



Öffentliche Beschlussvorlage

Vorlagen-Nr.:	381/2004
Dezernat II gez. Backes, 26.11.2004	
Federführung: 60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung	
Produkt: 60.01.02 Bauleitplanung	
Datum: 15.11.2004	

02.12.2004	Bezirksausschuss	Vorberatung
Top:	Bemerkung:	
08.12.2004	Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	Entscheidung
Top:	Bemerkung:	

Betreff:**Bebauungsplan Nr. 108 "Großer Esch"****Beschlussvorschlag:**

Es wird beschlossen den Bebauungsplan Nr. 108 „Großer Esch“ auf Grundlage der Variante 1 (Anbindung über die Straße „Zur Stegge“) weiterzuführen.

Sachverhalt:

Bereits im Januar 2004 wurde im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Großer Esch“ beschlossen, die Punkte

- Anschluss an die Coesfelder Straße
- Lage des Weges für die Landwirtschaft
- Entsorgung des Abwassers

intensiv zu prüfen. Gleichzeitig waren weitere Gespräche hinsichtlich der genauen Abgrenzung des Geltungsbereichs und somit auch bzgl. des notwendigen Grunderwerbs erforderlich. Diese sind mittlerweile abgeschlossen. Trotz intensiver Gespräche mit den Grundstückseigentümern konnte keine Einigung bezüglich eines Erwerbs der zwei nördlichen Teilflächen erzielt werden. Somit wurden die entsprechenden Grundstücke sowie die Wegeparzelle der Stadt aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes genommen. Die Flächen können nach jetzigem Stand aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit auch nicht als Kinderspielfläche/Bolzplatz genutzt werden.

Innerhalb der somit zur Verfügung stehenden Grundstücke wurde darauf hin die verkehrliche Erschließung und hierbei insbesondere die zukünftige Verkehrsführung für den landwirtschaftlichen Verkehr geprüft. In die engere Betrachtung kamen hierbei die folgenden Varianten:

Variante 1

- Beibehaltung der Straße Zur Stegge zur Aufnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs
- Anschluss des Baugebietes an die Coesfelder Straße an der bestehenden Anschlussstelle Zur Stegge

Variante 2

- Verlegung der Straße Zur Stegge jenseits des Lärmschutzwalls, entlang der B 474n
- Schaffung einer neuen Anschlussstelle für den landwirtschaftlichen Verkehr südlich der vorhandenen Anschlussstelle

Die Vor- und Nachteile der beiden Varianten wurden in den entsprechenden Gremien ausführlich diskutiert. In den als Anlagen beigefügten Unterlagen wurde die Flächenverfügbarkeit sowie die verkehrlichen Voraussetzungen (z.B. Schleppkurven und Sichtschutz zur B 474n) berücksichtigt.

Zur Variante 1

Um weitere Entscheidungshilfen zu erhalten, hat im Juni 2004 in der Zeit von 9:00 Uhr bis 22:30 Uhr in Höhe der vorhandenen Bebauung der Straße „Im Großen Esch“ eine Zählung des Verkehrs auf der Straße „Zur Stegge“ stattgefunden. Die im Folgenden aufgeführten Zählraten können selbstverständlich noch nicht die Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens durch die Inbetriebnahme der B 474n enthalten.

Unter Berücksichtigung des Baustellenverkehrs haben sich dabei über den gesamten Zeitraum folgende Gesamtbelastungen ergeben:

329 PKW, 6 LKW, 10 Lastzüge (der landwirtschaftliche Verkehr wird je nach Größe und Länge als LKW oder Lastzug gewertet) für beide Fahrtrichtungen, über einen Zeitraum von somit insgesamt 13,5 Stunden.

Aus diesen Zahlen errechnet sich eine Belastung von 25 PKW/Std. und insges. 1,2 (< 2) LKW's od. Lastzüge/Stunde. Somit wird deutlich, dass die Straße fast ausschließlich von PKW befahren wird. Der Anteil von LKW oder sonstigen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist äußerst gering.

Um hier eine Vergleichsmöglichkeit zu erhalten, können Zahlen aus den „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ herangezogen werden. Diese Unterlagen werden in der Verkehrsplanung regelmäßig als Maßstab angewendet. Die Straße „Zur Stegge“ ist vergleichbar mit einer Anliegerstraße in einem dörflichen Gebiet. Für diese Straße wird eine zulässige bzw. anzustrebende Verkehrsstärke von weniger als 150 Kfz/h genannt.

Die Belastung der Straße „Zur Stegge“ liegt mit insgesamt 27 Kfz/h (25 PKW + 2 LKW/h bzw. Lastzüge/h) deutlich unterhalb dieses Wertes. Speziell die Belastung mit LKW u. Lastzügen (< 2 Kfz/h) macht nur einen Bruchteil der Gesamtbelastung aus.

Mit einem Anstieg der Belastung ist nur im direkten Einmündungsbereich durch den Verkehr aus dem „neuen Wohngebiet“ zu rechnen. Aufgrund der unmittelbaren Anbindung an die „Coesfelder Straße“ handelt es sich dabei um ein optimales Erschließungssystem.

Mit der Realisierung der Variante 1 wird ein Erschließungssystem gewählt, das sowohl aus städtebaulichen als auch aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten zu bevorzugen ist. Der Anteil der „versiegelten Flächen“ wird bezogen auf das Gesamtgebiet bei lediglich 11 % liegen. Dabei handelt es sich um eine Zahl die bereits deutlich höher liegt als die im Baugebiet „Zur Stegge“ (realisierte Verkehrsfläche von 8 %).

Im Verhältnis dazu führt die Variante 2 (zusätzliche Straße außerhalb des Lärmschutzwalls) zu einem Wert von mind. 17 % Verkehrsfläche bezogen auf das Gesamtgebiet. Die Realisierung eines Entwurfes mit einem derartig hohen Wert ist nicht zu vertreten. Zumal ein Rückbau der Straße „Zur Stegge“ nicht möglich ist, da hier sowohl Gas, Wasser als auch Stromleitungen zur Versorgung der Wohngebiete „Im Großen Esch“ und „Zur Stegge“ vorhanden sind.

Ein weiteres Argument für die Umsetzung der Variante 1 ist die Eindeutigkeit des Erschließungssystems.

ßungssystems und die geradlinige Wegeführung ohne die „Umwege“ außerhalb des Lärmschutzwalles. Die vom Verkehrsplaner erstellten Unterlagen lassen Probleme mit den „Schleppkurven“, vor allem im nördlichen Bereich bei den Grundstücken, die nicht erworben werden können, erkennen. Die Wegelänge vergrößert sich um mind. 200 m. Da die gesamte Anlage durch mehrere unübersichtliche Kurvenelemente geprägt ist, ist auch fraglich, ob die Anzahl und Anordnung der Ausweichstelle ausreichend ist.

Bei der vorhandenen Straße „Zur Stegge“ treten diese Probleme nicht auf. Es handelt sich um einen gradlinigen und sehr übersichtlichen Straßenabschnitt der mit einer Breite von max. 6,00 m auch über ausreichende Breiten verfügt. Für den Begegnungsfall LKW / LKW (landwirtschaftlicher Verkehr ist damit vergleichbar) ist diese Breite ausreichend. Alle weiteren Begegnungsfälle sind damit ebenfalls möglich.

Beeinträchtigungen für Fußgänger und Radfahrer sind nicht erkennbar.

Für die direkt an die Straße „Zur Stegge“ angrenzenden Wohngrundstücke ist die Belastung mit KFZ ebenfalls unproblematisch, da die Zählergebnisse eindeutig belegt haben, dass die Belastung deutlich unterhalb der für Wohngebiete akzeptablen Zahlen (zul. 150 Kfz/h gemessen 27 Kfz/h) liegt. Eine zusätzliche Belastung durch den „neuen Verkehr“ aus dem Baugebiet ist aufgrund der nahen „Coesfelder Straße“ nicht zu erwarten. Darüber hinaus sind auch verkehrslenkende Elemente denkbar, durch die ein Befahren der Straße „Zur Stegge“ in nördliche Richtung ausgeschlossen wird.

Zur Variante 2

Durch die Verlegung der Straße Zur Stegge entstehen erhebliche Mehrkosten. Diese wurden vom Ingenieurbüro Nelle im Auftrag der WGZ ermittelt. Die Verwaltung der Stadt Coesfeld hat die Berechnung auf Nachvollziehbarkeit geprüft. Für einen 3,50 m breiten Wirtschaftsweg und der damit verbundenen notwendigen Maßnahmen muss eine Trasse von 9,00 m Breite vorgehalten werden. Durch die daraus resultierende Verschiebung des Walls um 9,00 m, wäre die Bebauung entsprechend zu verschieben. Da sich somit auch der Abstand zur Lärmquelle vergrößert, ist mit einer Erhöhung des Walls um 0,50 m zu rechnen. Bei einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 entspricht dies einer zusätzlichen Wallbreite von 1,5 m. Die durch Variante 2 resultierenden Mehrkosten ergeben sich danach wie folgt:

- Wirtschaftsweg ca. 580 m inkl. Entwässerung und Pflanzstreifen	200.000 Euro
- Lärmschutzwall 0,50 m höher	25.000 Euro
- Erhöhter technischer Aufwand Regenrückhaltebecken, geschätzt	5.000 Euro
- zusätzlicher Flächenbedarf ca. 3.400 qm x 110,00 Euro/qm	374.000 Euro
- Gesamt	604.000 Euro

Durch diese Mehrkosten würde sich der Verkaufspreis je Quadratmeter um ca. 18,75 Euro auf 128,75 Euro erhöhen. Dies würde eine Steigerung von ca. 17 % je qm bedeuten. Durch den erhöhten Verkaufspreis/qm ergibt sich aus Sicht des Vorhabenträgers eine erschwerte Vermarktbarkeit, die die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes erheblich gefährdet.

Aufgrund der mit der Variante 2 verbundenen erheblichen städtebaulichen, verkehrlichen und finanziellen Nachteile, kann nur die Mitnutzung der vorhandenen Straße „Zur Stegge“ zu einer realisierbaren Lösung führen.

Aus Sicht der Verwaltung kann somit lediglich die Erschließungsvariante 1 weiterverfolgt werden.

Diesem Beschlussvorschlag wurden der Entwurf zum Bebauungsplan sowie der entsprechende Entwurf der Begründung als Anlage beigefügt.

Anlagen:

1. Bebauungsplanentwurf mit Erschließungsvariante 1

2. Erschließungsvariante 2

3. Begründung zum Bebauungsplan

