

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

Einladung

Gremium: Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen - öffentlich
Sitzungstermin: Montag, 16.04.2018, 16:00 Uhr
Ort, Raum: Ratssaal des Rathauses, Sophienstraße 27, 26180 Rastede

Rastede, den 05.04.2018

1. An die Mitglieder des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
2. nachrichtlich an die übrigen Mitglieder des Rates

Hiermit lade ich Sie im Einvernehmen mit der Ausschussvorsitzenden zu einer Sitzung mit öffentlichen Tagesordnungspunkten ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- TOP 1 Eröffnung der Sitzung
- TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
- TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 05.03.2018
- TOP 4 Einwohnerfragestunde
- TOP 5 Änderung des Bebauungsplans 60 - Kreuzungsbereich Oldenburger Straße/ Raiffeisenstraße/ Kleibroker Straße
Vorlage: 2018/081
- TOP 6 Erstellung eines Verkehrskonzepts - Antrag der Gruppe SPD/UWG
Vorlage: 2018/079
- TOP 7 Folgenutzung Bauhofsgelände - Auswahl Städtebauliches Konzept
Vorlage: 2018/082
- TOP 8 Einwohnerfragestunde
- TOP 9 Schließung der Sitzung

Mit freundlichen Grüßen
gez. von Essen
Bürgermeister

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2018/081

freigegeben am **04.04.2018**

GB 3

Sachbearbeiter/in:

Datum: 29.03.2018

Änderung des Bebauungsplans 60 - Kreuzungsbereich Oldenburger Straße/ Raiffeisenstraße/ Kleibroker Straße

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	16.04.2018	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	17.04.2018	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Bebauungsplan 60 wird für den Kreuzungsbereich Oldenburger Straße/ Raiffeisenstraße/ Kleibroker Straße geändert.

Der Geltungsbereich des Änderungsbeschlusses ergibt sich aus Anlage 1.

Sach- und Rechtslage:

Die Kreuzung der Oldenburger Straße (K 131) mit der Kleibroker Straße und der Raiffeisenstraße (K 133) ist mit ca. 15.600 KFZ / Tag die am stärksten frequentierte Kreuzung des Hauptortes. In der morgendlichen Spitzenstunde (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr) wird die Kreuzung von rd. 1.100 Fahrzeugen und rd. 200 Radfahrern befahren. In der nachmittäglichen Spitzenstunde (16:30 Uhr bis 17:30 Uhr) liegt die Verkehrsbelastung bei rd. 1.500 Fahrzeugen und ca. 110 Radfahrern.

Die Kreuzung ist durch die verkehrs- und bedarfsgerechte Steuerung der Volllichtsignalanlage zurzeit noch als leistungsfähig zu beurteilen. Gleichwohl entstehen regelmäßig Probleme durch die zu kurze Linksabbiegespur von der Oldenburger Straße in die Raiffeisenstraße, die Blockabfertigung mit entsprechenden Rückstauungen nach dem Öffnen der Schranken am Bahnübergang Raiffeisenstraße sowie durch Abbiegevorgänge in die und aus der Anton-Günther-Straße.

Eine verkehrliche Optimierung der Kreuzung ist nur durch geeignete Baumaßnahmen, z.B. durch die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes oder durch die bauliche Ertüchtigung der Kreuzung durch zusätzliche bzw. verlängerte Abbiegespuren möglich.

Um für eine Entscheidung über eine bauliche Ertüchtigung der Kreuzung eine fachliche Grundlage zu erhalten, hat der Kreistag des Landkreises Ammerland in seiner Sitzung am 15.03.2018 beschlossen, die Realisierbarkeit, die verkehrlichen Auswirkungen und die finanziellen Anforderungen für die o. g. Varianten überprüfen zu lassen.

Die Ertüchtigung der Kreuzung wird mit vergleichsweise hoher Wahrscheinlichkeit nur möglich sein, wenn einzelne – derzeit noch mit Wohn- und Geschäftshäusern bebaute – Grundstücksflächen hierfür herangezogen werden. Der Bebauungsplan Nr. 60 weist diese Grundstücke derzeit noch als Mischgebiete aus. Für die Ertüchtigung der Kreuzung wäre hingegen die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche erforderlich.

Insoweit stehen die aktuellen Festsetzungen des Bebauungsplans der geplanten Ertüchtigung der Kreuzung entgegen. Aus diesem Grunde soll ein Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Bebauungsplans Nr. 60 gefasst werden.

Durch den Aufstellungsbeschluss werden Gemeinde und Landkreis in die Lage versetzt, künftige baurechtliche Anträge zurückzustellen, bis die Frage der Umgestaltung des Kreuzungspunktes geklärt ist. Der Aufstellungsbeschluss dient insoweit der Absicherung der geplanten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Kreuzung.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Anlagen:

Anlage 1 - Geltungsbereich

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2018/079

freigegeben am **05.04.2018**

GB 3

Sachbearbeiter/in: Wiechering, Jens

Datum: 27.03.2018

Erstellung eines Verkehrskonzepts - Antrag der Gruppe SPD/UWG

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	16.04.2018	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	08.05.2018	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Ohne.

Sach- und Rechtslage:

Die Gruppe SPD / UWG beantragte am 07.03.2017 die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzeptes zur optimierten Steuerung und Lenkung der Verkehre für den Hauptort Rastede. Begründet wurde der Antrag im Wesentlichen mit einer hohen Verkehrsbelastung auf den Kreisstraßen Raiffeisenstraße (K 133) sowie Oldenburger Straße (K 131) und den sich darstellenden Entwicklungen an verschiedenen Orten zur Wohnbebauung.

Vor dem Hintergrund bereits laufender Verkehrsüberlegungen mit dem Landkreis Ammerland bezüglich der Raiffeisenstraße wurde der Antrag in Abstimmung mit der Gruppe SPD / UWG bis zum jetzigen Zeitpunkt zurückgestellt.

Der Verkehrsentwicklungsplan für die Gemeinde Rastede, dem entsprechende Verkehrsbefragungen und Verkehrsmessungen in den Jahren 1999 und 2000 vorausgegangen waren, war zuletzt im Jahr 2001 durch das Ingenieurbüro Schwerdhelm & Tjardes erstellt worden. Die seinerzeit vorgeschlagenen Maßnahmen sind überwiegend abgeschlossen.

Der bestehende Verkehrsentwicklungsplan wurde für eine „Laufzeit“ von 15 Jahren und somit bis zum vergangenen Jahr aufgestellt. Die Verkehrsuntersuchungen zum Bahnübergang an der Raiffeisenstraße, die im vergangenen Jahr vorgenommen wurden, zeigen zumindest ansatzweise, dass sich dort deutliche Veränderungen nicht ergeben haben. So stellen sich beispielsweise folgende durchschnittlich tägliche Verkehrsbelastungen im Hauptort dar:

	Ist 2000	Prognose 2015	Ist 2017
Oldenburger Straße (Zentrum)	9.900	11.500	10.500
Raiffeisenstraße (Zentrum)	12.200	14.300	12.800
Kleibroker Straße (Zentrum)	6.000	7.500	6.100
Voßbarg	2.900	3.400	3.100
Schloßstraße	2.900	4.600	3.500
Bahnhofstraße	2.800	3.400	2.900

Zumindest im Hinblick auf die Verkehrsbelastung der „wesentlichen“ Straßen im Hauptort ist der bestehende Verkehrsentwicklungsplan insoweit noch aktuell. Die Kosten für eine Neukonzeption des Verkehrsentwicklungsplanes für die Gemeinde Rastede würden sich auf ca. 100.000,-- € für das gesamte Gemeindegebiet belaufen.

Die Kosten für eine „situative Version“, die sich nur auf einzelne Hauptverkehrsachsen in Rastede sowie auf ausgewählte Kreuzungen / Einmündungsbereiche beschränken würde (in Form von Knotenstromzählungen und Leistungsfähigkeitsberechnungen an Knotenpunkten), belaufen sich auf ca. 30.000,-- €.

In einer solchen Untersuchung würden Einschätzungen zum Verkehrsfluss gegeben und mögliche Störfaktoren benannt sowie Empfehlungen zur Steigerung des Verkehrsflusses (Verkehrsverlagerungen, Streckenausbau) gegeben werden.

Neben der Oldenburger Straße, Raiffeisenstraße und Kleibroker Straße könnten zusätzlich die Eichendorffstraße, Mühlenstraße, Bahnhofstraße, Schloßstraße und Anton-Günther-Straße sowie beispielsweise die Knotenpunkte Schulstraße / Oldenburger Straße und Butjadinger Straße / Dorfstraße / B211 sowie die Einmündungssituationen Am Autobahnkreuz / B211 und Am Waldrand / Wiefelsteder Straße in die Untersuchung einbezogen werden.

Eine Untersuchung des Bereiches Hankhausen (Loyer Weg / Emsoldstr. u.a.) war bereits beauftragt worden und wurde aufgrund der möglichen Verzerrungen der Ergebnisse im Zusammenhang mit dem Umbau der Oldenburger Straße und der Parkstraße zurückgestellt; eine Vorstellung ist für die Sitzung des Ausschusses für Bau-, Planung-, Straßen- und Umwelt am 28.05.2018 vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittel sind im Ergebnishaushalt 2018 nicht vorgesehen und müssten überplanmäßig zur Verfügung gestellt werden.

Anlagen:

1. Antrag der Gruppe SPD und UWG
2. Gegenüberstellung verkehrliche Belastungen

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2018/082

freigegeben am **03.04.2018**

GB 3

Sachbearbeiter/in:

Datum: 29.03.2018

Folgenutzung Bauhofsgelände - Auswahl Städtebauliches Konzept

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	16.04.2018	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	17.04.2018	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Bebauungsplan wird auf Basis des Konzepts 1 mit ringförmiger Erschließungsstraße vorbereitet.

Sach- und Rechtslage:

Bekanntermaßen ist die Umsiedlung der derzeit an der Kleibroker Str. 99 ansässigen Firmengruppe Bohmann in das Industriegebiet Am Autobahnkreuz geplant. In der Folge wird der Bauhof seinen derzeitigen Betriebshof am Roggenmoorweg aufgeben und in die freiwerdenden Betriebshallen an der Kleibroker Str. 99 umsiedeln. Der rückwärtige Teil der Bohmann-Betriebsflächen sowie das Bauhofsgelände sollen einer Wohnnutzung zugeführt werden.

Das Plangebiet umfasst ca. 2,8 ha und ist derzeit im rechtskräftigen Bebauungsplan 29 als Gewerbegebiet ausgewiesen. Durch die Änderung des Bebauungsplans wird im Rahmen der Umwandlung von (dann ehemaligen) gewerblichen Flächen dem Grundsatz der Innenentwicklung gemäß § 1a BauGB entsprochen. Da das Plangebiet allseits von Grünstrukturen umringt ist, handelt es sich um eine Abrundung des Ortsteils Kleibrok.

Nördlich an das Plangebiet grenzt der vom Landkreis Ammerland 2004 ausgewiesene geschützte Landschaftsbestandteil „Umgebung des Hofes Kleibrok“ an das Plangebiet an. Zweck der Unterschutzstellung war und ist es u.a., den vorhandenen Altbaubestand einschließlich der Parkanlage als ortsbildprägendes Element zu erhalten und zu schützen. Zum geschützten Landschaftsbestandteil zählen die Bäume entlang des Roggenmoorweges und die an das Plangebiet nördlich angrenzende Waldfläche.

Insoweit ist bei der Planung des Wohngebietes besondere Rücksicht auf die o. g. Landschaftsbestandteile zu nehmen, wobei auch zu berücksichtigen ist, dass aufgrund der derzeitigen Ausweisung als Gewerbegebiet eine für das Landschaftsbild deutlich nachteiligere Bebauung möglich wäre als nach der Umwandlung in ein Wohngebiet.

Die Verwaltung hat zwischenzeitlich zwei städtebauliche Rahmenkonzepte für das künftige Wohngebiet erarbeitet, die die Grundzüge der Planung für das kommende Bauleitplanverfahren festlegen sollen.

Beiden Konzepten ist gemein, dass im nördlichen Bereich ein Regenwasser-rückhaltebecken vorgesehen ist. Die Lage ist sowohl aufgrund der Topographie im Plangebiet als auch aufgrund des zum angrenzenden Wald einzuhaltenen Abstands gewählt worden. Im Übergang zum südwestlich angrenzenden Wohngebiet Am Brook ist ein Rad- und Fußweg vorgesehen.

Ausgehend vom Roggenmoorweg führt in beiden Konzepten die Erschließungsstraße direkt hinter der Feuerwehr in das Plangebiet hinein. Im weiteren Verlauf des Roggenmoorweges befinden sich mächtige Einzelbäume, die bei einem erforderlichen Ausbau entfernt werden müssten. Dies widerspricht sowohl dem o. g. geschützten Landschaftsbestandteil als auch der Planungsabsicht, ein eingegrüntes Wohngebiet zu schaffen und die Einzelbäume zu erhalten. Der Roggenmoorweg wäre aber auf dem vorderen Abschnitt auszubauen.

Im Einmündungsbereich des neuen Wohngebietes könnten zwei Grundstücke für Mehrfamilienhäuser geschaffen werden, wie sie beispielsweise auch Am Brook vorhanden sind. Die übrigen Grundstücksgrößen sind auf Einfamilien- und Doppelhäuser ausgelegt. Insgesamt entstehen 30 Grundstücke mit einer durchschnittlichen Größe von ca. 700 m². Die Grundstücke sind im Vergleich zu anderen Baugebieten größer, da zu den umliegenden Grünstrukturen Abstände einzuhalten sind, sodass größere Gartenbereiche entstehen (müssen).

Die beiden Konzepte unterscheiden sich in der Führung der Erschließungsstraßen, die in Konzept 1 ringförmig und in Konzept 2 mit einer Wendeanlage vorgesehen sind. Beide Konzepte sind hinsichtlich der technischen Machbarkeit geprüft worden und sowohl hinsichtlich der Verkehrsführung als auch der Kanalführung gleichwertig geeignet. Bei der ringförmigen Erschließung entstehen ca. 250 m² weniger Nettobaufläche, da mehr Verkehrsfläche entsteht. Ansonsten ist die Flächenbilanz nahezu identisch.

Die Wendeanlage in Konzept 2 entspricht mit 22 m Durchmesser den Anforderungen eines dreiachsigen Müllfahrzeuges, welches beim Wenden nicht (mehr) rückwärtsfahren darf. Bisher wurden in Gewerbegebieten 25 m und in Wohngebieten 18 m Durchmesser für Wendeanlagen eingeplant. Künftig sind aufgrund der Forderung des Landkreises als Träger der Abfallentsorgung deutlich größere Wendeanlagen in Wohngebieten einzuplanen.

Die Wendeanlage am Ende der Erschließungsstraße im Konzept 2 erzeugt eine große versiegelte Fläche, die zwar als verkehrsberuhigter Bereich zum Spielen von Kindern genutzt werden kann, aber sicherlich auch (so zeigt die Erfahrung aus anderen Wohngebieten) zum regelwidrigen Abstellen von Fahrzeugen fehlgenutzt werden

wird, sodass die eigentliche Intention – das Wenden der Müllfahrzeuge – voraussichtlich konterkariert werden würde.

Bei der ringförmigen Erschließung in Konzept 1 entfällt die Wendeanlage, da sämtliche Fahrzeuge das Wohngebiet durchfahren können, ohne wenden zu müssen. Hierdurch ergibt sich eine angenehmere Fahrdynamik und Verteilung der Verkehre innerhalb des Gebietes.

Aus Sicht der Verwaltung sind beide Konzepte grundsätzlich für die Erschließung geeignet. Angesichts der angenehmeren Fahrdynamik und der nur marginal geringeren Nettobaufläche wird vorgeschlagen, den Bebauungsplan auf Basis der ringförmigen Erschließung gemäß Konzept 1 vorzubereiten.

Finanzielle Auswirkungen:

Zurzeit keine; Details können erst nach entsprechenden Kostenschätzungen dargestellt werden.

Anlagen:

1. Konzept 1 – ringförmige Erschließung
2. Konzept 2 – Erschließung mit Wendeanlage