

Bebauungsplan Nr. 1057 - Ludgerweg / Filchnerweg / Domänenweg -

Behandlung der vorgebrachten Äußerungen

zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB) sowie aus der Bürgerdiskussion gem. § 3 Abs. 1 BauGB am 25.01.2007

Es sind nachfolgend die schriftlich eingegangenen Äußerungen sowie die mündlich vorgetragenen und während der Bürgerdiskussion protokollierten Äußerungen inhaltlich zusammengefasst worden.

1. Äußerung (Erschließung über den Ludgerweg / Scottweg / Wibbelrather Weg)

Einwand gegen eine Erschließung über den Ludgerweg / Scottweg / Wibbelrather Weg.

Begründung:

Zusätzliches Verkehrsaufkommen, Gefährdung für spielende Kinder, Scottweg nur mit schmalen einseitigem Gehweg, Wibbelrather Weg nur einsprurig ohne Gehweg, Gefährdung im Bereich der Bushaltestelle Krickhaus.

Scottweg und Wibbelrather Weg sind für das zusätzliche Verkehrsaufkommen ungeeignet.

Während der Bauphase wird Verkehr durch Baustellenfahrzeuge und später aufgrund des Durchgangsverkehrs Lärmbelästigung erwartet.

- Anregung, Erschließung über Gräfrather Straße / Westring bzw. Bolthausen / Wibbelrather Weg vorzusehen.
- Anregung, für die Erschließung der Baugebiete südlich und östlich der Siedlung Westpark eine südliche Anbindung (Bolthausener Weg / Wibbelrather Straße) vorzusehen, um zusätzliche Verkehrsbelastung im unteren Ludgerweg, Scottweg und Wibbelrather Weg zu vermeiden.
- Anregung, eine Erschließung der Wohnbebauungen Ludgerweg / Filchnerweg über die Gräfrather Straße / Westring bzw. Bolthausen / Wibbelrather Weg vorzusehen.
Es wird eine erhebliche Belastung durch LKW-Verkehr während der Bauphase erwartet. Die Erschließung über den Ludgerweg bedeutet einen Umweg bzgl. der Erreichbarkeit der Autobahn.
- Hinweis, dass keine Bereitschaft besteht, Grundstücksfläche zum Zwecke der Erschließung des Plangebietes bzw. für Baustellenverkehr zur Verfügung zu stellen oder Anliegerkosten zu zahlen.
- Hinweis, dass keine Bereitschaft, aufgrund von Bürgerinitiativen des Westparks eine Erschließung des Plangebietes über die Straßen Wibbelrather Weg, Wibbelrather Weg und Bolthausen zu dulden.

Begründung: zu schmale Wege, keine ausreichende Verkehrssicherheit, Schleichverkehr in Richtung A 46.

zu 1. Behandlung im weiteren Verfahren

Die Situation in den beschriebenen Straßenabschnitten ist bekannt und auf den Ausbaustandard sowie die Topografie vor Ort zurückzuführen.

Die Belastung dieser Verkehrswege ergibt sich aber bereits aus der vorhandenen Situation.

Innerhalb des Planbereiches Ludgerweg sind rd. 75 Baugrundstücke bzw. innerhalb des Planbereiches Filchnerweg rd. neun Baugrundstücke vorgesehen. Nur diese sind für die hier in Rede stehenden Bedenken maßgeblich unter Berücksichtigung der derzeitigen Situation.

Die Entwicklung von Baugebieten ist natürlich mit einem gewissen Zuwachs von Verkehrsmengen in der äußeren Erschließung verbunden. Dieses lässt sich nicht gänzlich vermeiden, da ein Anschluss an vorhandene Verkehrswege immer notwendig ist.

Bezüglich der potenziellen Verkehrsbelastung durch den Anschluss des Teilbereiches Ludgerweg an das vorhandene Verkehrsnetz ist von einer rechnerischen Größe von 26 Fahrten

pro Spitzenstunde aus dem Bereich Ludgerweg und drei Fahrten aus dem Bereich Filchnerweg nach den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95, Anhang 2, Köln 1995) auszugehen.

Diese 29 Fahrten werden aber nicht allesamt ihren Weg durch den Scottweg bzw. den Wibbelrather Weg suchen.

Aufgrund der vorhandenen Verhältnisse ist selbst bei einem Erreichbarkeitsvorteil über diese Straßen in Richtung A 228 / A 46 von einem Drittel, also zehn Fahrten pro Spitzenstunde auszugehen.

Hiermit ergibt sich keine unvertretbare Mehrbelastung für die angesprochenen Verkehrswege bzw. es ist mit der Entwicklung des Baugebietes Ludgerweg keine erhebliche Mehrbelastung in dem Scottweg / Wibbelrather Weg zu erwarten.

Die Belange der Verkehrssicherheit, gerade die Gefährdung des fußläufigen Verkehrs in den angesprochenen Bereichen sind ernst zu nehmen. Das Gefährdungspotenzial ergibt sich aber bereits aus der Bestandssituation heraus.

Zu prüfen ist eine Teilung der Verkehrszellen westlich und östlich des Ludgerweges mit einer Verhinderung der Verbindung für den motorisierten Verkehr zwischen Ludgerweg und Scottweg.

Eine Erschließung des Teilbereiches / Neubaugebietes selbst für Zwecke des Baustellenverkehrs von Süden über die Kleine Düssel ist aus den nachfolgend aufgeführten Gesichtspunkten nicht zu möglich:

Der vorhandene „Ludgerweg“ hat ein Gefälle von ca. 6,8 %. Eine Erschließung von Süden führt durch das Tal der „Kleinen Düssel“. Eine Straße in diesem Bereich hat eine Neigung zwischen 11 % – 13 %. Dies hätte einen erheblichen Unterhaltungsaufwand (Winterdienst) sowie eine erhöhte Unfallgefahr zur Folge.

Im Bereich der „Kleinen Düssel“ müsste ein zusätzlicher Ausbau erfolgen. Dieser führt durch das bis dato eher unerschlossene Gewässertal. Hiervon wären ein Naturschutzgebiet und besonders geschützte Biotope betroffen. Aus naturräumlicher Sicht ist die Erschließung über das vorhandene Straßensystem zu bevorzugen.

Zudem wäre die zu erstellende Verkehrsfläche bis zu dem Teilbereich „Ludgerweg“ anbaufrei zu führen.

Für eine südliche Erschließung wäre eine zusätzliche Grabenverrohrung der „Kleinen Düssel“ erforderlich. Dies stellt einen Gewässerausbau dar und ist entsprechend genehmigungsbedürftig. Die Erteilung einer solchen Genehmigung ist als fraglich zu bewerten, da eine alternative Erschließung des geplanten Teilbereiches über den vorhandenen „Ludgerweg“ möglich ist.

Der vorhandene Straßenquerschnitt in dem „Ludgerweg“ ist ausreichend, den anfallenden Verkehr aufzunehmen. Zusätzliche Flächenversiegelungen sind somit vermeidbar und damit nicht zulässig.

Die Lenkung des Baustellenverkehrs entsprechend der Bauabschnitte außerhalb des Scottweg / Wibbelrather Weg ist sicherzustellen.

Die Inanspruchnahme des Ludgerweges für diese Zwecke lässt sich aus den genannten Gründen nicht vermeiden und ist einer südlichen Erschließung vorzuziehen.

2. Äußerung (Erschließung über den Wiesenkamp)

- Anregung, die Straße Wiesenkamp als Sackgasse beizubehalten.
Bei einem Ringschluss zum Domänenweg wird eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit insbesondere für spielende Kinder erwartet.
- Frage, nach den Kosten für die Anwohner des Wiesenkamp bei einer Straßenerneuerung.

- Keine Bereitschaft Kosten für evtl. Straßenausbaumaßnahmen zu entrichten.
- Anregung, die Straße Wiesenkamp als Sackgasse zu erhalten, da die Straße in ihrem letzten Abschnitt im Privatbesitz ist, die immer auf eigene Kosten instandgesetzt wird.

zu 2. Behandlung im weiteren Verfahren

Die Erschließung des Neubaugebietes ist ausschließlich über den Domänenweg, welcher in einem Wendehammer enden soll, geplant.

Eine Unterbrechung zwischen Domänenweg und Wiesenkamp ist im Rahmen der Ausbauplanung, spätestens durch Setzung von Pollern möglich. Ein Ringschluss hat aber z.B. für die Müllentsorgung Vorteile, welche einen solchen Poller umlegen könnte.

Die Straße Wiesenkamp befindet sich zudem an ihrem Ende in Privateigentum, über das nicht zu verfügen ist.

Es handelt sich bei dem in Rede stehenden Bereich ausschließlich um eine Anliegerstraße. Somit ist kein Durchgangsverkehr zu befürchten, der die Verkehrsverhältnisse am Rande der Siedlung nachhaltig beeinflussen könnte.

Im Bereich Domänenweg ist von rd. 18 Baugrundstücken auszugehen. Es ist von sechs Fahrten pro Spitzenstunde zusätzlich über den Domänenweg nach den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95, Anhang 2, Köln 1995) auszugehen.

Die Kosten für die Erschließungsmaßnahme sind vom Projekt- / Erschließungsträger für den Neubau zu übernehmen.

Eine Veranlagung der Anlieger ist nur möglich, wenn für den Wiesenkamp, den Domänenweg tatsächlich im Bestand (unabhängig von der B-Plan-Aufstellung) eine Erneuerung stattfindet. Dieses ist aber nicht abzusehen (fehlende Haushaltsmittel der Stadt Wuppertal). Entstehende Schäden durch die Neubauererschließung im Bestand durch Baustellenfahrzeuge o.ä. sind ebenfalls vom Projekt- / Erschließungsträger zu tragen. Hierzu wird ein städtebaulicher Vertrag zwischen der Stadt Wuppertal und dem Projekt- / Erschließungsträger geschlossen werden.

3. Äußerung (Fläche Ludgerweg)

Anregung, auf die Fläche Ludgerweg zu verzichten,

- da keine Bereitschaft besteht, für Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Baugebiet Ludgerweg Kostenanteile zu tragen,
- da das Klientel „junge Familien“ nicht erwartet wird an dem Standort, welcher durch Lärm- und Abgasbelastung durch die A 46 gekennzeichnet ist.

zu 3. Behandlung im weiteren Verfahren

Bzgl. der Erschließungsmaßnahmen und der Folgekosten wird mit dem Projekt- / Erschließungsträger ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Dieser beinhaltet die Bürgschaft für die zu erbringenden Leistungen, so dass eine Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen sichergestellt werden kann.

Mit der Planung ist nicht ein bestimmtes Klientel angesprochen. Die Entscheidung für den Standort bereits auf der Ebene des Flächennutzungsplanes erfolgte vor dem Hintergrund, dass die Baulandbereitstellung und die Versorgung mit Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser die Abwanderung einkommensstarker Bevölkerungsgruppen in das Umland verringern kann.

4. Äußerung

Hinweis, dass etwas für den Klimaschutz und gegen die „Sofa-Spaß-Wellness- und Autofetisch-Gesellschaft“ getan werden muss, was durch die Ablehnung des Baugebietes Ludger-

weg zum Ausdruck gebracht werden kann.

Aufforderung zu klarem, verantwortungsvollem und zukunftsbezogenem politischen Handeln.

zu 4. Behandlung im weiteren Verfahren

Die Äußerung betrifft keinen städtebaulich abzuwägenden Belang im Zusammenhang mit den Ziele und Zwecken des Bebauungsplanes bzw. dessen Festsetzungen.

5. Äußerung

Hinweis, dass die Fläche Ludgerweg für nachwachsende Rohstoffe im Sinne alternativer Energiequellen zur Verfügung stehen kann.

zu 5. Behandlung im weiteren Verfahren

Das vorrangige Ziel innerhalb des Plangebietes ist die Entwicklung von Wohnbaufläche, was bereits durch die Darstellung im Flächennutzungsplan dokumentiert wird. Demzufolge wird hier der Belang der Produktion nachwachsender Rohstoffe gegenüber dem Ziel der Wohnbauflächenentwicklung zurückgestellt.

6. Äußerung (Südliche Verkehrsanbindung der Neubausiedlung Ludgerweg / Bolthausen)

Gegen eine eventuell geplante südliche Verkehrsanbindung der Neubausiedlung Ludgerweg / Bolthausen. Begründung:

- Wibbelrath / Wibbelrather Weg und Bolthausen so schmal, dass diese nur mit einem PKW befahren werden können; Straßen wären für Begegnungsverkehr zu verbreitern; es besteht keine Bereitschaft dafür Grundstücksfläche abzugeben.
- Bei einer Erschließung über die schmalen Straßen besteht erhebliche Unfallgefahr.
- Eine Enteignung zum Zwecke der Beschaffung von Fläche zum Ausbau der Verkehrswege wird abgelehnt unabhängig von der Höhe einer Entschädigung.
- Eine südliche Erschließung würde die Inanspruchnahme von ökologisch wertvoller Fläche bedeuten, was einer Umweltzerstörung gleichkommt.
- Eine südliche Erschließung bringt Schleichverkehr zu der A 46, welcher nicht nur durch das Neubaugebiet induzierten Verkehr beinhaltet sondern auch gebietsfremden Verkehr.
- Wibbelrather Weg (Hohlweg), der als Schulweg benutzt wird, ist bereits in Richtung Haan gesperrt worden, da er als Schleichweg genutzt wurde.

zu 6. Behandlung im weiteren Verfahren

Siehe auch lfd. Nr. 1

Die Äußerung ist nach Ablauf der Beteiligungsfrist und nach der Sitzung der Bezirksvertretung Vohwinkel am 13. August 2008 eingegangen. Die Bezirksvertretung Vohwinkel hat der Verwaltung einen Prüfauftrag erteilt, eine mögliche Süderschließung städtebaulich zu bewerten.

Dieses Prüfergebnis liegt vor und kommt zu folgenden Aussagen:

Der Ludgerweg hat eine Verkehrsflächenbreite von 10 m, dabei beträgt die Breite für den motorisierten Verkehr 6 m. Die Straße ist im Verkehrsnetz deutlich als Sammelstraße zu erkennen. Hierfür ist ein wesentliches Indiz, dass der Ludgerweg keine Erschließungsfunktion für die unmittelbar anliegenden Grundstücke übernimmt. Wäre dies der Fall, würde es sich um eine Anliegerstraße handeln, welche dann zudem eine geringere Verkehrsflächenbreite aufweisen könnte / würde. Zudem ist der Ludgerweg in Richtung Süden bis unmittelbar an die der vorhandenen Bebauung anschließenden landwirtschaftlichen Fläche (potentielles

neues Wohngebiet) herangebaut und somit im Sinne einer Verlängerung vorbereitet.

Mithin lässt sich deutlich die Aufgabe des Ludgerweges im Verkehrsnetz erkennen, nämlich die Erschließungsfunktion einer Sammelstraße mit Erweiterungsoption.

Die Funktion einer Sammelstraße bedeutet nicht die gleichzeitig Übernahme einer Verbindungsfunktion zwischen übergeordneten Verkehrswegen. Diese Neuinterpretation des Ludgerwegs ist zu beachten, wenn eine mögliche Süderschließung des Baugebietes Ludgerweg betrachtet wird.

Es sind zwei potentielle Südtrassen (Südtrasse 1 und Südtrasse 2) untersucht worden. Die Führung der Südtrasse 1 verläuft vom Westring (L357) über den Wibbelrather Weg in die Straße Bolthausen nach Osten; sie knickt nach etwa 300m nach Norden ab, führt westlich an Gut Bolthausen vorbei weiter nach Norden, um dann von Osten in die Haupteinschließung des geplanten Wohngebietes Ludgerweg einzumünden.

Die Führung der Südtrasse 2 verläuft vom Westring (L357) über den Wibbelrather Weg und quert die Kleine Düssel. Hinter der Gewässerquerung biegt sie nach Norden ab und verlässt den Wibbelrather Weg, um auf einer neu anzulegenden Trasse das neue Baugebiet im Bereich des westlichsten, geplanten Wendehammers zu erreichen.

Südtrasse 1:

- Ausbau der Straße

Die bis Gut Bolthausen führende Straße ist für die Funktion der äußeren Erschließung zu schmal, nördlich davon existiert nur ein unbefestigter Feldweg. Die Straße ist daher neu anzulegen. Bei einer Länge von ca. 600 m und einer Breite von mindestens 8,0m (Trennprinzip: Fahrbahnbreite 5,5 m, Gehwegbreite einseitig 2,0 m, Schrammbord 0,5m) ist eine Straße mit einer Fläche von 4.800 qm herzustellen, was bei einem geschätzten Preis von 130,- bis 150,- Euro/qm zu Kosten von 620.000 bis 720.000 Euro führte. Diese Straße wäre keine Erschließungsanlage, damit müssten die Kosten von der Stadt Wuppertal getragen werden.

- Naherholung

Der Feldweg zwischen Gut Bolthausen und dem vorhandenen Baugebiet wird zurzeit von dessen Bewohnern ausgiebig als Spazierweg zur Naherholung genutzt. Durch einen Ausbau für den motorisierten Verkehr werden Erholungsfunktion und Attraktivität dieser Fußwegstrecke beeinträchtigt.

- Grunderwerb

Um die o.g. Verkehrsflächenbreite von 8,0 m bereit zu stellen, müsste die Stadt Wuppertal zusätzlich von etwa 3700 qm Grunderwerb der privaten Anlieger der Trasse tätigen. Abgesehen von den Kosten müsste die Bereitschaft aller Grundstückseigentümer vorhanden sein.

- Engstelle

Kurz hinter dem Knotenpunkt Wibbelrather Weg / Bolthausen befindet sich eine Engstelle in der öffentlichen Straßenparzelle. Der Eigentümer des angrenzenden privaten Flurstücks ist nicht bereit, Fläche zu verkaufen. Damit müsste die Straße hier auf eine Querschnittsbreite von ca. 3,7 m (inkl. Gehweg) eingeengt werden. Dies würde den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit stark einschränken.

- Versiegelung und Biotope

Beim Ausbau der Straße würden zusätzlich Flächen versiegelt. Im ersten Teilabschnitt

bis Gut Bolthausen, Länge 450 m, müssten zu der Straßenbreite von ca. 4,0m weitere 4,0m versiegelt werden; auf den letzten 250 m bis zum Plangebiet die gesamte Breite. Die zusätzlich zu versiegelnde Fläche betrüge damit: $4,0 \times 450 + 8,0 \times 250 = 3800$ qm. Im Bereich der Querung des Abflusses des Teiches (Kleine Düssel) am Gut Bolthausen ist damit ein Eingriff in ein Biotop nach § 62 Landschaftsgesetz (LG NW) verbunden.

- Anbindung Vohwinkel
 - a. Unter der Prämisse, das geplante Baugebiet südlich des Ludgerweges vom Ludgerweg komplett abzubinden, müssten die neuen Bewohner alle Fahrten über den Westring oder auch den Wibbelrather Weg vornehmen. Da aber davon auszugehen ist, dass überwiegend Fahrten nach Vohwinkel getätigt werden (zur Erreichung der Infrastruktur dort), werden diese Fahrten unnötig verlängert.
 - b. Bleibt die Durchfahrt zum Ludgerweg geöffnet, ist nach wie vor damit zu rechnen, dass der größte Teil des durch das neue Wohngebiet verursachten Verkehrs weiterhin direkt über den Ludgerweg fließt. Zusätzlich sind aber neue Schleichverkehre über diese neue Süderschließung 1 zu erwarten.
- Verhältnismäßigkeit

Angesichts der direkten, unmittelbaren Anschlussmöglichkeit des geplanten Baugebietes an den Ludgerweg, ist der Aufwand des Neubaus (Versiegelung, Kostenaufwand, etc.) einer Straße von 600 m Länge als unverhältnismäßig anzusehen.

Südtrasse 2:

- Ausbau der Straße

Um die Straße in einer Breite von 8,0m (Aufteilung s.o.) bis an das neue Baugebiet zu führen, ist im ersten Abschnitt (Länge: 80 m) bis hinter die Querung der Kleinen Düssel eine Verbreiterung und Ausbau der Verkehrsfläche notwendig, im übrigen Abschnitt (Länge: 180 m) ist eine Neuanlage notwendig. Die entstehenden Kosten betragen bei einer Fläche von 2.100 qm zwischen 273.000 bis 315.000 Euro. Für die Kostenübernahme gelten ebenfalls die für die Variante 1 gemachten Aussagen.
- Naherholung

Der vorgesehene Weg parallel zum Abfluss der Regenrückhaltebecken soll in der städtebaulichen Konzeption eine bessere Vernetzung der Fußwege zur Naherholung mit sich bringen. Durch einen Ausbau für den motorisierten Verkehr werden Erholungsfunktion und Attraktivität dieser Fußwegstrecke beeinträchtigt.
- Querung Kleine Düssel

Die notwendige Verbreiterung der Verkehrsfläche im Bereich der Überquerung der Kleinen Düssel macht den Neubau einer Verrohrung oder Brücke notwendig. Im Bereich der Querung Kleinen Düssel ist damit ein Eingriff in ein Biotop nach § 62 Landschaftsgesetz (LG NW) verbunden. Dieser Eingriff in das Gewässer ist angesichts der Möglichkeit, das Baugebiet auch von Norden zu erschließen nicht vertretbar.
- Topographische Situation

Das Gelände fällt im Bereich des neuen Baugebietes um etwa 4,5% von Norden nach Süden. Zwischen dem Wibbelrather Weg (Anschluss der Südumgehung 2) bis zum Baugebiet liegt ein Gefälle von ca. 11% vor. Dies ist für die Straße so steil, dass streng genommen eine Trassenführung in Serpentinaen notwendig würde, was die Länge und die Aufwendungen für die Planstraße noch einmal vergrößern würde.

- Grunderwerb
siehe Südtrasse 1
- Versiegelung
siehe Südtrasse 1
- Anbindung Vohwinkel
siehe Südtrasse 1
- Verhältnismäßigkeit
siehe Südtrasse 1

Fazit:

Gegen beide Süderschließungsvarianten sind zahlreiche Argumente ins Feld zu führen. Dagegen steht die Anbindung des neuen Baugebietes, wie in der Konzeption ausgeführt, über den Ludgerweg. Diese ist unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte / Kriterien gegenüber den Süderschließungsvarianten vorzuziehen.