

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Bearbeiter/in	Alexandra Paepcke
	Telefon (0202)	563 5643
	Fax (0202)	563 8417
	E-Mail	alexandra.paepcke@stadt.wuppertal.de
	Datum:	07.01.2003
	Drucks.-Nr.:	VO/0979/02 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
12.02.2003	Bezirksvertretung Vohwinkel	Empfehlung/Anhörung
11.03.2003	Ausschuss Verbindliche Bauleitplanung	Beschlussempfehlung
26.03.2003	Hauptausschuss	Beschlussempfehlung
31.03.2003	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Bauleitplanverfahren Nr. 869 2. Änderung		
- Sachstandsbericht		
- Aufhebungsbeschluss		

Grund der Vorlage

- Sachstandsbericht
- Aufhebungsbeschluss

Beschlussvorschlag

1. Der Sachstandsbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Aufhebung des Bauleitplanverfahrens Nr. 869 2. Änderung (Aufstellungsbeschluss 15.06.1998) wird beschlossen. Der Geltungsbereich wird in der Anlage 1 näher beschrieben.

Einverständnisse

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Der Bebauungsplan Nr. 869 –Radenberg- ist seit dem 19.05.1994 in der Fassung der 1. Änderung rechtsverbindlich. Ziel dieses Bebauungsplanes war die Realisierung einer Wohnbebauung, die dann auch überwiegend in den Jahren 1993 bis 1997 errichtet wurde. Die Erschließungsstraßen des Baugebietes Radenberg sind im Herbst 1997 endgültig hergestellt worden.

Am 10.12.1997 hat der Grundstückseigentümer den Antrag gestellt, den Bebauungsplan zu ändern; dieser Antrag umfasste u.a. die Erschließung und Bebauung der im rechtskräftigen Bebauungsplan als Wald festgesetzten Halde mit ca. 40 Einfamilienhäusern. Die verkehrliche Erschließung sollte über die Verlängerung der Straße Am Britten erfolgen (Anlage 2)

Der Aufstellungsbeschluss zur 2. Änderung ist am 16.06.1998 vom Rat der Stadt gefasst worden.

Verkehrliche Erschließung

Bereits in der am 30.11.1998 durchgeführten Bürgerdiskussion sind Bedenken hinsichtlich der bereits jetzt bestehenden Verkehrsprobleme, die sich aus der Enge der Straßen, fehlenden Parkplätzen und teilweisen unangemessenen Geschwindigkeiten ergeben, geäußert worden. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass bereits jetzt die Sicherheit spielender Kinder nicht gewährleistet sei.

R 104 lehnte bereits 1998 die ursprünglich geplante Erschließung über den Straßenengpass Am Britten ab und hält diese Ablehnung aufgrund der in der Vergangenheit vorgebrachten Bedenken weiterhin aufrecht. Die Bedenken beziehen sich u. a. auf die schlechte Parksituation, zu hohe Geschwindigkeiten, mangelnde Verkehrssicherheit und die dann zusätzliche Verkehrsbelastung für die Anwohner. Ferner muss der Investor die heutigen Flächen, für die schon 1994 von den Anliegern des Fußweges zugunsten des Investors eine Baulast eingetragen wurde, erwerben und an die Stadt unentgeltlich übertragen. Dies ist erforderlich, damit die Erschließungsstraße als eine öffentliche im Bebauungsplan festgesetzt und gebaut werden kann. Dies setzt allerdings eine Änderung des Bebauungsplanes voraus; somit wäre planungsrechtlich die Erschließung gesichert.

Im weiteren Verlauf der Planerarbeitung wurde deutlich, dass die verkehrliche Erschließung über die Verlängerung der Straße Am Britten problematisch ist.

In diesem Bereich ergibt sich aufgrund der Eigentumsverhältnisse eine Engstelle, wobei die Mischverkehrsfläche auf einer Länge von 20 m von der ansonsten vorhandenen Breite von 5,0 m auf 3,0 m reduziert wird.

Der Vorhabenträger hat dann im Oktober 1998 in einer Verkehrsuntersuchung die verkehrlichen Auswirkungen der Wohngebietserweiterung über das vorhandene Straßensystem Am Britten untersuchen lassen.

Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verkehrsführung über die vorhandenen Straßen möglich ist, da Fahrgassenbreiten auch von ausnahmsweise 3,0 m in Anliegerstraßen auch im Gegenverkehr ausreichend sind, wenn die Verkehrsstärke sehr gering ist und für Begegnungsfälle Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Diese genannten Kriterien liegen nach Ansicht des Gutachters vor.

R 104 besteht auf eine durchgehende Fahrbahnbreite entsprechend der vorhandenen (mind. 5,0 m) beim Anschluss eines neuen Erschließungsgebietes.

Grundsätzlich liegt folgende Situation im bereits vorhandenen Wohngebiet Radenberg vor:

Das Erschließungssystem Radenberg ist als verkehrsberuhigter Bereich (Mischfläche) gem. Verkehrszeichen 325/326 Straßenverkehrsordnung realisiert worden. Dies bedeutet, dass Fußgänger die gesamte Breite der Straße nutzen dürfen, das Kinderspielen überall erlaubt ist und der Fahrzeugverkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten muss.

Anlass für die Einführung verkehrsberuhigter Bereiche ist es, für eine Verbesserung des Wohnumfeldes und damit der Wohnqualität zu sorgen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wo für die Fußgänger und Kinder nur wenig Freifläche (kleine Grundstücke) in Form von Gärten und Spielplätzen vorhanden sind, soll der Aufenthalt außer Haus unter Einbeziehung von Straßenflächen als verkehrsberuhigter Bereich erweitert und somit einbezogen werden. Daraus folgt, dass Straßen nur dann die Voraussetzung erfüllen, wenn sie nur über ein geringes Verkehrsaufkommen verfügen und in ihrer Ausbaulänge ein Mindestmaß nicht überschreiten.

Die Empfehlungen für den Ausbau von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) sieht bei Anliegerstraßen Typ 3 (AS 3) eine maximale Ausbaulänge von 50 m vor, da davon auszugehen ist, dass kein PKW-Fahrer bereit ist über einen längeren Abschnitt (zumal er sein Wohnziel erreichen will) Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

Daher empfiehlt R 104 aus Verkehrssicherheitsgründen keine Erschließung durch das Wohngebiet Radenberg. Aus verkehrstechnischer Sicht ist eine neue Erschließungsstraße über den Trennfunktionsbereich Niederradenberg in der direkten westlichen Richtung über das Gehöftgrundstück mit einer Straße im Trennsystem (Anlage 3) die einzig mögliche Variante.

Um die Machbarkeit nachzuweisen, hat der Investor im September 2002 ein erneutes Verkehrsgutachten vorgelegt.

Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass eine solche Straße technisch möglich sei, aber aufgrund der beträchtlichen Höhenunterschiede das Auffüllen des Geländes mit großen Erdmassen erforderlich ist.

Weiterhin kommt auch dieser Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Verkehrserschließung über das vorhandene Straßensystem ausschließlich aufgrund der zusätzlichen Verkehrsmenge möglich ist; der Straßenengpass am Übergangspunkt zur Haldenerschließung wird als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme bewertet und der Gutachter hält sie insgesamt für angemessen.

Aufgrund der verkehrlichen Belange kommt R 104 zu dem Ergebnis, dass die neue Erschließungsstraße im Trennsystem über das Gehöftgrundstück für alle Betroffenen die bessere Lösung ist.

R 101 sieht für eine neue Erschließungsstraße im Rahmen der erforderlichen Bebauungsplanänderung keine Erfolgsaussichten, da diese durch die Garten- und Ruhebereiche der Anlieger verlaufen würde.

Die Anlieger der neu vorgeschlagenen Straße haben erst vor kurzer Zeit im Vertrauen auf einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan ihre Häuser errichtet. Diese Investitionen wurden in erster Linie auch in der berechtigten Erwartungshaltung gemacht, dass unverbautes Gelände und keine Erschließungsstraße an ihrem Garten vorbeiführt. Darüberhinaus rechnet R 101 auch nicht damit, dass die betroffenen Anlieger einem Teilverkauf ihrer Grundstücke zustimmen, die für die neue Erschließungsstraße erforderlich sind.

Eine weitere theoretische Möglichkeit der verkehrlichen Erschließung über das Wülfrather Stadtgebiet und somit auch über die Bahntrasse hat der Investor in bisherigen Gesprächen aus Kostengründen abgelehnt.

Weiterhin ist nach § 1 a BauGB das Schutzgut Boden besonders hervorgehoben worden. Diese Vorschrift verlangt ausdrücklich, dass Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen sind. Nach Ansicht von R 101 liegt durch das Anlegen einer neuen Erschließungsstraße das Überschreiten des notwendigen Maßes vor, da das vorhandene

Straßensystem nach der oben beschriebenen Bebauungsplanänderung ausreichend ist. Eine solche Trassenführung kann somit nicht rechtssicher das Abwägungsergebnis sämtlicher öffentlicher und privater Belange sein, wie es i.R. der Planänderung zwingend zu fordern ist.

Landesplanerische Stellungnahme

Es ist abzusehen, dass die Bezirksregierung bei der Neubauvariante erneut landesplanerische Bedenken äußern wird, da die geplante Trasse zu großen Teilen über das sog. Gehöftgrundstück am Rande des Teiches verlaufen würde.

Schon in der Vergangenheit hat die Bezirksregierung aufgrund der Naturschutzwürdigkeit der Halde drei Mal die Landesplanerische Zustimmung versagt. Erst im November 2001 hat diese nach erneuten Gesprächen ihre Bedenken relativiert:

Es wurde u.a. gefordert, dass das Gehöft am Fuß der Halde nicht als Wohnbaufläche, sondern als Fläche für Maßnahmen zum Schutz der Landschaft, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt wird. Nach Auffassung von R 101 widerspricht eine neue Trassenführung über dieses Grundstück den Forderungen der Bezirksregierung und würde erneute Verhandlungen nach sich ziehen.

Fazit:

Da die verkehrliche Erschließung u.a. eine zwingende Voraussetzung für die Realisierung einer Bebauung ist, und diese nach bisherigem Sachstand aufgrund der oben angeführten Bedenken nicht realisierbar und somit nicht gesichert ist, wird vorgeschlagen, die 2. Änderung des Bebauungsplanes (Haldenbebauung) aufzuheben.

Anlagen

Anlage 1: Geltungsbereich des Bauleitplanverfahrens Nr. 869 –Radenberg-

Anlage 2: Vorhandenes Erschließungssystem mit Straßenengpass Am Britten

Anlage 2a: Foto des Straßenengpasses- Blick Richtung Halde

Anlage 3: Plan mit neuer Erschließungsvariante

Anlage 3a: Foto: Gärten der Häuser Am Ringofen

Anlage 3b: Foto: Geplanter Trassenverlauf angrenzend an die Gärten der Häuser Am Ringofen

Anlage 4: Datenblatt