiese Im Baumgarten	1 Esskastanie	30 cm	abgestorben nach Trocken-stress	1 Apfelbaum
10	Menden	Friedhof Süd in Reihe zu Meindorfer Str.	1 Schwarzkiefer	105 cm	abgestorben	kein Ersatz
11	Menden	Verbindungsweg Siemenstr. zu Gutenbergstr.	1 Hainbuche	98 cm	abgestorben, Trockenstress	zur Förderung der Nachbarbäume kein Ersatz
12	Menden	Siegstraße Ecke Hallenbad	1 Schwarzkiefer	110 cm	abgestorben	kein Ersatz
13	Menden	Siegstr. Sportzentrum rechts nb. Kleinspielfeld	17 serbische Fichten	74, 55, 51, 69, 59, 44, 61, 66, 43, 65, 54, 71, 63, 56, 54, 61, 62 cm	Borkenkäferbefall	aus Platzgründen kein Ersatz möglich
14	Menden	Schulgarten Schulzentrum	1 Koloradotanne	125 cm	abgestorben	zur Förderung der Nachbarbäume kein Ersatz

36

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
15	Menden	GA Adam-Riese-Str.	1 Birke 1 Birke 1 Fichte 1 Birke	122 cm 110 u. 108 cm 141 cm 92 cm	abgestorben, Pilzbefall abgestorben, Pilzbefall starker Borkenkäferbefall abgängig, Trockenstress	zur Förderung der Nachbarbäume kein Ersatz
16	Menden	Verbindungsweg Fritz-Schröder-Str. zu Wilhelm-Mittelmeier-Str.	1 Nelkenkirsche	84 cm	abgestorben	aus Platzgründen kein Ersatz möglich
17	Menden	Auf der Mirz 2a ggüber 2a vor 2a	1 Ahorn 1 Weide 1 Wildkirsche	114 cm 58 cm 83 cm	abgestorben LSG abgestorben LSG abgestorben LSG	kein Ersatz kein Ersatz kein Ersatz
18	Menden	Auf der Mirz Zufahrt ZABA	1 Pappel 1 Esche	89 cm 55 cm	extremer Schrägstand - Umfallgefahr bei Esche LSG	Kein Ersatz
19	Menden	Verlängerung Auf der Mirz vor A560 Jugendhütte	1 zweist. Pappel 1 Pappel	120 u. 120 cm 120 cm	Brandschäden, LSG	kein Ersatz
20	Menden	Wirtschaftsweg von Mülldorf nach Menden an Weggabelung	1 Traubenkirsche 1 Traubenkirsche 1 Eberesche	107 cm 69 cm 40 cm	abgestorben VSP - NSG abgestorben VSP - NSG abgestorben VSP - NSG	kein Ersatz

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
21	Menden	Wirtschaftsweg von Mülldorf nach Menden parallel zu A560	1 zweist. Traubenkirsche 1 Ahorn 1 Traubenkirsche 1 zweist. Traubenkirsche 1 Traubenkirsche 1 Traubenkirsche 1 Weide 1 zweist. Ahorn	56 und 93 cm 107 cm 73 cm 52 und 53 cm 63 cm 74 cm ca. 250 cm 90 cm	abgestorben VSP - NSG?	stark einkürzen stark einkürzen stark einkürzen stark einkürzen stark einkürzen stark einkürzen stark einkürzen 1 Teil in von 7 m kappen
22	Menden	Wirtschaftsweg von Mülldorf nach Menden vor B56	1 Birke 1 Birke 1 Birke	90 cm 90 cm 75 cm	abgestorben NSG?	Bäume in 5m Höhe kappen
23	Menden	Wirtschaftsweg von Mülldorf nach Menden von B56 nach Siegstraße	1 Eberesche 1 Eberesche	79 cm 85 cm	abgestorben NSG?	Bäume in 4m Höhe kappen
24	Menden	Wirtschafttsweg von Menden Richtung Meindorf von Siegstr. zur Eisenbahnbrücke hin	1 Traubenkirsche	87 cm	abgestorben NSG?	kein Ersatz

38

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
25	Mülldorf	Am Spichelsfeld vor Hs.-Nr. 39	1 Roteiche	55 cm	Baum stark abgängig	Ersatz nach Baumscheibenvergrößerung
26	Mülldorf	Jugendzentrum Bonner Straße 104	2 Zierkirschen	beide 110 cm	ISEK Zentrum Neubau Jugendzentrum und Sanierung der Außenanlage	2 Ersatzbäume im Rahmen der Baumaßnahme
27	Mülldorf	GA Altes Rathaus	1 Tulpenbaum	186 cm	ansterbend, durchgehende Stammfußfäule mit Pilz	1 x Ersatz
28	Mülldorf	GA Altes Rathaus	1 zweistämmiger Ahorn	126 & 114 cm	absterbend, Trockenstess & Fäule	1 x Ersatz
29	Mülldorf	GA Altes Rathaus	1 zweistämmige Eberesche 1 Fichte	93 & 84 cm 183 cm	absterbend mit Stammfäule nach Wipfeldürre wahrscheinlich Borkenkäferbefall	kein Ersatz zur Förderung des Nachbarbaumes
30	Mülldorf	Am Engelsgraben gegenüber Sahle Bauten	1 zweistämmige Birke	137 & 103 cm	Trockenstress, absterbend	1 x Ersatz in Wiesenfläche

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
31	Mülldorf	Friedhof	1 serb. Fichte 1 Birke 1 Hainbuche	57 cm 138 cm 155 cm	Borkenkäferbefall Trockenstress, abgängig Trockenstress, abgängig	Kein Ersatz 1 x Ersatz 1 x Ersatz
32	Niederpleis	Am Struch 24	1 Mandelbäumchen	40 cm	stark abgängig Fäule an Veredlung	aufgrund zu kleiner Baumscheibe kein Ersatz
33	Niederpleis	Am Struch links neben Hs.-Nr. 34 Ecke Pleiser Dreieck	3 Robinien	106 cm 124 cm 126 cm	Vergreisung, hoher Totholzanteil, Bodenaufwölbungen, zu enger Stand	1 x Ersatz
34	Niederpleis	Zedernweg gegenüber Hs.-Nr. 173b	1 Hainbuche	62 cm	stark abgängig, Trockenstress	Ersatz nach Baumscheiben-vergrößerung
35	Niederpleis	Schützeiche 27	1 Roteiche	132 cm	Starke Bodenaufwölbungen und Beschädigung der Einfahrt und Einfriedung von Privatgrundstück (Baumscheibe 4 m²)	Ersatz an anderer Stelle
36	Ort	Zedernweg Ecke Hennefer Str. linke Seite	1 Zierkirsche 1 dreistämmige Wildkirsche	68 cm 66,72 & 86 cm (224 cm)	abgestorben stark abgängig, Trockenstress	zur Förderung des Bestandes kein Ersatz

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
37	Ort	RSG Weg zum Generationenparcours	2 Hainbuchen	beide 120 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
38	Ort	RSG Schulgelände	6 Feldahorn	2x 90 cm, 140 cm, 180 cm, 80 cm, 160 cm, 53 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
39	Ort	RSG Schulgelände	3 Hainbuchen	71 cm, 68 cm, 120 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
40	Ort	RSG Schulgelände	3 Wildkirschen	72 cm, 48 cm 5- stämmig 57, 37, 36, 50, 25 cm (205 cm)	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
41	Ort	RSG Schulgelände	2 Kastanien	80 cm, 110 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme

Vh

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
42	Ort	RSG Schulgelände	1 Kiefer	110 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
43	Ort	RSG Schulgelände	1 Eibe	105 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
44	Ort	RSG Schulgelände	1 Roteiche	95 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
45	Ort	RSG Schulgelände	7 Spitzahorn	5x 60 cm, 80 cm, 2-stämmig 57, 37 cm (94 cm)	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
46	Ort	RSG Schulgelände	1 Birke	130 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
47	Ort	RSG Schulgelände	1 Douglasie	140 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
48	Ort	RSG Schulgelände	1 Flügelnuss	5- stämmig 2x 50 cm, 3x 70 cm (310 cm)	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
49	Ort	RSG Schulgelände	2 Winterlinden	beide 90 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
50	Ort	RSG Schulgelände	1 Atlaszeder	150 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
51	Ort	RSG Schulgelände	1 Blumenesche	90 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
52	Ort	RSG Schulgelände	1 Scheinzypresse	210 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
53	Ort	RSG Schulgelände	1 Esche	190 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme

3h

Baumfällungen 2019/2020 -Teil II-

Lfd.Nr.	Stadtteil	Standort	Baumart	Stammumfang	Problembeschreibung	Ersatzmaßnahme
54	Ort	RSG Schulgelände	1 Schlangenhaut-ahorn	45, 50 cm	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
55	Ort	RSG Schulgelände	1 Korkenzieher-weide	2- stämmig, je 60 cm (120 cm)	Baumaßnahme ISEK Verteilerplätze RSG	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme
56	Ort	Karl- Gatzweiler-Platz	5 Gleditsien	85, 55, 60, 50, 45 cm	Baumaßnahme ISEK Marktplatte	Ersatz im Zuge der Baumaßnahme

hh

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

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 Knotenleistungsfä-

higkeit 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 Heerstraße/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 Minikreisel) 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 Stellplatz-

anlagen 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 vorauszusehen 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 Essenszulieferung 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 Essenszulieferer 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.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

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.

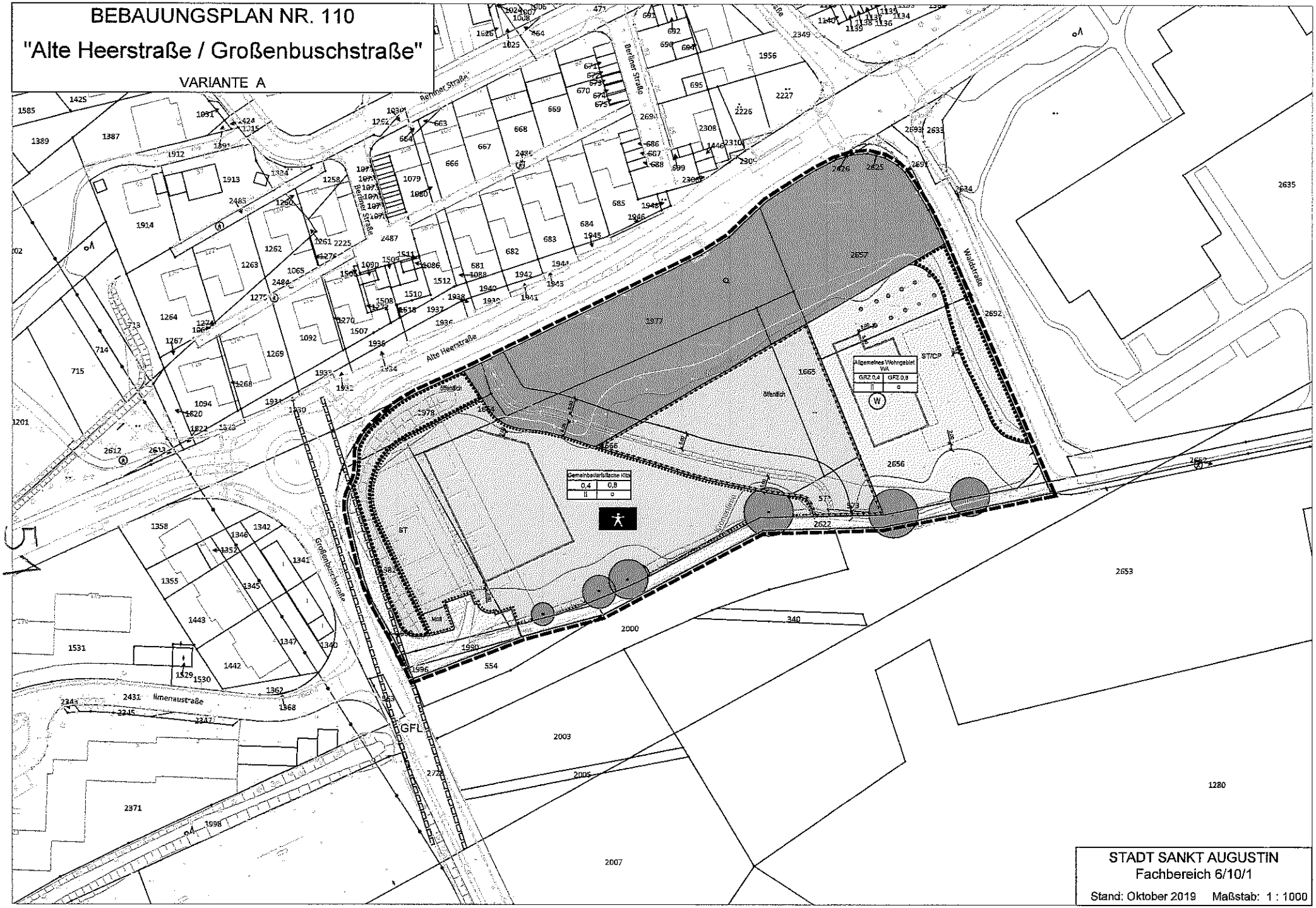
Anlagen:

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

BEBAUUNGSPLAN NR. 110

"Alte Heerstraße / Großenbuschstraße"

VARIANTE A



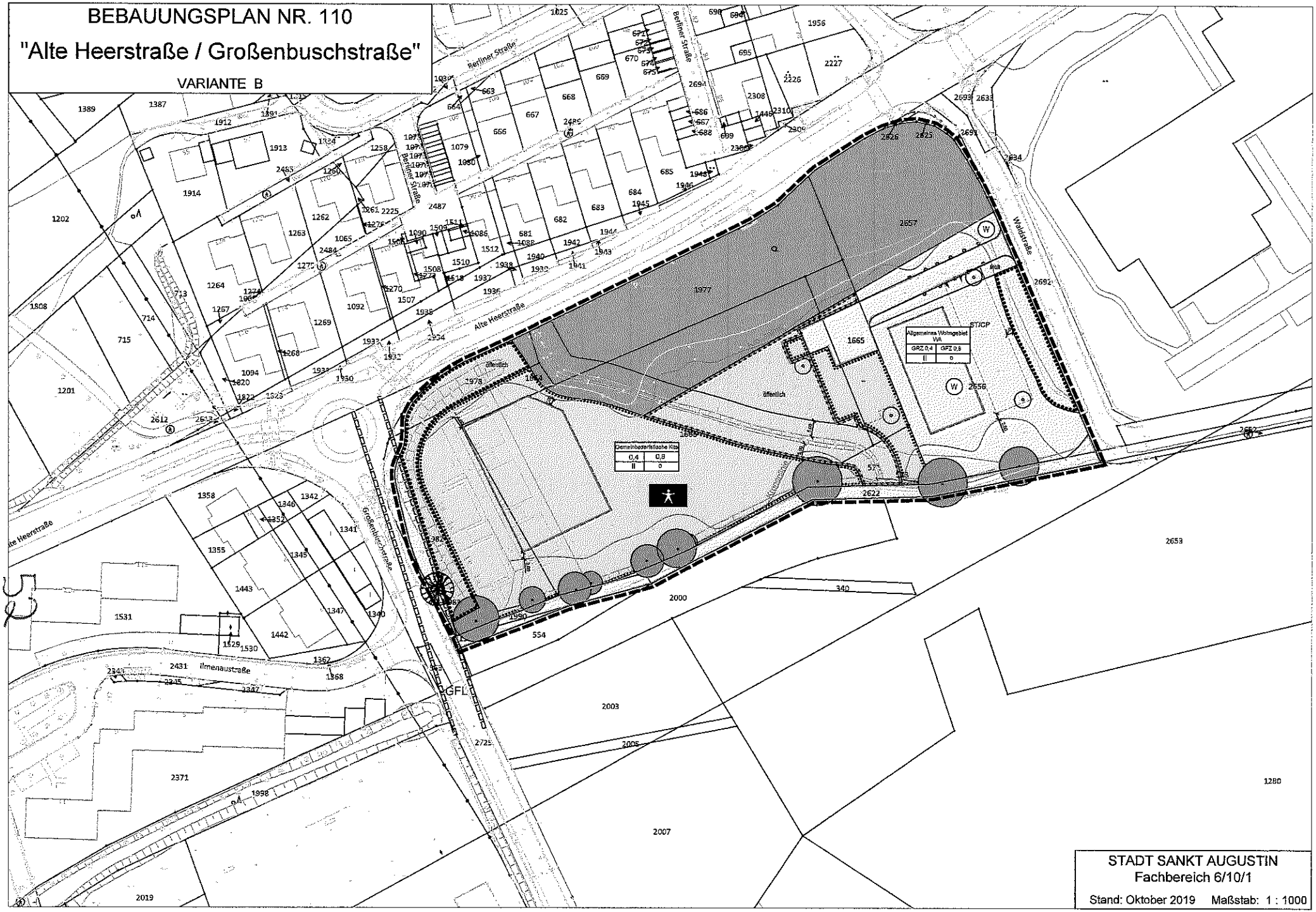
STADT SANKT AUGUSTIN
Fachbereich 6/10/1

Stand: Oktober 2019 Maßstab: 1 : 1000

BEBAUUNGSPLAN NR. 110

"Alte Heerstraße / Großenbuschstraße"

VARIANTE B



STADT SANKT AUGUSTIN
Fachbereich 6/10/1

Stand: Oktober 2019 Maßstab: 1 : 1000

Erschließung Bebauungsplan Nr. 110 „Alte Heerstraße/Großenbuschstraße“ in Sankt Augustin

Verkehrsuntersuchung

erstellt im Auftrag der Stadt Sankt Augustin

- Projekt-Nr. 1910 -

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius
B.Sc. Kerstin Rautenberg

Juli 2019

blanke ambrosius
verkehr.infrastruktur

INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRS- UND INFRASTRUKTURPLANUNG

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius
Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Telefon 0234 / 9130-0
Fax 0234 / 9130-200
email info@ambrosiusblanke.de
web www.ambrosiusblanke.de

INHALTSVERZEICHNIS

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG 2

2. BESTEHENDE VERKEHRSMENGEN 4

3. VERKEHRSERZEUGUNG DER KINDERTAGESSTÄTTE 6

4. NACHWEIS DER VERKEHRLICHEN LEISTUNGSFÄHIGKEIT 11

4.1 Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße 12

4.2 Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße 13

5. ERSCHLIEßUNGSVARIANTE B 14

6. FAZIT 16

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN 17

VERZEICHNIS DER TABELLEN 17

LITERATURHINWEISE 18

VERZEICHNIS DES ANHANGS 18

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Sankt Augustin beabsichtigt, auf einem Gelände östlich der Großenbuschstraße eine Kindertagesstätte (Kita) zu errichten und stellt hierzu den Bebauungsplan Nr. 110 „Alte Heerstraße / Großenbuschstraße" auf. Das Grundstück für die Kita grenzt im Norden an die Alte Heerstraße und erstreckt sich nach Süden bis auf die Höhe der Einmündung Ilmenaustraße.

Die Kita soll sechs Gruppen umfassen. Bei einer Durchschnittsgröße von 20 Kindern pro Gruppe entspricht dies einem Gesamtangebot von 120 Plätzen. Außerdem ist vorgesehen, auf einer Teilfläche im Osten des Areals an der Waldstraße eine Wohnbebauung zu ermöglichen.

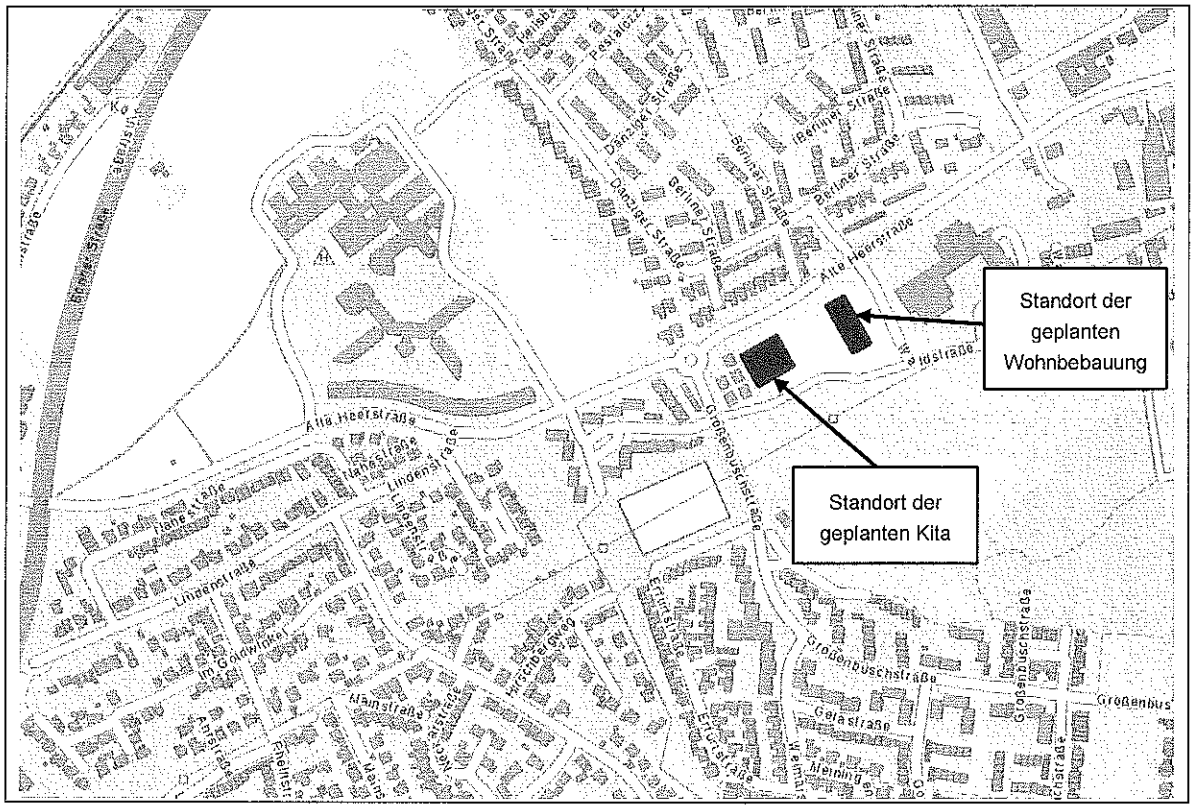


Abbildung 1: Standorte der geplanten Kindertagsstätte und der Wohnbebauung

Zur verkehrlichen Erschließung der Kita wurde ein Konzept für eine Anbindung an die Großenbuschstraße erarbeitet. Danach soll der Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße in Verbindung mit der bestehenden Grundstückszufahrt an der Ostseite der Großenbuschsstraße zu einem Minikreisverkehrsplatz umgebaut werden, um über diesen einen neu anzulegenden Parkplatz zwischen Kitagebäude und Großenbuschstraße zu erreichen (Abbildung 2). Aus Reihen der Politik und der Öffentlichkeit wurde diese Erschließungsvariante (Variante A) jedoch kritisch betrachtet. Es wurden insbesondere Befürchtungen geäußert, dass der morgendliche und nachmittägliche Bring- und Holverkehr der Eltern zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf der Großenbuschstraße und in den beiden Knotenpunkten mit der Ilmenaustraße und der Alten Heerstraße führen könnte. Daher wurde den Anregungen folgend eine Variante B entwickelt, die eine Pkw-Erschließung über die Waldstraße vorsieht. Hierbei würde der Parkplatz der Kita westlich der neuen Wohnbebauung an der Waldstraße angelegt und über den bestehenden Fußweg (Grünes C) mit der Kita verbunden werden (Abbildung 3).

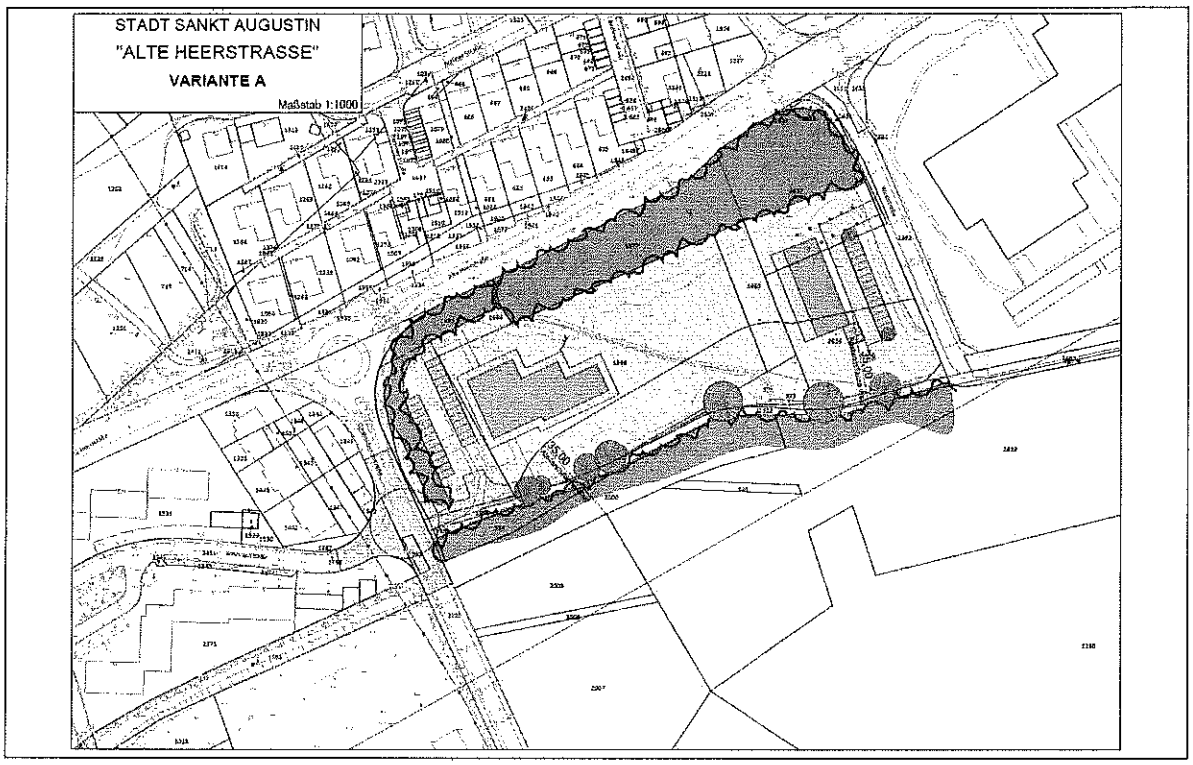


Abbildung 2: Verkehrserschließung der Kindertagesstätte – Variante A

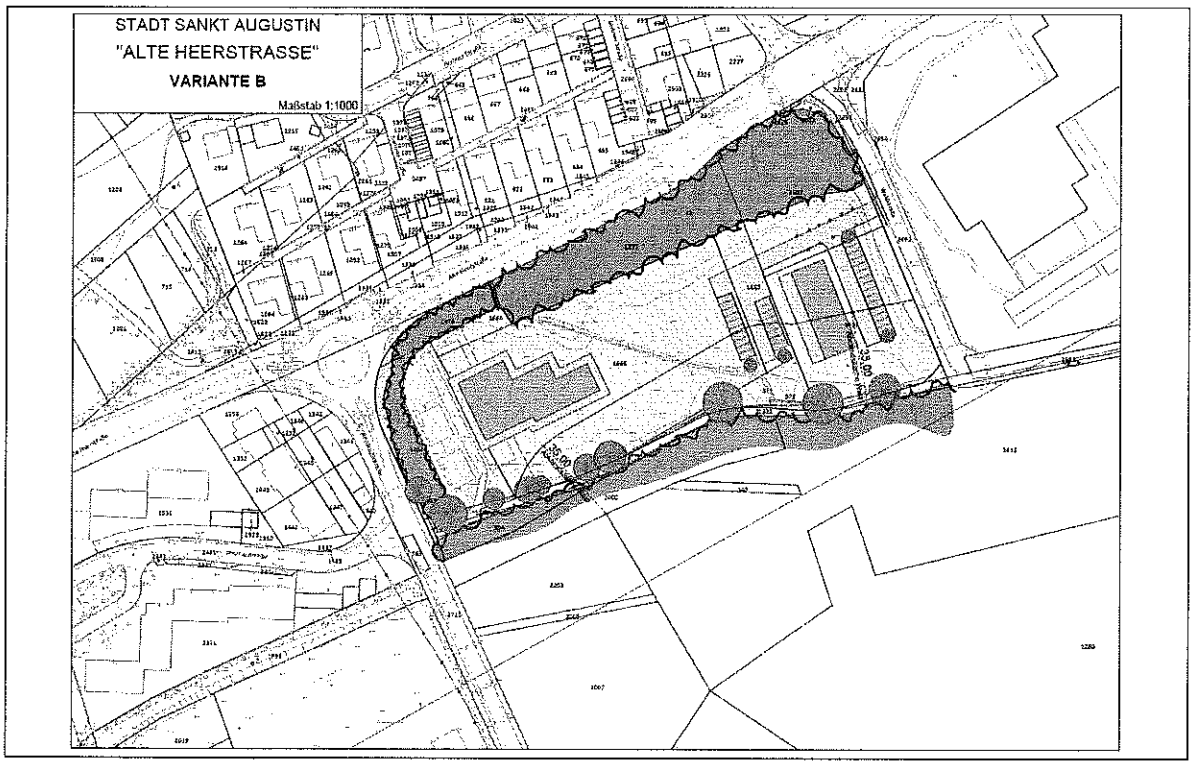


Abbildung 3: Verkehrserschließung der Kindertagesstätte – Variante B

Mit Hilfe einer detaillierten Verkehrsuntersuchung soll nunmehr überprüft werden, mit welchen Verkehrsmengen im Ziel- und Quellverkehr der Kita zu rechnen ist und wie sich dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen bei der Erschließungsvariante A auf den Verkehrsablauf und die Knotenleistungsfähigkeit im Zuge der Großenbuschstraße auswirkt. Neben der Bewertung der Ergebnisse zur Variante A ist auch die Erschließungsvariante B in verkehrlicher Hinsicht zu bewerten. Städtebauliche, ökologische und umweltrechtliche Belange sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

2. BESTEHENDE VERKEHRSMENGEN

Im Tagesverlauf konzentrieren sich die Bring- und Holverkehre zu Kindertagesstätten auf die Morgenstunden im Zeitbereich zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie auf den frühen Nachmittag mit geringeren Spitzenwerten im Zeitbereich zwischen 14:00 und 16:00 Uhr. Eine Überlagerung des maximalen Verkehrsaufkommens einer Kindertagesstätte 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 und 17:00 Uhr treten nur noch vereinzelte Kita-bezogene Fahrten auf, die nicht mehr bemessungsrelevant sind. Die vorliegende Untersuchung beschränkt sich daher auf die Betrachtung der morgendlichen Spitzenzeit des Verkehrsgeschehens.

Zur Bestimmung der bestehenden Verkehrssituation auf der Alten Heerstraße, der Großenbuschstraße und der Ilmenaustraße wurde am Donnerstag, dem 14.02.2019 am Kreisverkehrsplatz Alte Heerstraße / Großenbuschstraße und an der Einmündung Großenbuschstraße / Ilmenaustraße im Zeitraum von 6:00 bis 10:00 Uhr eine Verkehrsstromzählung durchgeführt. Die Spitzenbelastung am Knoten Alte Heerstraße / Großenbuschstraße trat im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr auf mit einer Gesamtbelastung aller Zufahrten von 922 Kfz/h. In der nachfolgenden Stunde von 8:00 bis 9:00 Uhr lag die Gesamtzahl aller Zufahrten nur unwesentlich niedriger bei 910 Kfz/h. Am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße lag die Spitzenbelastung ebenfalls im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr mit einer Gesamtbelastung aller Zufahrten von 272 Kfz/h sowie einem leichten Abfall in der Folgestunge auf 269 Kfz/h. Die Kfz-Belastungen der Spitzenstunde sind in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt, die Einzelergebnisse über den gesamten Zählzeitraum sind im Anhang zusammengestellt..

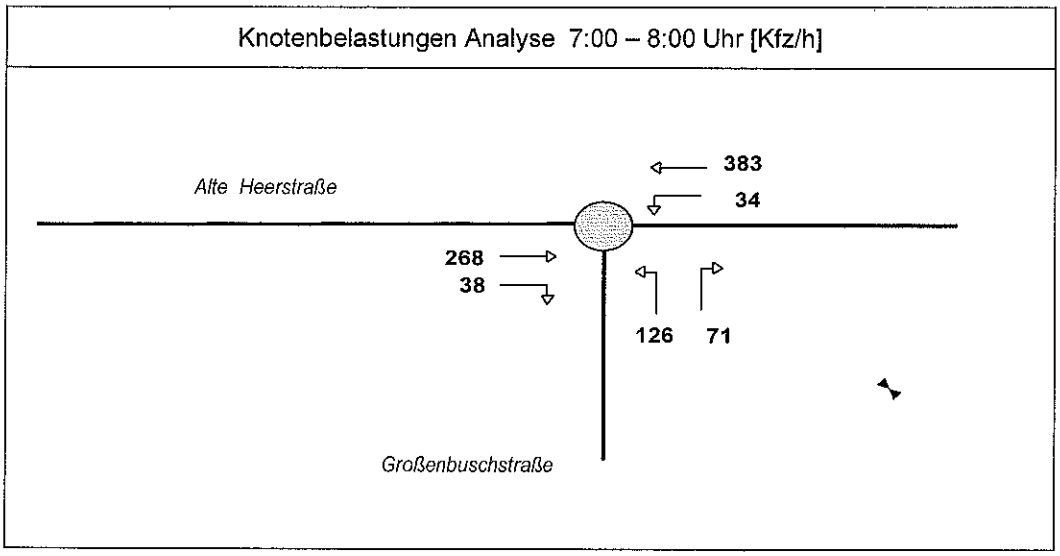


Abbildung 4 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr am Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

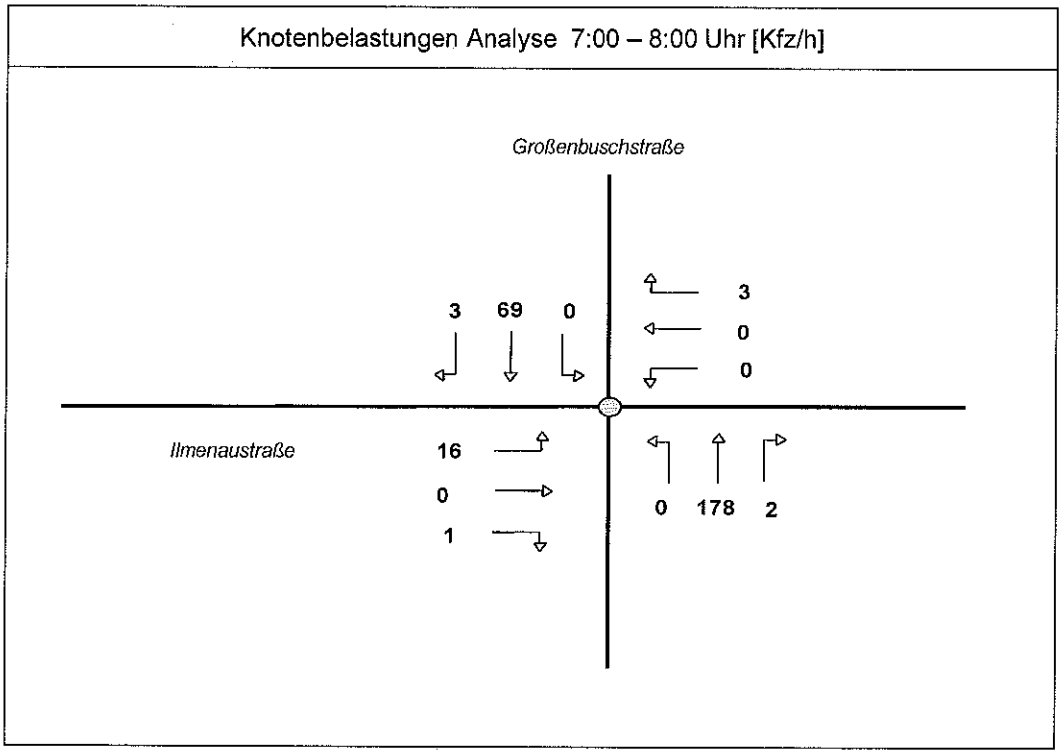


Abbildung 5 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

3. VERKEHRSERZEUGUNG DER KINDERTAGESSTÄTTE

Für die Festlegung der verkehrlich relevanten Bestimmungsgrößen der geplanten Nutzung werden die Grundlagen und Empfehlungen des aktuellen Richtlinienwerkes und der praxisnahen Literatur sowie daneben auch die Erfahrungswerte des Gutachters aus ähnlichen Untersuchungen herangezogen. Die maßgeblichen Vorgaben zur Bestimmung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens finden sich in

- *Bosserhoff, D.*
  Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC
- *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*
  Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen *(FGSV, 2006)*
- *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung*
  Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung. Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, *2000 / 2005*.

Die Studie der *Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung*" veröffentlicht im Heft 42 der Schriftenreihe der *Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, 2005,* „enthält Grundsätze und Empfehlungen, was bei Vorhaben der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, wenn mit möglichst wenig neuem Straßenbau ein Maximum an verkehrlichem Nutzen zum Wohl aller Bürgerinnen und Bürger erreicht werden soll, und es erlaubt eine schnelle Abschätzung des durch die Planung erzeugten Verkehrsaufkommens. Diese Abschätzung ist vor allem erforderlich zur Beurteilung der verkehrserzeugenden Wirkung von Vorhaben der Bauleitplanung und zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit ihrer Anbindung an das vorhandene Straßennetz. Der 1998 erstmals erstellte Leitfaden wird inzwischen auch bundesweit genutzt. Bei Vorhabenträgern und Planungsbüros entstand der Wunsch nach einer Veröffentlichung des Leitfadens.

Auf dieser Grundlage wurde von dem Autor der Hessischen Studie, Herrn Dr. Bosserhoff, mittlerweile das Programm *Ver_Bau* zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC entwickelt. Mit diesem Programm kann nicht nur die Gesamtverkehrserzeugung einer Nutzung ermittelt werden, sondern auch die detaillierte tageszeitliche Verteilung des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens, auf deren Grundlage die maßgeblichen stündlichen Verkehrsmengen für die Überprüfung der Knotenleistungsfähigkeit bestimmt werden.

Bestimmende Größen für das Verkehrsaufkommen von Kindertagesstätten sind die Anzahl der Betreuungsplätze für Kinder und der MIV-Anteil der Eltern, die ihre Kinder zur Kita bringen und von dort wieder abholen. Durch diese Bring- und Holfahrten der Eltern ist mit einem vergleichsweise hohen Aufkommen im Kfz-Verkehr zu rechnen, das sich aber wegen der kurzen Aufenthaltszeiten nicht in einem hohen Stellplatzbedarf niederschlägt. Dazu ist dann noch das Verkehrsaufkommen der Betreuungspersonen zu zählen.

Der im Folgenden angegebene Wert für den Pkw-Besetzungsgrad von 1,0 Personen /Pkw bei 4 Wegen/Tag bildet die je Kind zweimalige Fahrt der Eltern im Ziel- und Quellverkehr ab. 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 und zu einem Teil dann den Weg zu anderen Aktivitäten, vorwiegend zum Arbeitsplatz fortsetzt.

Aus den Eingangsgrößen

Max. Anzahl der Betreuungsplätze:	120 Plätze
Anzahl der Kinder:	1 Kind je Platz
Wege je Kind:	4,0 Wege/Tag
MIV-Anteil der Bring- und Holpersonen:	80 %
Pkw-Besetzungsgrad:	1,0 Pers./Pkw
Anzahl der Beschäftigten:	0,08 Beschäftigte je Platz
Wege je Beschäftigtem:	2,0 Wege/Tag
MIV-Anteil der Beschäftigten:	50 %
Pkw-Besetzungsgrad:	1,1 Pers./Pkw

ergibt sich dann

- ein Aufkommen im Bring- und Holverkehr von 480 Wegen/Tag
- ein Aufkommen im Beschäftigtenverkehr von 19 Wegen/Tag
- ein Verkehrsaufkommen von 197 Pkw-Fahrten/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr, davon 5 Fahrten von Beschäftigten

Für die tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs wurden die typischen Ganglinien für eine Kindertagesstätte mit Betreuungszeitraum bis 17:00 Uhr angesetzt. Die Ergebnisse sind nachfolgend in der Tabelle 1 dargestellt. Wie daraus zu entnehmen ist, liegen die Spitzenstundenbelastungen dann morgens zwischen 8:00 und 9:00 Uhr bei 59 Kfz/h im Zielverkehr und 58 Kfz/h im Quellverkehr. Im Zeitraum des allgemeinen morgendlichen Spitzenverkehrs von 7:00 bis 8:00 Uhr liegen die Verkehrsmengen bei 31 Kfz/h im Zielverkehr und 29 Kfz/h im Quellverkehr, jeweils unter Einbeziehung des Beschäftigtenverkehrs.

Da die dem Programmsystem Ver_Bau hinterlegten Tagesganglinien der Verkehrserzeugung den Ziel- und Quellverkehr in stündlichen Anteilen des Tagesverkehrs darstellen und für den Bring- und Holverkehr eine Verweilzeit von deutlich weniger als einer Stunde unterstellt werden kann, ergibt die stundenweise angesetzte Differenz zwischen Ziel- und Quellverkehr rechnerisch einen Bedarf von 4 Stellplätzen für die Beschäftigten und 0 Stellplätzen für den Bring- und Holverkehr. Der tatsächliche Bedarf wird aber wie folgt abgeschätzt:

- Schwerpunktzeitraum des Bringverkehrs nach Tagesganglinie: 8:00 bis 9:00 Uhr
- mittlere Aufenthaltsdauer: 15 Minuten
- Anzahl der Pkw in dieser Bringphase: 59 Pkw

Daraus ergibt sich

- ein durchschnittlicher Bedarf von 15 Stellplätzen, zuzüglich 4 Stellplätze für Beschäftigt und daraus ein Gesamtbedarf von
- 19 Stellplätzen im Zeitraum von 8:00 bis 9:00 Uhr.

Das Planungskonzept der Stadt Sankt Augustin stellt in der Variante A ein Angebot von 27 Stellplätzen dar, womit der Bedarf auch noch mit einer gewissen Reserve gedeckt wird. Für die Detailplanung wird allerdings empfohlen, die Breite der Stellplätze gegebenenfalls zu Lasten ihrer Anzahl zu vergrößern.

Zeitraum	Bring- und Holverkehr				Beschäftigtenverkehr				Gesamt	
	Zielverkehr		Quellverkehr		Zielverkehr		Quellverkehr		Ziel-verkehr	Quell-verkehr
	%	Kfz/h	%	Kfz/h	%	Kfz/h	%	Kfz/h	Kfz/h	Kfz/h
05:00 – 06:00	0,0	0	0,0	0	0,8	0	0,1	0	0	0
06:00 – 07:00	0,0	0	0,0	0	12,9	1	0,6	0	1	0
07:00 – 08:00	15,0	29	15,0	29	39,5	2	2,5	0	31	29
08:00 – 09:00	30,0	58	30,0	58	24,2	1	0,1	0	59	58
09:00 – 10:00	5,0	10	5,0	10	4,5	1	0,0	0	11	10
10:00 – 11:00	0,0	0	0,0	0	1,1	0	0,1	0	0	0
11:00 – 12:00	0,0	0	0,0	0	0,6	0	0,8	0	0	0
12:00 – 13:00	0,0	0	0,0	0	3,6	0	3,9	0	0	0
13:00 – 14:00	5,0	10	5,0	10	2,9	0	4,2	0	10	10
14:00 – 15:00	20,0	38	20,0	38	0,3	0	9,5	1	38	39
15:00 – 16:00	20,0	38	20,0	38	0,7	0	16,6	1	38	39
16:00 – 17:00	5,0	10	5,0	10	2,5	0	28,6	1	10	11
17:00 – 18:00	0,0	0	0,0	0	2,1	0	11,8	1	0	1
18:00 – 19:00	0,0	0	0,0	0	2,1	0	8,1	0	0	0
19:00 – 20:00	0,0	0	0,0	0	2,2	0	13,1	1	0	1
	100	192	100	192	100	5	100	5	197	197

Tabelle 1: Prozentuale und absolute Tagesverteilung des Bring- und Holverkehrs und des Beschäftigtenverkehrs

Die räumliche Verteilung des Kita-bezogenen Ziel- und Quellverkehrs wird unter Betrachtung der Lage im Stadtgebiet, der Struktur des umgebenden Stadtraumes und der Verkehrsmengenverteilung an den beiden untersuchten Knotenpunkten abgeschätzt. Auf dieser Grundlage wird angenommen, dass der Zielverkehr zur Kita zu 50 % von Süden über die Großenbuschstraße und zu je 25 % von Osten und von Westen über die Alte Heerstraße zufließt. Der Zielverkehr aus der Ilmenaustraße wird in seinem Anteil als vernachlässigbar angesehen. Für den Quellverkehr wird unterstellt, dass nur noch 20 % der Fahrten zurück in die Wohnbereiche um die Großenbuschstraße verlaufen und 80 % zu gleichen Teilen nach Osten und Westen auf die Alte Heerstraße orientiert sind. Die prozentualen Anteile der Einzelströme sind in Abbildung 6 dargestellt.

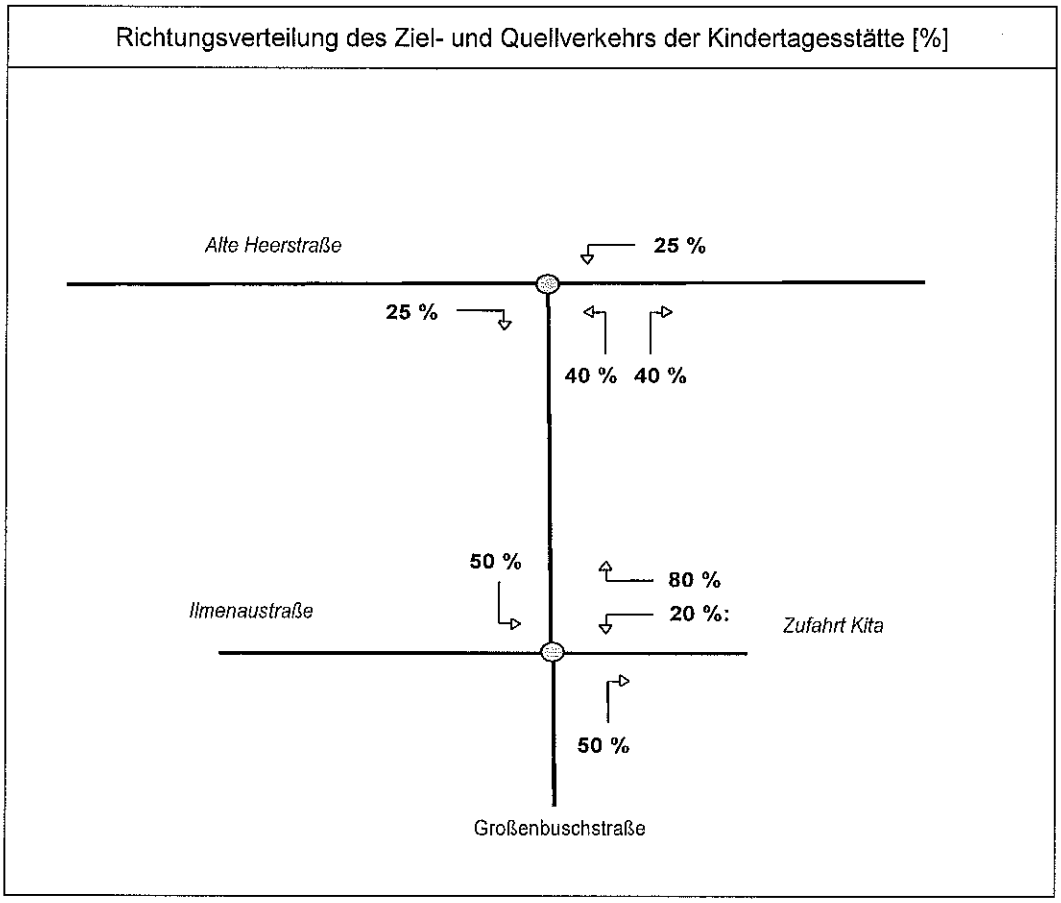


Abbildung 6 Richtungsverteilung des Ziel- und Quellverkehrs der Kindertagesstätte [%]

Die Überlagerung des Kita-bezogenen Ziel- und Quellverkehrs mit den Analyseverkehrsbelastungen an den beiden Knotenpunkten Alte Heerstraße / Großenbuschstraße und Großenbuschstraße / Ilmenaustraße ergibt die für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zu unterlegenden Prognoseverkehrsmengen. Dabei wurden im vorliegenden Fall die Spitzenwerte des allgemeinen Verkehrs, die im Zeitraum zwischen 7:00 und 8:00 Uhr auftreten, mit den Spitzenwerten des Kita-bezogenen Verkehrs aus dem Zeitraum 8:00 bis 9:00 Uhr überlagert. Die für die Prognose des Neuverkehrs zugrunde gelegten Tagesganglinien entstammen zwar umfangreichen empirischen Untersuchungen und geben somit eine erwartbare zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens an, werden aber hier im Sinne einer Maximalwertbetrachtung abgewandelt, um mit den Rechenergebnissen auf der sicheren Seite zu liegen.

Unter diesem Aspekt ergeben sich dann die für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zugrunde gelegten Prognosebelastungen, die für den Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße in der Abbildung 7 und für den Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße in der Abbildung 8 dargestellt sind

62

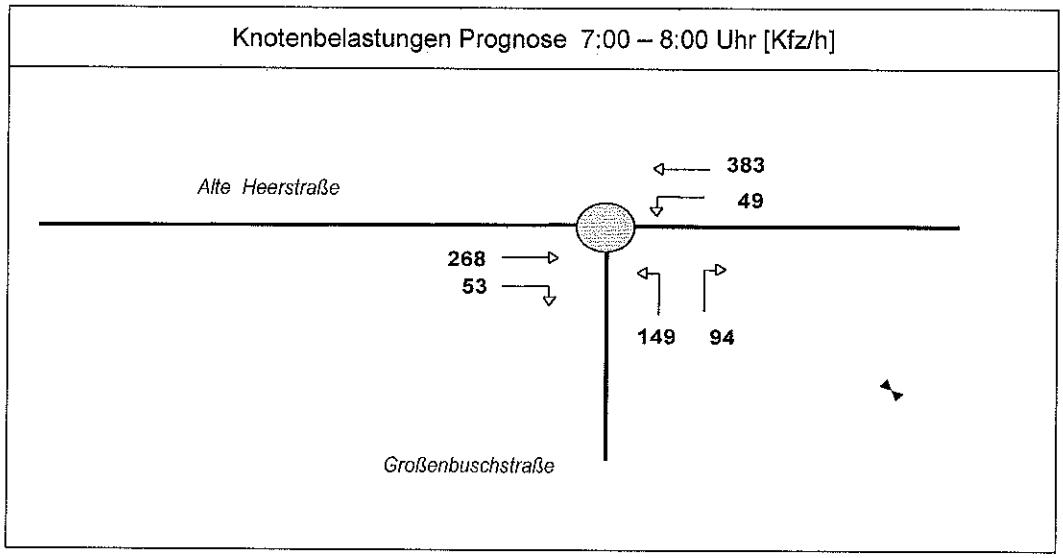


Abbildung 7 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr im Prognosefall am Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

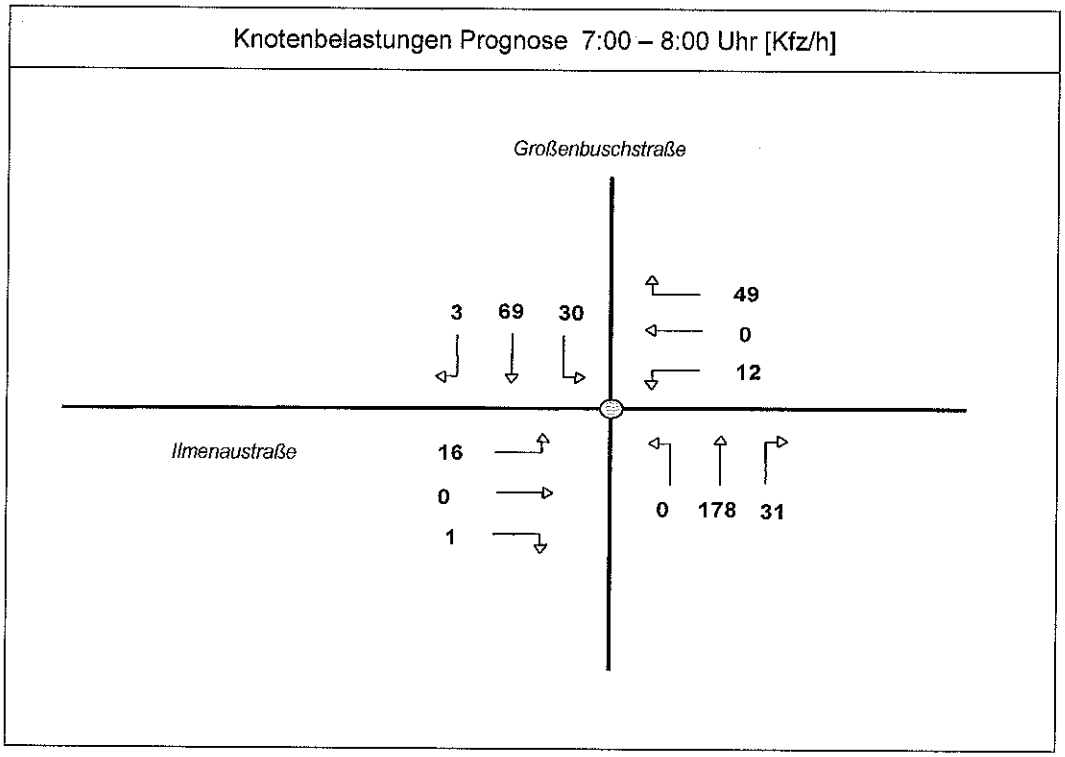


Abbildung 8 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr im Prognosefall am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

4. NACHWEIS DER VERKEHRLICHEN LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Überprüfung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit an den beiden Knotenpunkten im Zuge der Großenbuschstraße erfolgt auf der Grundlage der Berechnungsverfahren nach dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen* HBS (*Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015*) mit Hilfe von EDV-gestützten Rechenprogrammen der Technischen Universität Dresden (Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Schnabel, Arbeitsgruppe Verkehrstechnik).

Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung sowie Kreisverkehrsplätze) wird die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme angesehen. Maßgeblich sind dabei die Wartezeiten bei gegebenen Weg- und Verkehrsbedingungen sowie bei guten Straßen-, Licht- und Witterungsverhältnissen. Bei Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage ist es auf Grund der straßenverkehrsrechtlich festgelegten Rangfolge der Verkehrsströme nicht möglich, das Qualitätsniveau für einzelne Verkehrsströme durch Steuerungsmaßnahmen zu beeinflussen. Daher ist die Qualität des Verkehrsablaufs jedes einzelnen Nebenstroms getrennt zu berechnen. Bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation in einer untergeordneten Zufahrt ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend. Als maximaler Grenzwert einer ausreichenden Verkehrsqualität wird für jeden Fahrzeugstrom eines Knotenpunktes 45 s Wartezeit angesetzt (*vgl. Brilon, Großmann, Blanke, 1993 und HBS, 2001*). Die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A bis F, mit den in der Tabelle 5 dargestellten Grenzwerten der mittleren Wartezeit, können folgendermaßen charakterisiert werden.

Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren, Die Wartezeiten sind sehr gering.

Stufe B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Stufe C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

Stufe D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

Stufe F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrs-strom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Warte-zeiten.

Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Die Qualitätsstufe D beschreibt die Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität eines Knoten-punktes bzw. eines Verkehrsstroms. Sie sollte im Allgemeinen auch in der Spitzenstunde für alle Ströme an einem Knotenpunkt eingehalten werden. Die Stufe E sollte nur in besonderen Ausnahmefällen einer Bemessung zugrunde gelegt werden.

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit w [sec]
A	≤ 10 sec
B	≤ 20 sec
C	≤ 30 sec
D	≤ 45 sec
E	> 45 sec
F	--

Tabelle 2: Grenzwerte der mittleren Wartezeit an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage und Kreisverkehrsplätzen für verschiedene Qualitätsstufen
(Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015)

4.1 Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Alte Heerstraße / Großenbuschstraße wurde mit dem Berechnungsverfahren für einen einstreifigen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser der Fahrbahn von 30 m und drei Zufahrten überprüft. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle 3 zusammengestellt, die detailliertere Berechnungsunterlagen sind im Anhang aufgeführt.

	Zufahrt	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]
Analyse	Alte Heerstraße West	4,1	A	875
	Großenbuschstraße	4,6	A	779
	Alte Heerstraße Ost	5,2	A	685
Prognose	Alte Heerstraße West	4,2	A	848
	Großenbuschstraße	4,9	A	736
	Alte Heerstraße Ost	5,5	A	651

Tabelle 3: Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße im Analyse- und Prognosefall 7:00 – 8:00 Uhr

Wie die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, weist der Knotenpunkt sowohl im Analysefall als auch im Prognosefall in der Morgenspitzenstunde einen Verkehrsablauf in der höchsten Qualitätsstufe A auf. Die Kapazitätsreserven in allen Zufahrten sind so hoch, dass auch eine deutlich ungünstigere Richtungsverteilung oder höhere Menge des Neuverkehrs nicht zu problematischen Verkehrsverhältnissen führen können.

4.2 Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

Der Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße wird derzeit als Einmündung mit einer Rechts-vor-links-Regelung betrieben. Die Zufahrt aus dem Stichweg gegenüber der Ilmenaustraße ist als Gehwegüberfahrt mit abgesenktem Bord allen anderen Fahrbeziehungen gegenüber wartepflichtig. Da es bei Knotenpunkten mit der Vorfahrtregelung „rechts-vor-links" keine feste Zuordnung von Haupt- und Nebenströmen gibt, kann die Leistungsfähigkeit auch nicht nach dem beschriebenen Verfahren für Vorfahrtknoten berechnet werden. Zur Beurteilung der Verkehrsqualität stützt sich das HBS daher auf empirisch ermittelte Erfahrungswerte. Im vorliegenden Analysefall liegt die Gesamtverkehrsmenge in der Summe aller Zufahrten in der Morgenspitzenstunde bei 272 Kfz/h. Ein entsprechendes Diagramm im HBS gibt für diese Belastung eine größte mittlere Wartezeit von 7 Sekunden an. Nach den Kriterien der Tabelle 2 wird damit im Verkehrsablauf die Qualitätsstufe A erreicht.

Im Falle einer Anbindung der Kita an die Großenbuschstraße ist vorgesehen, den Knotenpunkt zu einem Minikreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser der Fahrbahn von 18 m und einer vom Schwerverkehr überfahrbaren Mittelinsel umzugestalten. Um nun einen direkten Vergleich der Verkehrsqualitäten im Analysefall und im Prognosefall herstellen zu können, wurde die Leistungsfähigkeit dieses Kreisverkehrsplatzes auch für den Analysefall untersucht. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle 4 zusammengestellt, die detailliertere Berechnungsunterlagen sind im Anhang aufgeführt.

	Zufahrt	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]
Analyse	Großenbuschstraße Nord	3,6	A	999
	Ilmenaustraße	3,4	A	1068
	Großenbuschstraße Süd	3,9	A	929
	Anbindung Kita	3,7	A	963
Prognose	Großenbuschstraße Nord	3,7	A	968
	Ilmenaustraße	3,4	A	1052
	Großenbuschstraße Süd	4,0	A	901
	Anbindung Kita	4,0	A	901

Tabelle 4: Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße im Analyse- und Prognosefall 7:00 – 8:00 Uhr

Wie die Ergebnisse der auch dieser Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, weist der Knotenpunkt sowohl im Analysefall als auch im Prognosefall in der Morgenspitzenstunde einen Verkehrsablauf in der höchsten Qualitätsstufe A auf. Die Kapazitätsreserven in allen Zufahrten sind auch hier so hoch, dass selbst eine deutlich ungünstigere Richtungsverteilung oder höhere Menge des Neuverkehrs nicht zu problematischen Verkehrsverhältnissen führen können.

Alternativ zur Kreisverkehrslösung wurde für diesen Knotenpunkt auch die Frage aufgeworfen, mit welchen Ergebnissen bei der Ausbildung des Knotens als einfache Kreuzung mit Anlage einer Linksabbiegespur von Norden zu rechnen sei. Eine notwendige Konsequenz dieser Knotenpunktsform wäre aber, die bestehende Rechts-vor-links-Regelung aufzugeben und die Großenbuschstraße als vorfahrtberechtigte Straße auszuweisen, da an Rechts-vor-links-Knoten keine separaten Abbiegespuren angelegt werden dürfen.

Die Ergebnisse der Berechnung für den Prognosefall sind in der Tabelle 5 aufgeführt. Es zeigt sich erneut, dass auch bei dieser Knotenpunktsform im Prognosefall die Stufe A der Verkehrsqualität nicht verlassen wird.

	Zufahrt	Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]
Analyse	Großenbuschstraße Nord Geradeaus	0,0	A	1625
	Großenbuschstraße Nord Linksabbieger	3,7	A	983
	Ilmenaustraße	5,6	A	648
	Großenbuschstraße Süd	2,3	A	1561
	Anbindung Kita	4,3	A	834

Tabelle 5: Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße als Kreuzung im Prognosefall 7:00 – 8:00 Uhr

Bei der Bewertung des Ergebnisses dieser Berechnung ist jedoch zu beachten, dass – unabhängig von der geplanten oder möglichen Anbindung der Kindertagesstätte – auf der Großenbuschstraße ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau beklagt wird. Eine Aufhebung der Rechts-vor-links-Regelung zugunsten einer Bevorrechtigung der Großenbuschstraße würde die nach Sicht der Ortsansässigen unzureichende geschwindigkeitsmindernde Wirkung dieser Regelung gänzlich verlassen und eher zu einem weiteren Anstieg der Fahrgeschwindigkeiten auf der Großenbuschstraße führen. Insofern ist bei den gegebenen Leistungsfähigkeitsbedingungen der Umgestaltung zu einem Minikreisverkehrsplatz eindeutig der Vorzug zu geben.

5. ERSCHLIEßUNGSVARIANTE B

Bei der Erschließungsvariante B wird die Kindertagesstätte für den Pkw-Verkehr über die Waldstraße angeschlossen. Für diese Variante stellt das Konzept eine gemeinsame Anbindung des Parkplatzes für

die neue Wohnbebauung und des hinter dem Wohngebäude liegenden Parkplatzes der Kindertagesstätte an die Waldstraße vor. Zur verkehrlichen Bewertung der Variante B ist daher auch das Verkehrsaufkommen der künftigen Wohnbebauung zu berücksichtigen, das mit demselben Verfahren nach Bosserhoff ermittelt wird wie das Verkehrsaufkommen der Kindertagesstätte. Nach Angaben des Grundstückseigentümers ist dabei von maximal 20 Wohneinheiten bei dem Bauvorhaben auszugehen.

Ausgehend von einer für einer für die Siedlungs- und Wohnungscharakteristik typischen Haushaltsgröße, von einer für Lage und Bewohnerstruktur typischen Wegehäufigkeit und einem hohen Motorisierungsgrad werden für die Verkehrserzeugung des geplanten Wohngebäudes folgende Kennzahlen angesetzt:

- Haushaltsgröße: 3,0 Pers./Wohneinheit
- Wegehäufigkeit: 3,7 Wege/Bewohner u. Tag
- Anteil der Wege außerhalb des Gebiets: 17,9 %
- MIV-Anteil Bewohner: 70 %
- Anteil des Besucherverkehrs: 15 %
- MIV-Anteil Besucher: 80 %
- Lkw-Verkehr (auch Lieferdienste): 0,05 Lkw-Fahrten/Bewohner u. Tag

Bei diesen Ausgangsdaten ist durch die neue Wohnbebauung ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 52 Kfz-Fahrten/Tag und 2 Lkw-Fahrten/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr zu erwarten. Für die tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs wurden die typischen Ganglinien für ein Stadtrandgebiet eines Mittelzentrums angesetzt. Danach liegt die Spitzenstundenbelastungen dann morgens zwischen 7:00 und 8:00 Uhr bei 6 Kfz/h im Quellverkehr und 2 Kfz/h im Zielverkehr. Nachmittags liegt das Maximum des Verkehrsaufkommens zwischen 17:00 und 18:00 Uhr bei 7 Kfz/h im Zielverkehr und 4 Kfz/h im Quellverkehr, jeweils unter Einbeziehung des Besucherverkehrs und des Lkw-Verkehrs.

Diesen Ergebnissen ist zu entnehmen, dass der künftige wohnungsbezogene Verkehr weder in der morgendlichen noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine relevante Größenordnung erreicht. Etwas deutlicher macht sich hingegen das Kita-bezogene Verkehrsaufkommen bemerkbar, das auf der Waldstraße in dem Abschnitt zwischen Parkplatzanbindung und der Kreuzung mit der Alten Heerstraße in voller Stärke von 59 Pkw/h in Fahrtrichtung Süden und 58 Pkw/h in Fahrtrichtung Norden auftritt. Zusammen mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen von maximal 38 Kfz/h in Fahrtrichtung Süden und 44 Kfz/h in Fahrtrichtung Norden ist dann in diesem Abschnitt 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, insbesondere, da der Knoten mit einer Lichtsignalsteuerung und separaten Abbiegespuren auf der Alten Heerstraße über alle Elemente für eine höhere Leistungsfähigkeit verfügt. Diese Aussage kann auch ohne eine detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnung für diesen Knotenpunkt getroffen werden.

Bei der verkehrlichen Bewertung der Erschließungsvariante B ist jedoch zu berücksichtigen, dass für den Bring- und Holverkehr der Kindertagesstätte längere Wege als bei der Erschließungsvariante A auftreten. Zwar werden die Fahrten, die von Osten über die Alte Heerstraße zur Kita verlaufen, um ca. 250 m je Richtung kürzer, dafür verlängert sich die Wegstrecke für die Fahrten von und nach Westen

um den gleichen Wert. Für die Fahrten von und zur Großenbuschstraße ist jedoch ein Mehrweg von ca. 330 m je Richtung anzusetzen.

Gegebenenfalls bedeutsamer für die Bewertung als die größeren Weglängen ist der erforderliche Stellplatzbedarf. Da die Kita von einem Parkplatz an der Waldstraße nur über einen längeren Fußweg zu erreichen ist – für den Kleinkinder erfahrungsgemäß in der Regel mehr Zeit benötigen als Erwachsene – verlängert sich die Verweildauer der Eltern und damit die Parkdauer. Wenn sich durch die größere Weglänge die durchschnittliche Verweildauer im Bringverkehr von 15 min auf 30 min verlängert, erhöht dies den rechnerischen Stellplatzbedarf nach dem in Kapitel 3 beschriebenen Ansatz von 19 Stellplätzen auf 34 Stellplätze. Unter Anrechnung einer gewissen Kapazitätsreserve zur Abdeckung von Spitzenlasten wäre daher 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.

6. FAZIT

In Betrachtung aller Untersuchungsergebnisse zeigen sich bei der Erschließungsvariante A – die Erschließung der Kita von der Großenbuschstraße – keinerlei Einschränkungen hinsichtlich Qualität und Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf. Zudem ist durch die bei dieser Erschließungsvariante vorgesehenen Anlage eines Minikreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße / Anbindung Kita eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung auf der Großenbuschstraße zu erwarten.

Die Erschließungsvariante B – die Erschließung der Kita von der Waldstraße – ist hinsichtlich Qualität und Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs ebenfalls als unkritisch einzustufen, weist aber Nachteile hinsichtlich der Fahrtenlängen und des Stellplatzbedarfs auf. Nachteile in Bezug auf die Qualität der Wohnbebauung und in Bezug auf Eingriffe in den Freiraum sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung, sie sind aber ebenfalls zu erwarten.

Da bei der Erschließungsvariante A keinerlei Probleme in der künftigen Verkehrsabwicklung vorauszusehen sind, ist aus verkehrsgutachterlicher Sicht eindeutig der Erschließung der Kita von der Großenbuschstraße der Vorzug einzuräumen.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Standorte der geplanten Kindertagsstätte und der Wohnbebauung 2
Abbildung 2: Verkehrserschließung der Kindertagesstätte – Variante A 3
Abbildung 3: Verkehrserschließung der Kindertagesstätte – Variante B 3
Abbildung 3 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr am Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße 5
Abbildung 2 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße 5
Abbildung 6 Richtungsverteilung des Ziel- und Quellverkehrs der Kindertagesstätte [%] 9
Abbildung 3 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr im Prognosefall am Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße 10
Abbildung 2 Verkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr im Prognosefall am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße 10

VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1: Prozentuale und absolute Tagesverteilung des Bring- und Holverkehrs und des Beschäftigtenverkehrs 8
Tabelle 2: Grenzwerte der mittleren Wartezeit an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage und Kreisverkehrsplätzen für verschiedene Qualitätsstufen 12
Tabelle 3: Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Alte Heerstraße / Großenbuschstraße im Analyse- und Prognosefall 7:00 – 8:00 Uhr 12
Tabelle 4: Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße im Analyse- und Prognosefall 7:00 – 8:00 Uhr ... 13
Tabelle 5: Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Großenbuschstraße / Ilmenaustraße als Kreuzung im Prognosefall 7:00 – 8:00 Uhr ... 14

LITERATURHINWEISE

Bosserhoff, D.
Programm Ver_Bau Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC, Stand Mai 2015

Brilon, Werner; Großmann, Michael; Blanke, Harald
Verfahren für die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes auf Straßen.
Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 669, 1994.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen,* 2004
- *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsablagen HBS,* 2015

Hessische Straßen- und Verkehrswaltung
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung.
Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2001 / 2005.

VERZEICHNIS DES ANHANGS

ANHANG 1 Ergebnisse der Verkehrserhebung

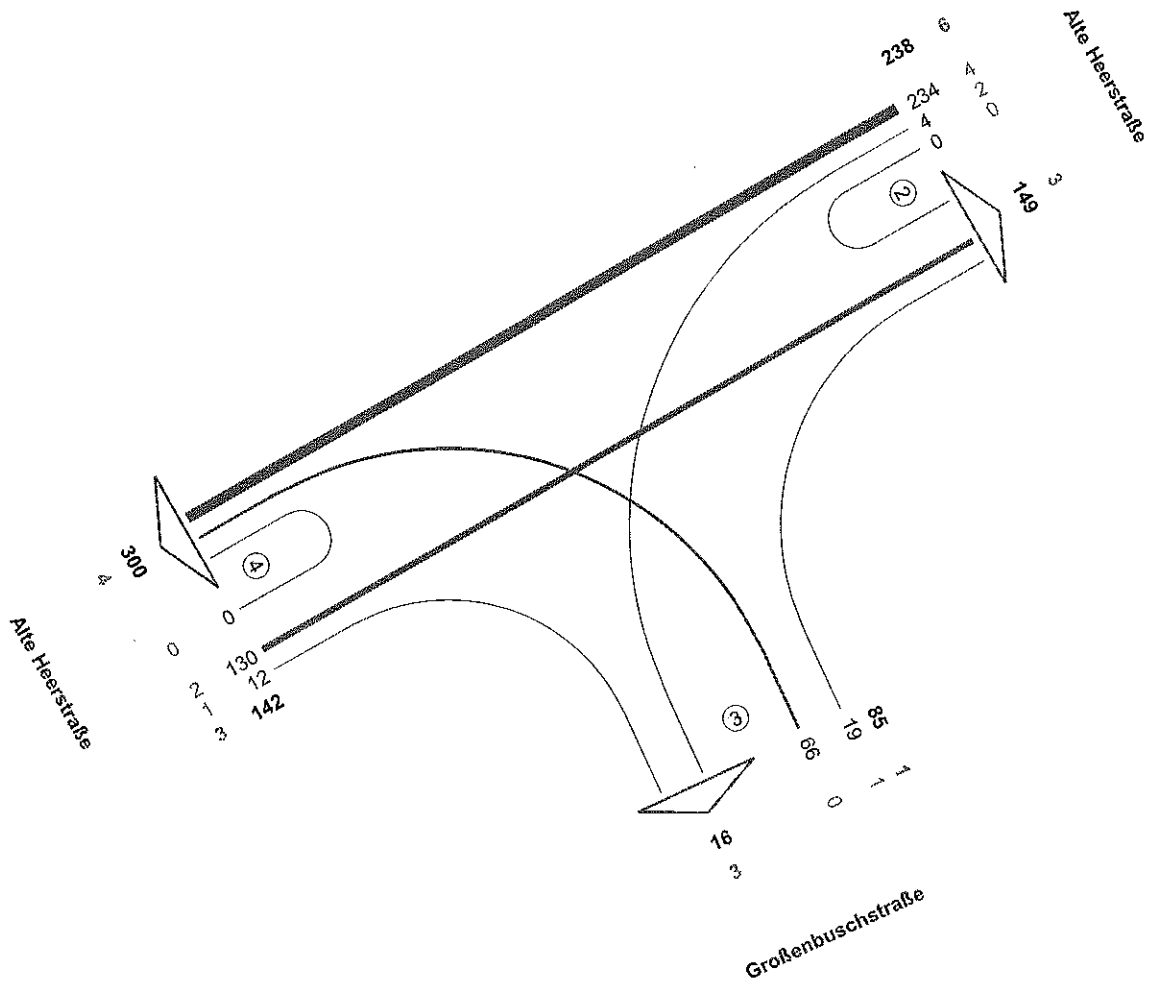
ANHANG 2 Verkehrserzeugung der Kindertagesstätte und der Wohnbebauung

ANHANG 3 Leistungsfähigkeitsberechnungen

Anhang 1

Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

Zst.: 01
14.02.2019
06:00 - 07:00 Uhr
1-h-Block

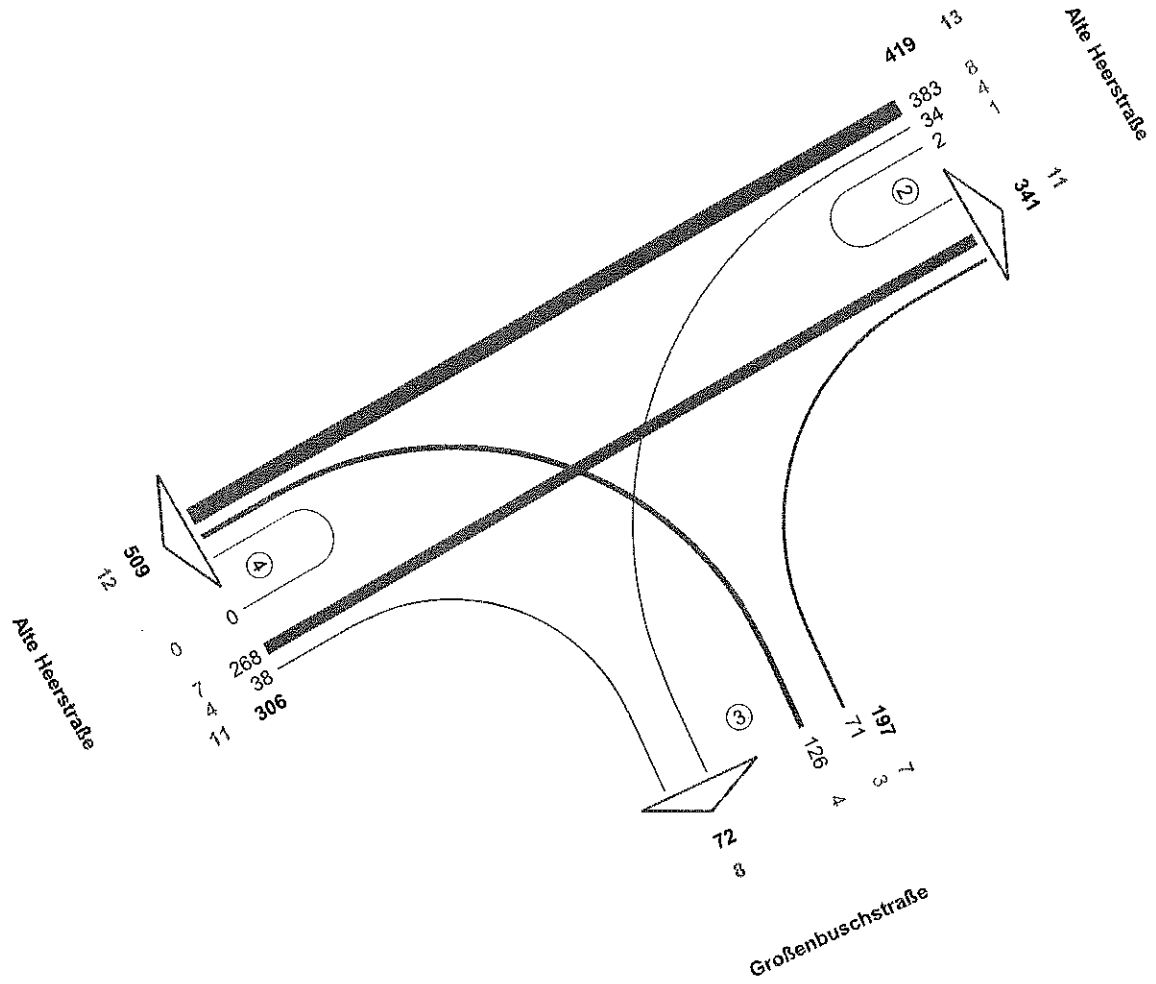


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	387	9
Arm 3	101	4
Arm 4	442	7
Zst.: 01	**465**	10

Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

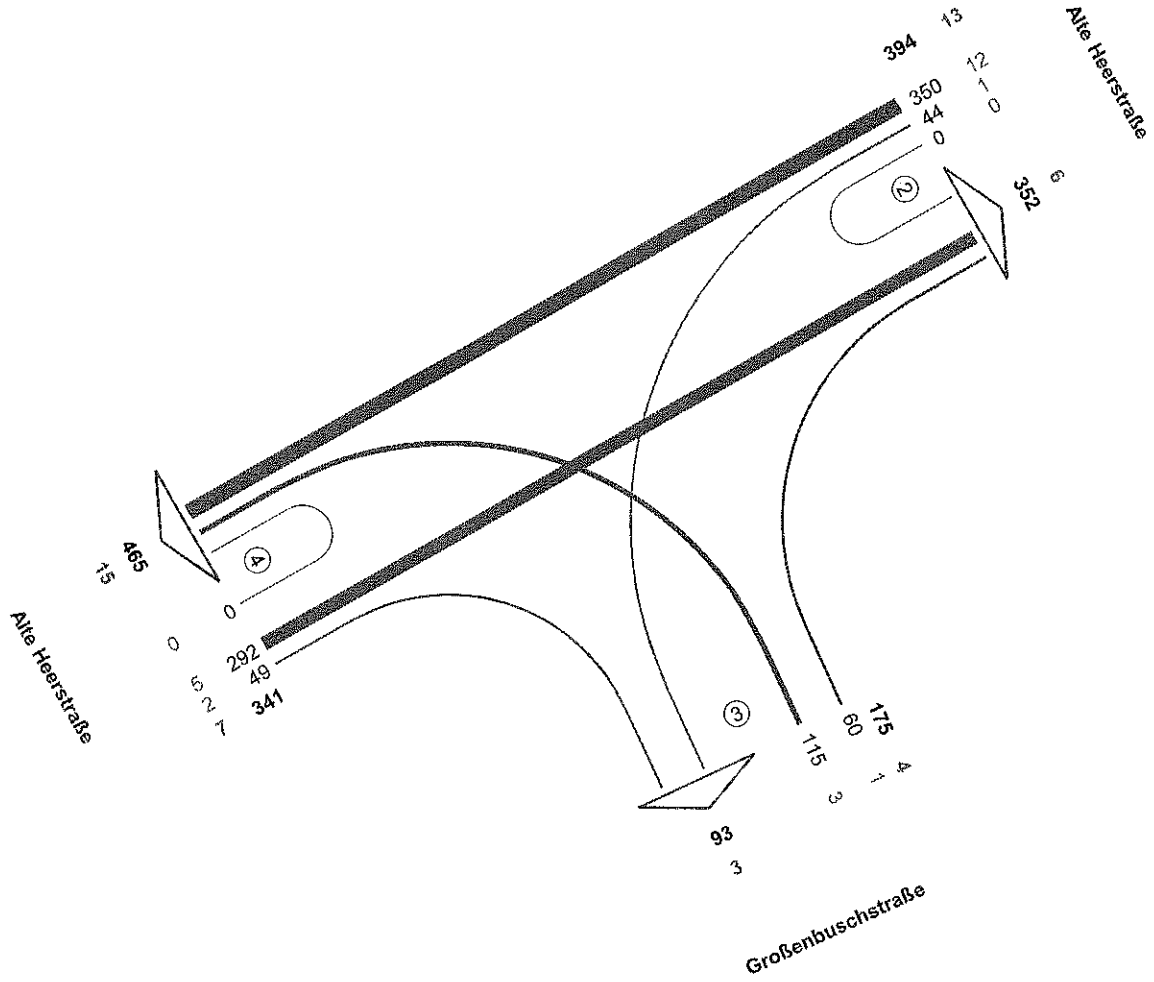
Zst.: 01
14.02.2019
07:00 - 08:00 Uhr
1-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	760	24
Arm 3	269	15
Arm 4	815	23
Zst.: 01	**922**	31

Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

Zst.: 01
14.02.2019
08:00 - 09:00 Uhr
1-h-Block

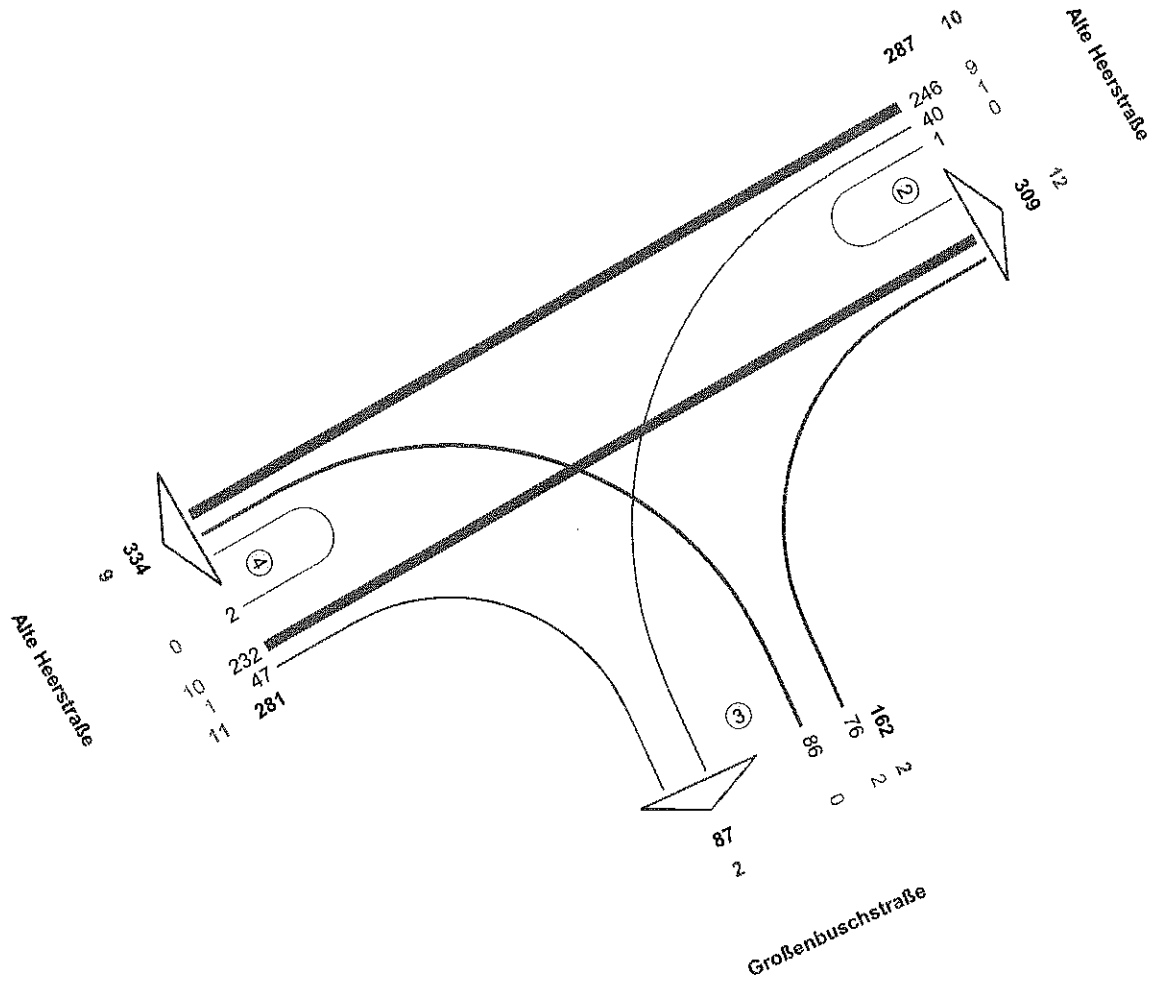


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	746	19
Arm 3	268	7
Arm 4	806	22
Zst.: 01	**910**	24

Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

Zst.: 01
14.02.2019
09:00 - 10:00 Uhr
1-h-Block

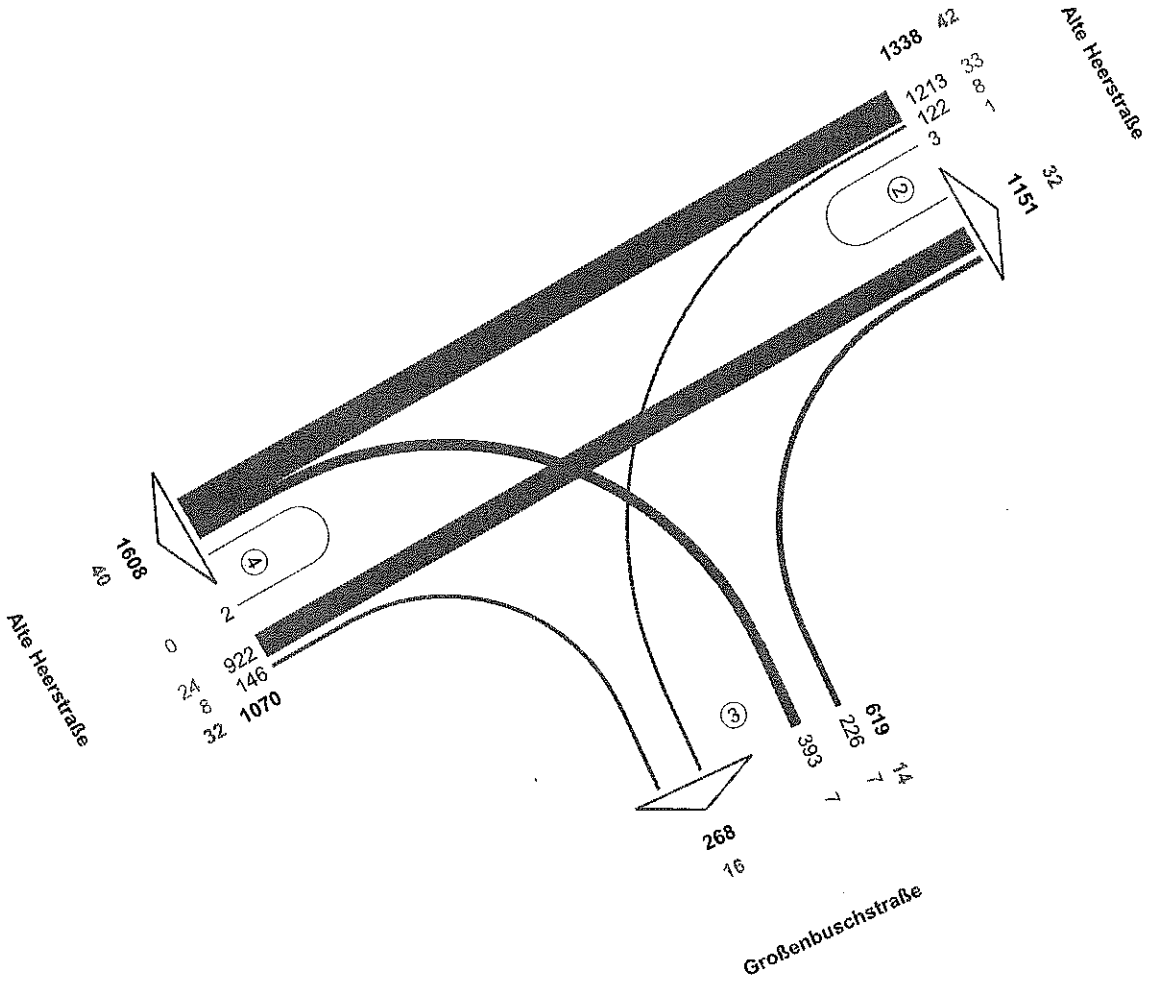


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	596	22
Arm 3	249	4
Arm 4	615	20
Zst.: 01	**730**	23

Alte Heerstraße / Großenbuschstraße

Zst.: 01
14.02.2019
06:00 - 10:00 Uhr
4-h-Block

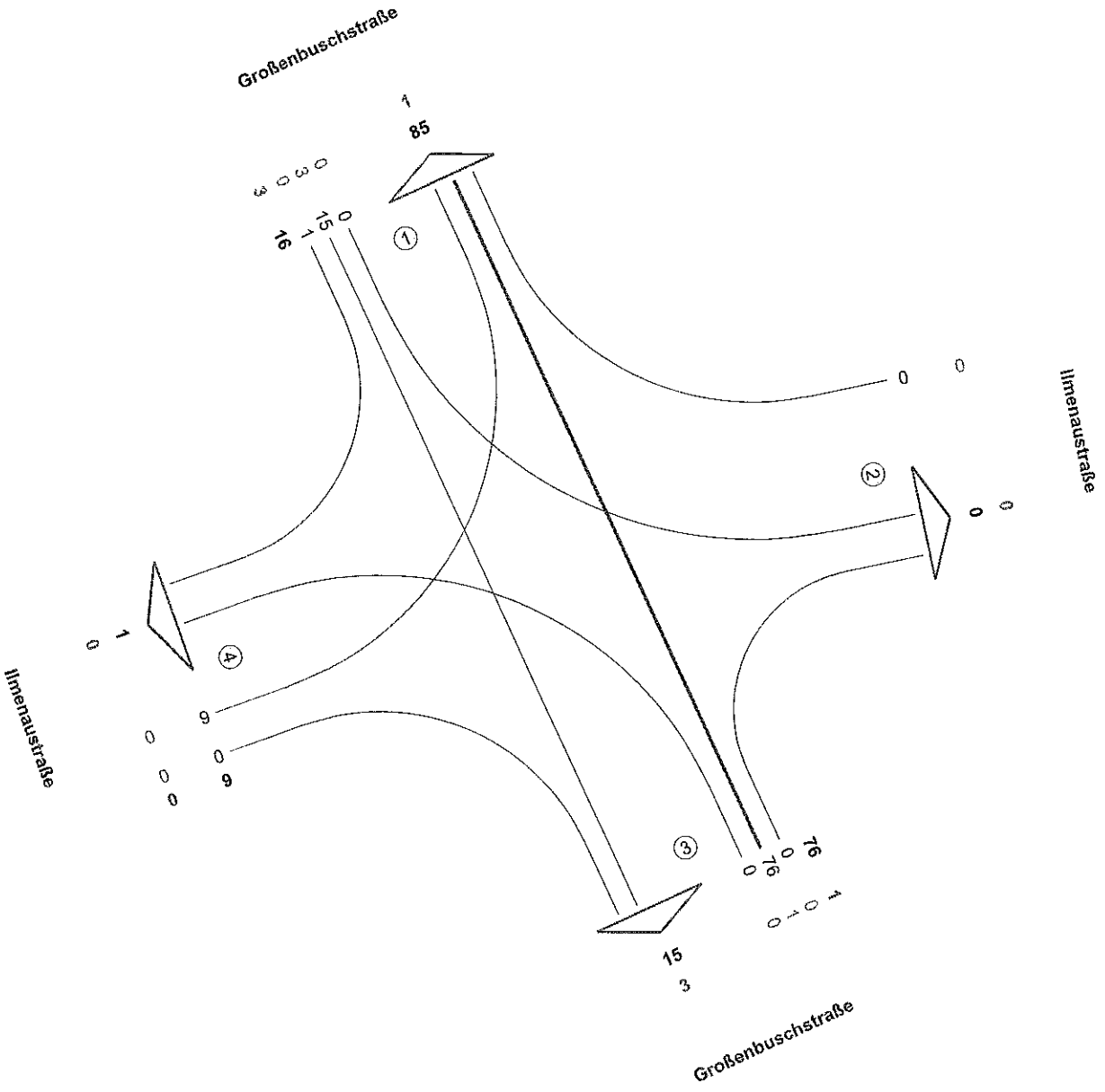


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	2489	74
Arm 3	887	30
Arm 4	2678	72
Zst.: 01	**3027**	88

Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

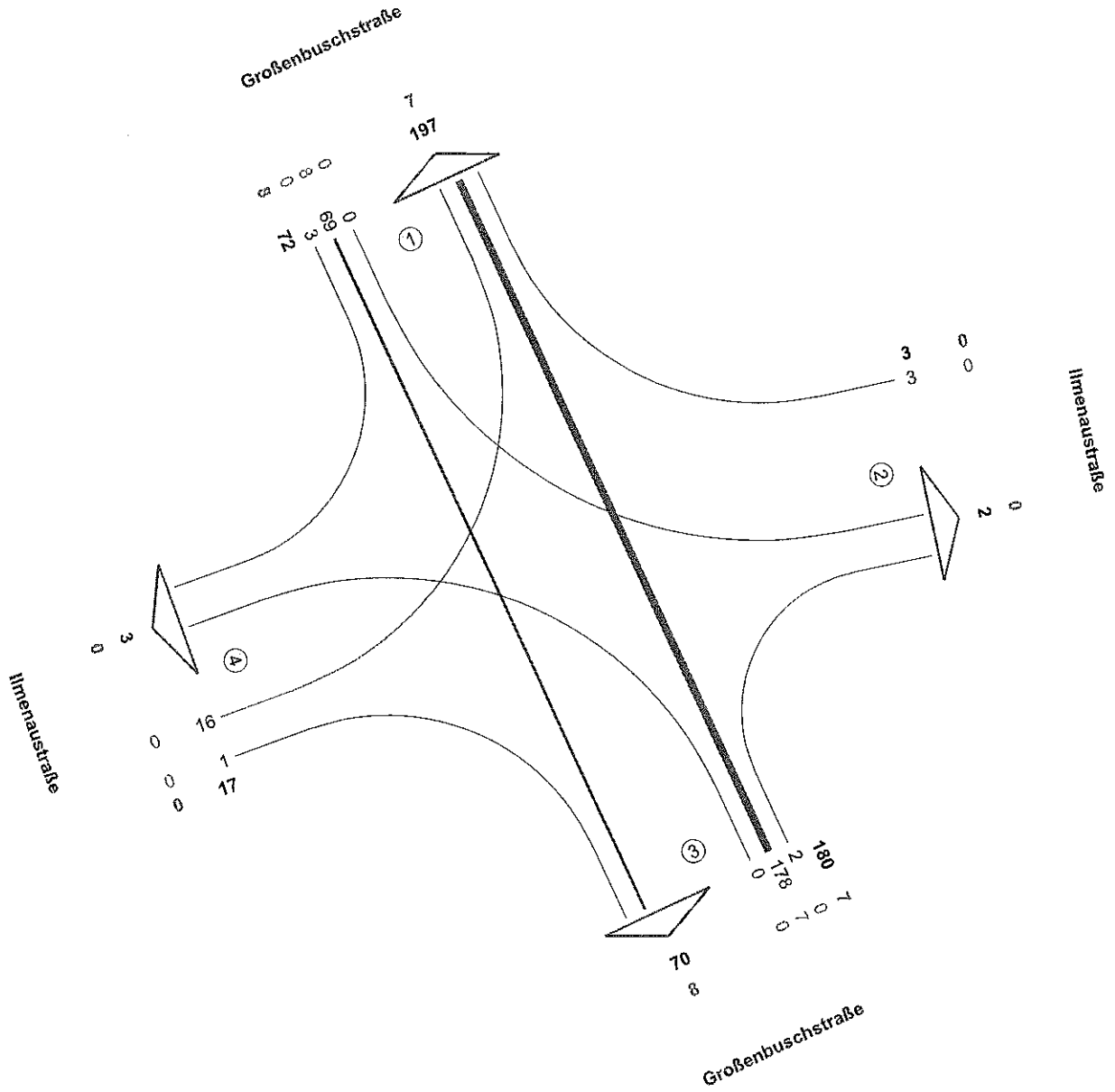
Zst.: 02
14.02.2019
06:00 - 07:00 Uhr
1-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	101	4
Arm 2	0	0
Arm 3	91	4
Arm 4	10	0
Zst.: 02	**101**	4

Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

Zst.: 02
14.02.2019
07:00 - 08:00 Uhr
1-h-Block

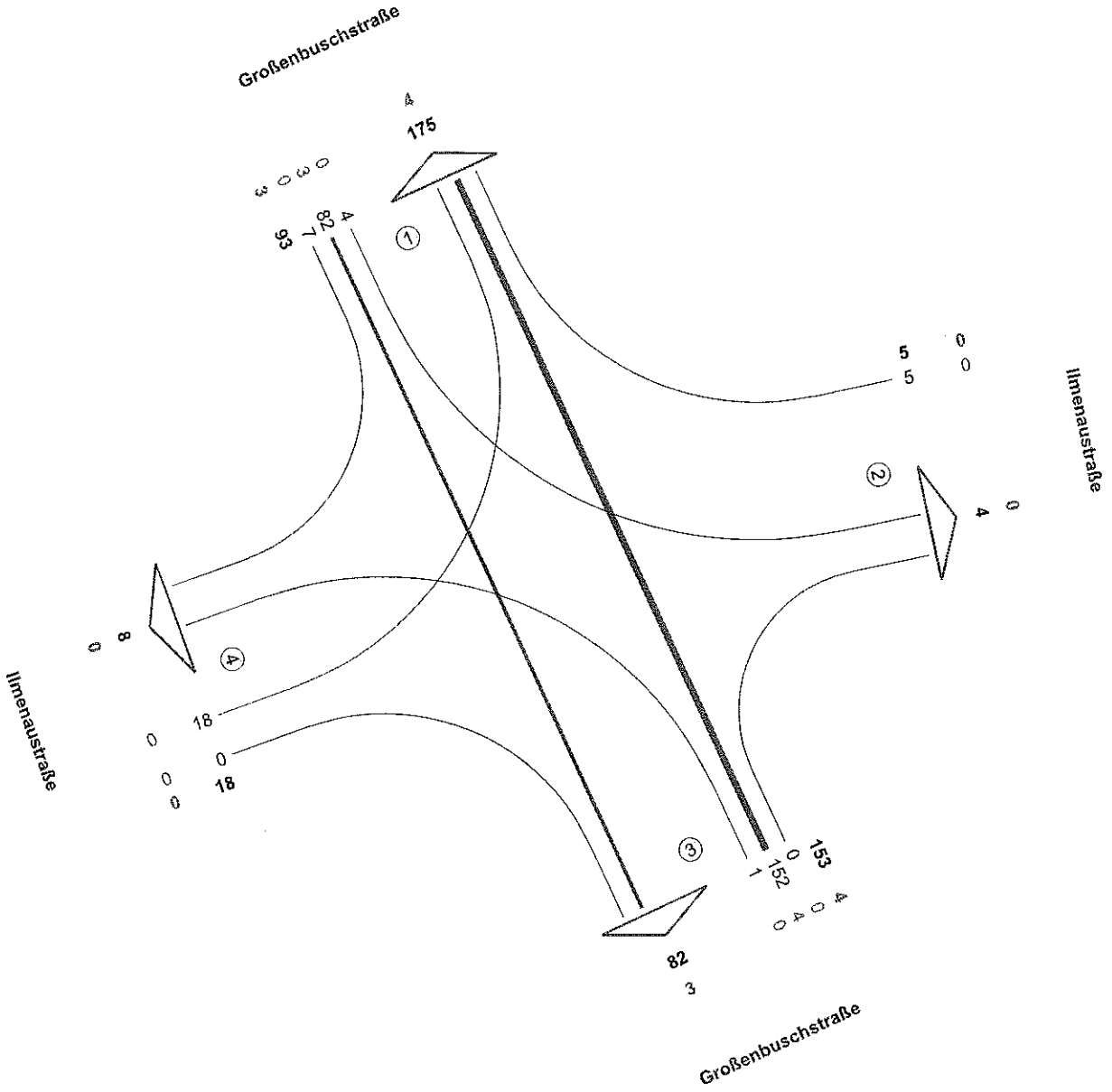


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	269	15
Arm 2	5	0
Arm 3	250	15
Arm 4	20	0
Zst.: 02	**272**	**15**

Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

Zst.: 02
14.02.2019
08:00 - 09:00 Uhr
1-h-Block

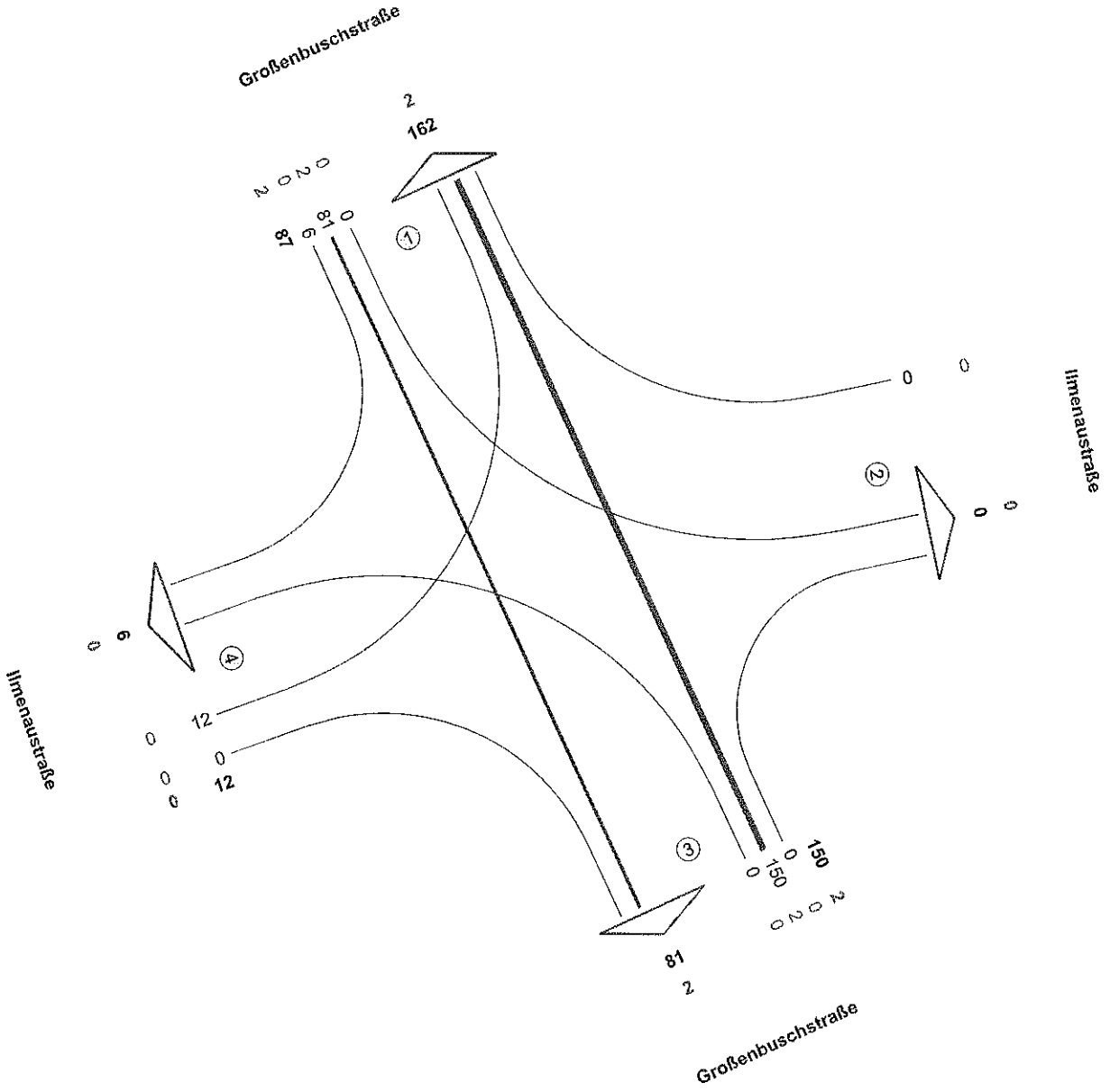


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	268	7
Arm 2	9	0
Arm 3	235	7
Arm 4	26	0
Zst.: 02	**269**	7

Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

Zst.: 02
14.02.2019
09:00 - 10:00 Uhr
1-h-Block

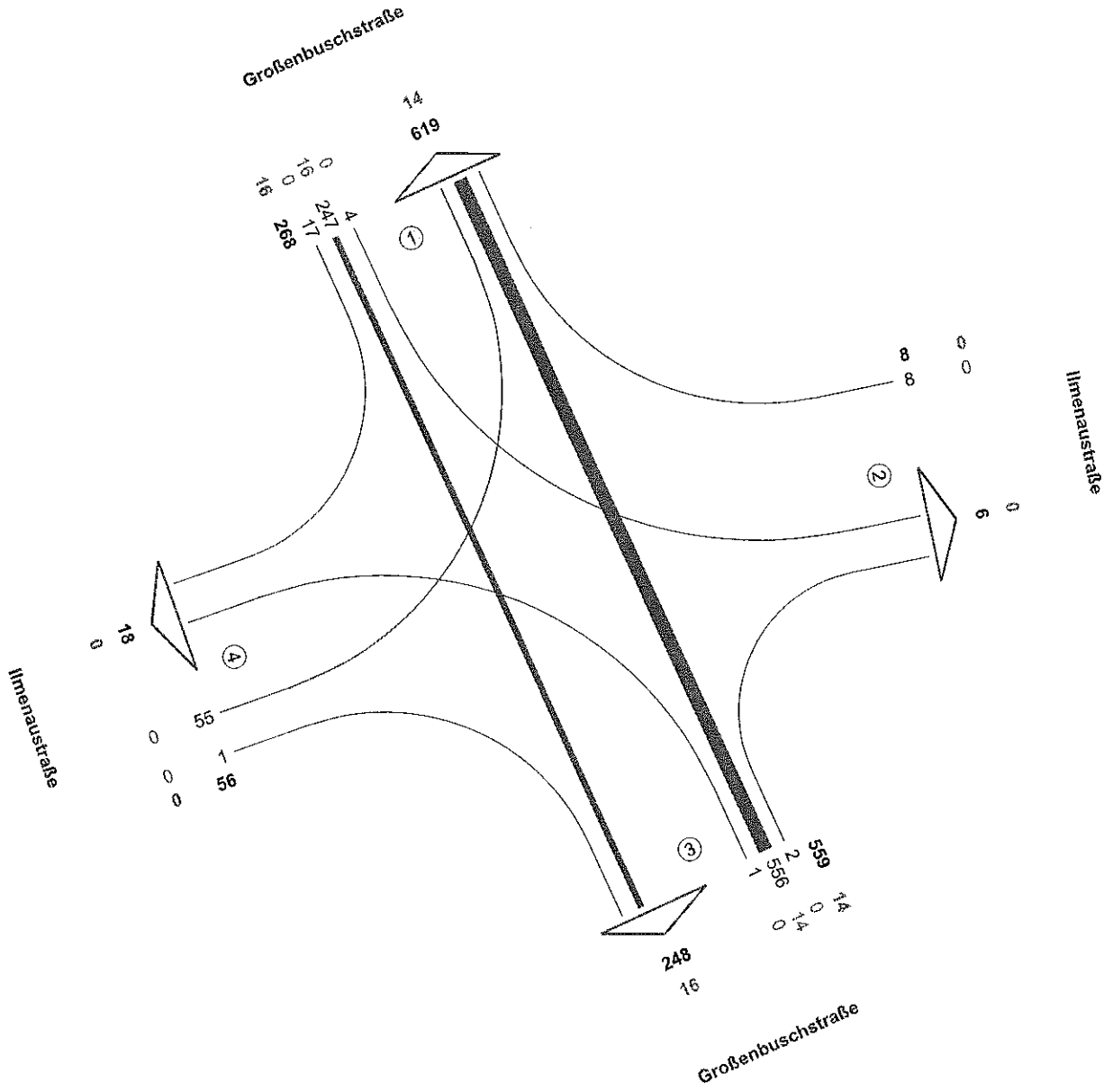


N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	249	4
Arm 2	0	0
Arm 3	231	4
Arm 4	18	0
Zst.: 02	**249**	4

Großenbuschstraße / Ilmenaustraße

Zst.: 02
14.02.2019
06:00 - 10:00 Uhr
4-h-Block



N

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	887	30
Arm 2	14	0
Arm 3	807	30
Arm 4	74	0
Zst.: 02	**891**	**30**

Anhang 2

3.5.2 Abschätzung der Besucheranzahl über die Plätze

Gebiet	Nutzung	Plätze	Besucher+Auszubildende/ Platz	
			Nutzer/Platz	
			Min	Max
ST-A	Kita	120	1,00	1,00
Summe		120		

Besucher/ Auszubildende	
Min	Max
120	120
120	120

3.5.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Plätze

Gebiet	Nutzung	Plätze	Beschäftigte/ Platz	
			Beschäftigte/Platz	
			Min	Max
ST-A	Kita	120	0,08	0,08
Summe		120		

Beschäftigte	
Min	Max
10	10
10	10

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Besucheranzahl

Gebiet	Nutzung	Besucher/ Auszubildende		Besucher/ Auszubildende		Besucher/ Auszubildende	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita	154	154	120	120		
Summe		154	154	120	120		

Besucher/ Auszubildende	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
120	120
120	120

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita	20	20	10	10		
Summe		20	20	10	10		

Beschäftigte	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
10	10
10	10

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Besucherverkehr:
Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Besucheranzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Besucher/ Auszubildende		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
				4,0				
				Wege/Nutzer/d		in %		Pers./Pkw
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
ST-A	Kita	120	120	480	480	80	80	1,0
Summe		120	120	480	480			

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
384	384
384	384

Beschäftigtenverkehr:
Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil	
				Wege/B/d				in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita	10	10	2,0	2,0	19	19	50	50
Summe		10	10			19	19		

Pkw-Fahrten/ Werktag	
1,1	
Pers./Pkw	
Min	Max
9	9
9	9

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	BGF in qm Fläche in ar	Lkw-Fahrten/100qm BGF Lkw-Fahrten je ha		Lkw-Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag	
			Lkw-F/BGF Lkw-F/ha		in %		
			Min	Max		Min	Max
ST-A	Kita	857			100		
					100		
					100		
					100		
					100		
Summe		857					

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
393	393
393	393

Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung		Anteil Konkurrenz-effekt in %	Anteil Verbund-effekt in %	Anteil Mitnahme-effekt in %	Pkw-Fahrten/ Werktag		Lkw-Fahrten/ Werktag	
						Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita		0	0	0	393	393		
			0	0	0				
			0	0	0				
			0	0	0				
			0	0	0				
Summe						393	393		

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
393	393
393	393

Neu induzierte Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
393	393
393	393

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita	384	384	9	9			393	393
Summe		384	384	9	9			393	393

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):
Hinweis: Binnenverkehr tritt auf, wenn die Einrichtung in einem Gebiet mit zusätzlichen Nutzungen liegt, für die ebenfalls der Verkehr abzuschätzen ist.

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung		
		Besucher-Verkehr	Beschäftigten-Verkehr	Güter-Verkehr
		Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %
ST-A	Kita	0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0
		0	0	0

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita	384	384	9	9			393	393
Summe		384	384	9	9			393	393

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita	192	192	5	5			197	197
Summe		192	192	5	5			197	197

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		192	5	0	197

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Kita	192	192	5	5			197	197
Summe		192	192	5	5			197	197

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		192	5	0	197

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 192		Bezugswert 5		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		197		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05	
05-06	0,00	0	0,10	0		0		0		0		0	0	05-06	
06-07	0,00	0	0,60	0		0		0		0		0	0	06-07	
07-08	15,00	29	2,50	0		0		0		0		0	29	07-08	
08-09	30,00	58	0,10	0		0		0		0		0	58	08-09	Maximum
09-10	5,00	10	0,00	0		0		0		0		0	10	09-10	
10-11	0,00	0	0,10	0		0		0		0		0	0	10-11	
11-12	0,00	0	0,80	0		0		0		0		0	0	11-12	
12-13	0,00	0	3,90	0		0		0		0		0	0	12-13	
13-14	5,00	10	4,20	0		0		0		0		0	10	13-14	
14-15	20,00	38	9,50	0		0		0		0		0	39	14-15	
15-16	20,00	38	16,60	1		0		0		0		0	39	15-16	
16-17	5,00	10	28,60	1		0		0		0		0	11	16-17	
17-18	0,00	0	11,80	1		0		0		0		0	1	17-18	
18-19	0,00	0	8,10	0		0		0		0		0	0	18-19	
19-20	0,00	0	13,10	1		0		0		0		0	1	19-20	
20-21	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21	
21-22	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22	
22-23	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23	
23-24	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24	
Summe	100,00	192	100,00	5	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	197	Summe	
Komment.													58	Maximum	

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 192		Bezugswert 5		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		197		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05	
05-06	0,00	0	0,80	0		0		0		0		0	0	05-06	
06-07	0,00	0	12,90	1		0		0		0		0	1	06-07	
07-08	15,00	29	39,50	2		0		0		0		0	31	07-08	
08-09	30,00	58	24,20	1		0		0		0		0	59	08-09	Maximum
09-10	5,00	10	4,50	0		0		0		0		0	10	09-10	
10-11	0,00	0	1,10	0		0		0		0		0	0	10-11	
11-12	0,00	0	0,60	0		0		0		0		0	0	11-12	
12-13	0,00	0	3,60	0		0		0		0		0	0	12-13	
13-14	5,00	10	2,90	0		0		0		0		0	10	13-14	
14-15	20,00	38	0,30	0		0		0		0		0	38	14-15	
15-16	20,00	38	0,70	0		0		0		0		0	38	15-16	
16-17	5,00	10	2,50	0		0		0		0		0	10	16-17	
17-18	0,00	0	2,10	0		0		0		0		0	0	17-18	
18-19	0,00	0	2,10	0		0		0		0		0	0	18-19	
19-20	0,00	0	2,20	0		0		0		0		0	0	19-20	
20-21	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	20-21	
21-22	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	21-22	
22-23	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	22-23	
23-24	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24	
Summe	100,00	192	100,00	5	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	197	Summe	
Komment.													59	Maximum	

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert:	Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung												Kommentar	Stunde
	Besucher-Verkehr				Beschäftigten-Verkehr				Pkw-Verkehr insgesamt					
	Bezugswert 192				Bezugswert 5				Bezugswert 197					
	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h		
00-01	0	0	0		0	0	0		0	0	0			00-01
01-02	0	0	0		0	0	0		0	0	0			01-02
02-03	0	0	0		0	0	0		0	0	0			02-03
03-04	0	0	0		0	0	0		0	0	0			03-04
04-05	0	0	0		0	0	0		0	0	0			04-05
05-06	0	0	0		0	0	0		0	0	0			05-06
06-07	0	0	0		1	0	1		1	0	1			06-07
07-08	29	29	0		2	0	3		31	29	3			07-08
08-09	58	58	0		1	0	4		59	58	4			08-09
09-10	10	10	0		0	0	4		10	10	4			09-10
10-11	0	0	0		0	0	4	Maximum	0	0	4	Maximum		10-11
11-12	0	0	0		0	0	4		0	0	4			11-12
12-13	0	0	0		0	0	4		0	0	4			12-13
13-14	10	10	0		0	0	4		10	10	4			13-14
14-15	38	38	0		0	0	3		38	39	3			14-15
15-16	38	38	0		0	1	3		38	39	3			15-16
16-17	10	10	0		0	1	1		10	11	1			16-17
17-18	0	0	0		0	1	1		0	1	1			17-18
18-19	0	0	0		0	0	1		0	0	1			18-19
19-20	0	0	0		0	1	0		0	1	0			19-20
20-21	0	0	0		0	0	0		0	0	0			20-21
21-22	0	0	0		0	0	0		0	0	0			21-22
22-23	0	0	0		0	0	0		0	0	0			22-23
23-24	0	0	0		0	0	0		0	0	0			23-24
Maximum			0				4				4			Maximum

93

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
				EW/WE	
		Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	20	20	3,0	3,0
Summe		20	20		

Einwohner	
Min	Max
60	60
60	60

45

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

Gebiet	Nutzung	BGF NFL	BGF/Einwohner NFL/Einwohner	
		in qm	Fläche/EW	
			Max	Min
ST-A	Wohnen			
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Gebiet	Nutzung	Grundst.-fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	GFZ	in qm	BGF/EW	
					Max	Min
ST-A	Wohnen					
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tabelle Seite 3 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen					60	60	60	60					60	60
Summe						60	60	60	60					60	60

Programm *Ver_Bau* **Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der *Bau*leitplanung** © Dr. Bosserhoff

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				Wege/EW/d							in %	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	60	60	3,7	3,7	222	222	17,9	182	182	70	70
Summe		60	60			222	222		182	182		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,5 Pers./Pkw	
Min	Max
85	85
85	85

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher-verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					in %	
		in %	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	15	33	33	80	80
		0				
		0				
		0				
		0				
Summe			33	33		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,5 Pers./Pkw	
Min	Max
18	18
18	18

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil Beschäftigte an Einwohnern	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	Pkw-Fahrten/ Werktag	
					in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw		
		in %	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max
ST-A	Wohnen	0			85	3,5	3,5			60	60	1,1		
		0			100									
		0			100									
		0			100									
		0			100									
Summe														

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	Pkw-Fahrten/ Werktag	
				Wege/B/d				in %		Pers./Pkw		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max
ST-A	Wohnen											
Summe												

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Beschäftigten/Werktag	
				0,05 Lkw-F/EW/d				Lkw-F/B/d			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	60	60	3	3			0,10	0,10		
Summe		60	60	3	3						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
106	106
106	106

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	85	85	18	18	3	3							106	106
Summe		85	85	18	18	3	3							106	106

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
		Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %
ST-A	Wohnen	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	85	85	18	18	3	3							106	106
Summe		85	85	18	18	3	3							106	106

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	43	43	9	9	2	2							54	54
Summe		43	43	9	9	2	2							54	54

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		43	9	2	0	0	0	54

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
ST-A	Wohnen	43	43	9	9	4	4							56	56
Summe		43	43	9	9	4	4							56	56

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		43	9	4	0	0	0	56

Programm *Ver_Bau* **Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der *Bau*leitplanung** © Dr. Bosserhoff

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr			
	Bezugswert 43		Bezugswert 9		Bezugswert 2		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		54	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	2,40	1	2,40	0	0,00	0	0,10	0		0	0,00	0	1	00-01
01-02	0,60	0	0,60	0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,30	0	0,30	0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	03-04
04-05	1,30	1	1,30	0	0,00	0	0,10	0		0	0,00	0	1	04-05
05-06	5,60	2	5,60	1	0,00	0	0,40	0		0	0,00	0	3	05-06
06-07	9,00	4	9,00	1	0,90	0	1,10	0		0	0,90	0	5	06-07
07-08	10,90	5	10,90	1	1,80	0	2,60	0		0	1,80	0	6	07-08 Maximum
08-09	6,90	3	6,90	1	4,80	0	5,50	0		0	4,80	0	4	08-09
09-10	6,30	3	6,30	1	6,70	0	5,80	0		0	6,70	0	3	09-10
10-11	3,90	2	3,90	0	9,20	0	5,90	0		0	9,20	0	2	10-11
11-12	4,20	2	4,20	0	9,00	0	6,00	0		0	9,00	0	2	11-12
12-13	3,10	1	3,10	0	10,30	0	7,00	0		0	10,30	0	2	12-13
13-14	2,90	1	2,90	0	9,70	0	7,40	0		0	9,70	0	2	13-14
14-15	3,20	1	3,20	0	7,80	0	8,60	0		0	7,80	0	2	14-15
15-16	3,00	1	3,00	0	5,60	0	10,50	0		0	5,60	0	2	15-16
16-17	3,40	1	3,40	0	7,30	0	9,20	0		0	7,30	0	2	16-17
17-18	6,50	3	6,50	1	8,70	0	8,90	0		0	8,70	0	4	17-18
18-19	6,80	3	6,80	1	7,30	0	5,80	0		0	7,30	0	4	18-19
19-20	5,80	2	5,80	1	5,40	0	5,30	0		0	5,40	0	3	19-20
20-21	3,80	2	3,80	0	2,80	0	3,10	0		0	2,80	0	2	20-21
21-22	3,60	2	3,60	0	1,80	0	3,20	0		0	1,80	0	2	21-22
22-23	3,70	2	3,70	0	0,70	0	2,10	0		0	0,70	0	2	22-23
23-24	2,70	1	2,70	0	0,20	0	1,50	0		0	0,20	0	1	23-24
Summe	100,10	43	100,10	9	100,00	2	100,10	0	0,00	0	100,00	0	54	Summe
Kommentar	EAR 1991						EAR 1991						6	Maximum

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 43		Bezugswert 9		Bezugswert 2		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		54		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	1,30	1	1,30	0	0,00	0	0,10	0		0	0,00	0	1	00-01	
01-02	0,20	0	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	01-02	
02-03	0,10	0	0,10	0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	02-03	
03-04	1,00	0	1,00	0	0,00	0	0,20	0		0	0,00	0	1	03-04	
04-05	1,40	1	1,40	0	0,00	0	1,20	0		0	0,00	0	1	04-05	
05-06	4,00	2	4,00	0	0,30	0	5,20	0		0	0,30	0	2	05-06	
06-07	3,20	1	3,20	0	1,60	0	7,10	0		0	1,60	0	2	06-07	
07-08	2,90	1	2,90	0	2,10	0	11,60	0		0	2,10	0	2	07-08	
08-09	2,80	1	2,80	0	8,10	0	10,60	0		0	8,10	0	2	08-09	
09-10	2,40	1	2,40	0	12,60	0	7,20	0		0	12,60	0	2	09-10	
10-11	3,30	1	3,30	0	9,90	0	7,50	0		0	9,90	0	2	10-11	
11-12	3,90	2	3,90	0	10,30	0	7,80	0		0	10,30	0	2	11-12	
12-13	2,50	1	2,50	0	10,00	0	6,60	0		0	10,00	0	2	12-13	
13-14	2,80	1	2,80	0	7,10	0	5,90	0		0	7,10	0	2	13-14	
14-15	5,00	2	5,00	0	6,50	0	5,20	0		0	6,50	0	3	14-15	
15-16	5,70	2	5,70	1	6,10	0	5,50	0		0	6,10	0	3	15-16	
16-17	9,00	4	9,00	1	7,70	0	4,60	0		0	7,70	0	5	16-17	
17-18	12,60	5	12,60	1	6,80	0	5,60	0		0	6,80	0	7	17-18	Maximum
18-19	10,30	4	10,30	1	4,60	0	3,90	0		0	4,60	0	5	18-19	
19-20	9,40	4	9,40	1	2,60	0	2,40	0		0	2,60	0	5	19-20	
20-21	6,30	3	6,30	1	2,40	0	1,20	0		0	2,40	0	3	20-21	
21-22	4,70	2	4,70	0	1,00	0	0,50	0		0	1,00	0	2	21-22	
22-23	3,00	1	3,00	0	0,20	0	0,30	0		0	0,20	0	2	22-23	
23-24	2,30	1	2,30	0	0,10	0	0,10	0		0	0,10	0	1	23-24	
Summe	100,10	43	100,10	9	100,00	2	100,30	0	0,00	0	100,00	0	54	Summe	
Komment	EAR 1991						EAR 1991						7	Maximum	

103

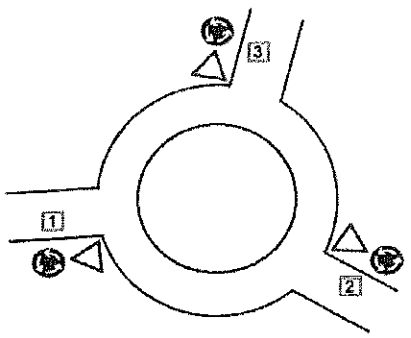
Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Parkplatzbelegung je Stunde im Personenverkehr [Pkw]

Bezugswert: Mittelwerte des täglichen Quell-/Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Pkw

Stunde	Wohnnutzung												Kommentar	Stunde
	Einwohner-Verkehr Bezugswert 43				Besucher-Verkehr Bezugswert 9				Pkw-Verkehr insgesamt Bezugswert 52					
	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h	ZV	QV	Belegung	max. h		
00-01	1	1	11		0	0	2		1	1	13			00-01
01-02	0	0	10		0	0	2		0	0	13			01-02
02-03	0	0	10		0	0	2		0	0	13			02-03
03-04	0	0	11		0	0	2		1	0	13			03-04
04-05	1	1	11		0	0	2		1	1	13			04-05
05-06	2	2	10		0	1	2		2	3	12			05-06
06-07	1	4	8		0	1	2		2	5	9			06-07
07-08	1	5	4		0	1	1		2	6	5			07-08
08-09	1	3	2		0	1	0		1	4	3			08-09
09-10	1	3	1		0	1	0		1	3	1			09-10
10-11	1	2	0		0	0	0		2	2	1			10-11
11-12	2	2	0		0	0	0		2	2	0			11-12
12-13	1	1	0		0	0	0		1	2	0			12-13
13-14	1	1	0		0	0	0		1	2	0			13-14
14-15	2	1	1		0	0	0		3	2	1			14-15
15-16	2	1	2		1	0	0		3	2	2			15-16
16-17	4	1	4		1	0	1		5	2	5			16-17
17-18	5	3	7		1	1	1		7	3	8			17-18
18-19	4	3	8		1	1	2		5	4	10			18-19
19-20	4	2	10		1	1	2		5	3	12			19-20
20-21	3	2	11		1	0	2		3	2	13			20-21
21-22	2	2	12	Maximum	0	0	2	Maximum	2	2	14	Maximum		21-22
22-23	1	2	11		0	0	2		2	2	14			22-23
23-24	1	1	11		0	0	2		1	1	13			23-24
Maximum			12				2				14			Maximum
	Belegung nachts<>0				Belegung nachts<>0				Belegung nachts<>0					

Anhang 3

Eingabewerte Kreisverkehr, 3 Arme



Knotenpunkt: *Alte Heerstraße/Großenbuschstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* ○ Planung
Uhrzeit: *0700-0800* ◉ Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W = ____ s
Qualitätsstufe: ____

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:
- ◉ liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
- ○ liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
- ○ liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: *1,10*

Geometrische Randbedingungen

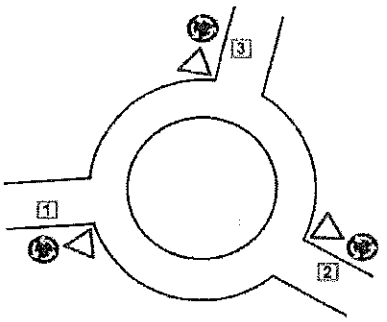
Zufahrt Straßenname	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Alte Heerstraße West	1	◉ 1 ○ 2	☐		
Großenbuschstraße	2	◉ 1 ○ 2	☐	◉ 1 ○ 2	*30*
Alte Heerstraße Ost	3	◉ 1 ○ 2	☐		

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

von Zufahrt	nach Ausfahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	3	13 (1)		*261*	*7*		*268*	---	1,013	271,5
	2	12 (2)		*34*	*4*		*38*	---	1,053	40
	1	11(1W)					*0*	---	1,000	0
	F1	---	---	---	---	---	---			
2	1	21 (3)		*122*	*4*		*126*	---	1,016	128
	3	23 (4)		*68*	*3*		*71*	---	1,021	72,5
	2	22(2W)					*0*	---	1,000	0
	F2	---	---	---	---	---	---			
3	2	32 (5)		*30*	*4*		*34*	---	1,059	36
	1	31 (6)		*375*	*8*		*383*	---	1,010	387
	3	33(3W)		*1*	*1*		*2*	---	1,250	2,5
	F3	---	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: *1,0000*

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme



Knotenpunkt: *Alte Heerstraße/Großenbuschstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* *Analyse*
Uhrzeit: *0700-0800*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w =
Qualitätsstufe:

Knotenverkehrsstärke: *922 Fz/h*
938 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{Zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,Zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,Zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,Ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	306	1,018	312	39	1202	1,000	1202
2	197	1,018	201	274	993	1,000	993
3	419	1,016	426	128	1121	1,000	1121

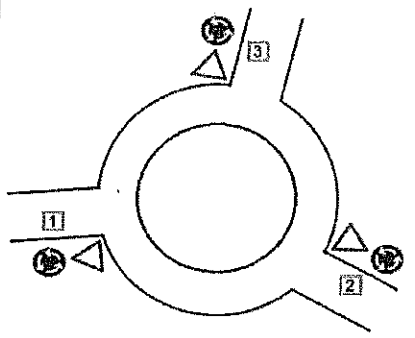
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
1	1181	875	4,1	A
2	976	779	4,6	A
3	1104	685	5,2	A
			erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}	**A**

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	515	nicht ausgelastet
2	76	nicht ausgelastet
3	347	nicht ausgelastet

Eingabewerte Kreisverkehr, 3 Arme



Knotenpunkt: *Alte Heerstraße/Großenbuschstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Prognose* (◉ Planung ○ Analyse)
Uhrzeit: *0700-0800*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W = ____ s
Qualitätsstufe: ____

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:
- ◉ liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
- ○ liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
- ○ liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: *1,10*

Geometrische Randbedingungen

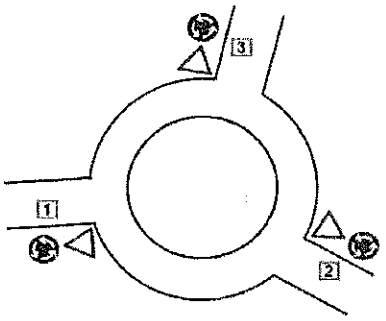
Zufahrt Straßenname	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Alte Heerstraße West	1	◉ 1 ○ 2	☐		
Großenbüschstraße	2	◉ 1 ○ 2	☐	◉ 1 ○ 2	*30*
Alte Heerstraße Ost	3	◉ 1 ○ 2	☐		

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

von Zufahrt	nach Ausfahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	3	13 (1)		*261*	*7*		*268*	---	1,013	271,5
	2	12 (2)		*49*	*4*		*53*	---	1,038	55
	1	11(1W)					*0*	---	1,000	0
	F1	---	---	---	---	---	---			
2	1	21 (3)		*145*	*4*		*149*	---	1,013	151
	3	23 (4)		*91*	*3*		*94*	---	1,016	95,5
	2	22(2W)					*0*	---	1,000	0
	F2	---	---	---	---	---	---			
3	2	32 (5)		*45*	*4*		*49*	---	1,041	51
	1	31 (6)		*375*	*8*		*383*	---	1,010	387
	3	33(3W)		*1*	*1*		*2*	---	1,250	2,5
	F3	---	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: *1,0000*

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme



Knotenpunkt: *Alte Heerstraße/Großenbuschstraße*

Verkehrsdaten: Datum: *Prognose* *Planung*
Uhrzeit: *0700-0800*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W =
Qualitätsstufe:

Knotenverkehrsstärke: *998 Fz/h*
1014 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{Zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,Zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,Zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,Ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	321	1,017	327	54	1189	1,000	1189
2	243	1,014	247	274	993	1,000	993
3	434	1,015	441	151	1101	1,000	1101

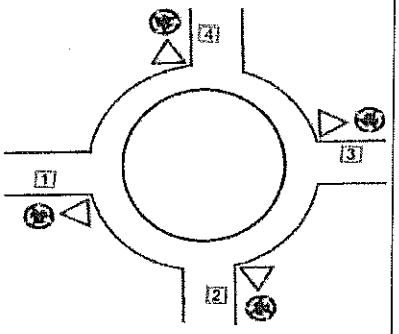
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{W,i}$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
1	1169	848	4,2	A
2	979	736	4,9	A
3	1085	651	5,5	A
			erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}	A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	538	nicht ausgelastet
2	106	nicht ausgelastet
3	370	nicht ausgelastet

Eingabewerte Kreisverkehr, 4 Arme



Knotenpunkt: *Großenbuschstraße/Ilmenaustraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* ○ Planung
Uhrzeit: *0700-0800* ◉ Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W = [ ] s
Qualitätsstufe: [ ]

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

◉ liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkel
○ liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkel
○ liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1
Umrechnungsfaktor: *1,10*

Geometrische Randbedingungen

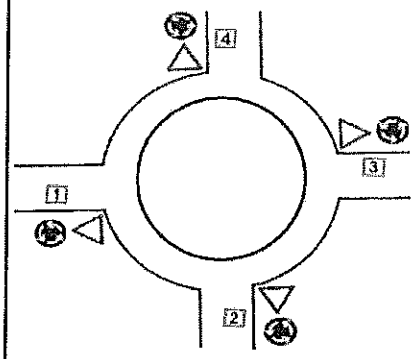
Zufahrt Straßenname	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Großenbuschstr. Nord	1	◉ 1 ○ 2	☑		
Ilmenaustraße	2	◉ 1 ○ 2	☑	◉ 1 ○ 2	*18*
Großenbuschstr. Süd	3	◉ 1 ○ 2	☑		
Anbindung Kita	4	◉ 1 ○ 2	☑		

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

von Zufahrt	nach Ausfahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	4	14 (1)		*3*			*3*	---	1,000	3
	3	13 (2)		*61*	*8*		*69*	---	1,058	73
	2	12 (3)					*0*	---	1,000	0
	1	11(1W)					*0*	---	1,000	0
	F1	---	---	---	---	---	---			
2	1	21 (4)		*16*			*16*	---	1,000	16
	4	24 (5)					*0*	---	1,000	0
	3	23 (6)		*1*			*1*	---	1,000	1
	2	22(2W)					*0*	---	1,000	0
	F2	---	---	---	---	---	---			
3	2	32 (7)					*0*	---	1,000	0
	1	31 (8)		*171*	*7*		*178*	---	1,020	181,5
	4	34 (9)		*2*			*2*	---	1,000	2
	3	33(3W)					*0*	---	1,000	0
	F3	---	---	---	---	---	---			
4	3	43 (10)					*0*	---	1,000	0
	2	42 (11)					*0*	---	1,000	0
	1	41 (12)		*3*			*3*	---	1,000	3
	4	44(4W)					*0*	---	1,000	0
	F4	---	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: *1,0000*

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *Großenbuschstraße/Ilmenaustraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* *Analyse*
Uhrzeit: *0700-0800*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w =
Qualitätsstufe:

Knotenverkehrsstärke: *272 Fz/h*
280 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{Zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,Zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,Zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,Ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	72	1,056	76	30	1131	1,000	1131
2	17	1,000	17	76	1085	1,000	1085
3	180	1,019	184	30	1131	1,000	1131
4	3	1,000	3	198	966	1,000	966

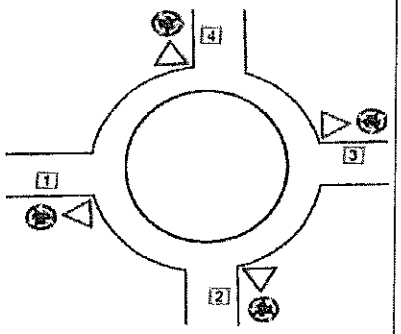
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
1	1071	999	3,6	**A**
2	1085	1068	3,4	**A**
3	1109	929	3,9	**A**
4	966	963	3,7	**A**
			erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}	**A**

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	201	nicht ausgelastet
2	0	nicht ausgelastet
3	74	nicht ausgelastet
4	5	nicht ausgelastet

Eingabewerte Kreisverkehr, 4 Arme



Knotenpunkt: *Großenbuschstraße/Ilmenaustraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* (•) Planung
Uhrzeit: *0700-0800* ( ) Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W = [ ] s
Qualitätsstufe: [ ]

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:
(•) liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
( ) liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
( ) liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1
Umrechnungsfaktor: *1,10*

Geometrische Randbedingungen

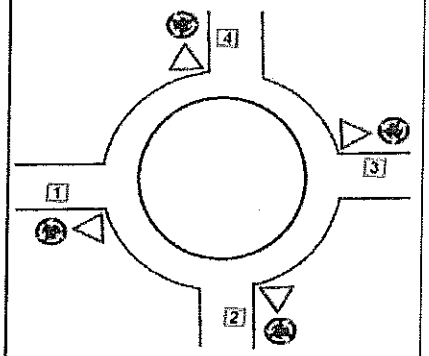
Zufahrt Straßenname	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Großenbuschstr. Nord	1	(•) 1 ( ) 2	☑	(•) 1 ( ) 2	
Ilmenaustraße	2	(•) 1 ( ) 2	☑		*18*
Großenbuschstr. Süd	3	(•) 1 ( ) 2	☑		
Anbindung Kita	4	(•) 1 ( ) 2	☑		

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

von Zufahrt	nach Ausfahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	4	14 (1)		*3*			*3*	---	1,000	3
	3	13 (2)		*61*	*8*		*69*	---	1,058	73
	2	12 (3)		*30*			*30*	---	1,000	30
	1	11(1W)					*0*	---	1,000	0
	F1	---	---	---	---	---	---			
2	1	21 (4)		*16*			*16*	---	1,000	16
	4	24 (5)					*0*	---	1,000	0
	3	23 (6)		*1*			*1*	---	1,000	1
	2	22(2W)					*0*	---	1,000	0
	F2	---	---	---	---	---	---			
3	2	32 (7)					*0*	---	1,000	0
	1	31 (8)		*171*	*7*		*178*	---	1,020	181,5
	4	34 (9)		*31*			*31*	---	1,000	31
	3	33(3W)					*0*	---	1,000	0
	F3	---	---	---	---	---	---			
4	3	43 (10)		*12*			*12*	---	1,000	12
	2	42 (11)					*0*	---	1,000	0
	1	41 (12)		*49*			*49*	---	1,000	49
	4	44(4W)					*0*	---	1,000	0
	F4	---	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: *1,0000*

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *Großenbuschstraße/Ilmenaustraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* *Planung*
Uhrzeit: *0700-0800*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W =
Qualitätsstufe:

Knotenverkehrsstärke: *389 Fz/h*
397 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{Zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,Zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,Zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,Ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	102	1,039	106	49	1112	1,000	1112
2	17	1,000	17	93	1069	1,000	1069
3	209	1,017	213	32	1129	1,000	1129
4	61	1,000	61	203	962	1,000	962

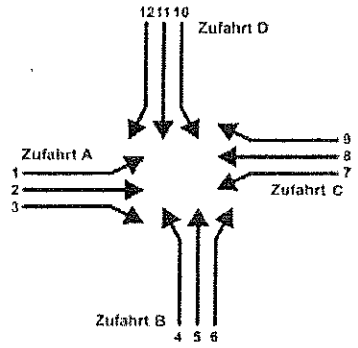
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
1	1070	968	3,7	A
2	1069	1052	3,4	A
3	1110	901	4,0	A
4	962	901	4,0	A
			erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}	A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	247	nicht ausgelastet
2	30	nicht ausgelastet
3	86	nicht ausgelastet
4	34	nicht ausgelastet

Eingabewerte Kreuzung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Großenbuschstraße* / B-D *Ilmenaustraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* ○ Planung
Uhrzeit: *0700-0800* ● Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ● ▽ ○ STOP
Zufahrt D: ● ▽ ○ STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W = s
Qualitätsstufe:

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:
● liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
○ liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
○ liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: *1,10*

Geometrische Randbedingungen

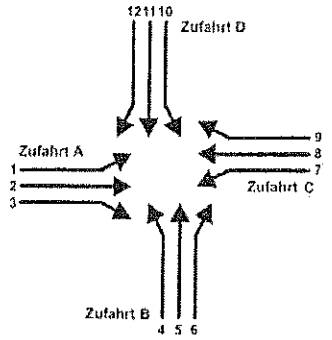
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen: Anzahl	Fahrstreifen: eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.: vorhanden	Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.: FGÜ	Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
A	1	● 1 ○ 2	☑	*3*				
	2				☐	☐	☐	☐
	3		☐					
B	4		☐					
	4,5,6		☐				☐	☐
	6		☐		☐	☐		
C	7		☐					
	8	● 1 ○ 2					☐	☐
	9		☐		☐	☐		
D	10		☐					
	10,11,12		☐				☐	☐
	12		☐		☐	☐		

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1					*0*	---	0,000	0
	2		*61*	*8*		*69*	---	1,058	73
	3		*3*			*3*	---	1,000	3
	F12	---	---	---	---	---			
B	4		*16*			*16*	---	1,000	16
	5					*0*	---	0,000	0
	6		*1*			*1*	---	1,000	1
	F34	---	---	---	---	---			
C	7					*0*	---	0,000	0
	8		*171*	*7*		*178*	---	1,020	182
	9		*2*			*2*	---	1,000	2
	F56	---	---	---	---	---			
D	10					*0*	---	0,000	0
	11					*0*	---	0,000	0
	12		*3*			*3*	---	1,000	3
	F78	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: *1,0000*

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenpunkt: A-C *Großenbuschstraße* /B-C *Ilmenaustraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* *Analyse*
Uhrzeit: *0700-0800*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽
Zufahrt D: ▽

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W =
Qualitätsstufe:

Knotenverkehrsstärke: *272 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	180	1047	1,000	1047	0,000	1,000	1,000
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,041	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,002	1,000	---
B	4 (4)	253	798	1,000	795	0,020	---	---
	5 (3)	251	768	1,000	768	0,000	1,000	1,000
	6 (2)	71	1101	1,000	1101	0,001	0,999	---
C	7 (2)	72	1184	1,000	1184	0,000	1,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,101	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	1,000	---
D	10 (4)	251	800	1,000	799	0,000	---	---
	11 (3)	251	767	1,000	767	0,000	1,000	1,000
	12 (2)	179	964	1,000	964	0,003	0,997	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	---	---	---	---	---	---	---	---
	2	69	1,058	1800	1701	0,041	1632	0,0	A
	3	3	1,000	1600	1600	0,002	1597	0,0	A
B	4	16	1,000	795	795	0,020	779	4,6	A
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	1	1,000	1101	1101	0,001	1100	3,3	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	178	1,020	1800	1765	0,101	1587	0,0	A
	9	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	3	1,000	964	964	0,003	961	3,7	A
A	2+3	72	1,056	1791	1697	0,042	1625	0,0	A
B	4+5+6	17	1,000	809	809	0,021	792	4,5	A
C	7+8+9	180	1,019	1800	1766	0,102	1586	2,3	A
D	10+11+12	3	1,000	964	964	0,003	961	3,7	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	1						
	2+3	72	1,056	1697	95	0,13	7
B	4+5+6	17	1	809	95	0,06	6
C	7+8+9	180	1,019	1800	95	0,33	7
D	10+11+12	3	1	964	95	0,01	6

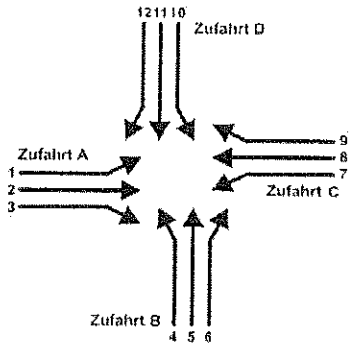
Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	1,7	A
		F1	178	250	1,7		
		F2	72				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,1	A
		F3	0	17	0,1		
		F4	17				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	1,7	A
		F5	69	249	1,7		
		F6	180				
		F67	---	---	---		
D	nein	F67	---	---	---	0,0	A
		F7	0	3	0,0		
		F8	3				
		F81	---	---	---		
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts



		A-C	/ B-D
Knotenpunkt:		Großenbuschstraße	Ilmenaustraße
Verkehrsdaten:	Datum:	14.02.2019	◉ Planung
	Uhrzeit:	0700-0800	○ Analyse
Verkehrsregelung:	Zufahrt B:	◉ ▽	○ STOP
	Zufahrt D:	◉ ▽	○ STOP
Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit t_W =		s
	Qualitätsstufe:		

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:
- ◉ liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
- ○ liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
- ○ liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: 1,10

Geometrische Randbedingungen

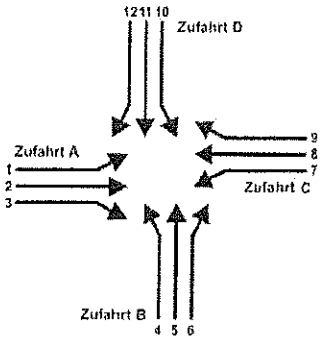
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen: Anzahl	Fahrstreifen: eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.: vorhanden	Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.: FGÜ	Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
A	1	◉ 1 ○ 2	☑	3				
	2				☐	☐	☐	☐
	3		☐					
B	4		☐					
	4,5,6		☐		☐	☐	☐	☐
	6		☐					
C	7		☐					
	8	◉ 1 ○ 2			☐	☐	☐	☐
	9		☐					
D	10		☐					
	10,11,12		☐		☐	☐	☐	☐
	12		☐					

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		30			30	---	1,000	30
	2		61	8		69	---	1,058	73
	3		3			3	---	1,000	3
	F12	---	---	---	---	---			
B	4		16			16	---	1,000	16
	5					0	---	0,000	0
	6		1			1	---	1,000	1
	F34	---	---	---	---	---			
C	7					0	---	0,000	0
	8		171	7		178	---	1,020	182
	9		31			31	---	1,000	31
	F56	---	---	---	---	---			
D	10		12			12	---	1,000	12
	11					0	---	0,000	0
	12		49			49	---	1,000	49
	F78	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: 1,0000

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: *389 Fz/h*

A-C /B-C

Knotenpunkt: *Großenbuschstraße* *Ilmenaustraße*

Verkehrsdaten: Datum: *14.02.2019* *Planung*
Uhrzeit: *0700-0800*

Verkehrsregelung: Zufahrt B: ▽
Zufahrt D: ▽

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_W =
Qualitätsstufe:

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	209	1013	1,000	1013	0,030	0,970	0,970
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,041	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,002	1,000	---
B	4 (4)	343	705	1,000	649	0,025	---	---
	5 (3)	310	707	1,000	686	0,000	1,000	0,970
	6 (2)	71	1101	1,000	1101	0,001	0,999	---
C	7 (2)	72	1184	1,000	1184	0,000	1,000	0,970
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,101	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,019	1,000	---
D	10 (4)	295	753	1,000	730	0,016	---	---
	11 (3)	296	721	1,000	699	0,000	1,000	0,970
	12 (2)	194	947	1,000	947	0,052	0,948	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	30	1,000	1013	1013	0,030	983	3,7	A
	2	69	1,058	1800	1701	0,041	1632	0,0	A
	3	3	1,000	1600	1600	0,002	1597	0,0	A
B	4	16	1,000	649	649	0,025	633	5,7	A
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	1	1,000	1101	1101	0,001	1100	3,3	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	178	1,020	1800	1765	0,101	1587	0,0	A
	9	31	1,000	1600	1600	0,019	1569	0,0	A
D	10	12	1,000	730	730	0,016	718	5,0	A
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	49	1,000	947	947	0,052	898	4,0	A
A	2+3	72	1,056	1791	1697	0,042	1625	0,0	A
B	4+5+6	17	1,000	665	665	0,026	648	5,6	A
C	7+8+9	209	1,017	1800	1770	0,118	1561	2,3	A
D	10+11+12	61	1,000	895	895	0,068	834	4,3	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	1	30	1	1013	95	0,09	6
	2+3	72	1,056	1697	95	0,13	7
B	4+5+6	17	1	809	95	0,06	6
C	7+8+9	180	1,019	1800	95	0,33	7
D	10+11+12	3	1	964	95	0,01	6

Qualität des Verkehrablaufs der Fußgängerströme

Zufahrt	Mittel-insel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte-zeit [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	2,0	A
		F1	178	280	2,0		
		F2	102				
		F23	---	---	---		
B	nein	F23	---	---	---	0,1	A
		F3	0	17	0,1		
		F4	17				
		F45	---	---	---		
C	nein	F45	---	---	---	1,9	A
		F5	69	278	1,9		
		F6	209				
		F67	---	---	---		
D	nein	F67	---	---	---	0,4	A
		F7	0	61	0,4		
		F8	61				
		F81	---	---	---		
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrablaufs der separat geführten Radfahrerströme

Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 25.10.2019
Drucksache Nr.: **19/0406**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Behandlung**
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	20.11.2019	öffentlich / Vorberatung
Rat	04.12.2019	öffentlich / Entscheidung

Betreff

16. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich Gemarkung Birlinghoven Flur 10, Flurstück 21 und Teile des Flurstücks 216. Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt für die 16. Änderung des Flächennutzungsplanes die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB einzuleiten.

Die genauen Grenzen sind dem Geltungsbereichsplan zu entnehmen (siehe Anlage 1).

Sachverhalt / Begründung:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seiner Sitzung am 11.09.2019 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 810 „Steinmorgen“ sowie im Parallelverfahren die 16. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen.

Das Plangebiet der 16. Änderung wird im Flächennutzungsplan zurzeit als Sondergebiet Einzelhandel dargestellt (siehe Anlage). Diese Darstellung ist auf den Bebauungsplan Nr. 809 „An der Kleinbahn“ zurückzuführen. Dieser sah zum damaligen Zeitpunkt die Erschließung des heutigen, südlich gelegenen Nahversorgers über die Straße Zur Kleinbahn vor. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 809 „An der Kleinbahn“ wurde eine Erschließung des Nahversorgers direkt über die Pleistalstraße geregelt. In der Folge wurden die nördlich angrenzenden Flächen, die nun im Geltungsbereich der 16. FNP Änderung liegen, nicht mehr für die Ansiedlung des Nahversorgers benötigt.

Die nun geplante Ansiedlung einer Kindertagesstätte auf eben dieser Fläche und die hiermit in Zusammenhang stehende Aufstellung des Bebauungsplans Nr.810 „Steinmorgen“ erfordert auch die Änderung des Flächennutzungsplans. Die Darstellung Sondergebiet Einzelhandel soll nun dementsprechend in die Darstellung „Fläche für den Gemeinbedarf“ geändert werden.

Der Bebauungsplan Nr. 810„Steinmorgen“ kann seine Rechtskraft nur nach dem Abschluss des vorliegenden FNP-Änderungsverfahrens erlangen. Die Änderung des Flächennutzungsplan erfolgt dementsprechend im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 810 „Steinmorgen“. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Träger öffentlicher Belang erfolgt entsprechend parallel zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 810 „Steinmorgen“.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

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 09-01-04 zur Verfügung 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.

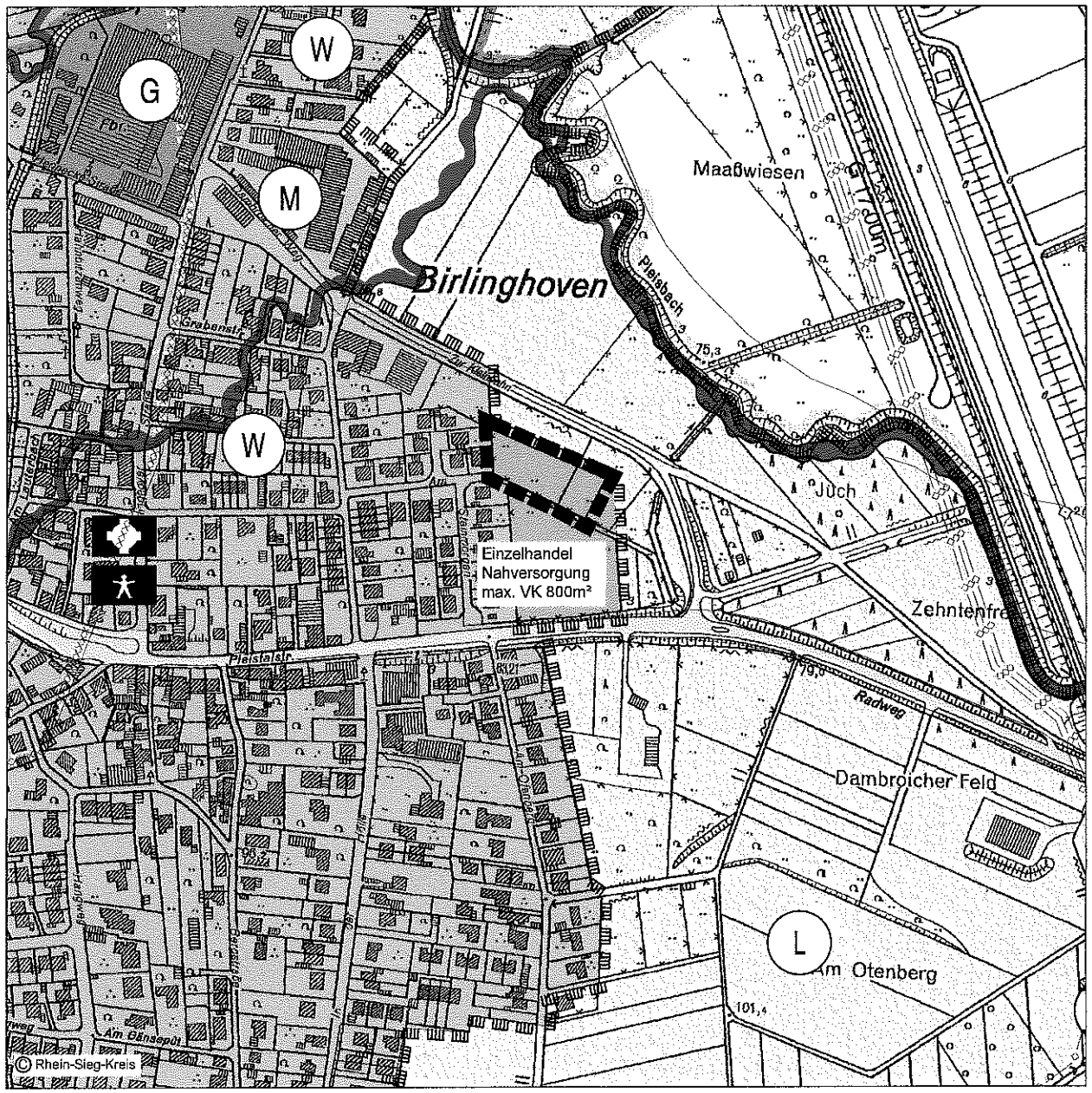
☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlage:

- 16. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES

16. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES

DER STADT SANKT AUGUSTIN



122

Maßstab 1:5.000

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 25.10.2019
Drucksache Nr.: **19/0407**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	20.11.2019	öffentlich / Vorberatung
Rat	04.12.2019	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 810 "Steinmorgen" Beschluss zur Durchführung der Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt das städtebauliche Konzept zur Kenntnis und empfiehlt auf dieser Grundlage dem Rat der Stadt Sankt Augustin, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat beschließt die Anpassung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 810 „Steinmorgen" durch eine Reduzierung der Fläche auf Teilen des Grundstücks Flurstück 174, Flur 10, Gemarkung Birlinghoven. Die Abgrenzung ist anhand des Geltungsbereichsplans (Anlage 1) abzulesen.

Der Rat beschließt die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden und Träger Öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Sachverhalt / Begründung:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seiner Sitzung am 11.09.2019 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 810 „Steinmorgen" beschlossen. Ziel des Bebauungsplans ist insbesondere die Schaffung der Planungsrechtlichen Voraussetzung auf einer derzeit landwirtschaftlich genutzten Teilfläche zwischen dem Nahversorger an der Pleistalstraße am östlichen Ortsrand sowie der nördlich gelegenen Gewerbegebietszufahrt An der Kleinbahn. Darüber hinaus soll ein Teil des nordöstlichen Ortsrands durch die Regelung einer Wohnbebauung arrondiert werden.

Diese planerischen Zielsetzungen wurden seitens der Verwaltung nun weiter konkretisiert

und in einem städtebaulichen Konzept ausgearbeitet, welches im Folgenden inhaltlich erläutert wird.

Kindertagesstätte

Die ursprüngliche Planung sah die Errichtung einer zweigruppigen Kita vor. Der Bau und der Betrieb sollten nach Zielsetzung der Verwaltung über einen privaten Vorhabenträger erfolgen. Wie den Fraktionen in einer gemeinsamen Sitzung des GUB/UPV/JHA am 2.10.2019 (siehe DS-Nr. 19/0337) bereits berichtet wurde, ist aufgrund des derzeit anhaltend hohen Bedarfs an Kinderbetreuungsplätzen die ursprüngliche Planung von ehemals zwei auf nun drei Gruppen erhöht worden. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Gesamtfläche von etwa 1.700 qm auf dem Plangrundstück ist die Voraussetzung für den Betrieb von drei Gruppen grundsätzlich gegeben.

Wohnbebauung

Die Planung der Kindertagesstätte sowie die Erschließung der entsprechenden Fläche ermöglicht ebenfalls die Arrondierung des nordöstlichen Ortsrandes, welcher im Flächennutzungsplan der Stadt Sankt Augustin bereits als Wohnbaufläche ausgewiesen ist. Die hierfür vorgesehene Fläche wurde am westlichen Rand gegenüber dem Aufstellungsbeschluss etwas reduziert. Der Grund ist die Konkretisierung eines benachbarten landwirtschaftlichen Betriebs, der diese Teilfläche baulich anderweitig nutzen möchte. Diese Nutzung kann auf Grundlage des bestehenden Planrechts erfolgen und soll daher nicht im Rahmen des Planverfahrens 810 „Steinmorgen" geregelt werden. Dennoch wird das Vorhaben im Rahmen des weiteren Planverfahrens entsprechende Berücksichtigung bei der Planung der Wohnnutzungen finden. Bei der Planung der Wohnbebauung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Aufgrund der Lage am Ortstrand und vor dem Hintergrund der angrenzenden Nutzungen ist hier eine Begrenzung der Geschossigkeit auf zwei Vollgeschosse sowie eine Begrenzung der Gebäudehöhen geplant.

Erschließung

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt von Norden aus über die Straße Zur Kleinbahn. Darüber hinaus ist eine zusätzliche fußläufige Erschließung über den bestehenden Fuß- und Radweg geplant, der die Straße Am Steinmorgen mit dem Nahversorger an der Pleistalstraße verbindet und südlich am Plangebiet vorbeiläuft. Durch diesen zusätzlichen Fuß- und Radweg soll insbesondere die fußläufige Anbindung des Kindergartens zum Kindergarten zu den angrenzenden Wohnnutzungen im Ortsteil Birlinghoven gestärkt werden.

Für die Erschließung des Wohngebiets sowie der Kindertagesstätte sind darüber hinaus weitere Vorgaben zu beachten, die auf die die ursprünglichen Förderbestimmungen im Rahmen des Baus der Straße Zur Kleinbahn zurückzuführen sind. Diese wurde seinerzeit mit Hilfe von Landeszuwendungen als Gewerbegebietszufahrt realisiert. Die Zweckbindungen hierzu laufen erst in den kommenden Jahren aus. Bereits im Rahmen von Erschließungsplanungen und Abstimmungen bei der Bezirksregierung im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan 810 „An der Kleinbahn" ergaben sich Vorgaben seitens des Landes NRW bzw. der Bezirksregierung, die nun auch bei der Erschließungsplanung zu Grunde gelegt werden. Demnach muss die Erschließung des Plangebiets an die Straße Zur Kleinbahn über eine separate, öffentlich gewidmete Straße erfolgen. Ebenso muss eine erforderliche Anfahrsicht in die übergeordnete Entlastungsstraße gewährleistet und die Leistungsfähigkeit der Gewerbegebietszufahrt darf durch die zusätzlichen Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Angesichts der Nutzungen im Plangebiet ist von einer Beeinträchtigung der Leis-

tungsfähigkeit der Straße Zur Kleinbahn nicht auszugehen.

Der ruhende Verkehr wird für die zukünftigen Wohnnutzungen auf den privaten Grundstücksflächen untergebracht. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts wurden hierfür exemplarisch zunächst unterirdische Stellplatzanlagen für eine zentrale Stellplatzanlage vorgesehen (siehe Zufahrt südlich der Wohnbebauung). Da es sich hierbei jedoch um einen Angebotsbebauungsplan und zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Bauvorhaben seitens des Grundstückseigentümers bekannt sind, sollen im Rahmen des Rechtsplans entsprechende Vorgaben im Rahmen der textlichen und zeichnerischen Festsetzungen für entsprechende Regelungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sorgen.

Im Zusammenhang mit der Errichtung der Kindertagestätte wurden separate Stellplätze für den ruhenden Verkehr entlang der Stichstraße sowie auf dem Kitagelände vorgesehen. Vor dem Hintergrund vorhandener Erfahrungen und verkehrlicher Expertisen im Zusammenhang mit der Planung anderer Kindertagestätten im Stadtgebiet lassen sich bezogen auf den Stellplatzbedarf konkrete Zahlen ableiten. Zwei Mitarbeiterstellplätze werden südlich des Stichs auf dem Gelände der Kindertagesstätte angeordnet. Die übrigen acht Stellplätze wurden als Querparker östlich der Erschließungsstraße unmittelbar nördlich an das Kitagrundstück geplant. Ursprüngliche Planungen, alle Stellplätze unmittelbar auf dem Grundstück der Kindertagesstätte im Bereich der Wendeanlage unterzubringen wurden im Rahmen der Planung letztendlich verworfen - zum einen, da die Unterbringung die Gesamtfläche erheblich reduziert hätte und vor dem Hintergrund des angestrebten dreigruppigen Betriebs die Nutzbarkeit des Grundstücks stark beeinträchtigt hätte - zum anderen, um eine bessere Abwicklung der Zu- und Abfahrtsverkehre zur Spitzenstunde zu gewährleisten.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor; die notwendige Änderung des Geltungsbereichs zu beschließen und auf der Basis des vorgestellten städtebaulichen Konzepts die frühzeitige Beteiligung vorzubereiten und durchzuführen.

In Vertretung

Rainer Gieß
Erster Beigeordneter

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 09-01-04 zur Verfügung.

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

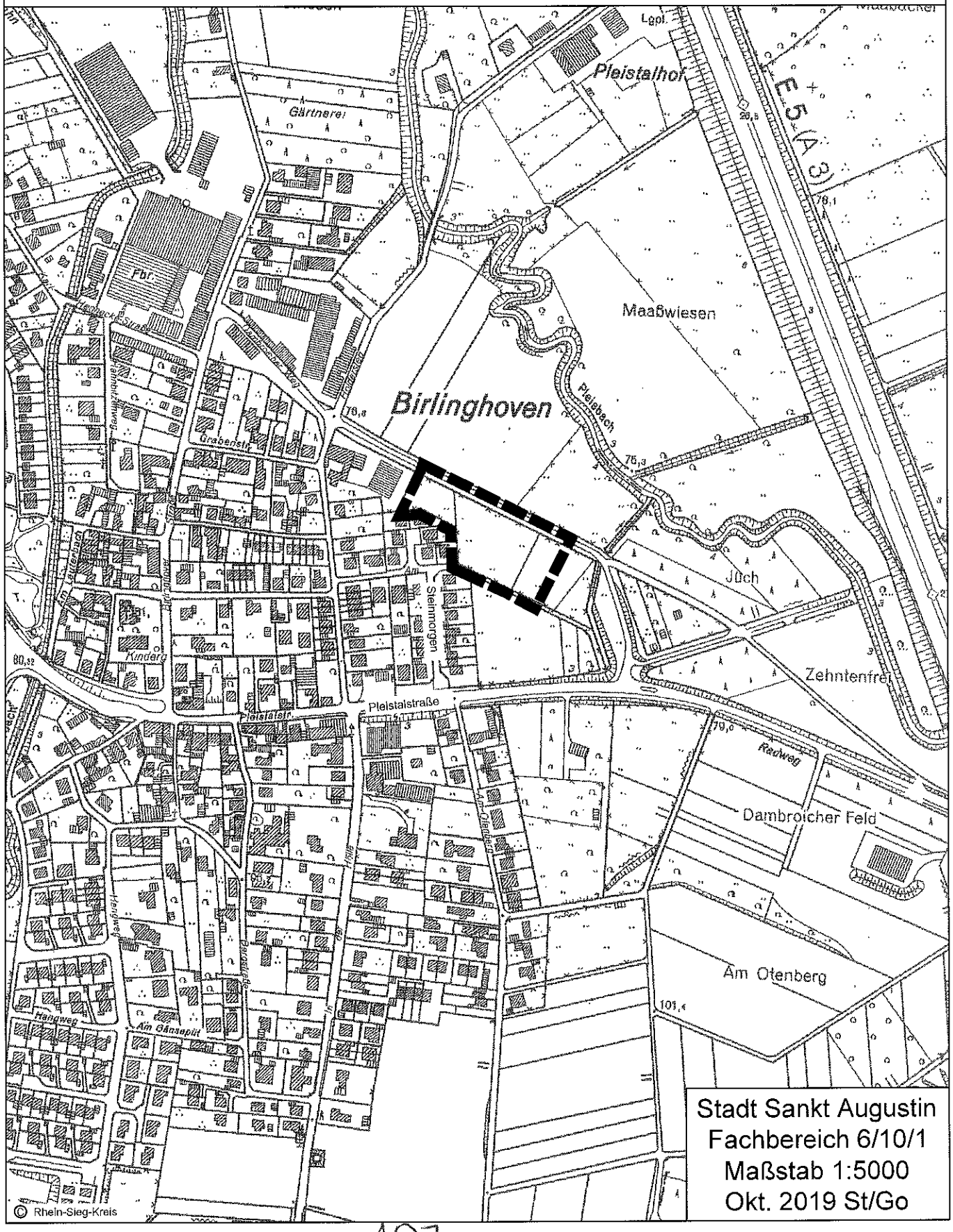
Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

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

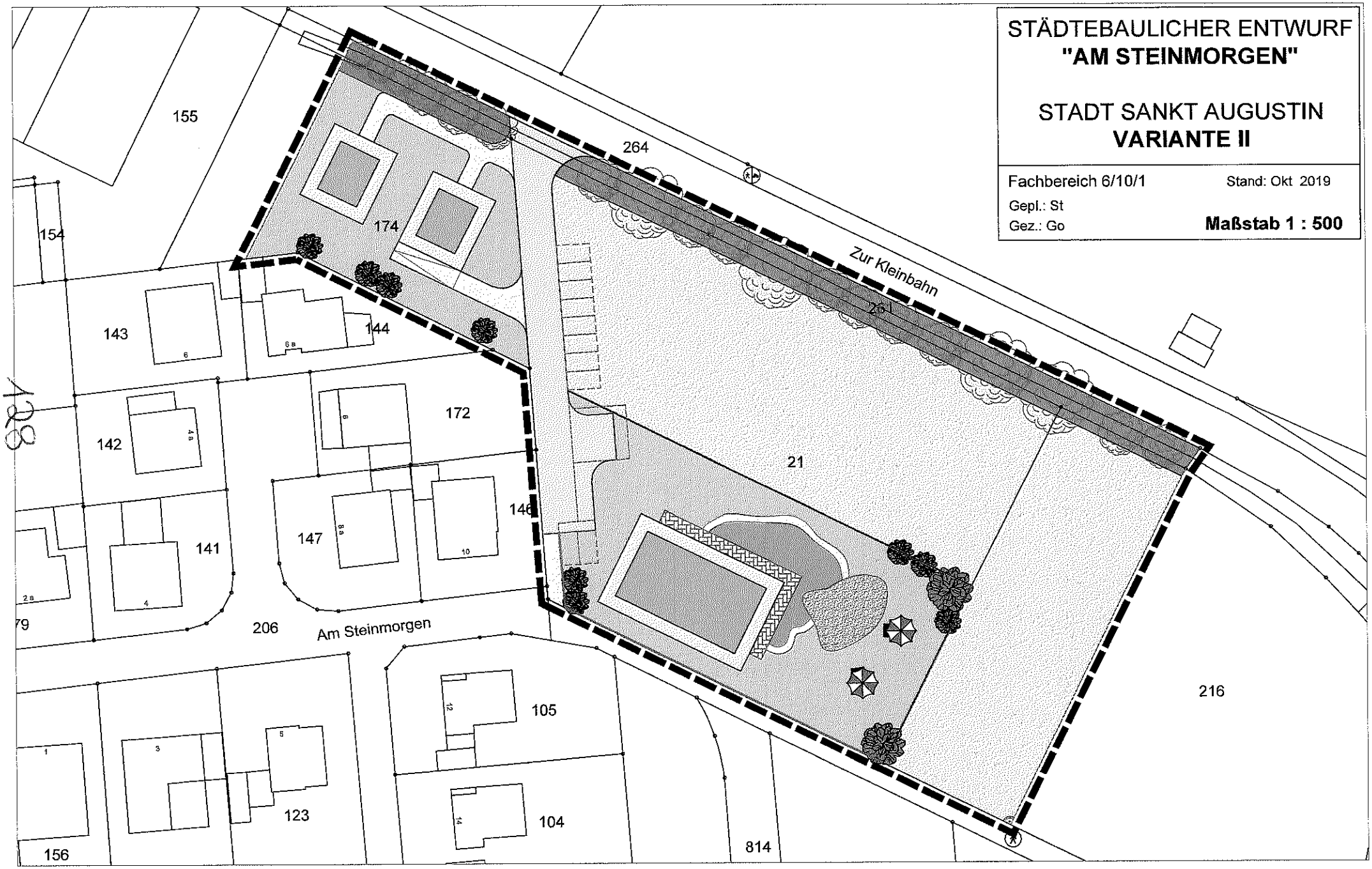
Anlagen:

1 - Geltungsbereich
2 - Stdtb-Entwurf

GELTUNGSBEREICH
BEBAUUNGSPLAN NR. 810
"AM STEINMORGEN"
SANKT AUGUSTIN



Stadt Sankt Augustin
Fachbereich 6/10/1
Maßstab 1:5000
Okt. 2019 St/Go


STÄDTEBAULICHER ENTWURF
"AM STEINMORGEN"
STADT SANKT AUGUSTIN
VARIANTE II
Fachbereich 6/10/1
Stand: Okt 2019
Gepl.: St
Gez.: Go
Maßstab 1 : 500
155
154
143
144
142
172
141
147
146
79
206
Am Steinmorgen
264
Zur Kleinbahn
261
21
216
105
104
123
156
814
128

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER
Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 28.10.2019
Drucksache Nr.: **19/0408**

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

Betreff

Geplante Errichtung eines privaten Mehrfamilienwohnhauses mit 4 Wohneinheiten in der Franz-Jacobi-Straße, Hangelar

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Der Verwaltung liegt ein Antrag auf Vorbescheid für die Errichtung eines privaten Mehrfamilienwohnhauses mit 4 Wohneinheiten in der Franz-Jacobi-Straße vor. Das hier geplante Wohnhaus soll auf einem in zweiter Reihe liegenden Grundstück als sogenannte Hinterlandbebauung errichtet werden. Dieses Grundstück liegt im unbeplanten Innenbereich, so dass die planungsrechtliche Beurteilung nach § 34 BauGB erfolgte.

Nach Prüfung der hier einschlägigen Maßgaben nach § 34 BauGB fügt sich das geplante Vorhaben sowohl nach Maß, als auch nach Art der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung ein. Eine wie geplante Wohnnutzung, als auch das Maß der baulichen Nutzung, speziell die hier geplante Höhenentwicklung (2-geschossig zuzüglich sogenanntes Staffelgeschoss), stehen im Einklang mit der unmittelbaren Nachbarbebauung und deren Nutzung. Aus Sicht der Fachverwaltung sind mögliche bodenrechtliche Spannungen hier nicht erwarten.

Vorbehaltlich einer noch öffentlich-rechtlich zu sichernden Erschließung (Zuwegung) stehen dem geplanten Vorhaben aus planungsrechtlicher Betrachtung seitens der Fachverwaltung keine Versagungsgründe entgegen. Die weiteren bauordnungsrechtlichen Notwendigkeiten werden sodann bei möglicher Bauantragstellung einer dezidierten Prüfung/Wertung unterzogen.

Aufgrund des durch den Fachausschuss festgelegten Informationswunsches für bauliche Maßnahmen im sogenannten Ortskern des Ortsteiles Hangelar geht die Verwaltung insofern ihrer Berichts- und Informationspflicht nach.

Nach hiesiger Einschätzung und Wertung wird durch eine derartige bauliche Maßnahme keine ortsbildverändernde Wirkung erzeugt, so dass der Antrag auf Vorbescheid positiv zu bescheiden ist.

Zur Darstellung der Lage wird auf die beigefügten Anlagen verwiesen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Erster Beigeordneter

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:

- Kataster Franz-Jacobi-Straße (Anlage 1)

- Luftbild Franz-Jacobi-Straße (Anlage 2)

Auszug aus der Stadtgrundkarte

Maßstab 1:1000

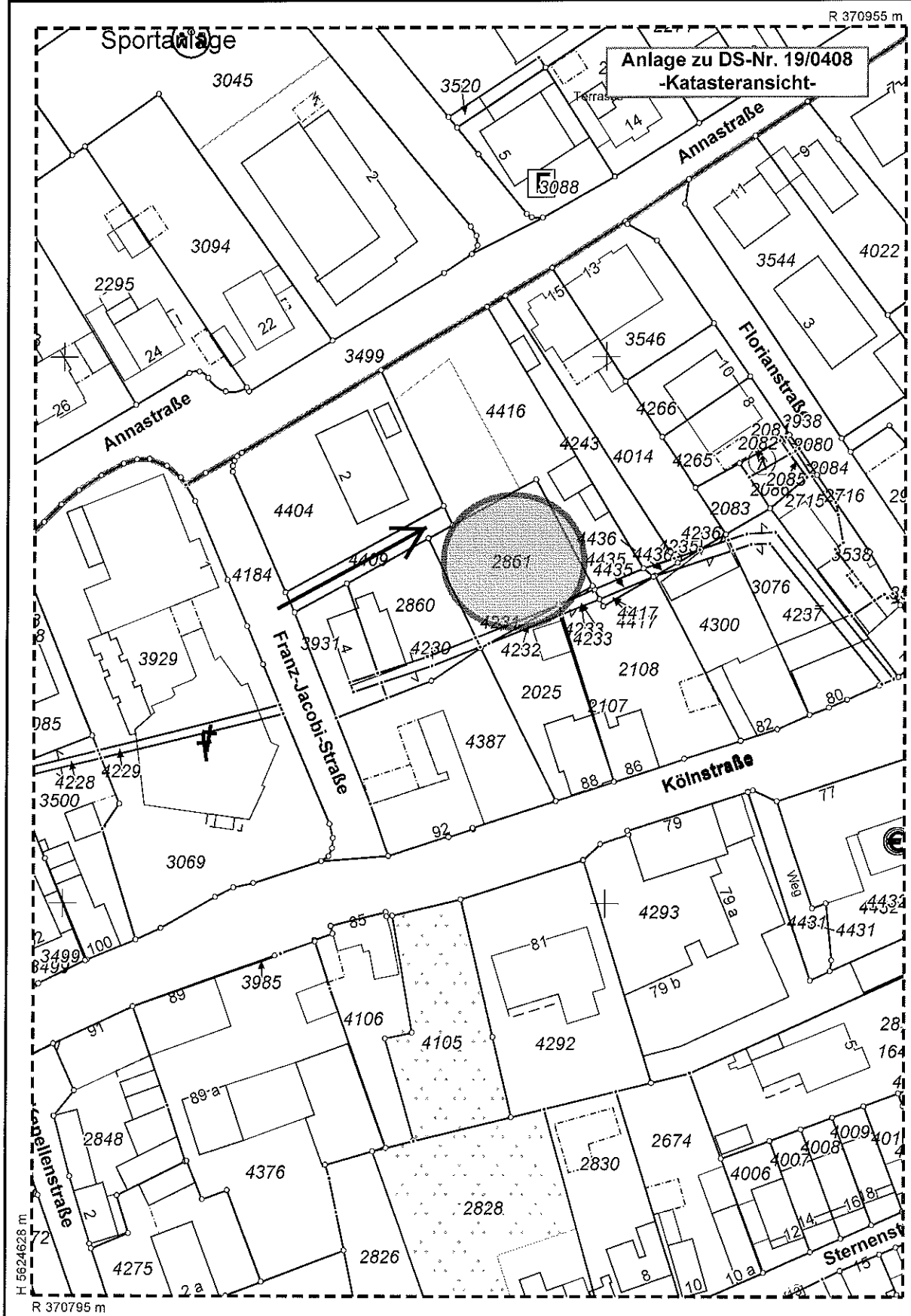
Gemarkung : Hangelar
Flur : 007
Flurstück : 2861

Gemeinde : Sankt Augustin

Sankt Augustin, 29.10.2019

Stadt Sankt Augustin
Der Bürgermeister
Markt 1

Sankt Augustin



Vervielfältigungen für eigene, nicht gewerbliche Zwecke zugelassen.
Vervielfältigungen für andere Zwecke, Veröffentlichungen oder deren Weitergabe an Dritte nur mit besonderer Genehmigung.

Auszug aus der Stadtgrundkarte

Maßstab 1:1000

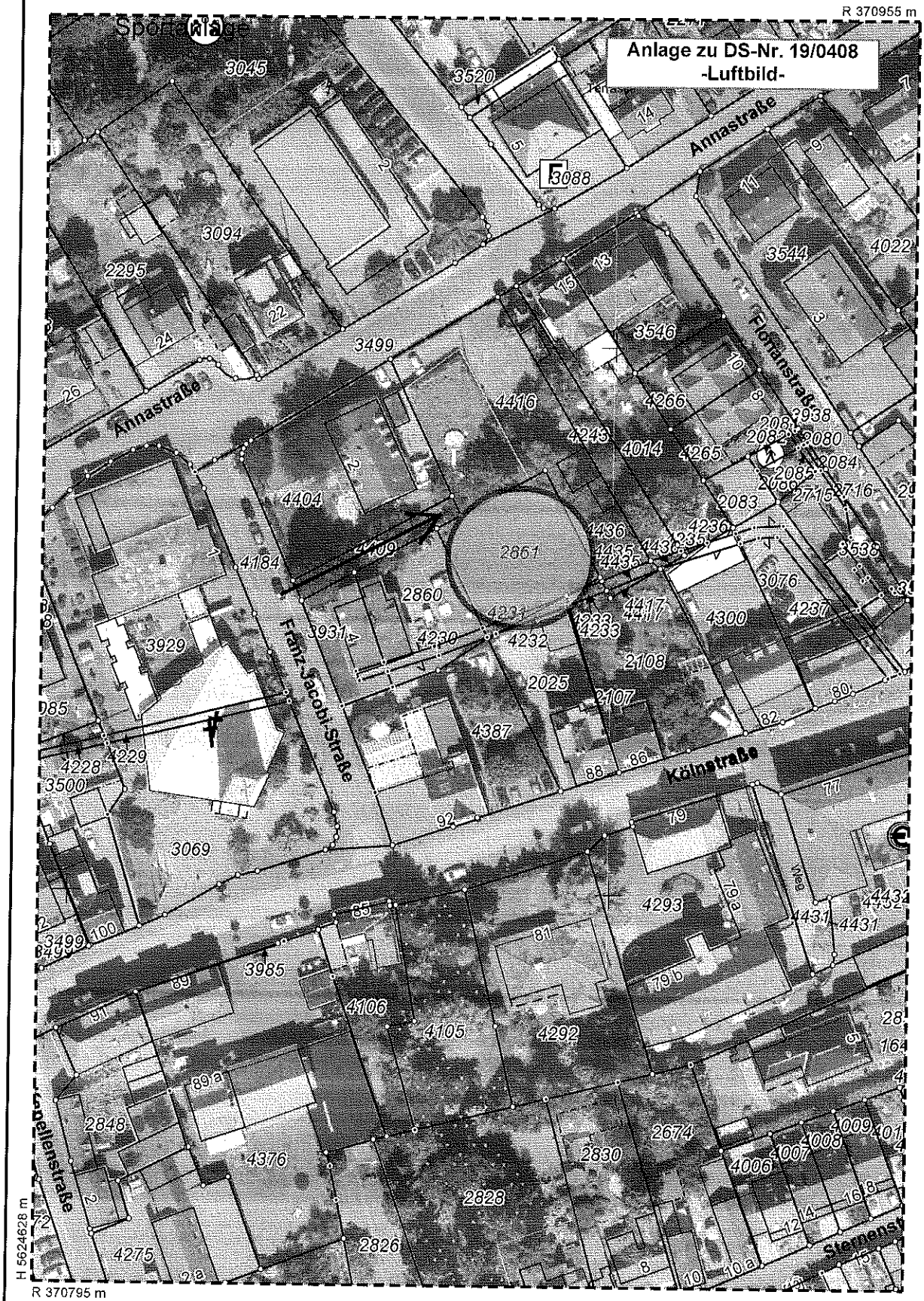
Gemarkung : Hangelar
Flur : 007
Flurstück : 2861

Gemeinde : Sankt Augustin

Sankt Augustin, 29.10.2019

Stadt Sankt Augustin
Der Bürgermeister
Markt 1

Sankt Augustin



Vervielfältigungen für eigene, nicht gewerbliche Zwecke zugelassen.
Vervielfältigungen für andere Zwecke, Veröffentlichungen oder deren Weitergabe an Dritte nur mit besonderer Genehmigung.

132

AUFBRUCH!
SANKT AUGUSTIN Freie Wähler

Ihr/e Gesprächspartner/in: W.Köhler, E.Heikaus

STADT SANKT AUGUSTIN
Ratsservice
15. OKT. 2019
Amt BRB
Ablichtung für Amt

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 1, FB 6, BNU

Federführung: FB 1

Termin f. Stellungnahme: 08.11.2019

erledigt am: 15.10.2019 vB

Antrag

Datum: 15.10.2019
Drucksachen-Nr.: 19/0388

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

Sammlung von Alt-Textilien in Containern

Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen,

1. ob Alt-Textilien, da sie anders als die unter der Maßgabe des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der Verpackungsverordnung als Wertstoffe zu betrachtenden Materialien Leichtverpackungen, Papier/Karton und Glas als Abfall einzustufen sind*) und als solcher grundsätzlich der Entsorgungspflicht der Kommune unterfallen;
2. ob unter dieser Maßgabe seitens der Stadt Sankt Augustin die Aufstellung von Containern zur Sammlung von Alt-Textilien ausschließlich in die eigenen Hände genommen oder in die Hände von ihr beauftragter Entsorger gegeben werden kann und alle anderen Unternehmen von der Alt-Textilien-Sammlung über Container ausgeschlossen werden können**);
3. ob zur Durchsetzung der in Ziffer 2) genannten Maßnahme die in Ziffern 1) und 2) in Bezug genommenen Urteile eine hinreichende Rechtsgrundlage abgeben oder ob es dazu im Sinne des OVG NRW, Urteil vom

13.05.2019 - Az: 11 A 2057/17 einer "ermessenslenkenden Verwaltungsvorschrift (Ermessensrichtlinie)" bedarf. ***)

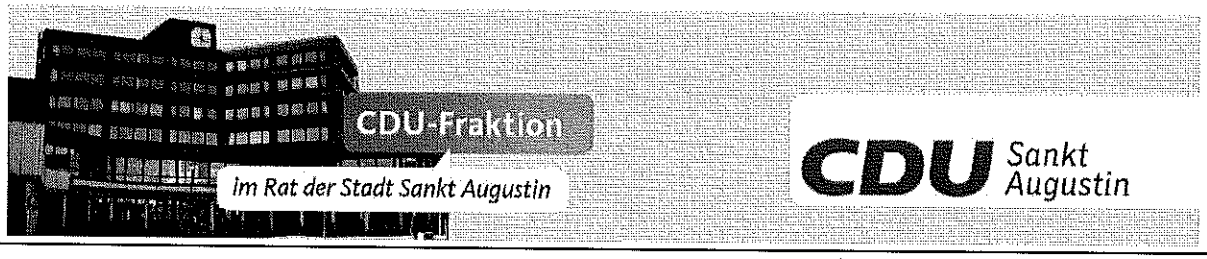
Auf der Grundlage der Ergebnisse der Prüfungen möge die Verwaltung sodann dem Ausschuss einen Vorschlag für das weitere Vorgehen unterbreiten.

Begründung/Sachverhalt:
Im Stadtgebiet ist eine beträchtliche Zahl von Sammelcontainern für Alt-Textilien zu finden. Nur ein Teil der Aufsteller solcher Sammelcontainer ist nachweisbar gemeinnützigen Zwecken verpflichtet, ein Teil der Aufsteller gibt vor, gemeinnützig tätig zu sein, und weitere Aufsteller geben weder über ihr Unternehmen noch über den Sammelzweck eine Auskunft.
Es darf sicher angenommen werden, dass diejenigen, die ihre Alt-Textilien in Sammelcontainer geben, diese lieber einem gemeinnützigen Zweck zuführen möchten als einem auf nicht-gemeinnützigen Profit bedachtem Unternehmen. Bekanntlich werden von Unternehmen, die sich mit nicht- gemeinnützig ausgerichteten Alt-Textilien-Sammlungen befassen, die gesammelten Textilien fast ausschließlich dazu verwendet, in ärmeren Ländern (insbesondere auf dem afrikanischen Kontinent) die Märkte zu beliefern und dort die in lokaler / heimischer Produktion hergestellten Textilien preislich zu unterbieten. Als Fair-Trade-Stadt darf die Stadt Sankt Augustin dem keinen Vorschub leisten, sondern muss im Gegenteil darauf bedacht sein, den nicht gemeinnützig tätigen Sammel-Unternehmen das Handwerk zu legen.
Aus ordnungs- und straßenverkehrsrechtlicher Sicht muss die Stadt zudem ein Interesse daran haben, die Sammlung von Alt-Textilien in geordnete Bahnen zu lenken, d.h. einerseits zeitlich begrenzte Sonder-Sammlungen mit verbrieft gemeinnützigem Ziel zu genehmigen, andererseits die regelmäßige Sammlung in Containern durch von der Stadt bestimmte gemeinnützig tätige Organisationen (AWO, Malteser, Rotes Kreuz, ASB, ...) oder ein Unternehmen der öffentlichen Hand (RSAG) durchführen zu lassen. Für die Aufstellung von Sammel-Containern bedarf es jeweils einer Sondernutzungserlaubnis nach § 18 Straßen- und Wegegesetz NRW. Für ohne eine solche Erlaubnis aufgestellte Container wird laut Aussage der Verwaltung die Beseitigung veranlasst.

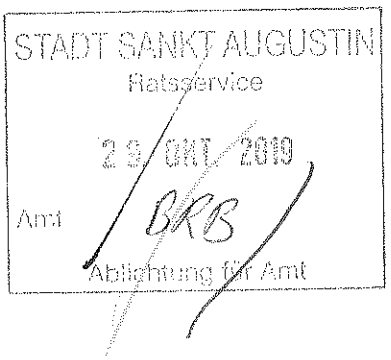
Der Antrag dient der Klärung, auf welche Weise eine rechtssichere Vorgehensweise dahingehend zu erreichen ist, dass ausschließlich von der Stadt Sankt Augustin bestimmte gemeinnützige Organisationen und Unternehmen der öffentlichen Hand zur Sammlung von Alt-Textilien in Sammel-Containern zugelassen werden können.

*) vgl. OVG NRW Urteil 21.09.205 - Az: 20 A 2120/14
**) vgl. VG Aachen, Urteil vom 06.04.2016 - Az: 6 K 965/14 und Urteil vom 26.04.2016 - Az: 2357/15
***) vgl. Ausführungen dazu in der Publikation <Städte- und Gemeinderat> Nr. 10/2019, S. 34

gez. W. Köhler gez. E. Heikaus



Ihr/e Gesprächspartner/in: Werner Müller



Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 6, FB 7

Federführung: FB 6

Termin f. Stellungnahme: 15.11.2019

erledigt am: 29.10.2019 vB

Antrag

Datum: 29.10.2019
Drucksachen-Nr.: 19/0418

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

Betreff

Sanierung des Radweges an der Meindorfer Straße

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, sich beim Landesbetrieb StraßenNRW für die Sanierung des Radweges an der Meindorfer Straße zwischen den Einmündungen „Von-Galen-Straße" und „Siegstraße" einzusetzen.

Sachverhalt / Begründung:

Der Radweg an der Meindorfer Straße weist einen sehr schlechten Allgemeinzustand auf. Durch Baumwurzeln und dem Alter des Asphaltbelags haben sich viele Unebenheiten in dem Radweg ergeben, die ein Radfahren auf der Strecke sehr gefährlich und unkomfortabel machen.

Dieser Radweg ist der Schulweg für alle Kinder und Jugendlichen zum Schulzentrum Menden und zum Rhein-Sieg-Gymnasium. Auch das Befahren mit Rollatoren (ältere Menschen) und Inline-Skates (jüngere Menschen) ist nur erschwert möglich. Aus Sicht der CDU Frakti-

on stellt sich, insbesondere während der dunklen Jahreszeit, der Radweg als eine Gefahr und Gefährdung für alle Nutzer (Kinder, Erwachsene, Senioren) dar.

Da der Streckenabschnitt der L16 in Verantwortung des Landesbetrieb StraßenNRW ist, beantragen wir die Verwaltung zu beauftragen an StraßenNRW heranzutreten und eine Sanierung zu beantragen.

gez. Claudia Feld-Wielpütz | gez. Dr. Lutz Pageler | gez. Werner Müller

gez. Guido Bonerath | gez. Stefan Krämer | gez. Wilfried Quadt

gez. Dr. Nico Schmied, sB | gez. Karl-Heinz Baumanns, sB