

Verwaltungs-Vorlage	Nr: 2016/006		
Federführende Dienststelle: FG 61 - Stadt- und Landschaftsplanung -	Status: öffentlich Verfasser: Johannes Kleber		
Straßenbau – Planfeststellungs-Änderungsverfahren, Ausbau der Kreisstraße 40 "Rübker Straße" von der Harburger Straße bis km 0+864,295 einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Str./Harburger Str./Konrad-Adenauer-Allee in der Hansestadt Buxtehude - Stellungnahme der Hansestadt Buxtehude			
Beratungsfolge:			
Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	26.01.2016	Ausschuss für Stadtentwicklung, Ortschaftsangelegenheiten und Umweltschutz	Vorberatung
Nichtöffentlich	02.02.2016	Verwaltungsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Dem Landkreis Stade ist die unter Punkt 2.) aufgeführte Stellungnahme zum Planfeststellungs-Änderungsverfahren der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ zu übermitteln.

Sachverhalt:

1.) Erfordernis der Stellungnahme sowie wesentliche Änderungen der Planfeststellungsunterlagen

Mit Schreiben vom 03.12.2015 wurden der Hansestadt Buxtehude geänderte Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der Rübker Straße mit der Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 31.01.2016 übersandt. Aufgrund der umfangreichen Unterlagen (4 Aktenordner plus 3 Aktenordner ursprüngliche Unterlagen zum Vergleich), des verwaltungsinternen Beteiligungsverfahrens sowie der politischen Beratungsfolge wurde mit Schreiben vom 18.12.2015 um Fristverlängerung bis zum 5.2.2016 gebeten, welcher mit Schreiben vom 29.12.2015 zugestimmt wurde.

Parallel zur Beteiligung der Gemeinden und Träger öffentlicher Belange liegen die Unterlagen vom 22.12.2015 bis einschließlich 21.01.2015 zur Beteiligung der Öffentlichkeit im Stadthaus aus.

Gegenüber den Ende des Jahres 2011 ausgelegten Planfeststellungsunterlagen gab es einige wesentliche Änderungen. Diese sind:

Der Knotenpunkt Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße wird nicht mehr als Turbokreisverkehr, sondern als konventioneller signal geregelter Knotenpunkt geplant. Die Höhe der Lärmschutzwände soll einheitlich 3,0m betragen. In der ursprünglichen Planung variiert die Höhe der Lärmschutzwände zwischen 3,0m und 4,5m. Die Zufahrten zu den hinter den Lärmschutzwänden liegenden Anliegerstraßen sollen verbreitert werden, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen. In den Anliegerstraßen selbst sind großteils Wendeanlagen geplant.

Diese Änderungen und ihre Auswirkungen erfordern eine Stellungnahme der Hansestadt Buxtehude.

2.) Stellungnahme der Hansestadt Buxtehude zu Planfeststellungs-Änderungsverfahren der K 40

Das Planungsrecht und die Planungsziele der Hansestadt Buxtehude innerhalb ihres Stadtgebietes sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erfassen, zu prüfen, Konflikte sind aufzuzeigen und es ist darzustellen und zu begründen, welche Lösungen unter Abwägung aller Belange gewählt wurden. Die Hansestadt Buxtehude ist Beteiligte des Verfahrens und nimmt ihre Aufgabe wahr, Anregungen vorzubringen, um ihre öffentlichen und hoheitlichen Belange zu vertreten.

Knotenpunkt Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße

Mit der neuen Planung sollte dem Einwand der Hansestadt Buxtehude entsprochen werden, dass der ursprünglich vorgesehene Turbokreisverkehr nicht leistungsfähig ist und insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein Sicherheitsrisiko darstellt. Dieses wird grundsätzlich sehr begrüßt.

Hinsichtlich der vorliegenden Planung bestehen jedoch ebenfalls Bedenken:

Der Knotenpunkt Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße wird nunmehr als signalgeregelter Knotenpunkt geplant. Der bestehende, ebenfalls signalgeregelte Knotenpunkt ist im jetzigen Ausbaustand schon nicht in der Lage, die derzeitigen Verkehre ordnungsgemäß abzuwickeln. Daher ist die Erweiterung des Knotenpunktes vorgesehen. Derzeit sind in der Rübker Straße und in der Konrad-Adenauer-Allee jeweils gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbiegespuren vorhanden. Geplant ist für jede Fahrtrichtung eine eigene Fahrspur. Der Ausbaustand der beiden Zufahrten der Harburger Straße bleibt mit separaten Links- und Geradeausfahrspuren sowie jeweils einem Bypass für die Rechtsabbieger weitgehend bestehen, die Spuren werden in den Zufahrten jeweils etwas verlängert.

In den Planfeststellungsunterlagen finden sich jedoch Widersprüche:

Im Erläuterungsbericht wird dargestellt, dass in allen Knotenpunktarmen ausreichende Aufstellräume eingeplant werden (Unterlage 1, S. 21). Dies ist jedoch aufgrund der Verkürzung der Rechtsabbiegespur in der Rübker Straße nicht nachvollziehbar (siehe unten).

Bei den aktualisierten verkehrstechnischen Berechnungen (Erläuterungsbericht mit Verweis auf Unterlage 21.11.03) wird von einem Knotenpunkt mit 2 Linksabbiegespuren in der Rübker Straße ausgegangen. Es ist daher davon anzunehmen, dass die verkehrstechnischen Berechnungen nicht mit der in den sonstigen Unterlagen geplanten Ausgestaltung des Knotenpunktes mit nur einer Linksabbiegespur übereinstimmen und somit hinfällig sind.

Sollte der Kapazitätsnachweis für den laut Lageplan geplanten Knotenpunkt durchgeführt, aber in den Berechnungsunterlagen anders dargestellt worden sein, gelten die folgenden Bedenken:

Laut den verkehrstechnischen Berechnungen ist in der Rübker Straße eine Rechtsabbiegespur von 60m Länge notwendig. Diese wird allerdings auf 54m begrenzt, um die Stellplätze des Hauses Rübker Straße Nr. 7B erhalten zu können. In der Folge ist davon auszugehen, dass die Rechtsabbiegespur in der Hauptverkehrszeit überstaut wird und somit die Kapazität der angrenzenden Spuren einschränkt.

Ein „Umfahren“ der überstauten Fahrzeuge auf einer anderen Spur wird nicht möglich sein, da auf den anderen Fahrspuren deutlich mehr Fahrzeuge prognostiziert werden (Länge Linksabbiegespur 96m, Länge Geradeausfahrspur 84m), so dass die Spuren bereits mit Fahrzeugen belegt sein werden. Da die Fahrzeuge somit nicht ungehindert auf ihre Fahrspur gelangen können, ist mit größeren Rückstaus zu rechnen. Daher ist davon auszugehen, dass die prognostizierte Qualitätsstufe D des Verkehrsablaufes für den Knotenpunkt nicht erreicht, und dieser somit für eine Neu- bzw. Umplanung nicht hinreichend leistungsfähig sein wird.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass der Knotenpunkt außerhalb der Spitzenzeiten in der Lage sein wird, das Verkehrsaufkommen abzuwickeln. Die Spitzenstunde als Analogie zur maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke ist jedoch der maßgebliche und fachlich unumstrittene anzuwendende Bemessungsfaktor nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen sowie dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2002 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Der Empfehlung, dieses Vorgehen auf Straßen sämtlicher Klassifizierung umzusetzen, sind nahezu alle Straßenbaulasträger gefolgt und auch die in diesem Planfeststellungsverfahren vorgelegten Berechnungen sind nach o.g. Handbuch erfolgt.

Sollten die vorgelegten Planungen umgesetzt werden, ist bei der Lichtsignalplanung auf eine ausreichende Grünphase für querende Fußgänger bzw. Radfahrer sowie eine behinderten- und blindengerechte Signalisierung zu achten. Dies gilt auch für die bauliche Ausgestaltung des Knotenpunktes.

In der Rübker Straße und der Konrad-Adenauer-Allee ergeben sich bedingt durch die drei (bzw. nach Unterlage 21.11.03 vier) Fahrspuren und die beginnende Aufweitung des Kreuzungsbereiches Querungslängen von bis zu 17m. Diese sollten auch von (Schul-)Kindern, Senioren und Mobilitätseingeschränkten sicher zu überqueren sein.

Abschließend wird die Einschätzung der Verkehrsuntersuchung zitiert und geteilt:
„Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass es keine konfliktfreie, befriedigende Lösung für diese zukünftig hoch belastete Kreuzung gemäß Variante V1 gibt.“
(Unterlage 21.11.03, S. 11)

Anliegerstraßen

Die in der Planung aus dem Jahr 2011 mit 4,0m Breite vorgesehenen Anliegerstraßen wurden aufgrund von Einwendungen auf 4,10m verbreitert. An zwei Stellen wird die Fahrbahn allerdings auf bis zu 3,50m eingeengt.

Weiterhin wurden die Zufahrten zu den Anliegerstraßen verbreitert und teils Wendeanlagen vorgesehen. Im Bereich der Rübker Straße 7B und 9 wird eine weitere Anliegerstraße geplant.

Es ist festzustellen, dass die Anliegerstraßen mit 4,10m Regelbreite den absoluten Minimalanforderungen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entsprechen. Diese Regelbreite sollte aufgrund der hier geplanten optischen Einschränkungen durch die Lärmschutzwand nur in Ausnahmefällen angewendet werden. Der Begegnungsfall Pkw/Pkw ist nur unter äußerster Umsicht der Fahrzeugführer und Nutzung des Seitenraumes als „Überhangfläche“ für die Außenspiegel möglich. Die Lärmschutzwand auf einer Seite der Anliegerstraße wirkt als Barriere, an die sich nur hoch versierte Fahrzeugführer bis auf wenige cm nähern dürften. Die geplante Begrünung schränkt das Profil weiter ein. Der Begegnungsfall Pkw/Lkw ist nicht möglich, auch keine Vorbeifahrt am geparkten Lkw. Daher sind Anlieferungen, Umzüge etc. nur bedingt möglich, vor allem vor dem Aspekt, dass die Wege für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge jederzeit befahrbar sein sollten. Daher werden auch die 4,10m Fahrbahnbreite als nicht ausreichend erachtet.

Derzeit ist es in der Rübker Straße an vielen Stellen möglich, im Seitenraum zu parken. Mit dem Bau der Lärmschutzwände und Anliegerstraßen wird dieser Raum beansprucht, ohne bei der Planung öffentliche Stellplätze vorzusehen. Zudem werden bauordnungsrechtlich geforderte Stellplätze überbaut.

In der aktualisierten Planung sind an einem Großteil der Anliegerstraßen außer für die Anliegerstraße zwischen den Häusern Rübker Straße Nr. 7B bis Nr. 13 Wendeanlagen vorgesehen. Die Stellplätze des Hauses Rübker Straße Nr. 7B befinden sich direkt am Ende der Anliegerstraße und ragen zum Teil in diese hinein. Eine Wendemöglichkeit besteht weder auf dem Grundstück noch auf der Anliegerstraße, was bedeutet, dass die Stellplatzinhaber entweder den Hin- oder Rückweg auf über 40m Länge rückwärts fahrend bewältigen müssen. Hier bestehen insbesondere aufgrund der nur 4,10m schmalen

Mischverkehrsfläche, welche in hohem Maße von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird, sowie der geschwungenen Linienführung erhebliche Sicherheitsbedenken.

Weiterhin ist die Zufahrt aus dem Rugen End zu dieser Anliegerstraße sehr schlecht einsehbar, so dass auch hier mit einer erhöhten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gerechnet werden muss.

Insgesamt sind – vor allem auf der Südostseite der Rübker Straße – die häufigen Wechsel zwischen Mischverkehrsflächen und „Gehwegen/Radfahrer frei“, welche zudem teils vor und teils hinter den Lärmschutzwänden verlaufen, sehr unglücklich. Die inkonsequente Verkehrsführung führt zu Unsicherheiten, da speziell den Radfahrern und Fußgängern im steten Wechsel eigene Verkehrsflächen zur Verfügung stehen oder diese mit dem motorisierten Verkehr zu teilen sind. Die Übergänge zwischen den Verkehrsflächen stellen Gefahrenpunkte dar.

Auch die Zufahrt zu den Häusern Rübker Straße Nr. 32A bis 36D ist unglücklich gelöst, da der Gehweg genau in der Zufahrt versetzt geplant ist, so dass er für ein- und ausbiegende Fahrzeuge schlecht einzusehen ist.

Der vorgesehene Ausbaustandard entspricht nicht dem Ausbaustandard der Straßen in der Baulast der Hansestadt Buxtehude (i.d.R. mind. 5,00m Breite der öffentlichen Erschließungsstraßen).-Weiterhin haben die Anliegerstraßen allein für die K 40 eine funktionelle Bedeutung, da sie nur unmittelbare Anlieger anschließen. Aus diesen Gründen wird eine Übernahme der Anliegerstraßen in die Baulast der Hansestadt Buxtehude abgelehnt.

Bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze

Bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze für die genehmigten Wohn- und Gewerbenutzungen Rübker Straße Nummern 7B, 12, 23, 25 sowie Nummern 61A bis D werden durch die Ausbauplanung überplant.

Lediglich für das Haus Nr. 7B werden in der Planzeichnung Stellplätze neu dargestellt, hier sind jedoch mindestens 2 Stellplätze nicht anfahrbar bzw. überlagern die neu geplante Erschließungsstraße, so dass diese bei ihrer sowieso schon gering geplanten Ausbaubreite von 4,10 nochmals eingeengt würde. Die Bedenken hinsichtlich der Sicherheit wurden bereits erörtert. Für die anderen genehmigten Nutzungen werden keine Ersatzstellplätze geplant.

Die neu geschaffenen Anliegerstraßen lassen aufgrund der zu geringen Ausbaubreite ein Parken nicht zu. Damit ein wildes und ungeordnetes Parken verhindert wird und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der ohnehin stark ausgelasteten Straße gewährleistet werden kann, sind entfallene bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplatzflächen in der Planung zu berücksichtigen.

Ausbau der Straße Am Rugen End

In den Planfeststellungsunterlagen wird beschrieben, dass die Straße Am Rugen End für den Verkehr geöffnet und entsprechend auf 4,10m ausgebaut werden soll. Über diese Zuwegung sollen die Wohnhäuser, die derzeit über die Rübker Straße eine direkte Zufahrt haben, erschlossen werden. Dieser Ausbau findet sich nicht in der Planzeichnung wieder. Die derzeitige Bestandsituation des Weges einschließlich des Baumbestandes wurde nicht aufgenommen. Die Hansestadt Buxtehude weist darauf hin, dass der Ausbau des Rugen End grundsätzlich durch den Planungsträger durchzuführen wäre.

Gemäß §38 BauGB finden die § 29 bis 37 BauGB auf Planfeststellungsverfahren zwar keine Anwendung. Die Bauleitplanung der Gemeinde ist jedoch als städtebaulicher Belang in die Abwägung einzustellen.

„Die strikten Vorgaben der §§ 30 ff. werden so nicht unbeachtlich oder zur Seite gedrängt. Sie werden vielmehr zu relativen Vorgaben, die gewährleisten, dass die örtlichen Belange mit in die überörtlichen Planungsentscheidungen einfließen, ohne diese jedoch zu determinieren.[...] Die Vorschrift hat daher den Interessenausgleich von örtlichen bauplanerischen und überörtlichen fachplanerischen Interessen zum Ziel, indem sie keiner

Seite von vornherein einen Vorrang einräumt, sondern die Entscheidung von den konkreten Umständen des Einzelfalls und der Abwägungsentscheidung des Fachplanungsträgers abhängig macht. Es geht also vordergründig um die Bestimmung eines Vorranges, sondern letztendlich um die Erzielung eines Konsenses.“ (EZBK/Runkel BauGB § 38 Rn. 10-15)
Die Planfeststellungsunterlagen gehen nicht drauf ein, wie sich die planungsrechtliche Situation aufgrund des geltenden Bebauungsplanes Nr. 42, mit seiner 1. Änderung, darstellt. Eine Auseinandersetzung mit dem geltenden Planrecht findet daher nicht statt.
Das Verbindungsstück des Rugen End zur Rübker Straße wird im o.g. Bebauungsplan auf einer Länge von 50m als 3,30m breiter Weg und einer ca. 3,00m baumbestandenen Grünfläche festgesetzt. Dieser Weg dient auch aufgrund seiner festgesetzten Breite nicht der Erschließung der Häuser am Rugen End durch Kraftfahrzeuge.
Der Bebauungsplan setzt neben Baugrenzen u.a. auch eine Grundflächenzahl GRZ von 0,4 und eine Geschossflächenzahl GFZ von 0,8 fest.
Durch die Verschiebung der straßenseitigen Grundstücksgrenze verkleinert sich das Grundstück Rübker Straße Nr. 7B um 230m². Es ist danach nur noch 813m² - 230m² = 583m² groß. Daraus würde sich eine GRZ von 0,41 (Nebenanlagen nicht berücksichtigt!) und eine GFZ von 0,965 ergeben. Es liegen damit deutliche Überschreitungen der im B-Plan festgesetzten Werte vor und in der Folge entstünde ein baurechtswidriger Zustand.

Die Hansestadt Buxtehude hält die geplante Anliegerstraße der Häuser Rübker Straße Nr. 7B bis 13 über die Straße Am Rugen End aufgrund der geringen Ausbaubreiten und der sackgassenartigen Ausführung derzeit für nicht praktikabel. Die Ausbaubreiten halten den empfohlenen Standard der RAS 06 nicht ein, es besteht keine Möglichkeit, in diesem Bereich zu wenden. Die neu geplanten notwendigen Stellplätze verschärfen diese Situation, indem einer der Stellplätze auf die geplante Erschließungsstraße ragt. Ein weiterer Stellplatz dieser Anlage ist nicht anfahrbar. Da die derzeitige vorgelegte Planung insbesondere im Bereich der Häuser Rübker Straße Nr. 7B bis 13, gerade auch vor dem Hintergrund des entstehenden uneinsehbaren Einmündungsbereichs, keine zufriedenstellende Lösung darstellt, hält die Hansestadt Buxtehude an ihrer Bebauungsplanung fest. Die Hansestadt Buxtehude regt daher an, sich mit diesem Planungsabschnitt nochmals tiefergehend zu beschäftigen und eine praktikable planerische Lösung zu finden.

Geh- und Radwegplanung Konrad-Adenauer-Allee

Die Hansestadt Buxtehude ist Bauasträger der Geh- und Radwege entlang ihrer gemeindlichen Straßen. Sie hat damit auch für diese Anlagen alle Folgekosten und Pflichten im Zusammenhang mit der Benutzung dieser Radwege zu tragen.
Der geplanten Umgestaltung und Neuaufteilung des Straßenquerschnitts stimmt die Hansestadt Buxtehude nicht zu. Diese Planung greift mit ihrer Umgestaltung der Geh- und Radwegführung im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee in die Planungshoheit und in das Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde ein.
Zudem ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt: Der neu geplante Radweg auf der Südseite der Konrad-Adenauer-Allee hat in seiner Fortführung keinerlei weiteren Anschluss an ein Rad- und Gehwegnetz innerhalb Buxtehudes. Mit dieser geplanten Führung wäre es allenfalls möglich, die Gewerbeimmobilie in diesem Bereich zu umrunden bzw. käme es an dem nachgelagerten Knotenpunkt „Hinter der Linah“ zu ungesicherten Querungen des Straßenkörpers für Radfahrer und Fußgänger.
Zulasten dieser nicht erforderlichen Rad- und Gehwegführung ist jedoch geplant, den nördlich verlaufenden Rad- und Gehweg in seiner derzeitigen Ausbaubreite erheblich zu reduzieren. Diese nördlich der Konrad-Adenauer-Allee verlaufende Geh- und Radwegverbindung ist eine der wichtigsten Haupttrouten des Rad- und Fußwegenetzes in Buxtehude, darüber hinaus auch Schulwegroute des ebenfalls nördlich der Konrad-Adenauer-Allee liegenden Schulzentrums Nord und hat eine Erschließungsfunktion für die ebenfalls nur nördlich der Konrad-Adenauer-Allee liegenden Wohngebiete.
Der Radweg kann in beiden Richtungen befahren werden. Aus diesem Grund haben die bestehenden Rad- und Gehwege eine entsprechende Ausbaubreite von mind. 2,50 bzw. 2,00m. Durch die Neuplanung wird dieser Ausbauzustand mit 2,00m bzw. 1,60m erheblich verschlechtert.

Die Hansestadt Buxtehude hat ein aktuelles Radverkehrskonzept aufgestellt, in dem die Bedeutung dieser Radwegeverbindung verdeutlicht wird. Insofern kann hier von einer zu berücksichtigenden verfestigten Planung ausgegangen werden. Die Planung des Knotenpunktes ist daher im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee auf die bestehende Rad- und Gehwegbreite abzuändern. Die südliche Fortführung des Rad- und Fußweges kann wie bereits heute am Schnittpunkt der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee und Harburger Straße enden, da eine Querung der Konrad-Adenauer- Allee nur an diesem Knotenpunkt sicher gewährleistet werden kann.

Müllentsorgung

Eine direkte Zuwegung für Müllfahrzeuge zu den Anliegern ist aufgrund des zu geringen Ausbaustandards mehrheitlich nicht mehr möglich. Müllfahrzeuge dürfen die geplanten Anliegerstraßen mit 4,10m Breite nicht befahren. Die Anlieger müssten die Müllbehälter daher bis zu 100m weit zu Aufstellplätzen an die Rübker Straße bringen.

In den Planunterlagen werden im Bereich der Rübker Straße zwei Flächen von jeweils etwa 15m² Fläche zeichnerisch dargestellt. Außerdem sind direkt im Knotenpunkt Rübker Straße/Harburger Straße zwei weitere, sehr kleine Stellflächen vorhanden. Für die Anzahl der Anlieger (mind. 43 Wohneinheiten im südöstlichen Abschnitt der Rübker Straße) sind die geplanten Aufstellflächen für Müllbehälter an der Straße zu knapp bemessen.

Es besteht die Gefahr, dass gelbe Säcke bzw. Mülltonnen bei Wind oder durch die von den Fahrzeugen verursachten Luftbewegungen von den sich unmittelbar an der Fahrbahn befindenden Aufstellflächen auf die Fahrbahn gelangen und entsprechende gefährliche Situationen oder Unfälle verursachen. Darüber hinaus befinden sich die größeren Aufstellflächen im Zufahrtbereich der geplanten Anliegerstraßen. Sie liegen damit in den Sichtdreiecken zur zukünftig sehr stark befahrenen Rübker Straße, welche durch die Müllbehälter verdeckt würden.

Die kleineren Aufstellflächen im Knotenpunktbereich beeinträchtigen die Sicherheit des Verkehrs in gleicher Weise. Zusätzlich würde während der Abfuhr die Leichtigkeit des Verkehrs an diesem stark befahrenen Knotenpunkt massiv beeinträchtigt.

Insgesamt regt die Hansestadt Buxtehude dringend an, für die Thematik der Müllentsorgung sichere und praktikable Lösungsansätze aufzuzeigen.

Eine Ausnahme könnte die nordöstlich geplante Erschließungsstraße darstellen, da an dieser Stelle eine Durchfahrt für Müllfahrzeuge gewährleistet wäre.

Lärmschutzwände

In der 2011 vorgelegten Planung schwankte die Höhe der Lärmschutzwände je nach Schutzbedürfnis zwischen 3,0m und 4,5m. Aus städtebaulichen Gründen sehen die Planungen nun einheitlich 3,0m hohe Lärmschutzwände vor. Durch die verringerte Höhe der Lärmschutzwände sinkt ihre Schutzwirkung.

Zwar hat sich die Gesamtzahl der Gebäude mit Ansprüchen auf passiven Lärmschutz nur leicht von 23 auf 28 erhöht, die Anzahl an Gebäuden, die gesundheitsschädlichen Schallpegeln von 70 dB(A) am Tag/60 dB(A) in der Nacht oder darüber ausgesetzt ist, steigt allerdings deutlich von 2 auf 14.

Im Erläuterungsbericht wird beschrieben, dass die Trichterwirkung der geplanten LSW bemängelt wurde. Diese sei mit dem Wegfall des ursprünglich geplanten Turbokreisels nicht mehr gegeben. Für die Hansestadt Buxtehude ist festzustellen, dass nicht die Trichterwirkung der LSW bemängelt wurde, sondern die städtebaulichen Auswirkungen der Gesamtplanung der Lärmschutzwände. Der Planungsträger unternimmt den Versuch, unter Heranziehung der Proportionslehre der „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“, die städtebauliche Wirkung der Lärmschutzwände zu rechtfertigen.

Diese Empfehlungen sind jedoch nicht für linear und monoton geplante Bänder beidseitig geführter Lärmschutzwände heranzuziehen. Diese Empfehlungen beschreiben die Proportionslehre in baulich räumlich gewachsenen Strukturen und Gebietstypen, die gerade in diesem Fall mit der vorgelegten Planung hinter Lärmschutzwänden versteckt würden. Insofern sollten die rechtlich anerkannten „Empfehlungen für die Gestaltung von

Lärmschutzanlagen an Straßen“ vom Planungsträger eher zur Grundlage der weiteren Planung gemacht werden.

Die Lärmschutzwände stellen aufgrund ihrer Länge und der räumlichen Beengtheit städtebaulich dominierende Bauwerke dar, die sich durch die Innenstadt, die Wohngebiete und den Freiraum ziehen. Die Hansestadt Buxtehude sieht nach wie vor erhebliche negative und nachhaltige Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild, die Wohnqualität, das Wohnumfeld und das Image der Stadt. Eine städtebaulich verträgliche Planung würde die weichen Standortfaktoren unterstützen, die für die Attraktivität der Stadt als Wohn-, Wirtschafts- und Kulturstandort wichtig sind.

Es wird bezweifelt, dass allein die geplanten allenfalls begrünten Lärmschutzwände der städtebaulichen Problematik gerecht werden. Es ist dabei fraglich, ob die spärlich verbleibenden Anpflanzflächen, die noch dazu insbesondere im Winter aufgrund der Nähe zum Straßenkörper vielfältigen Umwelteinflüssen (z.B. durch Streugut) standhalten müssen, eine Begrünung überhaupt ermöglichen. Gestaltung von Lärmschutzeinrichtungen bedeutet in der Regel die Berücksichtigung der optischen Wirkung auf der Straßenseite. Lärmschutz an übergeordneten Straßen ist Aufgabe des Straßenbaulasträgers, der damit im Grunde auch für die Gestaltung verantwortlich zeichnet. In diesem Planungsfall besteht augenscheinlich die Hauptaufgabe im Bereich Straßenbau, so dass die Gestaltung von Lärmschutzanlagen (z. B. städtebauliche Integration) hier kaum Priorität genießt. Daran ändert auch die Reduzierung der Höhe der Anlage auf jetzt durchgehend 3,0m nichts.

Vielmehr wird aus Sicht der Hansestadt Buxtehude weiterhin gefordert, situationsbezogene Lösungen zu finden, die den vielfältigen Belangen sowohl des Immissionssschutzes als auch des Städtebaus gerecht werden. Die Hansestadt Buxtehude hat den Planungsträger mehrmals im Vorfeld der Überarbeitung der Unterlagen angeboten, gemeinsame kreative gestalterische Lösungsansätze zu entwickeln. Dieses unterstützende Angebot hält die Hansestadt Buxtehude weiter aufrecht.

Gebietseinstufung Feldmannweg

Im Zusammenhang bebaute Bereiche sind bezüglich ihrer Gebietsausweisung planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB zu bestimmen und genießen den Schutzanspruch des entsprechenden Gebietes (vgl. Kommentar zum BImSchG, Jarras, Rn 32-33a). Entsprechend der Ausführungen der schalltechnischen Untersuchung wurde die Bebauung nördlich des Feldmannweges der Gebietskategorie Mischgebiet zugeordnet und die Schutzwerte für diese Gebietskategorie angesetzt. Dieser Bereich ist planungsrechtlich der Gebietskategorie Wohngebiet zu zuordnen und damit sind andere Beurteilungspegel zur Grundlage der Berechnung heranzuziehen.

Schilderbrücken

Die Hansestadt Buxtehude geht davon aus, dass die dargestellten Schilderbrücken noch von der vorherigen Planung zur Vorsortierung in den Turbokreisverkehr herrühren. Ansonsten wäre die Überlagerung mit Gehwegen und Gräben und die Lage der Schilderbrücken nicht nachvollziehbar. Für den Fall, dass diese Schilderbrücken doch geplant sein sollten, verweist die Hansestadt Buxtehude, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen der ersten Stellungnahme.

Variantevergleich

In der ergänzenden Variantenuntersuchung (Unterlage 21.11.04) werden unter anderem die Unfallkosten als Vergleichskriterium herangezogen. Für dessen Bewertung wurde eine Skalierung erstellt. Der Erläuterung ist zu entnehmen, dass die Verkehrsstärke der Nullvariante die Basis für die Skalierung ergibt:

„Bei der Bewertung der Unfallkosten wird von folgendem Modell ausgegangen:

- o Gegenüber der Nullvariante V0 (ohne Autobahnanschluss) mit ca. 6000-9000 Kfz/24h in der Rübker Straße wird bei einem Autobahnanschluss die Verkehrsstärke mit ca. 20.000 Kfz/24h auf ca. das Dreifache steigen.
- o Als sehr schlecht "--" wird gewertet, wenn die Unfallkosten linear auch auf das Dreifache steigen.
- o Mit sehr gut „+“ wird gewertet, wenn die Unfallkosten trotz der höheren Verkehrsstärke nicht über den Wert der Nullvariante steigen.“

Damit ergibt sich folgende Skalierung:

<18 Mio.€/20a++
18 – <26 Mio.€/20a +
26 – <34 Mio.€/20a o
34 – <42 Mio.€/20a -
>42 Mio.€/20a-- „

Die Methodik bei der Skalierung der Unfallkosten scheint prinzipiell plausibel. Allerdings beträgt das Dreifache der ~18. Mio.€/20a Unfallkosten 54 Mio.€/20a. Damit ergäbe sich folgende Skalierung:

<18 Mio.€/20a++
18 – <30 Mio.€/20a +
30 – <42 Mio.€/20a o
42 – <54 Mio.€/20a -
>54 Mio.€/20a--

Somit würde sich für alle Varianten ein gutes Unfallkosten-Verhältnis ergeben, die V 2.3 also nicht mehr nach befriedigend "abgestuft", sondern wie die anderen Varianten mit „+“ bewertet.

Grundstücksangelegenheiten/Grunderwerb

Die unten aufgeführten Flurstücke aus der Liste „Grunderwerbverzeichnis“ befinden sich im Eigentum der Hansestadt:

14/73, Flur 4, Gem. Buxtehude	Straßenfläche
12/4, Flur 4, Gem. Buxtehude	Straßenfläche
25/9, Flur 4, Gem. Buxtehude	Straßenfläche
326/9, Flur 4, Gem. Buxtehude	Wegefläche
26/4, Flur 4, Gem. Buxtehude	Wegefläche
336/2, Flur 4, Gem. Buxtehude	Grabenfläche
69/3, Flur 4, Gem. Buxtehude	Grünfläche, verpachtet
69/2, Flur 4, Gem. Buxtehude	Grünland, verpachtet
330/1, Flur 4, Gem. Buxtehude	Grabenfläche

Die Flurstücke 69/3 und 69/2 sind mit Pachtvertrag vom 15.04.1993 verpachtet. Die Pachtverträge und vertraglichen Regelungen sind vom Erwerber zu übernehmen.

Für das Flurstück 26/4 ist durch den B-Plan 42 1.Änderung eine Fußwegeverbindung festgelegt. Diese öffentliche Verbindungsfunktion ist weiterhin zu gewährleisten.

Gleiches gilt für das Flurstück 326/9. Dieses Flurstück steht in Verbindung mit dem öffentlichen Fußwegnetz des Bebauungsplanes Nr. 105. Auch hier ist die öffentliche Fußwegeverbindung aufrecht zu halten.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

- Die Bezeichnung der Flurstücke im Maßnahmenblatt 8E stimmt nicht mit der Darstellung der Unterlage 9.2 Blatt Nr. 2 überein.
- Zu Maßnahme 7A
Flächige Anpflanzung am Bollweg auf dem Grundstück: Gem. Buxtehude, Flur 4, Flurstück 194. Auf eine 3.851m² große Fläche sollen 154 Bäume angepflanzt werden. Für die Anpflanzung eines großkronigen Baumes sind 25 m² Vegetationsfläche vorgesehen. Das entspricht einer Seitenlänge von 5x5 m. Im Reifestadium wird der Baum einen Stammdurchmesser von ca. 60 – 80 cm erlangen. Hieraus folgt, dass dem Baum lediglich eine Kronenentwicklung mit einem Radius von 2,20 m bzw. 2,10 m zugestanden wird. Diesem Berechnungsansatz wird nicht gefolgt. Es sollen Bäume im Eingriffsbereich ersetzt werden, die einen Kronenradius von 5m bis 8m aufweisen. Die Werte des Naturhaushaltes hinsichtlich der Bio- bzw. Assimilationsmasse, Nahrung und Lebensraum sind in keinsten Weise berücksichtigt worden.
Pro zu ersetzendem Baum ist daher eine Vegetationsfläche von mindestens 80 m² vorzusehen.

Entwässerung

Bezüglich der Verlegung von Abwasserleitungen und den damit im Zusammenhang stehenden Kosten wird noch einmal auf die Stellungnahme vom 19.03.2012 verwiesen: „Aus entwässerungstechnischer Sicht werden umfangreiche Maßnahmen an den vorhandenen Entsorgungsleitungen erforderlich, wie sie im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.10 „Leitungen“ dargestellt sind. Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurden die erforderlichen Maßnahmen mit dem Planungsbüro besprochen und soweit das mit den zum damaligen Zeitpunkt vorhandenen Kenntnissen möglich war, eine überschlägige Kostenschätzung erstellt. Je nach technischer Umsetzbarkeit können demnach Kosten von bis zu 700.000 Euro entstehen.“

Unter Punkt 7 „Kosten“ in Verbindung mit Punkt 4.10 „Leitungen“ wird dargestellt, dass die vorgenannten Kosten (Kostenbeteiligung) vom Entsorgungsträger – also der Stadtentwässerung Buxtehude – zu übernehmen sind. Als Grundlage werden bestehende Rahmen- bzw. Gestattungsverträge und gesetzliche Bestimmungen angeführt. Interne Recherchen haben ergeben, dass nur für bestimmte Bereiche der Rübker Straße vertragliche Regelungen mit dem Landkreis Stade bestehen. Nach dem jetzigen Kenntnisstand können insofern die Aussagen zur Kostenregelung außerhalb der durch Vertrag geregelten Bereiche nicht akzeptiert werden.“

Sonstiges

- Durch das hohe zukünftige Verkehrsaufkommen ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn laut den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2010) nicht möglich. Die geplanten Gehwege/Radfahrer frei sollten daher zu Verkehrsanlagen mit Gleichstellung der Radfahrer umgeplant werden.
- In den Plänen mit den Regelquerschnitten sind die Fahrzeuge überproportional groß dargestellt (ca. 2,40m statt 1,80m breit und entsprechend höher). Zudem sind die 3m Höhe der Lärmschutzwände nicht ab Oberkante Fahrbahn dargestellt.
- Die Zufahrt zu den Häusern Rübker Straße Nr. 2-14 ist im dargestellten Zustand aus Richtung Rübke und in Richtung Buxtehude nicht nutzbar (durchgezogene Linie), so dass die Anwohner Umwege zum Wenden in Kauf nehmen müssten.
- Den Ausgleichspflanzungen an den Wirtschaftswegen wird seitens der Hansestadt Buxtehude nicht zugestimmt, da dies einen erhöhten Unterhaltungsaufwand und eine Einschränkung des Querschnittes bedeuten würde

- Der dargestellte Deckenaufbau für die Rübker Straße entspricht nicht der erwähnten Vorschrift nach RSTO12.

Hinweis zur FFH- Thematik

Wie in den Planfeststellungsunterlagen erläutert wird, stellt der Zubringer zur A 26 bereits eine 100% Flächenentwertung des FFH-Gebietes dar. Aus diesem Grunde kommt die FFH-VP zur K 40 zu dem Schluss, dass mit der jetzt zu beurteilenden Maßnahme keine zusätzliche Beeinträchtigung erfolgt und diese mit der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und den im Rahmen der A 26 erfolgten Kohärenzmaßnahmen abgeschlossen sei.

Die Hansestadt Buxtehude weist darauf hin, dass die angesprochene FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur A 26 Planung auf einer methodischen Herangehensweise basiert, die gemäß eines rechtswissenschaftlichen Gutachtens zu den Variantenprüfungen der K 40 als nicht anwendbar angesehen wird. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes und der Tatsache, dass es mit der Ausbauvariante zur K 40 eine planerische Alternative gäbe, gilt eine (von der Hansestadt Buxtehude favorisierte) Umgehungsvariante als ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund sollte die Planfeststellungsbehörde prüfen, ob die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur K40 auf eine ursprüngliche Prüfung zur A 26- Planung aufbauen kann. Fraglich ist in diesem Zusammenhang, ob ein neues Planfeststellungsverfahren auf eine möglicherweise methodisch anzupassende FFH-Verträglichkeitsprüfung aufsetzen kann.

Die Hansestadt Buxtehude hält es auf der Grundlage der aufgeführten Argumente für zwingend geboten, die Planunterlagen zu überarbeiten, da sie in einzelnen Teilbereichen dem Anspruch einer zukunftsorientierten Planung nicht gerecht werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Siehe Vorlage hinsichtlich Entwässerung

Anlage/n: