

Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen-Hitdorf

Stellungnahmen

im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 2 BauGB zur Offenlage und

Abwägungsvorschlag der Verwaltung mit Beschlussentwurf

Inhaltsverzeichnis

A 1:	Lutz Wollenhaupt	2
A 2:	Tanja Behr und Oliver Terler	17
A 3:	Berndt Kremer	20
A 4:	Fam. Ralph Bilitzki	32
A 5:	Karl-Heinz Cremer	42
A 6:	Fam. Draeger	51
A 7:	Winfried Elias	54
A 8:	Monika Cremer	55
A 9:	Sandra Tehlahr-Görres und Christian Görres	58
A 10:	Gerd und Margret Gries	62
A 11:	Astrid Hanitsch-Lenzen	65
A 12:	Angelika Hausdorf	73
A 13:	Christel Hein	77
A 14:	Josef Krämer	79
A 15:	Albert Lammert	82
A 16:	Aloys Longerich	84
A 17:	Sandra Masur	89
A 18:	Georg Orłowski	92
A 19:	Yvonne Paetzold	95
A 20:	Hans-Joseph Schilling und 13 weitere Unterzeichner	97
A 21:	Karl Schweiger	101
A 22:	Oliver Terler	104
A 23:	Jürgen und Juliane Walther	107
A 24:	A. Witt und R. u. U. Deutschmann	112
A 25:	Winfried und Karin Elias und 50 weitere Schreiben gleichen Inhalts	115
A 26:	Herr Hentges	122
A 27:	Bernd Ruhnau	123
A 28:	Herr Fahr	124
A 29:	Eva Herweg	126
A 30:	Herr und Frau Grätzsch	127
A 31:	Frau Storck	128
Behörde 1:	Bayer Real Estate GmbH	129
Behörde 2:	Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)	131
Behörde 3:	Bezirksregierung Düsseldorf	133
Behörde 4:	Energieversorgung Leverkusen (EVL)	137
Behörde 5:	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	139
Behörde 6.1:	Landesbetrieb Straßenbau NRW	141
Behörde 6.1:	Landesbetrieb Straßenbau NRW	142

A 1: Lutz Wollenhaupt, Ringstraße 95, 51371 Leverkusen

Lutz Wollenhaupt

Ringstr. 95
51371 Leverkusen
Tel. 02173/4500
lutz.wollenhaupt@online.de
26. März 2012

An die
Stadt Leverkusen
FB 61 Stadtplanung und Bauaufsicht
Hauptstr. 101

STADT LEVERKUSEN	
Einnahmen am:	
29.03.2012	14-15 Uhr
FB Stadtplanung und Bauaufsicht	

51373 Leverkusen

l.w.
1. 613 *h* *ke 3013*
2. 610

Bebauungsplan Nr. 192/1 „Ringstraße“

Stellungnahme gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Rahmen der Öffentliche Auslegung

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Bebauungsplan Nr. 192/1 „Ringstraße“ erhebe ich im Rahmen der öffentlichen Auslegung nachfolgende Einwendungen:

Es steht nach derzeitigem Sachstand und den vorliegenden Untersuchungsergebnissen nicht fest, dass allein mit den durch den Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen – Ringschluss der Ringstraße mit der Hitdorfer Straße und Ausbau der Ringstraße – das durch das Verkehrskonzept angestrebte Ziel einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation in Hitdorf überhaupt in einem Maß erreicht wird, das die für die Anlieger der Ringstraße durch diese Maßnahme entstehenden Nachteile rechtfertigt.

Das in der Planungswerkstatt im Jahr 2000 erarbeitete und vom Rat der Stadt Leverkusen am 25.09.2000 beschlossene Verkehrskonzept entspricht aufgrund seines Alters von mehr als 11 Jahren und den in dieser Zeit veränderten Verkehrsverhältnissen und baulichen Entwicklungen in Hitdorf nicht mehr der

aktuellen verkehrlichen Situation. Es sah neben der durch den Netzschluss der Ringstraße mit der Hitdorfer Straße beabsichtigten Verteilung der Verkehre auch vor, vermeidbare Verkehre möglichst auch dann noch von beiden Straßen fern zu halten. So ist im Ergebnisbericht der Planungswerkstatt ausdrücklich festgeschrieben, dass die Anbindung künftiger Wohngebiete nördlich der Ringstraße durch unmittelbare Anbindungen über neue Straßen an die Langenfelder Straße erfolgen sollte und bestehende Stichstraßen nur als kurze fuß- und radläufige Verbindungen zum Ortskern dienen sollten. Zudem ist festgehalten worden, zukünftigen zusätzlichen Erweiterungen Hitdorfs durch Freihaltung der Bernsteinstraße verkehrlich Rechnung zu tragen. Beide Voraussetzungen sind heute nicht mehr gegeben. Die zum Zeitpunkt der Planungswerkstatt teilweise bereits im Bau befindlichen und in den Folgejahren deutlich nach Norden hin erweiterten Neubaugebiete sind ausschließlich über die Ringstraße erschlossen worden. Eine unmittelbare Anbindung an die Langenfelder Straße, die auch Ziel- und Quellverkehr aufgenommen und so aus dem Ortskern und insbesondere von der Hitdorfer Straße und auch der Ringstraße fern gehalten hätte, ist trotz entsprechender Forderungen der Hitdorfer Bürger und begründeter Einsprüche gegen die Bebauungspläne nicht erfolgt. Die zur Aufnahme von Durchgangs- und auch des Ziel- und Quellverkehrs vorgesehene Bernsteintrasse ist zwar noch frei gehalten. Indessen weigert sich die Stadt aus ausschließlich politischen Gründen, diese Verkehrsentslastungsmöglichkeit (weiter) zu verfolgen. Der Rat der Stadt hat mit seinen damaligen Mehrheitsverhältnissen noch am 05.10.2009 beschlossen, durch den Landesbetrieb den Bau einer Umgehungsstraße über die Bernsteintrasse planen zu lassen. Dieser noch heute gültige Ratsbeschluss ist nicht zur Ausführung gelangt. Hierfür waren nicht sachliche, sondern ausschließlich politische Gründe ausschlaggebend, nämlich die Bildung einer sog. Jamaika-Plus-Koalition mit der Partei „Die Grünen“, deren Forderung für die Koalition unter anderem war, keine Ortsumgehung über die Bernsteintrasse bauen zu lassen.

Es bestehen andere bislang weder ausreichend in Erwägung gezogene noch gar im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen hinreichend berücksichtigte Maßnahmen, Durchgangsverkehr durch Hitdorf zu vermeiden und auch den Ziel- und Quellverkehr ohne Tangierung des Ortskerns abzuwickeln. So könnte durch bessere Abflussmöglichkeiten des zu und von den Industrie- und Gewerbegebieten im

Monheimer Süden fließenden Verkehrs am Autobahnkreuz Monheim-Süd und an der Einmündung Fahnenacker in die Langenfelder Straße eine Durchfahrung von Hitdorf vermieden werden. Da der Verkehr morgens am Autobahnkreuz Monheim-Süd und nachmittags an der Einmündung Fahnenacker in die Langenfelder Straße wegen der dortigen Vorfahrtsregelungen schlecht abfließt und längere Wartezeiten entstehen, wählen viele Autofahrer den Weg durch Hitdorf, indem sie von Süden kommend Richtung Monheim bereits die Abfahrt Rheindorf von der A 59 benutzen bzw. von Monheim-Süd kommend erst an der Auffahrt Rheindorf auf die A 59 auffahren. An beiden Verkehrsknotenpunkten könnten Kreisverkehre für eine Verbesserung des Verkehrsflusses sorgen und so mehr Verkehrsteilnehmer veranlassen, diese Zufahrtsmöglichkeiten zu wählen. Das Verkehrsgutachten betont ebenfalls die Bedeutung der Straße Fahnenacker für die Entlastung der Ortsdurchfahrt Hitdorf (siehe S. 32 Verkehrsgutachten VIA).

Auch in Ansehung der von der Stadt beauftragten Gutachten des Verkehrsbüros VIA steht nicht fest, dass eine Umgehungsstraße oder andere verkehrslenkende Maßnahmen nicht doch erheblichen Durchgangs- aber auch Ziel- und Quellverkehr aus dem verkehrlich stark belasteten Ortskern von Hitdorf fernhalten und so die Hitdorfer Straße als auch die Ringstraße entlasten könnte. Einerseits sind die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens des Verkehrsbüros VIA zweifelhaft. Das Gutachten war teilweise fehlerhaft und musste nachgearbeitet bzw. ergänzt werden. Andererseits hat die Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Hitdorf mit Umgehungsstrasse“ gemeinsam mit der SPD und der Bürgerliste bei Herrn Professor Dr.-Ing. Bernhard Steinauer (Lehrstuhl für Straßenwesen, Erd- und Tunnelbau an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen/RTHW und Vorstand des isac-Institutes für Straßenbau) ein Alternativgutachten in Auftrag gegebene, das Ende März/ Anfang April 2012 vorliegen soll. Obwohl nicht ausgeschlossen ist, dass dieses Gutachten zu anderen Ergebnissen und Empfehlungen kommt als das Gutachten der Firma VIA, ist die Stadt nicht bereit, dieses Gutachten abzuwarten, sondern will offensichtlich durch die mit der öffentlichen Auslegung vorbereitete Beschlussfassung des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ vollendete Tatsachen schaffen.

Nach dem Verkehrsgutachten der Fa. VIA erfährt die Hitdorfer Straße durch den geplanten Ringschluss mit der Ringstraße keine alleine diese Maßnahme mit seinen Folgen für die Anlieger der Ringstraße rechtfertigende Entlastung. Auf der östlichen Hitdorfer Straße wird lediglich eine Reduzierung des Verkehrs um 4% (Fährstraße – Grünstraße und Grünstraße - Ringstraße) und an der Engstelle Langenfelder Straße – Fährstraße um 9% erreicht. Lediglich zwischen Heerweg und Concordiastraße ist mit einer Reduzierung des Verkehrs um 41% zu rechnen. Dieser Teil macht indessen nur ca. 10% der Gesamtlänge der Hitdorfer Straße aus und umfasst zudem auch den breitesten Teil der Hitdorfer Straße. Lediglich 20% des Durchgangsverkehrs durch Hitdorf ist nach dem Gutachten VIA durch die Realisierung des Verkehrskonzepts zu vermeiden.

Zudem ist nach dem Schallschutzgutachten der Fa. Stöcker davon auszugehen, dass es zu keiner signifikanten, akustisch wahrnehmbaren Lärmreduzierung auf der Hitdorfer Straße kommen wird. Die Entlastungen liegen im Bereich zwischen 0,2 und 2,3 dB (A) (siehe Seite 30 des Gutachtens). Selbst eine Halbierung der Verkehrsmenge um 50 % führt nur zu einer Reduzierung von 3 dB(A). Diese liegt im Bereich der akustischen Wahrnehmungsschwelle des menschlichen Ohres. Demgegenüber ist im gesamten Planungsbereich auf der Ringstraße von einer Erhöhung der verkehrsbedingten Lärmbelastung um 3 dB(A) auszugehen mit der Folge, dass die Anwohner der Ringstraße dem Grunde nach ein Recht auf Schallschutzmaßnahmen haben, die für die Stadt erhebliche Kosten verursachen werden. Allein die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße bringt den Anwohnern der Hitdorfer Straße somit kaum Vorteile, den Anwohnern der Ringstraße bzw. den Anwohnern der Querstraßen hingegen durch erheblich mehr Verkehr schwerwiegende Nachteile, die zudem von den Ringstraßenanliegern auch noch über die Anliegerbeiträge finanziert werden müssen und darüber hinaus eine erhebliche Wertminderung ihrer Grundstücke und Häuser zur Folge haben.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept Hitdorf - Ausbau Ringstraße Nr. 1279/2011 mit dem Ziel, den Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr in etwa gleich großen Anteilen auf die Ringstraße und Hitdorfer Straße aufzuteilen, wurde von der Bezirksvertretung auch aus den vorstehend dargelegten Gründen abgelehnt. Damit fehlt dem Bebauungsplan Nr. 192/1 „Ringstraße“ die rechtliche Grundlage.

Schließlich berücksichtigt der Bebauungsplan nicht ausreichend die besonderen örtlichen Verhältnisse und Gegebenheiten auf der Ringstraße. So fand keine Berücksichtigung, dass der im B-Plan 119/I „Widdauener Straße“ vorgesehene aber tatsächlich nicht bestehende Gehweg Ringstraße/Ecke Weinhäuser Straße (Grundstück Telekom) in der Weinhäuserstraße als Schulweg zu realisieren ist. Zwischen Widdauener und Weinhäuser Straße liegen an der Ringstraße, die dort den geringsten Querschnitt ihres gesamten Verlaufs aufweist, zwei Kindergärten/Kindertagesstätten der Arbeiterwohlfahrt. In diesem Bereich besteht für die ihre Kinder bringenden oder holenden Eltern ein erheblicher Parkplatzbedarf (morgens zwischen 08:00 und 09:00 Uhr zeitgleich bis zu 40 Fahrzeuge). Dies wurde im Bebauungsplan in keiner Weis berücksichtigt. Es ist auch nicht vorstellbar, dass bei der geplanten Straßenbreite und den zu erwartenden parkenden Fahrzeugen noch Busverkehr möglich sein soll.

Schließlich enthält der Bebauungsplan, auch wenn er nicht die Einzelheiten der eigentlichen Ausbauplanung regelt, bereits Festlegungen, die auch dem Verkehrsgutachten VIA widersprechen. So wird auf Seite 14 unter „7. Planung“ im vorletzten Absatz ausgeführt, dass wegen der besonderen Situation im Bereich der Kindergärten „hier eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vorgesehen“ ist, was nichts anderes bedeutet, als dass auf der übrigen Ringstraße Tempo 50 km/h geplant ist, obwohl auch das Gutachten VIA Tempo 30 km/h sowohl auf der Hitdorfer Straße als auch auf der gesamten Ringstraße vorsieht. Zur Realisierung einer Verkehrsberuhigung ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von nur 30 km/h auf der gesamten Ringstraße unabdingbar. Auch nur so wird eine Benutzung der Ringstraße als Durchgangsstraße unattraktiv.

Mit freundlichen Grüßen



Stellungnahme der Verwaltung

Zu „Wirksamkeit der Planungsmaßnahme“

Durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ wird Planungsrecht für eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße geschaffen. Hierdurch wird grundsätzlich eine durchgängige Befahrung der Ringstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr ermöglicht. Bedingt durch diese Maßnahme werden Teilverkehre von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße umverteilt. Diese Aspekte wurden in dem im Jahr 2000 erarbeiteten Verkehrskonzept Hitdorf 2000 benannt und in dem aktualisierten Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA aus dem Jahr 2010 erneut untersucht und bestätigt. Die Verkehrszahlen wurden dabei für den Zeitraum 2020+ betrachtet und berücksichtigen die zukünftige bauliche Entwicklung der im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbe- und Wohnbauflächen. Die in der Verkehrsuntersuchung VIA ermittelten Verkehrsdaten verdeutlichen auch, dass ca. 80 % des Verkehrsaufkommens in Hitdorf aus Ziel- und Quellverkehr besteht, der nicht aus Hitdorf herausgehalten werden kann, da er von den Bewohnern Hitdorfs selbst verursacht wird.

Es erfolgte innerhalb des Planverfahrens die Untersuchung für solche Verkehrsvarianten, bei denen alternative Straßenplanungen zur Entlastung der Ringstraße und Hitdorfer Straße beitragen sollten. Untersucht wurde die Prognosesituation Umgehungsstraße ohne Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 2), die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 4+) sowie die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+).

- a) Untersucht wurde, ob sich durch den alleinigen Bau einer Umgehungsstraße die Hitdorfer Straße entlasten lässt (Variante 2):

Im Vergleich der vom Planungsbüro VIA ermittelten Verkehrszahlen würden sich auf Basis der Verkehrswerte für 2020 die Hitdorfer Straße im Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlicher Abschnitt der Hitdorfer Straße) eine Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße) von maximal 100 Kfz/24h ergeben. Auf dem Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße (östlicher Abschnitt) läge die Entlastung bei maximal 330 Kfz.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass beim Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ohne zusätzliche Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße das Planungsziel zur Entlastung der Hitdorfer Straße nicht erreicht werden kann. Durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße sollen die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert und die Möglichkeiten für verkehrstechnische Maßnahmen geschaffen werden, um die städtebauliche Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte voranzutreiben. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

- b) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der Ringstraße durch den Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ergeben (ohne Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße - Variante 2):

Ein Vergleich der Verkehrszahlen auf Basis der Verkehrswerte für 2020 zeigt, dass auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Heerweg und Langenfelder Straße mit einer leichten Verkehrserhöhung beim Bau einer Umgehungsstraße gerechnet werden muss. Eine deutliche Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) ergibt sich auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass es ohne die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu keiner signifikanten Zunahme der Verkehrsmenge auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße kommen wird. Die Verkehrsmenge auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße wird um bis zu 1740 Kfz/24h reduziert.

- c) Untersucht wurde unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Hitdorf, ob auf der Hitdorfer Straße durch Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße eine Verkehrsentlastung erreicht werden kann (Variante 3+). Zudem erfolgte die Untersuchung, ob der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße (Bernsteinstraße) zur weiteren Entlastung der Hitdorfer Straße erforderlich ist (Variante 4+):

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2980 und 7230 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1400 und 2090 Kfz/24h. Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 650 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 3010 und 6910 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1730 und 2060 Kfz/24h. Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1250 Kfz/24h.

Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird nachgewiesen, dass sich durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsstärke auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße um bis zu ca. 2000 Kfz/24h reduzieren lässt.

Zusätzliche Umgehungsstraße

Die Untersuchungsergebnisse weisen nach, dass durch die gleichzeitige Umsetzung einer zusätzlichen Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbelastung nur auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zu verzeichnen ist. Auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße beträgt die Entlastung maximal 330 Kfz/24h.

- d) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der Ringstraße ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt (Variante 3+). Zudem wurde untersucht, ob bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße (Bernsteinstraße) erforderlich ist (Variante 4+)

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 1810 und 5760 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1110 und 1610 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße beträgt die Zunahme bis zu 370 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher* Abschnitt der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2020 und 6320 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1360 und 1670 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1470 Kfz/24h.

Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchung ist festzustellen, dass sich aufgrund der Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsmenge auf der Ringstraße deutlich erhöhen wird. Die Belastungszunahme beträgt bis zu 1610 Kfz/24h. In dem vom Ingenieurbüro Stöcker erstellten Gutachten werden die Auswirkungen der Verkehrszunahme auf der Ringstraße untersucht, die sich aufgrund des Ringschlusses ergeben. Die Untersuchung der Aspekte des Verkehrslärms sowie deren Auswirkungen auf die Anwohner zählen zu den abwägungsrelevanten Belangen innerhalb des Planverfahrens. Aus den Untersuchungsergebnissen ergeben sich Aussagen, welche Maßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm getroffen werden müssen, um die Anforderungen an den Immissionsschutz zu erfüllen. Die Lärmgrenzwerte richten sich hierbei nach den Werten der 16. BImSchV.

Für die Ringstraße wurden die Anforderungen an passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt, da die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzwände oder -wälle) allein schon aufgrund der Örtlichkeit sowie aus städtebaulichen, finanziellen und technischen Gründen nicht vorgesehen ist. Der notwendige Lärmschutz für schutzbedürftige Räume (z.B. Schlaf- und Wohnräume) der angrenzenden Gebäude kann als passiver Schallschutz in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung hergestellt werden. Das Gutachten stellt in seiner Auswertung dar, an welchen Wohnhäusern dem Grunde nach Ansprüche für Maßnahmen des Schallschutzes bestehen. Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Zusätzliche Umgehungsstraße

Eine Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße auf die Ringstraße ist nur im östlichen Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße nachweisbar und beträgt bis zu 1470 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße stellt sich hingegen eine leichte Erhöhung der Verkehrsmenge

dar und übertrifft damit die Verkehrsprognose bei alleiniger Umsetzung des Ringschlusses.

Die nur geringe zusätzliche Verkehrsentslastung auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße sowie die starke Verkehrszunahme auf der Ringstraße begründen keine Maßnahme, dass eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nur bei gleichzeitiger Umsetzung einer Umgehungsstraße erfolgen könnte. Die Baumaßnahme einer zusätzlichen Umgehungsstraße wird zudem verbunden sein mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen sowie mit maßgeblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, so dass ein ausgeglichenes Kosten-/ Nutzenverhältnis erheblich übertroffen wird. Die von der Stadt Leverkusen verfolgten Planungsziele lassen sich allein durch die Verkehrsanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erreichen.

- e) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt sowie zusätzlich die Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die „Bernsteinstraße“:

Bei der Variante Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+) ist einerseits erkennbar, dass gegenüber den sonstigen Untersuchungsergebnissen auf der Hitdorfer Straße eine Verkehrsentslastung erzielt werden kann. Für die Ringstraße im Bereich des Bebauungsplans Nr. 192/II bedeutet dieses Verkehrssystem jedoch eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung. So wird für die Ringstraße zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße eine Belastung von 4570 Kfz/24h prognostiziert, was ein bis zu 1600 Kfz/24h höheres Verkehrsaufkommen gegenüber der alleinigen Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße bedeutet. An weiteren Streckenabschnitten ergeben sich Belastungszahlen von ebenfalls bis zu 1300 Kfz/24h zusätzlicher Belastung. Damit führt diese Variante zu einer maximalen Verkehrsbelastung der Ringstraße, die sich durch die mit dem Verkehrskonzept Hitdorf verbundenen Ausbauplanung vermeiden lässt. Zudem ergeben sich durch die Aktivierung weiterer Durchfahrtsstraßen zur Verkehrsverteilung zusätzliche kostenintensive bauliche Eingriffe in das bestehende Straßensystem. Diese zusätzlich erforderlichen Maßnahmen würden ein ausgeglichenes Kosten-/ Nutzenverhältnis erheblich übersteigen. Zudem werden in der Folge der Aktivierung zusätzlicher Verkehrsstraßen weitere Wohnbereiche mit einer Lärms-teigerung belastet.

Zusammenfassung

Grundsätzlich ist die vorgesehene Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße städtebaulich gerechtfertigt. Unter Beachtung der sachgemäßen Abwägung der Schallschutzelange und der städtebaulichen Belange kommt die Stadt Leverkusen zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene durchgängige Befahrung der Ringstraße gegenüber dem Zustand ohne weiterführende Verknüpfung notwendig ist, um eine nachhaltige Verbesserung der Erschließungssituation in Hitdorf zu erreichen. Zielsetzung ist die gleichmäßige Verteilung der in Hitdorf anfallenden Verkehre, um durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und verkehrstechnische Maßnahmen durchführen zu können, die der städtebaulichen Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte dienen. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan darge-

stellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Planung zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nicht zwangsläufig mit der Planung einer Umgehungsstraße oder zusätzlichen Verkehrsanbindungen verbunden sein muss, um die städtischen Planungsziele zu erreichen. Die Umsetzung der durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ beabsichtigten Ziele zur Umverteilung der anfallenden Kfz-Verkehre stellt eine wesentliche Maßnahme für ein funktionierendes Verkehrsnetz innerhalb Hitdorfs sowie der städtebaulichen Entwicklung des Ortsbereichs dar. Bei jeder untersuchten Variante wird deutlich, dass der Nachweis einer Entlastung für Gesamt-Hitdorf nicht prognostiziert werden kann. Entlastungseffekte treten maximal auf einzelnen Straßenabschnitten auf, während gleichzeitig andere Bereiche mit zusätzlichen Verkehrszahlen belastet werden.

Es wird durch die Stadt Leverkusen nicht verkannt, dass durch den Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Bewohner der Ringstraße mit zusätzlichem Verkehr deutlich belastet werden. Es ist allerdings Schwerpunkt der städtischen Zielsetzungen, insbesondere für den innerörtlichen Bereich von Hitdorf, Entlastungsmaßnahmen zu erzielen. Der Ortsmitte von Hitdorf wird ein besonderer Stellenwert zuerkannt, da dieser Bereich aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und seiner Versorgungsfunktion für alle Bewohner des Stadtteils von Bedeutung ist und damit der Allgemeinheit dient.

Grundsätzlich trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen oder Regelungen für Straßenplanungen außerhalb des eigentlichen Planbereichs. Weiteren Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung in Gesamt-Hitdorf steht der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht entgegen, da diese auch weiterhin ergänzend entwickelt werden können.

Zu „Fahnenacker/A 59“:

Regelungen zum Ausbau der Straßensituation Fahnenacker/Langenfelder Straße/A 59 werden über den Bebauungsplan nicht getroffen. Gleichwohl stellt es das Ziel städtischer Planungen dar, durch verkehrsplanerische Maßnahmen den Verkehrsfluss an den Kreuzungsbereichen Fahnenacker/Langenfelder Straße sowie Langenfelder Straße/Autobahnkreuz Monheim zu verbessern. Hierzu befinden sich bereits Plankonzepte des Fachbereichs Tiefbau in Vorbereitung und es erfolgten bereits erste Gespräche zwischen der Stadt Leverkusen und Vertretern der Stadt Monheim sowie Mitarbeitern des Landesbetriebs Straßenbau NRW.

Die Bedeutung dieser Kreuzungspunkte ist ersichtlich, da über die Verkehrsbeziehung Fahnenacker/Langenfelder Straße/Autobahn A 59 eine wichtige Verkehrsbeziehung für den überörtlichen Verkehr zwischen Monheim und Leverkusen als nördliche Umfahrung Hitdorfs bereits besteht und durch den Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird.

Zu „Verkehrsuntersuchung VIA“:

Es liegen keine sach- und fachlichen Hinweise über eine Fehlerhaftigkeit des verwendeten Gutachtens vor. Zur Ermittlung der Verkehrsstärke in Hitdorf wurden manuelle Knotenstromzählungen an 5 Verkehrsknoten sowie Kennzeichenerfassung an vier Ortsein- und -ausfahrten und 24-Stunden-Plattenzählungen an drei Ortsein- und

ausfahrten durchgeführt. Zusätzlich liegen aus mehreren Zählzeiträumen im Jahr 2010 die Daten der aktuellen Bundesverkehrswegezählung vor, bei der an 3 Zählstellen in Hitdorf gezählt wurde. Dieses sind wichtige Vergleichsdaten. Das Gutachten zum Verkehrskonzept Hitdorf baut auf Daten aus der „Erfassung der Schwerverkehrsbelastung in Leverkusen-Hitdorf“ aus dem Jahr 2010 auf. Es besteht aus zwei Teilen und einem sehr umfangreichen Anhang. Im Quellenverzeichnis sind die verwendeten Regelwerke aufgelistet. Sind im Text Berechnungsfaktoren angegeben, so wird in der Regel per Fußnote darauf verwiesen. In der Untersuchung zu Hitdorf sind also die meisten Annahmen mit Quellenangaben belegt. Neben den gebräuchlichen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurde auch Sekundärliteratur von dem Verfasser der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Prof. Bosserhoff) herangezogen, die differenziertere Angaben enthalten. Die Kennwerte aus den Regelwerken der FGSV sind anzuwenden, wenn keine lokalen oder aktuelleren Werte vorliegen. Dort, wo aktuellere Daten oder räumlich spezifischere Daten vorliegen, wurden diese vom Verkehrsplanungsbüro VIA verwendet. Dies sind insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leverkusen (2005) und der Ergebnisbericht zur Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008). Die Verwendung dieser spezifischeren Werte wurde durch Fußnoten belegt. Eine Besonderheit der Untersuchung zu Hitdorf sind die zahlreichen aktuellen Zählwerte, die auch die Erfassung von Tagesgängen durch Langzeitzählungen umfassen. Es war also nicht erforderlich Hochrechnungswerte nach HBS zu greifen. Die Hochrechnungswerte nach HBS wurden den tatsächlich ermittelten Tagesgängen zugeordnet.

Die Umlegung des berechneten zukünftigen Verkehrs und die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen wurden mit dem Leverkusener Verkehrsmodell im Programm VISUM vorgenommen. Dieses umfasst das gesamte Stadtgebiet und basiert auf dem Verkehrsmodell, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Leverkusen vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen erstellt wurde. Dieses Verkehrsmodell wird seit Jahren vom Planungsbüro VIA gepflegt und durch aktuelle Zählungen geeicht.

In zwei Fällen sind im Gutachten vom 03.02.2011 zwei „Zahlendreher“ und eine falsche Quellenangabe im Text aufgefallen. Im Gutachten vom 20. Oktober 2011 wurden diese Angaben inzwischen redaktionell korrigiert. Es handelte sich hierbei um textliche Stellen, die keine Auswirkung auf die Berechnungen und Ergebnisse haben.

Die Inhalte des Gutachtens sind daher im vollen Umfang weiterhin gültig. Es besteht kein Anlass, an den quantitativen und qualitativen Aussagen etwas zu ändern.

Zu „Alternativgutachten“:

Die Bewertung der Untersuchungsergebnisse des Planungsbüros VIA durch Herrn Prof. Steinauer vom 30.04.2012 sowie der Planungsvorschlag wurden als Stellungnahme im Rahmen des Planverfahrens gewertet. Auswirkungen auf das Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ ergeben sich hierdurch nicht, da eine durchgängige Befahrung der Ringstraße als grundsätzliche Planungszielsetzung nicht infrage gestellt wird. Die in der Verkehrsuntersuchung VIA dargestellten und ermittelten Verkehrszahlen werden innerhalb des Berichts von Herrn Prof. Steinauer durch eigene Verkehrsdatenermittlung nicht widerlegt.

Es erfolgte innerhalb des Planverfahrens die Untersuchung für solche Verkehrsvarianten, bei denen alternative Straßenplanungen zur Entlastung der Ringstraße und

Hitdorfer Straße beitragen sollten. Untersucht wurde die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 4+) sowie die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+).

Die Untersuchungsergebnisse weisen nach, dass durch die gleichzeitige Umsetzung einer zusätzlichen Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbelastung nur auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße zu verzeichnen ist. Auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße beträgt die Entlastung maximal 330 Kfz/24h. Insgesamt ist es jedoch von besonderem Interesse, den westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zu entlasten. Dieser bildet aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und seiner Versorgungsfunktion den Hitdorfer Ortsmittelpunkt. Zudem werden über den hier liegenden Zugang der Hitdorfer Hafen sowie die Erholungsflächen des Rheins erschlossen. Die Planung zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße muss demnach nicht zwangsläufig mit der Planung für eine Umgehungsstraße verbunden werden, um die mit der Verkehrsverteilung verbundenen städtischen Planungsziele zu erreichen.

Eine Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße auf die Ringstraße ist nur im östlichen Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße nachweisbar und beträgt bis zu 1470 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße wird hingegen eine Erhöhung der Verkehrsmenge prognostiziert und übertrifft damit die Verkehrsprognose bei alleiniger Umsetzung des Ringschlusses.

Die nur geringe zusätzliche Verkehrsentslastung auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße sowie die Verkehrszunahme auf der Ringstraße begründen keine Maßnahme, dass eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nur bei gleichzeitiger Umsetzung einer Umgehungsstraße erfolgen könnte. Die Baumaßnahme einer zusätzlichen Umgehungsstraße wird zudem verbunden sein mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen sowie mit maßgeblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, so dass ein ausgeglichenes Kosten-/ Nutzenverhältnis erheblich übertroffen wird. Die von der Stadt Leverkusen verfolgten Planungsziele lassen sich allein durch die Verkehrsanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erreichen.

Regelungen zum Ausbau der Straßensituation Fahnenacker/Langenfelder Straße/A 59 werden über den Bebauungsplan nicht getroffen. Gleichwohl stellt es das Ziel städtischer Planungen dar, durch verkehrsplanerische Maßnahmen den Verkehrsfluss an den Kreuzungsbereichen Fahnenacker/Langenfelder Straße sowie Langenfelder Straße/Autobahnkreuz Monheim zu verbessern. Hierzu befinden sich bereits Plankonzepte des Fachbereichs Tiefbau in Vorbereitung und es erfolgten bereits erste Gespräche zwischen der Stadt Leverkusen und Vertreten der Stadt Monheim sowie Mitarbeitern der Straßenverkehrsbehörde NRW. Die Bedeutung dieser Kreuzungspunkte ist ersichtlich, da über die Verkehrsbeziehung Fahnenacker/Langenfelder Straße/Autobahn A 59 eine wichtige Verkehrsbeziehung für den überörtlichen Verkehr zwischen Monheim und Leverkusen als nördliche Umfahrung Hitdorfs bereits besteht und durch den Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird.

Grundsätzlich trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen oder Regelungen für Straßenplanungen außerhalb des eigentlichen Planbereichs. Weiteren Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung in Gesamt-Hitdorf steht der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht entgegen, da diese auch weiterhin ergänzend entwickelt werden können.

Zu „Entlastung Hitdorfer Straße“:

Die Hitdorfer Straße gilt nachweislich als stark vom Verkehr beanspruchte innerörtliche Straße und soll entlastet werden. Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ bildet die Rechtsgrundlage für einen Ausbau der Ringstraße sowie deren Anbindung an die Hitdorfer Straße. Infolge des Ausbaus wird die Ringstraße von Kraftfahrzeugen befahren, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Verkehrsstraße zur Verfügung stand. Eine Entlastung der Hitdorfer Straße bei Umsetzung dieser Maßnahme wird durch das Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA nachgewiesen. So reduziert sich gemäß Verkehrsuntersuchung VIA der Kfz-Verkehr für die Hitdorfer Straße zwischen Heerweg und Concordiastraße um 2090 Fahrzeuge/24h, zwischen Concordiastraße und Stöckenstraße um 1920 Kraftfahrzeuge/24h, zwischen Stöckenstraße und Mohlenstraße um 1560 Kfz/24h, zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße um 1500 Kfz/24h, zwischen Weinhäuserstraße und Parkstraße um 1400 Kfz/24h und zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße um 1450 Kfz/24h. Diese Entlastung bedeutet eine bis zu 41 %ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens und stellt damit eine deutliche Verkehrsentslastung dar. Dass die Anzahl der reduzierten Verkehrsmenge nicht gleichzeitig auch zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung führt, begründet sich durch die vom Verkehrslärm vorbelastete Ausgangssituation der Hitdorfer Straße sowie durch das Empfinden des menschlichen Ohrs, das erst bei einer Reduzierung um 3 dB(A) eine verminderte Lautstärke wahrnimmt. Hierfür müsste der Verkehr um wenigstens 50 % reduziert werden, was aber aufgrund des verbleibenden Ortsverkehrs nicht erzielt werden kann. Allerdings stellt die deutliche Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge grundsätzlich eine wahrnehmbare Verbesserung der Verkehrssituation dar und verbessert dadurch erheblich die Lebensqualität für Anwohner und Besucher sowie die Nutzungsqualität für Radfahrer und Fußgänger. Die Herausnahme dieser Verkehrsmenge aus der Hitdorfer Straße ermöglicht zudem die Umsetzung der städtebaulichen Ziele zum Ausbau der Hitdorfer Straße sowie zur Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte.

„Lärmschutz Hitdorfer Straße“:

Die Anforderungen an den Lärmschutz richten sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV). Die 16. BImSchV gilt nach § 1 Abs. 1 für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Diese Voraussetzung würde vorliegen, wenn das Verkehrsaufkommen mindestens verdoppelt würde. Für die Hitdorfer Straße erfolgt weder ein erheblicher baulicher Eingriff zur Abwicklung zusätzlicher Verkehre noch wird sich eine Erhöhung des Verkehrslärms gegenüber der unveränderten Straßenplanung ergeben. Insofern ergeben sich durch die Auswirkungen des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ für Anwohner der Hitdorfer Straße keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Den gesetzlichen Rege-

lungen und den von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen wird demnach entsprochen.

Zu „Querstraßen“:

Auf den Verbindungsstraßen zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße werden durch das Verkehrsgutachten VIA sowohl Steigerungen als auch Abnahmen der Verkehrsmenge prognostiziert, die sich bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergeben. Auf den Abschnitten der Mohlenstraße und der Weinhäuserstraße wird eine Verkehrszunahme von bis zu 200 Kfz/24 h erwartet. Auf den betroffenen Straßenabschnitten von Concordiastraße (- 300 Kfz/24 h), Stöckenstraße (- 40 Kfz/24 h) sowie der Langenfelder Straße (- 820 Kfz/24 h) sind bei Umsetzung der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohngebiete geringere Verkehrszahlen bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu erwarten (Variante 3+), als wenn diese Verbindung unterbliebe (Variante 1+). Insofern überwiegen diesbezüglich die Vorteile bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße.

Zu „Anliegerbeiträgen“:

Der Erstausbau von Gemeindestraßen führt grundsätzlich zu der Festsetzung von Anliegerbeiträgen, unabhängig von der Straßenart. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung durch das Büro VIA stellen dar, dass nahezu 80 % des Verkehrsaufkommens in Hitdorf aus Ziel- und Quellverkehr besteht, der den Ortsteil selbst betrifft. Die Ringstraße wird zukünftig weiterhin als Gemeindestraße klassifiziert sein. Die Ringstraße dient primär dazu, den örtlichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr von Hitdorf aufzunehmen und auf das weitere Straßennetz zu verteilen.

Grundsätzlich wäre für die Ringstraße auch ohne Bebauungsplan der Erstausbau zu erwarten. Die Beitragserhebung für den Erstausbau in den Abschnitten Widdauener Straße bis Stöckenstraße und Concordiastraße bis Anschluss Kleingansweg richtet sich nach dem Baugesetzbuch und der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Leverkusen. Die Beitragserhebung für die bereits hergestellten Abschnitte Langenfelder Straße bis Widdauener Straße und Stöckenstraße bis Concordiastraße wird nach den Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes NRW und der städtischen Beitragssatzung abgerechnet. Dementsprechend wird den gesetzlichen Regelungen und Anforderungen zur Beitragserhebung gefolgt.

Zu „Rechtliche Grundlage“:

Der Bebauungsplan selbst ist ein eigenständiges Planungsinstrument ohne Bindung an ein vorgegebenes Straßenausbaukonzept, so dass das Bebauungsplanverfahren unabhängig von Planungsbeschlüssen zur Straßenausbauplanung ausgeführt werden kann. Die vorliegende Planung folgt somit den gesetzlichen Regelungen.

Zu „örtliche Gegebenheiten“:

Der Bebauungsplan selbst legt keine Ausbauplanung für Schulwege, keine Parkplätze und keine Querschnitte zur Ausbauplanung fest. Die Prüfung von Maßnahmen zur Planung von Schulwegen, Parkplätzen sowie die Ausbauplanung wird grundsätzlich vom Fachbereich Tiefbau im weiteren Verfahren zur Straßenausbauplanung durchgeführt werden.

Zu „Geschwindigkeitsvorgabe“:

Durch den Bebauungsplan erfolgt keine Festlegung einer Geschwindigkeitshöchstgrenze. Die Annahme einer innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h im Immissionsgutachten Stöcker dient lediglich der Annahme, um bei der Ermittlung von Lärmschutzmaßnahmen von einer maximalen Belastungssituation auszugehen. Theoretisch ist in allen Verkehrsvarianten die Festlegung einer Tempo-30-Zone möglich. Dieses wird vom Fachbereich Straßenverkehr im weiteren Verfahren zur Straßenausbauplanung grundsätzlich geprüft und von der Stadt Leverkusen angestrebt.

Beschlussempfehlung:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Anregungen zur Verkehrsplanung werden den Fachbereichen 66 (Tiefbau) sowie 36 (Straßenverkehr) übermittelt.

A 2: Tanja Behr, Oliver Terler, Hitdorfer Straße 239, 51371 Leverkusen

Tanja Behr, Oliver Terler

Hitdorfer Straße 239

51371 Leverkusen

T. Behr, O. Terler, Hitdorfer Str. 239, 51371 Leverkusen

Stadtverwaltung Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Z. Hd. Herrn Hennecke

51373 Leverkusen

1	STADT	ERW.	STADT
28.03.12		9-10	
FB:	AZ		

Am 29/03/12

↳ G13-16 2K

↳ G10 2V

Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“

Hk 29/3/12

Sehr geehrter Herr Hennecke,

als Anwohner der Hitdorfer Straße erheben wir Einspruch gegen den aktuell ausgelegten Bebauungsplan der Ringstraße, der eine einbahnstraßenähnliche Situation zeigt. Der Verkehr in Richtung Rheindorf wird also fast ausschließlich über die Hitdorfer Straße erfolgen.

Da die Hitdorfer Straße aber in dem Bebauungsplan erst einmal nicht verändert wird, erfolgt der Verkehr hier weiterhin in beide Richtungen.

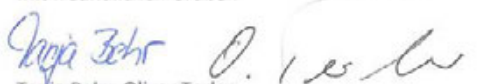
Selbst bei kompletter Fertigstellung des Verkehrskonzepts wird für die Hitdorfer Straße laut Gutachten keine hörbare Lärminderung erreicht. Mit der Realisierung dieses Plans entsteht also eher eine Steigerung des Lärms für die Hitdorfer Straße, welcher (der Lärm) zurzeit schon nicht gut zu ertragen ist.

Dies ist ein maßgeblicher Eingriff in den Verkehr der Hitdorfer Straße und damit sind Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner der Hitdorfer Straße (und auch der Verbindungsstraßen zwischen Ring- und Hitdorfer Straße) notwendig.

Ein Bebauungsplan für die Ringstraße ist nur in Kombination mit einem Plan für die Hitdorfer und die Bernsteinstraße (Umgehungsstraße) zu bewerten.

Alles andere ist nur Mehrbelastung.

Mit freundlichen Grüßen


Tanja Behr, Oliver Terler

Stellungnahme der Verwaltung

Zu „Entlastung Hitdorfer Straße“

Die Hitdorfer Straße gilt nachweislich als stark vom Verkehr beanspruchte innerörtliche Straße und soll entlastet werden. Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ bildet die Rechtsgrundlage für einen Ausbau der Ringstraße sowie deren Anbindung an

die Hitdorfer Straße. Infolge des Ausbaus wird die Ringstraße von Kraftfahrzeugen befahren, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Verkehrsstraße zur Verfügung stand. Eine Entlastung der Hitdorfer Straße bei Umsetzung dieser Maßnahme wird durch das Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA nachgewiesen. So reduziert sich gemäß Verkehrsuntersuchung VIA der Kfz-Verkehr für die Hitdorfer Straße zwischen Heerweg und Concordiastraße um 2090 Fahrzeuge/24h, zwischen Concordiastraße und Stöckenstraße um 1920 Kraftfahrzeuge/24h, zwischen Stöckenstraße und Mohlenstraße um 1560 Kfz/24h, zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße um 1500 Kfz/24h, zwischen Weinhäuserstraße und Parkstraße um 1400 Kfz/24h und zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße um 1450 Kfz/24h. Diese Entlastung bedeutet eine bis zu 41 %ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens und stellt damit eine deutliche Verkehrsentslastung dar. Dass die Anzahl der reduzierten Verkehrsmenge nicht gleichzeitig auch zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung führt, begründet sich durch die vom Verkehrslärm vorbelastete Ausgangssituation der Hitdorfer Straße sowie durch das Empfinden des menschlichen Ohrs, das erst bei einer Reduzierung um 3 dB(A) eine verminderte Lautstärke wahrnimmt. Hierfür müsste der Verkehr um wenigstens 50 % reduziert werden, was aber aufgrund des verbleibenden Ortsverkehrs nicht erzielt werden kann. Allerdings stellt die deutliche Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge grundsätzlich eine wahrnehmbare Verbesserung der Verkehrssituation dar und verbessert dadurch erheblich die Lebensqualität für Anwohner und Besucher sowie die Nutzungsqualität für Radfahrer und Fußgänger. Die Herausnahme dieser Verkehrsmenge aus der Hitdorfer Straße ermöglicht zudem die Umsetzung der städtebaulichen Ziele zum Ausbau der Hitdorfer Straße sowie zur Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte.

Zu „Lärmschutz Hitdorfer Straße“

Die Anforderungen an den Lärmschutz richten sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV). Die 16. BImSchV gilt nach § 1 Abs. 1 für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Eine Änderung ist nach 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Diese Voraussetzung würde vorliegen, wenn das Verkehrsaufkommen mindestens verdoppelt würde. Für die Hitdorfer Straße erfolgt weder ein erheblicher baulicher Eingriff zur Abwicklung zusätzlicher Verkehre noch wird sich eine Erhöhung des Verkehrslärms gegenüber der unveränderten Straßenplanung ergeben. Insofern ergeben sich durch die Auswirkungen des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ für Anwohner der Hitdorfer Straße keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Den gesetzlichen Regelungen und den von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen wird demnach entsprochen.

Zu „Umgehungsstraße“

Es erfolgte innerhalb des Planverfahrens die Untersuchung für solche Verkehrsvarianten, bei denen alternative Straßenplanungen zur Entlastung der Ringstraße und Hitdorfer Straße beitragen sollten. Untersucht wurde die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 4+) sowie die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+).

Die Untersuchungsergebnisse weisen nach, dass durch die gleichzeitige Umsetzung einer zusätzlichen Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbelastung nur auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße zu verzeichnen ist. Auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße beträgt die Entlastung maximal 330 Kfz/24h. Insgesamt ist es jedoch von besonderem Interesse, den westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zu entlasten. Dieser bildet aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und seiner Versorgungsfunktion den Hitdorfer Ortsmittelpunkt. Zudem werden über den hier liegenden Zugang der Hitdorfer Hafen sowie die Erholungsflächen des Rheins erschlossen. Die Planung zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße muss demnach nicht zwangsläufig mit der Planung für eine Umgehungsstraße verbunden werden, um die mit der Verkehrsverteilung verbundenen städtischen Planungsziele zu erreichen.

Eine Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße auf die Ringstraße ist nur im östlichen Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße nachweisbar und beträgt bis zu 1470 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße wird hingegen eine Erhöhung der Verkehrsmenge prognostiziert und übertrifft damit die Verkehrsprognose bei alleiniger Umsetzung des Ringschlusses.

Die nur geringe zusätzliche Verkehrsentslastung auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße sowie die Verkehrszunahme auf der Ringstraße begründen keine Maßnahme, dass eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nur bei gleichzeitiger Umsetzung einer Umgehungsstraße erfolgen könnte. Die Baumaßnahme einer zusätzlichen Umgehungsstraße wird zudem verbunden sein mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen sowie mit maßgeblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, so dass ein ausgeglichenes Kosten- Nutzenverhältnis erheblich übertroffen wird. Die von der Stadt Leverkusen verfolgten Planungsziele lassen sich allein durch die Verkehrsanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erreichen.

Grundsätzlich trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen oder Regelungen für Straßenplanungen außerhalb des eigentlichen Planbereichs. Weiteren Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung in Gesamt-Hitdorf steht der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht entgegen, da diese auch weiterhin ergänzend entwickelt werden können.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

**A 3: Berndt Kremer, Ringstraße 102, 51371 Leverkusen
vertreten durch Hostell & Schmitz Rechtsanwälte, 40764 Langenfeld**

RA Hostell & Schmitz • Leichlinger Str. 14 • 40764 Langenfeld

Stadt Leverkusen
Elberfelder Haus
Hauptstraße 101

51373 Leverkusen

vorab per Telefax 0214/406-6102

per Boten

**Stellungnahme zur öffentlichen Auslegung des
Entwurfs des Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“
Stellungnahme für den Anwohner Bernd Kremer**

1de 30/3112
HOSTELL & SCHMITZ
RECHTSANWÄLTE

JOCHEN HOSTELL
zugleich Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Mediator (DAA)
vertretungsberechtigt bei allen Amts-, Land- und
Oberlandesgerichten

HEINZ-WILLI SCHMITZ
zugleich Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
vertretungsberechtigt bei allen Amts-, Land- und
Oberlandesgerichten

Leichlinger Strasse 14
40764 Langenfeld

Fon: (0 21 73) 10 62 600
Fax: (0 21 73) 10 62 610

E-Mail:
j.hostell@ra-hostell.de
h.w.schmitz@ra-hostell.de

Internet: www.rae-hostell-schmitz.de

30.03.2012 HL/CS

Sehr geehrte Damen und Herren,

in obiger Angelegenheit vertreten wir die rechtlichen Interessen des Herrn Bernd Kremer, Ringstraße 102 in 51371 Leverkusen. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert und durch anliegende Vollmacht vom 14.03.2012 bestätigt.

Namens und im Auftrag unserer Partei werden hiermit Bedenken im Rahmen der Stellungnahme hinsichtlich der ausgelegten Planung mitgeteilt. Nach diesseitiger Auffassung ist die Planung zu ändern bzw. der Bebauungsplan in vorliegender Form ungeeignet, weil er sachlich die eigene Ziele verfehlt und unangemessene erhebliche Störungen und Belastungen für die Anwohner, insbesondere für unseren Mandanten mit sich bringen soll, die nicht hinnehmbar sind. Für den Fall, dass der Bebauungsplan in vorliegender Form beschlossen wird, muss daher meine Partei in Betracht ziehen, sich gegen den Bebauungsplan zur Wehr zu setzen.

1)

Als Anlage 1 reichen wir zunächst einen Planausschnitt aus dem ausgelegten Bebauungsplanentwurf bei, aus dem sich ergibt, dass eine Bushaltestelle im Bereich der Flurstücke 286 bis 288 hergestellt werden soll.

Herr Kremer hat in diesem Bereich jedoch nicht nur sein Wohnhaus (Flurstück 286), sondern auch seine Stellplätze gemäß der erteilten Genehmigung hergestellt. Die Zufahrt zu den Stellplätzen befindet sich unmittelbar vor der geplanten Bushaltestelle, sodass eine Nutzung der Zufahrt gar nicht mehr möglich wird. Eine alternative Zufahrt ist nicht möglich. Die Bushaltestelle würde in einem Bereich herzustellen sein, die eine genehmigte Nutzung des Grundstücks beseitigt.

Bekanntlich ist bei Haltestellen eine Vielzahl von Vorschriften zu beachten, insbesondere ist ein niveaugleicher Einstieg in den Bus für die Ein- und Aussteigenden herzustellen.

Im Bereich der Stellplätze der betroffenen Grundstücke ist jedoch eine Absenkung der Bordsteine notwendig bzw. erforderlich, sodass die Auftrittsfläche für die Busaussteigenden in diesem Bereich niedriger liegen würde, als dies zulässig ist.

Die Bebauung kann also in dieser Form nicht durchgeführt werden.

Darüber hinaus bestehen Sicherheitsbedenken sowohl für die Eigentümer der betroffenen Grundstücke als auch für die Nutzer der Bushaltestelle, da es zweifelsfrei zu problematischen Situationen kommt, wenn der Ausfahrtsbereich der Stellplätze sich im Bereich der Bushaltestelle befindet, sodass bedenkliche Verkehrssituationen kaum vermeidlich werden.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass ein transparenter Wetterschutz, mindestens zweiseitig geschlossen, mit Sitzgelegenheit in einer angemessenen Größe zur vermutlich wartenden Personenzahl aufzustellen ist.

Bei einem solchen Wetterschutz unmittelbar vor dem Einfahrtsbereich der Stellplätze würde die Nutzung der Grundstücke, insbesondere des Grundstückes unseres Mandanten praktisch unmöglich, zumal keine andere Anfahrtsmöglichkeit in diesem Bereich besteht. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sich in der Nähe Schulen und Kindergärten befinden, sodass ein entsprechend großer Wetterschutz herzustellen ist.

Der gesamte Bushalteplatz ist also in der vorgelegten Form nicht realisierbar und würde die Rechte der Anwohner, insbesondere des Herrn Kremer unangemessen benachteiligen. Das Grundstück würde nicht mehr nutzbar sein, da die Stellplätze nicht mehr erreichbar sind, was jedoch Grundlage der zulässigen Bebauung ist.

2)

Die grundlegende Planung zur Öffnung der Ringstraße als Durchfahrtsstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße weist eine Vielzahl von Defiziten auf, gegen die Bedenken zu äußern sind. So ergibt sich beispielsweise, dass sowohl die schalltechnischen Untersuchungen als auch die verkehrstechnischen Untersuchungen von falschen Grundlagen ausgehen, sodass sie zu einem falschen Ergebnis kommen und die Planung daher unbrauchbar machen.

Besonders beachtlich ist dabei, dass sowohl das Verkehrsgutachten von der Firma VIA als auch die schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Stöcker völlig missachten, dass es sich bei dem Stadtteil Hitdorf um ein Grenzstadtteil handelt, dessen Verkehrsentwicklung und die zugehörigen Prognosen ohne die Betrachtung der mittelfristigen Planung der angrenzenden Stadt Monheim nicht zu richtigen und vollständigen Ergebnissen führen kann. So plant die Stadt Monheim gerade im Stadtgebiet des angrenzenden Monheim-Zentrum gemäß dem aktuellen Flächennutzungsplan die verstärkte Ausweisung von innerörtlichen Wohngebieten, was sich auf den Durchgangsverkehr zwischen der Stadt Leverkusen und Monheim spürbar auswirken wird. Die Annahmen, die die Gutachter im Rahmen ihrer Prognosen vorbringen, beruhen allein auf den aktuellen Planungsvorgaben der Stadt Leverkusen inklusive des zugehörigen Bebauungs- und des Flächennutzungsplans. Prognosen ohne Einbindung der direkt angrenzenden Gemeinde Monheim führen zwangsläufig jedoch dazu, dass entscheidende Größen hinsichtlich zukünftigem Verkehrsaufkommen und Entwicklung sowohl im verkehrstechnischen als auch im schalltechnischen Sinne nicht mit hinreichender Sicherheit Berücksichtigung finden konnten.

3)

Die derzeitige Plangestaltung führt dazu, dass eine erhebliche Belastung der Anwohner für die Ringstraße zu befürchten sind. Sowohl die enorm steigende Lärmbelastung als auch die Belastung durch Abgase etc. lassen eine spürbare Absenkung der Wohnqualität erwarten. Gemäß dem Planungsanlass soll dies in Kauf genommen werden, um die Hitdorfer Straße spürbar zu entlasten.

Die Hitdorfer Straße selbst wiederum soll jedoch weiterhin Durchgangsstraße bleiben, insbesondere für den Verkehr von Monheim über Leverkusen, sodass eine spürbare Entlastung für die Anwohner der Hitdorfer Straße gar nicht eintreten kann bzw. wird. Unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit und der Angemessenheit scheint es widersinnig, wenn die Anwohner einer Straße geringfügig entlastet werden bei gleichzeitiger sehr starker

Belastung der Anwohner einer zweiten Straße, also hier der Ringstraße. Nur wenn eine enorme Verringerung der Belastung der Hitdorfer Straße festgestellt werden könnte, käme überhaupt in Betracht, dass die Anwohner der Ringstraße entsprechend mehr zu belasten wären. Dies ist jedoch selbst nach den Feststellungen des Büros VIA in dieser Form nicht zu erwarten.

In diesem Zusammenhang ist auch die Größe und Länge der Straßen zu berücksichtigen. Die Ringstraße in Hitdorf hat sich in den letzten Jahren, insbesondere im nordöstlichen Bereich durch neue Wohngebiete, zu der wohl dicht bewohnten Straße in Leverkusen-Hitdorf entwickelt. Eine Vielzahl von Neubauten und Erweiterungen sind auf der Straße hergestellt worden, bei denen es sich fast ausschließlich um Wohnbebauung handelt.

Die parallel verlaufende Hitdorfer Straße weist hingegen nur in Teilbereichen Wohnbebauung auf, wobei sie letztendlich, da sie gerade durch Hitdorf geführt ist, während die Ringstraße Krümmungen aufweist. Die Hitdorfer Str. ist somit spürbar kürzer. Mithin werden auf der Hitdorfer Straße deutlich weniger Menschen durch den Lärm und durch die sonstigen Immissionen als Durchgangsstraße belästigt, als dies im Falle einer Nutzung der Ringstraße als Durchgangsstraße zu erwarten ist.

Auch hier ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht gewahrt. Dieses Mißverhältnis hat zur Folge, dass die Planung auch in diesem Punkt fehlerhaft und nicht ausreichend die Sachzusammenhänge berücksichtigt, sodass die Planung keinen Bestand haben darf.

4)

Die Struktur der Ringstraße ist als Durchgangsstraße grundsätzlich ungeeignet, sodass die Planung an den örtlichen Gegebenheiten vorbeigeht. So befinden sich eine Vielzahl von Einfahrtbereichen zu Grundstücken im Straßenverlauf, der eine flüssige Verkehrsabführung, typisch für eine Durchgangsstraße, nicht zulässt. Dabei ist beachtlich, dass beispielsweise auf der Ringstraße 77 eine große Kindertagesstätte sich befindet, zu dem 90 bis 100 Kinder im Alter von 2 bis 6 Jahren täglich gebracht und abgeholt werden, sodass spürbare Störungen im Abfluss des Verkehrs unvermeidbar sind. Auf der Ringstraße 73 befindet sich ebenfalls eine entsprechende KiTa-Stelle, wobei dort die AWO auch ein Familienzentrum für Menschen bis ins Seniorenalter betreibt. Auch insoweit ist mit erheblichen Störungen im Verkehrsfluss zu rechnen, weil regelmäßig anhaltende Fahrzeuge, Personen ein- und aussteigen lassen werden, die altersbedingt unter Umständen nur mit fremder Hilfe am Verkehrsleben teilnehmen können, sodass sich entsprechende Verzögerungen bei den An- und Abfahrten ergeben. Diese mit Sicherheit zu erwartenden Störungen des Verkehrsflusses durch diese Nutzung finden keinen Niederschlag bei der Bewertung der Immissionen durch die Baubehörde.

Auch das Ingenieurbüro Stöcker hat bei seiner Einschätzung der Lärmbelästigung diese Nutzung nicht berücksichtigt. Gleiches gilt bezüglich der verkehrstechnischen Bedingungen seitens der VIH, die diese Sachlage in ihrer Begutachtung nicht berücksichtigte. Folglich sind ihre Ergebnisse unbrauchbar.

5)

Neben dem Verkehrsfluss, der durch Einrichtungen wie der KiTas und die nahe gelegenen Schulen sowie Seniorenbetreuungen etc. gestört wird, ist ferner zu beachten, dass auch eine Durchgangsstraße mit einer entsprechenden Breite eine spürbare Gefahr für die Fußgänger regelmäßig darstellt, insbesondere wenn zu erwarten ist, dass diese Straße in erheblichem Umfang von Menschen unter 15 Jahren genutzt wird.

Auf der Ringstraße und in unmittelbarer Nähe zur Ringstraße sind und werden zeitnah eine Vielzahl von Neubauten hergestellt, die typischerweise von jungen Familien bezogen werden und auch im vorliegenden Fall bezogen wurden.

Demgemäß ergibt sich daraus schon ein erhöhter Anteil im Bereich der Ringstraße von Kindern und jugendlichen Fußgängern, die am Verkehr teilnehmen.

Durch die Schule in der Lohrstraße und die Kindertagesstätten auf der Ringstraße wird diese Frequentierung der Straße durch sehr junge Straßenverkehrsteilnehmer erheblich verstärkt, was bei Umbau der Straße zur stark frequentierten Durchgangsstraße zu einer spürbaren Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer führen dürfte. Bei den anderweitigen Varianten wäre mit einer solchen erheblichen zusätzlichen Belastung und Gefährdung der jungen Verkehrsteilnehmer in Hitdorf nicht zu rechnen, insbesondere bei der entsprechenden Anbindung über die Landstraßen. Planungsrechtlich sind diese Gefährdungen jedoch unbedingt zu berücksichtigen, da andernfalls es an den notwendigen Abwägungen bezüglich der Auswirkungen der Planung fehlt, sodass die Planung unbrauchbar und einer rechtlichen Prüfung nicht standhält.

6)

Bei der Planung einer geänderten Verkehrsführung sind auch Wirtschaftlichkeitsüberlegungen anzustellen, da andernfalls die erheblichen Planungsgrundlagen missachtet werden.

Die Ringstraße ist derzeit in einem sehr schlechten Zustand und ist sowohl funktional als auch zustandsmäßig bestenfalls als einfache, dörfliche Straße zu bezeichnen.

Da es sich entgegen der Hitdorfer Straße oder der Langenfelder Straße nicht um eine Landstraße handelt, sind Kosten des Umbaus von der Stadt Leverkusen und von den Anwohnern zu tragen.

Soweit die Ringstraße zu einer Umgehungsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen umgestaltet würde, setzt dies voraus, dass die Ringstraße mit enormen Aufwand völlig neu aufgebaut und herzustellen ist.

Der Straßenaufbau für den Umbau einer solch einfachen Gemeindestraße in eine Durchgangsstraße führt zwangsläufig dazu, dass notwendigerweise mit erheblichem Aufwand ein sachgerechter Untergrund und entsprechender Oberbau herzustellen ist. Die Kosten zur Herstellung einer Durchgangsstraße mit verstärktem Untergrund, Frostschuttschicht, Kies- und Schottertragschicht, Tragschicht mit hydraulischem Bindemittel mit für Schwerlastverkehr geeigneter Decke und passenden Übergängen etc. ist bei einer Durchgangsstraße mit enormen Kosten verbunden, die im Rahmen der Abwägung als angemessen nur dann sind, wenn der zu erwartende Planungserfolg entsprechend hoch anzusiedeln ist.

Tatsächlich liegt der Planungserfolg allein darin, dass die Hitdorfer Straße leicht entlastet wird, während die Anwohner der Ringstraße erheblich belastet werden, sodass Nutzen im Verhältnis zu den enormen Kosten für Anwohner und die planende Behörde offensichtlich außer Verhältnis liegen. Dabei sollte die Kommune als planende Behörde auch berücksichtigen, dass gerade auf der Ringstraße sich hauptsächlich neuere Wohnbebauung befindet, also Familien mit Kindern von den Kosten betroffen würden, für die sie hauptsächlich Belastungen durch erhöhtem Verkehrsaufkommen und entsprechende Lärmbelastung in Kauf nehmen sollen. Insoweit ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz offensichtlich nicht gewahrt.

7)

Die Planung der Stadt Leverkusen weist hinsichtlich des ausgelegten Bebauungsplans zwar grobe Schätzungen für die finanziellen Auswirkungen aus. Die direkten Folgen der eigentlichen Baumaßnahmen für die Anwohner finden jedoch keine Berücksichtigung in der Planung, obwohl eine solche Baumaßnahme spürbar über längere Zeit in die Lebensführung der Menschen im Planungsgebiet negativ belasten würde.

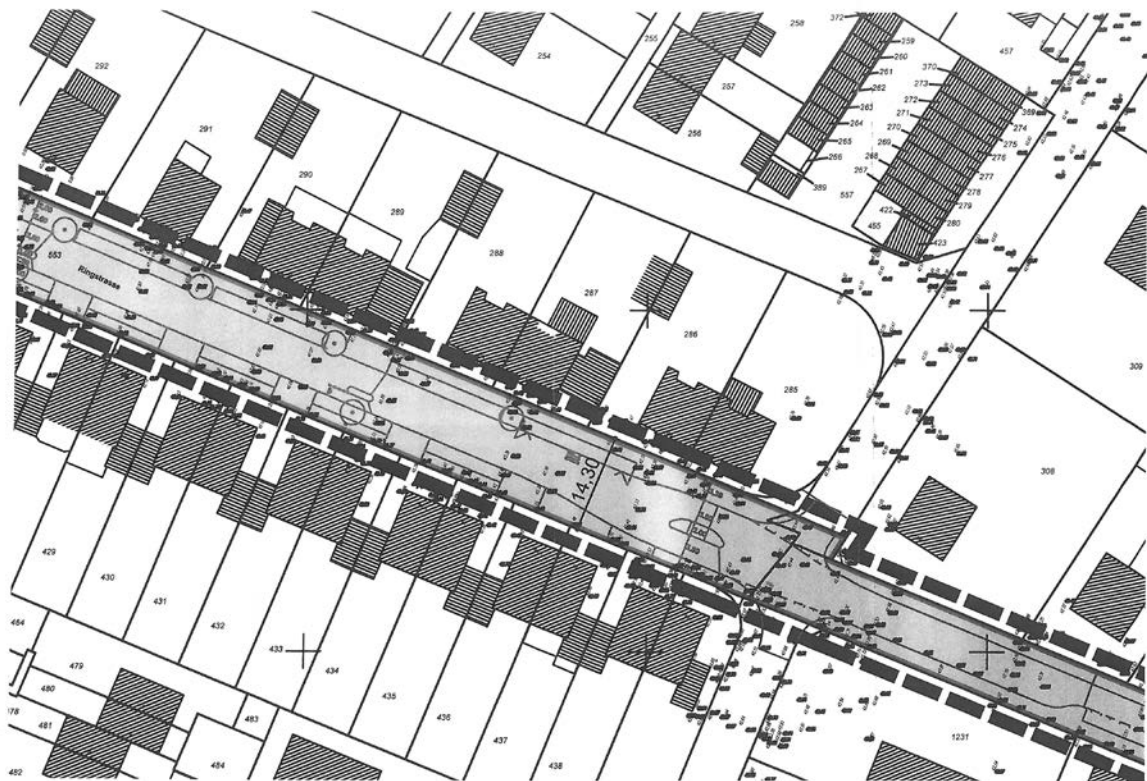
Die völlige Neuherstellung der größten Straße in Hitdorf bzw. der Straße mit den meisten Anwohnern dürfte dazu führen, dass der gesamte Verkehrsbereich Ringstraße über Jahre hinaus verkehrstechnisch gestört wird. Bei dem aktuellen dargelegten Zustand der Straße ist nur ein totaler Neuaufbau der ca. 1 km langen Straße notwendig. Anwohner, Besucher, Nutzer beispielsweise der KiTa oder der AWO-Einrichtungen werden nicht oder nur mit erheblichen Einschränkungen über mehrere Jahre die Straße nutzen können, sodass die Vorgenannten als auch die übrigen Anwohner durch entsprechenden erhöhten Verkehrslärm und sonstigen Störungen spürbar beeinträchtigt werden.

Im Vergleich zu den alternativen Lösungen, insbesondere einer Umgehung des Ortsteils über die Landstraßen wäre eine solche schwerwiegende, über mehrere Jahre andauernde, spürbare Belastung der Anwohner vermeidbar. Da aus den Planungsunterlagen nicht einmal die grundsätzlichen Fragen der voraussichtlichen Dauer der Baumaßnahme zu entnehmen sind, ist auch insoweit erkennbar, dass der ausgelegte Bebauungsplanentwurf zu bearbeiten ist bzw. in vorliegender Form als ungeeignet zu bezeichnen bleibt.

Weiterer Vortrag wird vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

Jochen Hostell
Rechtsanwalt



Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Zu 1.) Der zum Zeitpunkt der Offenlage des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ dargestellte Planentwurf beinhaltet den Hinweis zu der durch den Fachbereich Tiefbau (FB 66) vorgesehenen Straßenausbauplanung, die bei Umsetzung des Verkehrskonzeptes Hitdorf vorgesehen ist. Über den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ selbst erfolgt keine Festlegung von Standorten für Bushaltestellen sondern grundsätzlich die Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße. Die Festlegung von Maßnahmen zum Straßenausbau sowie die Prüfung von Standorten für Bushaltestellen werden im weiteren Verfahren zur Ausbauplanung von den städtischen Fachabteilungen zur Straßenverkehrsplannung vorgenommen. Im Planentwurf zum Satzungsbeschluss wird der Hinweis zur Ausbauplanung nicht weiter dargestellt.

Zu 2.) Es liegen keine sach- und fachlichen Hinweise über eine Fehlerhaftigkeit der verwendeten Gutachten vor. Zur Ermittlung der Verkehrsstärke in Hitdorf wurden manuelle Knotenstromzählungen an 5 Verkehrsknoten sowie Kennzeichenerfassung an 4 Ortsein- und -ausfahrten und 24-Stunden-Plattenzählungen an drei Ortsein- und ausfahrten durchgeführt. Zusätzlich liegen aus mehreren Zählzeiträumen im Jahr 2010 die Daten der aktuellen Bundesverkehrswegezählung vor, bei der an 3 Zählstellen in Hitdorf gezählt wurde. Dieses sind wichtige Vergleichsdaten. Das Gutachten zum Verkehrskonzept Hitdorf baut auf Daten aus der „Erfassung der Schwerverkehrsbelastung in Leverkusen-Hitdorf“ aus dem Jahr 2010 auf. Es besteht aus zwei Teilen und einem sehr umfangreichen Anhang. Im Quellenverzeichnis sind die verwendeten Regelwerke aufgelistet. Sind im Text Berechnungsfaktoren angegeben, so wird in der Regel per Fußnote darauf verwiesen. In der Untersuchung zu Hitdorf sind also die meisten Annahmen mit Quellenangaben belegt. Neben den gebräuchlichen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurde auch Sekundärliteratur von dem Verfasser der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Prof. Bosserhoff) herangezogen, die differenziertere Angaben enthalten. Die Kennwerte aus den Regelwerken der FGSV sind anzuwenden, wenn keine lokalen oder aktuelleren Werte vorliegen. Dort, wo aktuellere Daten oder räumlich spezifischere Daten vorliegen, wurden diese vom Verkehrsplanungsbüro VIA verwendet. Dies sind insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leverkusen (2005) und der Ergebnisbericht zur Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008). Die Verwendung dieser spezifischeren Werte wurde durch Fußnoten belegt. Eine Besonderheit der Untersuchung zu Hitdorf sind die zahlreichen aktuellen Zählwerte, die auch die Erfassung von Tagesgängen durch Langzeitzählungen umfassen. Es war also nicht erforderlich Hochrechnungswerte nach HBS zu greifen. Die Hochrechnungswerte nach HBS wurden den tatsächlich ermittelten Tagesgängen zugeordnet.

Die Umlegung des berechneten zukünftigen Verkehrs und die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen wurden mit dem Leverkusener Verkehrsmodell im Programm VISUM vorgenommen. Dieses umfasst das gesamte Stadtgebiet und basiert auf dem Verkehrsmodell, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Leverkusen vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen erstellt wurde. Dieses Verkehrsmodell wird seit Jahren vom Planungsbüro VIA gepflegt und durch aktuelle Zählungen geeicht.

In zwei Fällen sind im Gutachten vom 03.02.2011 zwei „Zahlendreher“ und eine falsche Quellenangabe im Text aufgefallen. Im Gutachten vom 20. Oktober 2011 wur-

den diese Angaben inzwischen redaktionell korrigiert. Es handelte sich hierbei um textliche Stellen, die keine Auswirkung auf die Berechnungen und Ergebnisse haben.

„Annahmen zur Verkehrserzeugung im Bereich Monheim Süd“

Das Verkehrsmodell Hitdorf für den Prognosezeitraum 2020 + berücksichtigt alle in Hitdorf selbst geplanten Baugebiete, die Einfluss auf das künftige Verkehrsaufkommen haben. Diese kleinräumige Betrachtung ist erforderlich um die bedeutenden Ziel- und Quellverkehre in der entsprechenden Auflösung darstellen zu können.

Für den Verkehr im Umfeld sowie für den potenziellen Durchgangsverkehr ist es sinnvoll, pauschale Annahmen zu treffen. Dies trifft insbesondere auf die Nachbarstädte zu. Hier ist es üblich auf abgesicherte Verkehrsprognosen zurück zu greifen.

Für die Stadt Monheim ist dies der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 2002. Die Aussagen im Verkehrsentwicklungsplan basieren auf einer Prognose für das Jahr 2020. Die prognostizierten Verkehrsmengen passen hinsichtlich des Prognosehorizontes zu den Prognosewerten für Hitdorf.

Im Rahmen der integrierten Betrachtung von Siedlungsentwicklung und Verkehr wurde für Monheim ein Szenario entwickelt, dass eine gleichbleibende Bevölkerungszahl und eine wesentliche Zunahme der Ein- und Auspendler prognostiziert. Die Prognosen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Stadt Monheim haben sich in den letzten 10 Jahren weitgehend bestätigt und können daher weiterhin verwendet werden. Die verwendeten Prognosewerte gehen von Zunahmen des Berufsverkehrs im Gewerbeschwerpunkt Alfred-Nobel-Straße aus. Sie können daher nach wie vor verwendet werden. Diese Prognosen schließen also bereits Veränderungen am Gewerbestandort Monheim-Ost/UCB Creative-Campus mit ein und sind bereits in das Mengengerüst des Verkehrsmodells eingeflossen.

Die Inhalte des Gutachtens sind daher im vollen Umfang weiterhin gültig. Es besteht kein Anlass, an den quantitativen und qualitativen Aussagen etwas zu ändern.

Zu 3.) Durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ wird Planungsrecht für eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße geschaffen. Hierdurch wird grundsätzlich eine durchgängige Befahrung der Ringstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr ermöglicht. Bedingt durch diese Maßnahme werden Teilverkehre von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße umverteilt. In dem vom Ingenieurbüro Stöcker erstellten Gutachten werden die Auswirkungen der Verkehrszunahme auf der Ringstraße untersucht, die sich aufgrund der Anbindung an die Hitdorfer Straße ergeben. Die Untersuchung der Aspekte des Verkehrslärms sowie deren Auswirkungen auf die Anwohner zählen zu den abwägungsrelevanten Belangen innerhalb des Planverfahrens. Aus den Untersuchungsergebnissen ergeben sich Aussagen, welche Maßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm getroffen werden müssen, um die Anforderungen an den Immissionsschutz zu erfüllen. Die Lärmgrenzwerte richten sich hierbei nach den Werten der 16. BImSchV. Für die Ringstraße wurden die Anforderungen an passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt, da die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzwände oder -wälle) allein schon aufgrund der Örtlichkeit aber auch aus städtebaulichen, finanziellen und technischen Gründen nicht vorgesehen ist. Der notwendige Lärmschutz für schutzbedürftige Räume (z.B. Schlaf- und Wohnräume) der angrenzenden Gebäude kann als passiver Schallschutz in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung hergestellt werden. Das Gutachten stellt in seiner Auswertung dar, an welchen Wohnhäusern dem Grunde nach Ansprüche für Maßnahmen des Schall-

schutzes bestehen. Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Grundsätzlich ist die vorgesehene Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße städtebaulich gerechtfertigt. Unter Beachtung der sachgemäßen Abwägung der Schallschutzelbelange und der städtebaulichen Belange kommt die Stadt Leverkusen zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene durchgängige Befahrung der Ringstraße gegenüber dem Zustand ohne weiterführende Verknüpfung notwendig ist, um eine nachhaltige Verbesserung der Erschließungssituation in Hitdorf zu erreichen. Zielsetzung ist die gleichmäßige Verteilung der in Hitdorf anfallenden Verkehre, um durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und verkehrstechnische Maßnahmen durchführen zu können, die der städtebaulichen Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte dienen. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnischen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

Die prognostizierte Zunahme des Verkehrs wird die Luftqualität im Bereich Ringstraße nur unerheblich verschlechtern. Aufgrund der günstigen Standortbedingungen (Straßenbreite, niedrige und weitgehend fehlende geschlossene Bebauung, relativ geringe Hintergrundbelastung der Luft, gute Ventilationsverhältnisse, relativ geringe Gesamtverkehrsbelastung, usw.) kann davon ausgegangen werden, dass hier die Grenzwerte gem. 39. BImSchV nach wie vor erheblich unterschritten werden. Nach den beim Luftschadstoff-Screening Leverkusen gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnissen aus der Fachliteratur ist in der Regel mit Grenzwertüberschreitungen gem. 39. BImSchV – bei ungünstigen Standortbedingungen – erst ab DTV-Werten von etwa 10.000 zu rechnen.

Die Ringstraße wird zukünftig nicht allein die Funktion einer Ortsdurchfahrt übernehmen, sondern nur Teilverkehre der Hitdorfer Straße aufnehmen, um die Hitdorfer Straße zu entlasten. Die Ringstraße dient primär weiterhin dazu, den örtlichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr von Hitdorf aufzunehmen und auf das weitere Straßennetz zu verteilen. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung durch das Büro VIA stellt dar, dass nahezu 80 % des Verkehrsaufkommens in Hitdorf aus Ziel- und Quellverkehr besteht, der den Ortsteil selbst betrifft. Dieser Verkehr kann nicht aus Hitdorf herausgenommen werden, da er von den Hitdorfern selbst verursacht wird. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt ca. 20 % und stellt damit nicht die Hauptbelastung der Verkehrswege dar.

Die Hitdorfer Straße gilt nachweislich als stark vom Verkehr beanspruchte innerörtliche Straße und soll entlastet werden. Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ bildet die Rechtsgrundlage für einen Ausbau der Ringstraße sowie deren Anbindung an die Hitdorfer Straße. Infolge des Ausbaus wird die Ringstraße von Kraftfahrzeugen befahren, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Verkehrsstraße zur Verfügung stand. Eine Entlastung der Hitdorfer Straße bei Umsetzung dieser Maßnahme wird durch das Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA nachgewiesen. So reduziert sich gemäß der Verkehrsuntersuchung VIA der Kfz-Verkehr für die Hitdorfer Straße zwischen Heerweg und Concordiastraße um 2090 Fahrzeuge/24h, zwischen Concordiastraße und Stöckenstraße um 1920 Kraftfahrzeuge/24h, zwischen Stöckenstraße und Mohlenstraße um 1560 Kfz/24h, zwischen Mohlenstraße und Wein-

häuserstraße um 1500 Kfz/24h, zwischen Weinhäuserstraße und Parkstraße um 1400 Kfz/24h und zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße um 1450 Kfz/24h. Diese Entlastung bedeutet eine bis zu 41 %ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens und stellt damit eine deutliche Verkehrsentslastung dar. Dass die Anzahl der reduzierten Verkehrsmenge nicht gleichzeitig auch zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung führt, begründet sich durch die vom Verkehrslärm vorbelastete Ausgangssituation der Hitdorfer Straße sowie durch das Empfinden des menschlichen Ohrs, das erst bei einer Reduzierung um 3 dB(A) eine verminderte Lautstärke wahrnimmt. Hierfür müsste der Verkehr um wenigstens 50 % reduziert werden, was aber aufgrund des verbleibenden Ortsverkehrs nicht erzielt werden kann. Allerdings stellt die deutliche Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge grundsätzlich eine wahrnehmbare Verbesserung der Verkehrssituation dar und verbessert dadurch die Lebensqualität für Anwohner und Besucher sowie die Nutzungsqualität für Radfahrer und Fußgänger. Die Herausnahme dieser Verkehrsmenge aus der Hitdorfer Straße ermöglicht zudem die Umsetzung der städtebaulichen Ziele zum Ausbau der Hitdorfer Straße sowie zur Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte.

Die Umsetzung städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen im Ortsmittelpunkt sowie die zukünftige Entwicklung weiterer Wohngebietsflächen in Hitdorf stellen städtebauliche Planungsziele dar, die nach wie vor gültig sind. Letztendlich wird den Planungszielen zur verkehrstechnischen Verkehrsverteilung und der damit verbundenen städtebaulichen Entwicklung Hitdorfs eine höhere Bedeutung zuerkannt gegenüber der Verkehrsbelastung, die sich für die Anwohner der Ringstraße und in Teilen auf den Verbindungsstraßen aufgrund der veränderten Verkehrssituation einstellen wird.

Zu 4.) Aufgrund der geplanten Fahrbahnbreite und der baulichen Einengungen der Ringstraße wird die Ringstraße nicht allein eine Funktion als Durchgangsstraße aufnehmen. In erster Linie dient die Ringstraße dazu, den örtlichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr von Hitdorf aufzunehmen und auf das weitere Straßennetz zu verteilen. Die Verkehrssituation im Bereich der Kindertagesstätte zeigt bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße eine Zunahme der Verkehrsbelastung. Dieses ist aufgrund des Lückenschlusses nicht vermeidbar, führt aber zu keinen Einschränkungen der Nutzung der Kindertagesstätten. Für die Kindertagesstätten ist ebenfalls dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz ermittelt worden.

Die Prüfung von Maßnahmen, die einen geeigneten Verkehrsfluss ermöglichen, erfolgt im weiteren Verfahren zur Ausbauplanung und wird von den städtischen Fachabteilungen zur Straßenverkehrsplanung vorgenommen. Es besteht kein Anlass, an den quantitativen und qualitativen Aussagen des Verkehrsgutachtens sowie an dem hierauf aufbauenden Lärmgutachten etwas zu ändern (s. Pkt. 2). Es liegen keine Nachweise über eine Fehlerhaftigkeit des verwendeten Gutachtens vor.

Zu 5.) Über den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ erfolgen keine Festsetzungen zum Straßenausbau. Die Prüfung von Maßnahmen für einen sicheren Schulweg wird im weiteren Verfahren zur Ausbauplanung von den städtischen Fachabteilungen zur Straßenverkehrsplanung vorgenommen. Für die Ringstraße besteht aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenbreiten vom Grunde her die Möglichkeit, ausreichende Bürgersteigbreiten anzulegen, um die Verkehrssicherheit für Fußgänger herzustellen. Ein verkehrssicherer Straßenausbau wird durch den geplanten Lückenschluss auch für die Hitdorfer Straße angestrebt. Die bestehenden Straßenquerschnitte der Hitdorfer Straße sind nur bedingt geeignet, die anfallenden Verkehre sicher zu bewältigen.

In weiten Bereichen ist die vorhandene Straße so schmal, dass selbst notwendige Gehwege ohne Beseitigung vorhandener Bausubstanz nicht angelegt werden können. Die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ist daher für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in Hitdorf dringend erforderlich.

Zu 6.) Grundsätzlich werden über den Bebauungsplan keine Ausbaumaßnahmen festgesetzt. Das vom Rat beschlossene Verkehrskonzept sieht allerdings vor, dass die Verkehre von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße und die Hitdorfer Straße aufgeteilt werden. Dies bedeutet, dass die Ringstraße auch den Durchgangsverkehr von Pkw und Lkw in der entsprechenden Größenordnung aufnehmen wird. Daher sind sowohl der Querschnitt als auch der Straßenaufbau der Ringstraße auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen abzustimmen.

Zu 7.) Der Erstausbau von Gemeindestraßen führt grundsätzlich zur Festsetzung von Anliegerbeiträgen, unabhängig von der Straßenart. Ein Ausbau der Ringstraße wäre auch ohne Bebauungsplan zu erwarten. Die Beitragserhebung für den Erstausbau in den Abschnitten zwischen Widdauener Straße und Stöckenstraße sowie zwischen Concordiastraße und Anschluss Kleingansweg richtet sich nach dem Baugesetzbuch und der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Leverkusen. Die Beitragserhebung für die bereits hergestellten Abschnitte Langenfelder Straße bis Widdauener Straße und Stöckenstraße bis Concordiastraße wird nach den Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes NRW und der städtischen Beitragssatzung abgerechnet. Dementsprechend wird den gesetzlichen Regelungen und Anforderungen zur Beitragserhebung gefolgt.

Die Zielsetzung der Stadt, die Ringstraße auszubauen, ist den Grundstückseigentümern in der Regel bekannt. Die Prüfung der Dauer der eigentlichen Baumaßnahmen wird im weiteren Verfahren von den städtischen Fachabteilungen zur Straßenverkehrsplanung vorgenommen.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Anregungen zur Verkehrsplanung werden den Fachbereichen 66 (Tiefbau) sowie 36 (Straßenverkehr) übermittelt.

A 4: Fam. Ralph Bilitzki, Rheinstraße 114, 51371 Leverkusen

pers. 6/3/12 *He*

Fam. Ralph Bilitzki
und Nachbarn

03.03.12

Rheinstr. 114
51371 Leverkusen

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht

Betr.: Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den o. g. Bebauungsplan legen wir hiermit Widerspruch ein.

Begründungen:

- 1) Das Lärmschutzgutachten von Herrn Stöcker sagt eindeutig aus, dass durch den Ausbau der Ringstraße eine hörbare Lärmverminderung für die Hitdorfer Straße nicht entsteht. Die Verbindungsstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße und die Ringstraße selbst werden jedoch in erheblichem Maße stärker belastet als bisher. Dies wird nicht berücksichtigt.
- 2) Das Gutachten der Firma VIA zum Verkehrskonzept Hitdorf ist nachweislich fehlerhaft und musste nachgebessert werden. Trotz der Nachbesserungen gibt es noch Ergebnisse, die in Frage gestellt werden können. Dennoch stützt sich der Bebauungsplan auf dieses Gutachten.
- 3) Dadurch, dass die Ringstraße nicht durchgängig zur 30-er Zone erklärt wird, ist die Sicherheit der Bürger stark gefährdet, da zu befürchten ist, dass dann die Ringstraße zur „Rennstrecke“ wird, weil die Autofahrer den Engpass Hitdorfer Straße umfahren werden.
- 4) Das Gutachten zum Verkehrskonzept Hitdorf, welches die Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Hitdorf plus Umgehungsstraße“ in Auftrag gegeben hat, wird nicht abgewartet, nicht gewertet und auch nicht in die Planungen mit einbezogen, obwohl zu erwarten ist, dass neue, grundlegende Erkenntnisse, die zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hitdorf führen, herauskommen werden.
- 5) Der Bau einer Umgehungsstraße, die dafür sorgen könnte, dass Verkehr aus Hitdorf herausgezogen wird, wird nicht in Erwägung gezogen.

Fazit: Eine Verbesserung der Verkehrssituation wird durch den Bebauungsplan Ringstraße nicht erreicht.

Mit freundlichem Gruß

i. A. R. Bilitzki

Sowie persönlich erschienen am 06.03.12

Anregungen:

- Verkehrsgutachten VIA ist fehlerhaft (s. Pkt. 2)
- Ausbau der Ringstraße nur mit Umgehungsstraße „Bernsteintrasse“ sinnvoll. (s. Pkt. 5)
- Im Protokoll zur Bürgerversammlung in der Stadthalle Hitdorf am 31.05.2011 wurde eine Fragestellung zur Tempo 30/Tempo 50-Zone auf Hitdorfer Straße fehlerhaft formuliert. Von Herrn Syring erfolgte zur eigentlichen Fragestellung bereits am 23.01.12 eine schriftliche Beantwortung an Herrn Bilitzki. In dem zur Offenlage beigefügtem Protokoll der Bürgerversammlung wurde diese Klarstellung nicht mit aufgeführt.

Stellungnahme der Verwaltung

Zu 1) Die Hitdorfer Straße gilt nachweislich als stark vom Verkehr beanspruchte innerörtliche Straße und soll entlastet werden. Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ bildet die Rechtsgrundlage für einen Ausbau der Ringstraße sowie deren Anbindung an die Hitdorfer Straße. Infolge des Ausbaus wird die Ringstraße von Kraftfahrzeugen befahren, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Verkehrsstraße zur Verfügung stand. Eine Entlastung der Hitdorfer Straße bei Umsetzung dieser Maßnahme wird durch das Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA nachgewiesen. So reduziert sich gemäß der Verkehrsuntersuchung VIA der Kfz-Verkehr für die Hitdorfer Straße zwischen Heerweg und Concordiastraße um 2090 Fahrzeuge/24h, zwischen Concordiastraße und Stöckenstraße um 1920 Kraftfahrzeuge/24h, zwischen Stöckenstraße und Mohlenstraße um 1560 Kfz/24h, zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße um 1500 Kfz/24h, zwischen Weinhäuserstraße und Parkstraße um 1400 Kfz/24h und zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße um 1450 Kfz/24h. Diese Entlastung bedeutet eine bis zu 41 %ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens und stellt damit eine deutliche Verkehrsentslastung dar. Dass die Anzahl der reduzierten Verkehrsmenge nicht gleichzeitig auch zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung führt, begründet sich durch die vom Verkehrslärm vorbelastete Ausgangssituation der Hitdorfer Straße sowie durch das Empfinden des menschlichen Ohrs, das erst bei einer Reduzierung um 3 dB(A) eine verminderte Lautstärke wahrnimmt. Hierfür müsste der Verkehr um wenigstens 50 % reduziert werden, was aber aufgrund des verbleibenden Ortsverkehrs nicht erzielt werden kann. Allerdings stellt die deutliche Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge grundsätzlich eine wahrnehmbare Verbesserung der Verkehrssituation dar und verbessert dadurch erheblich die Lebensqualität für Anwohner und Besucher sowie die Nutzungsqualität für Radfahrer und Fußgänger. Die Herausnahme dieser Verkehrsmenge aus der Hitdorfer Straße ermöglicht zudem die Umsetzung der städtebaulichen Ziele zum Ausbau der Hitdorfer Straße sowie zur Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte.

Auf den Verbindungsstraßen zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße werden durch das Verkehrsgutachten VIA sowohl Steigerungen als auch Abnahmen der Verkehrsmenge prognostiziert, die sich bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergeben. Auf den Abschnitten der Mohlenstraße und der Weinhäuserstraße wird eine Verkehrszunahme von bis zu 200 Kfz/24h erwartet. Auf den betroffenen Straßenabschnitten von Concordiastraße (- 300 Kfz/24h), Stöckenstraße (- 40 Kfz/h)

sowie der Langenfelder Straße (- 820 Kfz/24h) sind bei Umsetzung der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohngebiete geringere Verkehrszahlen bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu erwarten (Variante 3+), als wenn diese Verbindung unterbliebe (Variante 1+). Insofern überwiegen diesbezüglich die Vorteile bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße.

Eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Lärmsituation der Verbindungsstraßen ist aus fachlicher und rechtlicher Sicht nicht notwendig. Die Schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Stöcker wurde für die Bereiche beauftragt, bei denen aufgrund der vorgesehenen verkehrsplanerischen Maßnahmen eine wesentliche Änderung der Verkehrsstraße zu erwarten ist, da es unter diesen Voraussetzungen zur Anwendung der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) kommt und sich Ansprüche an den Lärmschutz ergeben. Dieses trifft für den Planbereich der Ringstraße zu. Bei den Verbindungsstraßen zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße handelt es sich um die Verkehrswege Concordiastraße, Stöckenstraße, Mohlenstraße, Weinhäuserstraße und Widdauener Straße/Am Buttermarkt. Bei der geplanten Umsetzung des Verkehrskonzeptes Hitdorf werden sich für diese Straßen keine wesentlichen Änderungen ergeben, da dort ein erheblicher baulicher Eingriff nicht geplant ist, es zu keiner Verbreiterung der Straßen kommen wird und sich der Verkehrslärm nicht um 3 dB (A) erhöhen wird. Ansprüche an den Schallschutz für diese Bereiche bestehen demnach nicht. Die werktägliche Verkehrsbelastung in den Verbindungsstraßen wurde im Verkehrsgutachten VIA ermittelt. Aufgrund der sich hieraus ablesenden Verkehrszahlen sind selbst bei einer Beurteilung gem. 16. BImSchV keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für Wohngebiete zu erwarten. Dementsprechend wird den gesetzlichen Regelungen und Anforderungen gefolgt.

Zu 2.) Es liegen keine sach- und fachlichen Hinweise über eine Fehlerhaftigkeit des verwendeten Gutachtens vor. Zur Ermittlung der Verkehrsstärke in Hitdorf wurden manuelle Knotenstromzählungen an 5 Verkehrsknoten sowie Kennzeichenerfassung an 4 Ortsein- und -ausfahrten und 24-Stunden-Plattenzählungen an drei Ortsein- und ausfahrten durchgeführt. Zusätzlich liegen aus mehreren Zählzeiträumen im Jahr 2010 die Daten der aktuellen Bundesverkehrswegezählung vor, bei der an 3 Zählstellen in Hitdorf gezählt wurde. Dieses sind wichtige Vergleichsdaten. Das Gutachten zum Verkehrskonzept Hitdorf baut auf Daten aus der „Erfassung der Schwerverkehrsbelastung in Leverkusen-Hitdorf“ aus dem Jahr 2010 auf. Es besteht aus zwei Teilen und einem sehr umfangreichen Anhang. Im Quellenverzeichnis sind die verwendeten Regelwerke aufgelistet. Sind im Text Berechnungsfaktoren angegeben, so wird in der Regel per Fußnote darauf verwiesen. In der Untersuchung zu Hitdorf sind also die meisten Annahmen mit Quellenangaben belegt. Neben den gebräuchlichen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurde auch Sekundärliteratur von dem Verfasser der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Prof. Bosserhoff) herangezogen, die differenziertere Angaben enthalten. Die Kennwerte aus den Regelwerken der FGSV sind anzuwenden, wenn keine lokalen oder aktuelleren Werte vorliegen. Dort, wo aktuellere Daten oder räumlich spezifischere Daten vorliegen, wurden diese vom Verkehrsplanungsbüro VIA verwendet. Dies sind insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leverkusen (2005) und der Ergebnisbericht zur Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008). Die Verwendung dieser spezifischeren Werte wurde durch Fußnoten belegt. Eine Besonderheit der Untersuchung zu Hitdorf sind die zahlreichen aktuellen Zählwerte, die auch die Erfassung von Tagesgängen durch Lang-

zeitzählungen umfassen. Es war also nicht erforderlich Hochrechnungswerte nach HBS zu greifen. Die Hochrechnungswerte nach HBS wurden den tatsächlich ermittelten Tagesgängen zugeordnet.

Die Umlegung des berechneten zukünftigen Verkehrs und die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen wurden mit dem Leverkusener Verkehrsmodell im Programm VISUM vorgenommen. Dieses umfasst das gesamte Stadtgebiet und basiert auf dem Verkehrsmodell, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Leverkusen vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen erstellt wurde. Dieses Verkehrsmodell wird seit Jahren vom Planungsbüro VIA gepflegt und durch aktuelle Zählungen geeicht.

In zwei Fällen sind im Gutachten vom 03.02.2011 zwei „Zahlendreher“ und eine falsche Quellenangabe im Text aufgefallen. Im Gutachten vom 20. Oktober 2011 wurden diese Angaben inzwischen redaktionell korrigiert. Es handelte sich hierbei um textliche Stellen, die keine Auswirkung auf die Berechnungen und Ergebnisse haben.

Die Inhalte des Gutachtens sind daher im vollen Umfang weiterhin gültig. Es besteht kein Anlass, an den quantitativen und qualitativen Aussagen etwas zu ändern.

Zu 3.) Durch den Bebauungsplan erfolgt keine Festlegung einer Geschwindigkeitshöchstgrenze. Die Annahme einer innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h im Immissionsgutachten Stöcker dient lediglich der Annahme, um bei der Ermittlung von Lärmschutzmaßnahmen von einer maximalen Belastungssituation auszugehen. Theoretisch ist in allen Verkehrsvarianten die Festlegung einer Tempo-30-Zone möglich. Dieses wird vom Fachbereich Straßenverkehr im weiteren Verfahren zur Straßenausbauplanung grundsätzlich geprüft und von der Stadt Leverkusen angestrebt.

Zu 4.) Die Bewertung der Untersuchungsergebnisse des Planungsbüros VIA durch Herrn Prof. Steinauer vom 30.04.2012 sowie der Planungsvorschlag wurden als Stellungnahme im Rahmen des Planverfahrens gewertet. Auswirkungen auf das Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ ergeben sich hierdurch nicht, da eine durchgängige Befahrung der Ringstraße als grundsätzliche Planungszielsetzung nicht infrage gestellt wird. Die in der Verkehrsuntersuchung VIA dargestellten und ermittelten Verkehrszahlen werden innerhalb des Berichts von Herrn Prof. Steinauer durch eigene Verkehrsdatenermittlung nicht widerlegt.

Es erfolgte innerhalb des Planverfahrens die Untersuchung für solche Verkehrsvarianten, bei denen alternative Straßenplanungen zur Entlastung der Ringstraße und Hitdorfer Straße beitragen sollten. Untersucht wurde die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 4+) sowie die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+).

Die Untersuchungsergebnisse weisen nach, dass durch die gleichzeitige Umsetzung einer zusätzlichen Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbelastung nur auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße zu verzeichnen ist. Auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße beträgt die Entlastung maximal 330 Kfz/24h. Insgesamt ist es jedoch von besonderem Interesse, den westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zu entlasten. Dieser bildet aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und seiner

Versorgungsfunktion den Hitdorfer Ortsmittelpunkt. Zudem wird über den hier liegenden Zugang der Hitdorfer Hafen sowie die Erholungsflächen des Rheins erschlossen. Die Planung zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße muss demnach nicht zwangsläufig mit der Planung für eine Umgehungsstraße verbunden werden, um die mit der Verkehrsverteilung verbundenen städtischen Planungsziele zu erreichen.

Eine Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße auf die Ringstraße ist nur im östlichen Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße nachweisbar und beträgt bis zu 1470 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße wird hingegen eine Erhöhung der Verkehrsmenge prognostiziert und übertrifft damit die Verkehrsprognose bei alleiniger Umsetzung des Ringschlusses.

Die nur geringe zusätzliche Verkehrsentslastungen auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße sowie die Verkehrszunahme auf der Ringstraße begründen keine Maßnahme, dass eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nur bei gleichzeitiger Umsetzung einer Umgehungsstraße erfolgen könnte. Die Baumaßnahme einer zusätzlichen Umgehungsstraße wird zudem verbunden sein mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen sowie mit maßgeblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, so dass ein ausgeglichenes Kosten-/ Nutzenverhältnis erheblich übertroffen wird. Die von der Stadt Leverkusen verfolgten Planungsziele lassen sich allein durch die Verkehrsanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erreichen.

Regelungen zum Ausbau der Straßensituation Fahnenacker/Langenfelder Straße/A 59 werden über den Bebauungsplan nicht getroffen. Gleichwohl stellt es das Ziel städtischer Planungen dar, durch verkehrsplanerische Maßnahmen den Verkehrsfluss an den Kreuzungsbereichen Fahnenacker/Langenfelder Straße sowie Langenfelder Straße/Autobahnkreuz Monheim zu verbessern. Hierzu befinden sich bereits Plankonzepte des Fachbereichs Tiefbau in Vorbereitung und es erfolgten bereits erste Gespräche zwischen der Stadt Leverkusen und Vertretern der Stadt Monheim sowie Mitarbeitern des Landesbetriebs Straßenbau NRW.

Die Bedeutung dieser Kreuzungspunkte ist ersichtlich, da über die Verkehrsbeziehung Fahnenacker/Langenfelder Straße/Autobahn A59 eine wichtige Verkehrsbeziehung für den überörtlichen Verkehr zwischen Monheim und Leverkusen als nördliche Umfahrung Hitdorfs bereits besteht und durch den Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen wird.

Grundsätzlich trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen oder Regelungen für Straßenplanungen außerhalb des eigentlichen Planbereichs. Weiteren Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung in Gesamt-Hitdorf steht der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht entgegen, da diese auch weiterhin ergänzend entwickelt werden können.

Zu 5.) Es erfolgte innerhalb des Planverfahrens die Untersuchung für solche Verkehrsvarianten, bei denen alternative Straßenplanungen zur Entlastung der Ringstraße und Hitdorfer Straße beitragen sollten. Auswirkungen auf das Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ ergeben sich hierdurch allerdings nicht. Untersucht wurde die Prognosesituation Umgehungsstraße ohne Anbindung der

Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 2), die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 4+) sowie die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+).

- a) Untersucht wurde, ob sich durch den alleinigen Bau einer Umgehungsstraße die Hitdorfer Straße entlasten lässt (Variante 2):

Im Vergleich der vom Planungsbüro VIA ermittelten Verkehrszahlen würden sich auf Basis der Verkehrswerte für 2020 die Hitdorfer Straße im Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlicher Abschnitt der Hitdorfer Straße) eine Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße) von maximal 100 Kfz/24h ergeben. Auf dem Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße (östlicher Abschnitt) läge die Entlastung bei maximal 330 Kfz/24 h.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass beim Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ohne zusätzliche Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße das Planungsziel zur Entlastung der Hitdorfer Straße nicht erreicht werden kann. Durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße sollen die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert und die Möglichkeiten für verkehrstechnische Maßnahmen geschaffen werden, um die städtebauliche Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte voranzutreiben. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

- b) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der Ringstraße durch den Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ergeben (ohne Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße - Variante 2):

Ein Vergleich der Verkehrszahlen auf Basis der Verkehrswerte für 2020 zeigt, dass auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Heerweg und Langenfelder Straße mit einer leichten Verkehrserhöhung beim Bau einer Umgehungsstraße gerechnet werden muss. Eine deutliche Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) ergibt sich auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass es ohne die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu keiner signifikanten Zunahme der Verkehrsmenge auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße kommen wird. Die Verkehrsmenge auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße wird um bis zu 1740 Kfz/24h reduziert.

- c) Untersucht wurde unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Hitdorf, ob auf der Hitdorfer Straße durch Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße eine Verkehrsentlastung erreicht werden kann (Variante 3+). Zudem erfolgte die Untersuchung, ob der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße (Bernsteinstraße) zur weiteren Entlastung der Hitdorfer Straße erforderlich ist (Variante 4+):

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2980 und 7230 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1400 und 2090 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 650 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 3010 und 6910 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1730 und 2060 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1250 Kfz/24h.

Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird nachgewiesen, dass sich durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsstärke auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße um bis zu ca. 2000 Kfz/24h reduzieren lässt.

Zusätzliche Umgehungsstraße

Die Untersuchungsergebnisse weisen nach, dass durch die gleichzeitige Umsetzung einer zusätzlichen Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbelastung nur auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zu verzeichnen ist. Auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße beträgt die Entlastung maximal 330 Kfz/24h.

- d) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der Ringstraße ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt (Variante 3+). Zudem wurde untersucht, ob bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße (Bernsteinstraße) erforderlich ist (Variante 4+).

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 1810 und 5760 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1110 und 1610 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße beträgt die Zunahme bis zu 370 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2020 und 6320 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1360 und 1670 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1470 Kfz/24h.

Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchung ist festzustellen, dass sich aufgrund der Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsmenge auf der Ringstraße deutlich erhöhen wird. Die Belastungszunahme beträgt bis zu 1610 Kfz/24h. In dem vom Ingenieurbüro Stöcker erstellten Gutachten werden die Auswirkungen der Verkehrszunahme auf der Ringstraße untersucht, die sich aufgrund des Ringschlusses ergeben. Die Untersuchung der Aspekte des Verkehrslärms sowie deren Auswirkungen auf die Anwohner zählen zu den abwägungsrelevanten Belangen innerhalb des Planverfahrens. Aus den Untersuchungsergebnissen ergeben sich Aussagen, welche Maßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm getroffen werden müssen, um die Anforderungen an den Immissionsschutz zu erfüllen. Die Lärmgrenzwerte richten sich hierbei nach den Werten der 16. BImSchV.

Für die Ringstraße wurden die Anforderungen an passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt, da die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzwände oder -wälle) aufgrund der Örtlichkeit sowie aus städtebaulichen, finanziellen und technischen Gründen nicht vorgesehen ist. Der notwendige Lärmschutz für schutzbedürftige Räume (z.B. Schlaf- und Wohnräume) der angrenzenden Gebäude kann als passiver Schallschutz in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung hergestellt werden. Das Gutachten stellt in seiner Auswertung dar, an welchen Wohnhäusern dem Grunde nach Ansprüche für Maßnahmen des Schallschutzes bestehen. Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Zusätzliche Umgehungsstraße

Eine Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße auf die Ringstraße ist nur im östlichen Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße nachweisbar und beträgt bis zu 1470 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße stellt sich hingegen eine leichte Erhöhung der Verkehrsmenge dar und übertrifft damit die Verkehrsprognose bei alleiniger Umsetzung des Ringschlusses.

Die nur geringe zusätzliche Verkehrsentslastungen auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße sowie die starke Verkehrszunahme auf der Ringstraße begründen keine Maßnahme, dass eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nur bei gleichzeitiger Umsetzung einer Umgehungsstraße erfolgen könnte. Die Baumaßnahme einer zusätzlichen Umgehungsstraße wird zudem verbunden sein mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen sowie mit maßgeblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, so dass ein ausgeglichenes Kosten-/Nutzenverhältnis erheblich übertroffen wird. Die von der Stadt Leverkusen verfolgten Planungsziele lassen sich allein durch die Verkehrsanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erreichen.

- e) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt sowie zusätzlich die Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die „Bernsteinstraße“.

Bei der Variante Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+) ist einerseits erkennbar, dass gegenüber den sonstigen Untersuchungsergebnissen auf der Hitdorfer Straße eine Verkehrsentslastung erzielt werden kann. Für die Ringstraße im Bereich des Bebauungsplans Nr.

192/II bedeutet dieses Verkehrssystem jedoch eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung. So wird für die Ringstraße zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße eine Belastung von 4570 Kfz/24h prognostiziert, was ein bis zu 1600 Kfz/24h höheres Verkehrsaufkommen gegenüber der alleinigen Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße bedeutet. An weiteren Streckenabschnitten ergeben sich Belastungszahlen von ebenfalls bis zu 1300 Kfz/24h zusätzlicher Belastung. Damit führt diese Variante zu einer maximalen Verkehrsbelastung der Ringstraße, die sich durch die mit dem Verkehrskonzept Hitdorf verbundene Ausbauplanung vermeiden lässt. Zudem ergeben sich durch die Aktivierung weiterer Durchfahrtsstraße zur Verkehrsverteilung zusätzliche kostenintensive bauliche Eingriffe in das bestehende Straßensystem. Diese zusätzlich erforderlichen Maßnahmen würden ein ausgeglichenes Kosten-/Nutzenverhältnis erheblich übersteigen. Zudem werden in der Folge der Aktivierung zusätzlicher Verkehrsstraßen weitere Wohnbereiche mit einer Lärmsteigerung belastet.

Zusammenfassung

Grundsätzlich ist die vorgesehene Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße städtebaulich gerechtfertigt. Unter Beachtung der sachgemäßen Abwägung der Schallschutzelange und der städtebaulichen Belange kommt die Stadt Leverkusen zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene durchgängige Befahrung der Ringstraße gegenüber dem Zustand ohne weiterführende Verknüpfung notwendig ist, um eine nachhaltige Verbesserung der Erschließungssituation in Hitdorf zu erreichen. Zielsetzung ist die gleichmäßige Verteilung der in Hitdorf anfallenden Verkehre, um durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und verkehrstechnische Maßnahmen durchführen zu können, die der städtebaulichen Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte dienen. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Planung zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nicht zwangsläufig mit der Planung einer Umgehungsstraße oder zusätzlichen Verkehrsanbindungen verbunden sein muss, um die städtischen Planungsziele zu erreichen. Die Umsetzung der durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ beabsichtigten Ziele zur Umverteilung der anfallenden Kfz-Verkehre stellt eine wesentliche Maßnahme für ein funktionierendes Verkehrsnetz innerhalb Hitdorfs sowie der städtebaulichen Entwicklung des Ortsbereichs dar. Bei jeder untersuchten Variante wird deutlich, dass der Nachweis einer Entlastung für Gesamt-Hitdorf nicht prognostiziert werden kann. Entlastungseffekte treten maximal auf einzelnen Straßenabschnitten auf, während gleichzeitig andere Bereiche mit zusätzlichen Verkehrszahlen belastet werden.

Es wird durch die Stadt Leverkusen nicht verkannt, dass durch den Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Bewohner der Ringstraße mit zusätzlichem Verkehr deutlich belastet werden. Es ist allerdings Schwerpunkt der städtischen Zielsetzungen, insbesondere für den innerörtlichen Bereich Hitdorf, Entlastungsmaßnahmen zu erzielen. Der Ortsmitte von Hitdorf wird ein besonderer Stellenwert zuerkannt, da dieser Bereich aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und seiner Versor-

gungsfunktion für alle Bewohner des Stadtteils von Bedeutung ist und damit der Allgemeinheit dient.

Grundsätzlich trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen oder Regelungen für Straßenplanungen außerhalb des eigentlichen Planbereichs. Weiteren Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung in Gesamt-Hitdorf steht der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht entgegen, da diese auch weiterhin ergänzend entwickelt werden können.

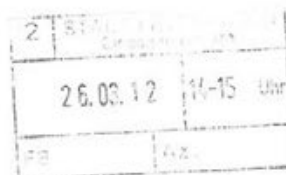
Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Anregungen zur Verkehrsplanung werden den Fachbereichen 66 (Tiefbau) sowie 36 (Straßenverkehr) übermittelt.

A 5: Karl-Heinz Cremer, Ringstraße 83a, 51371 Leverkusen

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Hauptstraße 101

51373 Leverkusen



Karl-Heinz Cremer
Ringstraße 83a
51371 Leverkusen
02173/40052

Fri 28/3 He 28/3
↳ 1. HE
12. März 2012
↳ 2. G10

Betreff: "Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 192/I Ringstraße" (Anregungen)

Sehr geehrter Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 192/I Ringstraße aus folgenden Gründen:

- 1) Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Verkehrskonzept basiert auf einer Planungswerkstatt von Laien, die vor über 10 Jahren stattfand und deren Ergebnisse eventuell nicht mehr dem aktuellen Stand heutiger Verkehrsplanung entsprechen. Wenn man sich aber schon auf die Ergebnisse der Planungswerkstatt beruft, dann bitte nicht nur das Verkehrskonzept auf den einbahnstraßenähnlichen Ausbau reduzieren sondern auch die Forderungen der Planungswerkstatt nach Tempo 30 auf der gesamten Ringstraße und verkehrsberuhigtem Ausbau, der dieses Tempo 30 unterstützt, berücksichtigen. Warum wird dann nicht folgerichtig im Bebauungsplan auf der gesamten Ringstraße Tempo 30 festgeschrieben sondern nur vor dem Kindergarten?
Anregung: nochmalige Überprüfung, ob der einbahnstraßenähnliche Ausbau noch dem aktuellen Stand heutiger Planungskonzepte entspricht und Berücksichtigung der Ergebnisse des Alternativgutachtens (siehe 3)) sowie Festschreiben von Tempo 30 auf der gesamten Ringstraße
- 2) Das aktuelle Verkehrsgutachten der Firma "VIA", das dem Bebauungsplan auch zu Grunde liegt, musste wegen handwerklicher Mängel mehrmals korrigiert werden und wird auch von erfahrenen Verkehrsplanern, wie z.B. Herrn Kraneis, stark angezweifelt.
Anregung: Ergebnisse des Alternativgutachtens (siehe 3)) berücksichtigen
- 3) Die Offenlegung des Bebauungsplans zum jetzigen Zeitpunkt ist erfolgt, obwohl auch der Stadt Leverkusen bekannt ist, dass u.a. von den Ratsfraktionen der Bürgerliste und der SPD ein Alternativgutachten bei Herrn em. Professor Dr.-Ing. habil. Bernhard Steinhauer (Lehrstuhl für Straßenwesen, Erd- und Tunnelbau an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen/RTHW und Vorstand des Isak-Institutes für Straßenbau) in Auftrag gegeben wurde. Das Ergebnis wird Ende März / Anfang April erwartet. Warum hat die Stadt diesen Termin nicht abgewartet und dann den Bebauungsplan ausgelegt? Hier drängt sich doch dem neutralen Beobachter der Eindruck auf, dass die Stadt aus Angst vor dem Ergebnis dieses international anerkannten Experten und darauf basierenden zu erwartenden zahlreichen Einsprüchen „schnell gehandelt hat“. Dies wird sicherlich in einem späteren Normenkontrollverfahren eine wesentliche Rolle bei der Gesamtbeurteilung spielen.
Anregung: Ergebnisse des Alternativgutachtens berücksichtigen
- 4) Die dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Verkehrsplanung wurde von der Bezirksvertretung I abgelehnt und eine Verknüpfung des Ausbaus Ringstraße / Hitdorferstraße mit einer Umgehungsstraße gefordert. Diese Forderung wurde von Oberbürgermeister Buchhorn, in einer öffentlichen Veranstaltung zum Verkehrskonzept Hitdorf in der Stadthalle Hitdorf schon vor ca. 2 bis 3 Jahren vehement unterstützt. Dann kam die Koalition mit den „Grünen“ und schon wurde diese öffentlich geäußerte Meinung aus „politischen Gründen“ zunächst vergessen und wird heute als "Unsinn" abgetan.
Anregung: Ergebnisse des Alternativgutachtens (siehe 3)) berücksichtigen und zusätzlich zum Ausbau Ringstraße Bau der Umgehungsstraße objektiv prüfen
- 5) In einem von der Stadt Leverkusen in Auftrag gegebenen Lärmschutzgutachten kommt das Beratungsbüro Stöcker zu dem Ergebnis, dass das geplante Verkehrskonzept nicht zu einer vom menschlichen Gehör spürbaren Lärminderung auf der Hitdorfer Straße führt, wohl aber zu deutlich hörbaren hohen

Lärmbelästigungen auf der Ringstraße und den Querstraßen führen wird. Damit verbunden ist eine erhebliche Wertminderung der Häuser an der Ringstraße.

Anregung: Ergebnisse des Alternativgutachtens (siehe 3)) berücksichtigen und Sinnhaftigkeit des geplanten Konzeptes nochmals hinterfragen.

- 6) Als Mitglied der Bürgerinitiative "Verkehrskonzept Hitdorf" habe ich im Vorfeld der Erstellung des Bebauungsplans Ringstraße versucht, gemeinsam mit Anwohnern der Hitdorfer Straße (u.a. Julius Busch) in einen Dialog mit der Verkehrsplanung der Stadt Leverkusen (Herrn Syring) und Oberbürgermeister Buchhorn zu kommen. Die Gespräche zur Art und Weise des Ausbaus der Ringstraße und die Argumentation der Verkehrsinitiative schienen auch solange bei Verkehrsplanung und Oberbürgermeister auf fruchtbaren Boden zu fallen, wie Julius Busch als Verfechter des aktuellen Verkehrskonzeptes an unserer Seite war. Als wir von der Bürgerinitiative "Verkehrskonzept Hitdorf" aber die Zusammenarbeit mit Herrn Busch beendet haben, hatten auch plötzlich der Oberbürgermeister und der Leiter der Verkehrsplanung kein Interesse mehr an einem Dialog mit uns. Unsere in einem Gespräch im Rathaus offiziell übergebenen Vorschläge zum Ausbau der Ringstraße fanden entsprechend keinerlei Berücksichtigung im aktuellen Bebauungsplan.
- Anregung: echte Bürgerbeteiligung zur Art und Weise des Ausbaus ermöglichen durch einen Workshop der Anlieger der Ringstraße zusammen mit der Verkehrsplanung**

- 7) Selbst die wenigen grundsätzlichen Forderungen, die von der großen Mehrheit der Ringstraßenanwohner getragen werden (Tempo 30 gemäß Beschilderung und unterstützt durch die Art des Ausbaus, keine gerade Rennstrecke Richtung Monheim, Engpässe ohne Begegnungsverkehr 3,50 m breit, normale Straßenbreite im Begegnungsverkehr 5,50m) fanden keinerlei Berücksichtigung im vorliegenden Bebauungsplan. Dies ist umso unverständlicher als der Experte der Firma "VIA" bei einem gemeinsamen früheren Treffen bei Herrn Busch diese Forderungen als sinnvoll, nachvollziehbar und auch ohne weiteres realisierbar beurteilt hat. Warum wurde nur der Bereich vor dem AWO-Kindergarten mit Tempo 30 vorgesehen?

Anregung: Folgende grundsätzlichen Forderungen festschreiben:

- Tempo 30 auf der gesamten Ringstraße
- verkehrsberuhigter Ausbau, der Tempo 30 unterstützt
- keine Rennstrecke Richtung Monheim, deshalb statt einseitiger Einengungen, beidseitige gegenüber liegende Einengungen mit Vorfahrtsbeschilderung Richtung Monheim
- minimale Fahrbahnbreiten

- 8) Obwohl die Ringstraße eine Landesstraße (Hitdorfer Straße) entlasten soll, wird immer noch verlangt, dass die Anwohner 90% der Ausbaukosten (10.000 € bis 20.000 €) tragen, um sich eine gravierende Lärmbelästigung mit deutlicher Wertminderung der Häuser selbst auch noch zu finanzieren.

Anregung: zumindest die moralische Verpflichtung übernehmen, die Anregungen aus 7) umzusetzen

Abschließend möchte ich noch feststellen, dass wir von der Bürgerinitiative "Verkehrskonzept Hitdorf" parteiunabhängig sind und Argumente nur nach "gesundem Menschenverstand" beurteilen, ganz gleich, ob sie von der CDU, der SPD, den Grünen, der FDP oder der Bürgerliste kommen. Ein solches Verhalten fordern wir auch von allen verantwortlichen Entscheidungsträgern in Rat und Verwaltung. Wir fordern eine wirkliche Bürgerbeteiligung und nicht nur ein Agieren gemäß vorgeschriebenem Formalismus.

Mit freundlichen Grüßen

K.-H. Cremer



Stellungnahme der Verwaltung

Zu 1.) Durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ wird Planungsrecht für eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße geschaffen. Hierdurch wird grundsätzlich eine durchgängige Befahrung der Ringstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr ermöglicht. Auch das vom Rat der Stadt Leverkusen beschlossene Verkehrskonzept Hitdorf lässt sich somit umsetzen. Die zu einer Verkehrsentslastung der Hitdorfer Straße führenden Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Hitdorf aus dem Jahr 2000 werden im aktualisierten Verkehrsgutachten durch das

Büro VIA bestätigt. Die Prüfung von Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrskonzepts, dessen Ausarbeitung sowie die Festlegung der Ausbauplanung im weiteren Verfahren bleibt den städtischen Fachabteilungen zur Straßenverkehrsplanung vorbehalten.

Durch den Bebauungsplan erfolgt keine Festlegung einer Geschwindigkeitshöchstgrenze. Die Annahme einer innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h im Immissionsgutachten Stöcker dient lediglich der Annahme, um bei der Ermittlung von Lärmschutzmaßnahmen von einer maximalen Belastungssituation auszugehen. Theoretisch ist in allen Verkehrsvarianten die Festlegung einer Tempo 30-Zone möglich. Dieses wird vom Fachbereich Straßenverkehr im weiteren Verfahren zur Straßenausbauplanung grundsätzlich geprüft und von der Stadt Leverkusen angestrebt.

Zu 2.) Es liegen keine sach- und fachlichen Hinweise über eine Fehlerhaftigkeit des verwendeten Gutachtens vor. Zur Ermittlung der Verkehrsstärke in Hitdorf wurden manuelle Knotenstromzählungen an 5 Verkehrsknoten sowie Kennzeichenerfassung an 4 Ortsein- und -ausfahrten und 24-Stunden-Plattenzählungen an drei Ortsein- und ausfahrten durchgeführt. Zusätzlich liegen aus mehreren Zählzeiträumen im Jahr 2010 die Daten der aktuellen Bundesverkehrswegezählung vor, bei der an 3 Zählstellen in Hitdorf gezählt wurde. Dieses sind wichtige Vergleichsdaten. Das Gutachten zum Verkehrskonzept Hitdorf baut auf Daten aus der „Erfassung der Schwerverkehrsbelastung in Leverkusen-Hitdorf“ aus dem Jahr 2010 auf. Es besteht aus zwei Teilen und einem sehr umfangreichen Anhang. Im Quellenverzeichnis sind die verwendeten Regelwerke aufgelistet. Sind im Text Berechnungsfaktoren angegeben, so wird in der Regel per Fußnote darauf verwiesen. In der Untersuchung zu Hitdorf sind also die meisten Annahmen mit Quellenangaben belegt. Neben den gebräuchlichen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurde auch Sekundärliteratur von dem Verfasser der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Prof. Bosserhoff) herangezogen, die differenziertere Angaben enthalten. Die Kennwerte aus den Regelwerken der FGSV sind anzuwenden, wenn keine lokalen oder aktuelleren Werte vorliegen. Dort, wo aktuellere Daten oder räumlich spezifischere Daten vorliegen, wurden diese vom Verkehrsplanungsbüro VIA verwendet. Dies sind insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leverkusen (2005) und der Ergebnisbericht zur Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008). Die Verwendung dieser spezifischeren Werte wurde durch Fußnoten belegt. Eine Besonderheit der Untersuchung zu Hitdorf sind die zahlreichen aktuellen Zählwerte, die auch die Erfassung von Tagesgängen durch Langzeitzählungen umfassen. Es war also nicht erforderlich Hochrechnungswerte nach HBS zu greifen. Die Hochrechnungswerte nach HBS wurden den tatsächlich ermittelten Tagesgängen zugeordnet.

Die Umlegung des berechneten zukünftigen Verkehrs und die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen wurden mit dem Leverkusener Verkehrsmodell im Programm VISUM vorgenommen. Dieses umfasst das gesamte Stadtgebiet und basiert auf dem Verkehrsmodell, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Leverkusen vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen erstellt wurde. Dieses Verkehrsmodell wird seit Jahren vom Planungsbüro VIA gepflegt und durch aktuelle Zählungen geeicht.

In zwei Fällen sind im Gutachten vom 03.02.2011 zwei „Zahlendreher“ und eine falsche Quellenangabe im Text aufgefallen. Im Gutachten vom 20. Oktober 2011 wur-

den diese Angaben inzwischen redaktionell korrigiert. Es handelte sich hierbei um textliche Stellen, die keine Auswirkung auf die Berechnungen und Ergebnisse haben.

Die Inhalte des Gutachtens sind daher im vollen Umfang weiterhin gültig. Es besteht kein Anlass, an den quantitativen und qualitativen Aussagen etwas zu ändern.

Zu 3. und 4.) Die Bewertung der Untersuchungsergebnisse des Planungsbüros VIA durch Herrn Prof. Steinauer vom 30.04.2012 sowie der Planungsvorschlag wurden als Stellungnahme im Rahmen des Planverfahrens gewertet. Auswirkungen auf das Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ ergeben sich hierdurch nicht, da eine durchgängige Befahrung der Ringstraße als grundsätzliche Planungszielsetzung nicht infrage gestellt wird. Die in der Verkehrsuntersuchung VIA dargestellten und ermittelten Verkehrszahlen werden innerhalb des Berichts von Herrn Prof. Steinauer durch eigene Verkehrsdatenermittlung nicht widerlegt.

Es erfolgte innerhalb des Planverfahrens die Untersuchung für solche Verkehrsvarianten, bei denen alternative Straßenplanungen zur Entlastung der Ringstraße und Hitdorfer Straße beitragen sollten. Untersucht wurde die Prognosesituation Umgehungsstraße ohne Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 2), die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 4+) sowie die Prognosesituation Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+).

- a) Untersucht wurde, ob sich durch den alleinigen Bau einer Umgehungsstraße die Hitdorfer Straße entlasten lässt (Variante 2):

Im Vergleich der vom Planungsbüro VIA ermittelten Verkehrszahlen würden sich auf Basis der Verkehrswerte für 2020 die Hitdorfer Straße im Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlicher Abschnitt der Hitdorfer Straße) eine Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße) von maximal 100 Kfz/24h ergeben. Auf dem Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße (östlicher Abschnitt) läge die Entlastung bei maximal 330 Kfz/24h.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass beim Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ohne zusätzliche Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße das Planungsziel zur Entlastung der Hitdorfer Straße nicht erreicht werden kann. Durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße sollen die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert und die Möglichkeiten für verkehrstechnische Maßnahmen geschaffen werden, um die städtebauliche Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte voranzutreiben. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

- b) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der Ringstraße durch den Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ergeben (ohne Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße - Variante 2):

Ein Vergleich der Verkehrszahlen auf Basis der Verkehrswerte für 2020 zeigt, dass auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Heerweg und Langenfelder Straße mit einer leichten Verkehrserhöhung beim Bau einer Umgehungsstraße gerechnet werden muss. Eine deutliche Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) ergibt sich auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass es ohne die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu keiner signifikanten Zunahme der Verkehrsmenge auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße kommen wird. Die Verkehrsmenge auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße wird um bis zu 1740 Kfz/24h reduziert.

- c) Untersucht wurde unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Hitdorf, ob auf der Hitdorfer Straße durch Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße eine Verkehrsentlastung erreicht werden kann (Variante 3+). Zudem erfolgte die Untersuchung, ob der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße (Bernsteinstraße) zur weiteren Entlastung der Hitdorfer Straße erforderlich ist (Variante 4+):

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2980 und 7230 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1400 und 2090 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 650 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 3010 und 6910 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1730 und 2060 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1250 Kfz/24h.

Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird nachgewiesen, dass sich durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsstärke auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße um bis zu ca. 2000 Kfz/24h reduzieren lässt.

Zusätzliche Umgehungsstraße

Die Untersuchungsergebnisse weisen nach, dass durch die gleichzeitige Umsetzung einer zusätzlichen Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbelastung nur auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zu verzeichnen ist. Auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße beträgt die Entlastung maximal 330 Kfz/24h.

- d) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der Ringstraße ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt (Variante 3+). Zudem wurde untersucht, ob bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße

der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße (Bernsteinstraße) erforderlich ist (Variante 4+)

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 1810 und 5760 Kfz/24h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1110 und 1610 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße beträgt die Zunahme bis zu 370 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher* Abschnitt der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2020 und 6320 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1360 und 1670 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1470 Kfz/24h.

Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchung ist festzustellen, dass sich aufgrund der Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsmenge auf der Ringstraße deutlich erhöhen wird. Die Belastungszunahme beträgt bis zu 1610 Kfz/24h. In dem vom Ingenieurbüro Stöcker erstellten Gutachten werden die Auswirkungen der Verkehrszunahme auf der Ringstraße untersucht, die sich aufgrund des Ringschlusses ergeben. Die Untersuchung der Aspekte des Verkehrslärms sowie deren Auswirkungen auf die Anwohner zählen zu den abwägungsrelevanten Belangen innerhalb des Planverfahrens. Aus den Untersuchungsergebnissen ergeben sich Aussagen, welche Maßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm getroffen werden müssen, um die Anforderungen an den Immissionsschutz zu erfüllen. Die Lärmgrenzwerte richten sich hierbei nach den Werten der 16. BImSchV.

Für die Ringstraße wurden die Anforderungen an passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt, da die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzwände oder -wälle) aufgrund der Örtlichkeit sowie aus städtebaulichen, finanziellen und technischen Gründen nicht vorgesehen ist. Der notwendige Lärmschutz für schutzbedürftige Räume (z.B. Schlaf- und Wohnräume) der angrenzenden Gebäude kann als passiver Schallschutz in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung hergestellt werden. Das Gutachten stellt in seiner Auswertung dar, an welchen Wohnhäusern dem Grunde nach Ansprüche für Maßnahmen des Schallschutzes bestehen. Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Zusätzliche Umgehungsstraße

Eine Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße auf die Ringstraße ist nur im östlichen Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße nachweisbar und beträgt bis zu 1470 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße stellt sich hingegen eine leichte Erhöhung der Verkehrsmenge dar und übertrifft damit die Verkehrsprognose bei alleiniger Umsetzung des Ringschlusses.

Die nur geringe zusätzliche Verkehrsentslastungen auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße sowie die starke Verkehrszunahme auf der Ringstraße begründen

keine Maßnahme, dass eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nur bei gleichzeitiger Umsetzung einer Umgehungsstraße erfolgen könnte. Die Baumaßnahme einer zusätzlichen Umgehungsstraße wird zudem verbunden sein mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen sowie mit maßgeblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, so dass ein ausgeglichenes Kosten- Nutzenverhältnis erheblich übertroffen wird. Die von der Stadt Leverkusen verfolgten Planungsziele lassen sich allein durch die Verkehrsanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erreichen.

- e) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt sowie zusätzlich die Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die „Bernsteinstraße“:

Bei der Variante Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sowie der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+) ist einerseits erkennbar, dass gegenüber den sonstigen Untersuchungsergebnissen auf der Hitdorfer Straße eine Verkehrsentlastung erzielt werden kann. Für die Ringstraße im Bereich des Bebauungsplans Nr. 192/II bedeutet dieses Verkehrssystem jedoch eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung. So wird für die Ringstraße zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße eine Belastung von 4570 Kfz/24h prognostiziert, was ein bis zu 1600 Kfz/24h höheres Verkehrsaufkommen gegenüber der alleinigen Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße bedeutet. An weiteren Streckenabschnitten ergeben sich Belastungszahlen von ebenfalls bis zu 1300 Kfz/24h zusätzlicher Belastung. Damit führt diese Variante zu einer maximalen Verkehrsbelastung der Ringstraße, die sich durch die mit dem Verkehrskonzept Hitdorf verbundenen Ausbauplanung vermeiden lässt. Zudem ergeben sich durch die Aktivierung weiterer Durchfahrtsstraßen zur Verkehrsverteilung zusätzliche kostenintensive bauliche Eingriffe in das bestehende Straßensystem. Diese zusätzlich erforderlichen Maßnahmen würden ein ausgeglichenes Kosten- Nutzenverhältnis erheblich übersteigen. Zudem werden in der Folge der Aktivierung zusätzlicher Verkehrsstraßen weitere Wohnbereiche mit einer Lärms-teigerung belastet.

Zusammenfassung

Grundsätzlich ist die vorgesehene Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße städtebaulich gerechtfertigt. Unter Beachtung der sachgemäßen Abwägung der Schallschutzbelange und der städtebaulichen Belange kommt die Stadt Leverkusen zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene durchgängige Befahrung der Ringstraße gegenüber dem Zustand ohne weiterführende Verknüpfung notwendig ist, um eine nachhaltige Verbesserung der Erschließungssituation in Hitdorf zu erreichen. Zielsetzung ist die gleichmäßige Verteilung der in Hitdorf anfallenden Verkehre, um durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und verkehrstechnische Maßnahmen durchführen zu können, die der städtebaulichen Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte dienen. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Planung zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nicht zwangsläufig mit der Planung einer Umgehungsstraße oder zusätzlichen Verkehrsanbindungen verbunden sein muss, um die städtischen Planungsziele zu erreichen. Die Umsetzung der durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ beabsichtigten Ziele zur Umverteilung der anfallenden Kfz-Verkehre stellt eine wesentliche Maßnahme für ein funktionierendes Verkehrsnetz innerhalb Hitdorfs sowie der städtebaulichen Entwicklung des Ortsbereichs dar. Bei jeder untersuchten Variante wird deutlich, dass der Nachweis einer Entlastung für Gesamt-Hitdorf nicht prognostiziert werden kann. Entlastungseffekte treten maximal auf einzelnen Straßenabschnitten auf, während gleichzeitig andere Bereiche mit zusätzlichen Verkehrszahlen belastet werden.

Es wird durch die Stadt Leverkusen nicht verkannt, dass durch den Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Bewohner der Ringstraße mit zusätzlichem Verkehr deutlich belastet werden. Es ist allerdings Schwerpunkt der städtischen Zielsetzungen, insbesondere für den innerörtlichen Bereich Hitdorf, Entlastungsmaßnahmen zu erzielen. Der Ortsmitte von Hitdorf wird ein besonderer Stellenwert zuerkannt, da dieser Bereich aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und seiner Versorgungsfunktion für alle Bewohner des Stadtteils von Bedeutung ist und damit der Allgemeinheit dient.

Grundsätzlich trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen oder Regelungen für Straßenplanungen außerhalb des eigentlichen Planbereichs. Weiteren Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung in Gesamt-Hitdorf steht der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht entgegen, da diese auch weiterhin ergänzend entwickelt werden können.

Zu 5) Die Hitdorfer Straße gilt nachweislich als stark vom Verkehr beanspruchte innerörtliche Straße und soll entlastet werden. Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ bildet die Rechtsgrundlage für einen Ausbau der Ringstraße sowie deren Anbindung an die Hitdorfer Straße. Infolge des Ausbaus wird die Ringstraße von Kraftfahrzeugen befahren, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Verkehrsstraße zur Verfügung stand. Eine Entlastung der Hitdorfer Straße bei Umsetzung dieser Maßnahme wird durch das Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA nachgewiesen. So reduziert sich gemäß der Verkehrsuntersuchung VIA der Kfz-Verkehr für die Hitdorfer Straße zwischen Heerweg und Concordiastraße um 2090 Fahrzeuge/24h, zwischen Concordiastraße und Stöckenstraße um 1920 Kraftfahrzeuge/24h, zwischen Stöckenstraße und Mohlenstraße um 1560 Kfz/24h, zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße um 1500 Kfz/24h, zwischen Weinhäuserstraße und Parkstraße um 1400 Kfz/24h und zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße um 1450 Kfz/24h. Diese Entlastung bedeutet eine bis zu 41 %ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens und stellt damit eine deutliche Verkehrsentslastung dar. Dass die Anzahl der reduzierten Verkehrsmenge nicht gleichzeitig auch zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung führt begründet sich durch die vom Verkehrslärm vorbelastete Ausgangssituation der Hitdorfer Straße sowie durch das Empfinden des menschlichen Ohrs, das erst bei einer Reduzierung um 3 dB(A) eine verminderte Lautstärke wahrnimmt. Hierfür müsste der Verkehr um wenigstens 50 % reduziert werden, was aber aufgrund des verbleibenden Ortsverkehrs nicht erzielt werden kann. Allerdings stellt die deutliche Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge grundsätzlich eine wahrnehmbare Verbesserung der Verkehrssituation dar und verbessert dadurch erheblich die Lebensqualität für Anwohner und Besucher sowie die Nutzungsqualität für Rad-

fahrer und Fußgänger. Die Herausnahme dieser Verkehrsmenge aus der Hitdorfer Straße ermöglicht zudem die Umsetzung der städtebaulichen Ziele zum Ausbau der Hitdorfer Straße sowie zur Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte.

Zu 6.) Über den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ erfolgt die Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche. Regelungen zur Ausgestaltung der Ausbauplanung sowie die Prüfung von Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes werden im weiteren Verfahren durch die städtischen Fachabteilungen zur Straßenverkehrsplanung durchgeführt.

Zu 7.) Durch den Bebauungsplan erfolgt keine Festlegung einer Geschwindigkeitshöchstgrenze. Die Annahme einer innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h im Immissionsgutachten Stöcker dient lediglich der Annahme, um bei der Ermittlung von Lärmschutzmaßnahmen von einer maximalen Belastungssituation auszugehen. Theoretisch ist in allen Verkehrsvarianten die Festlegung einer Tempo 30-Zone möglich. Dieses wird vom Fachbereich Straßenverkehr im weiteren Verfahren zur Straßenausbauplanung grundsätzlich geprüft und von der Stadt Leverkusen angestrebt.

Zu 8.) Die Abschnitte zwischen Widdauener Straße und Stöckenstraße sowie zwischen Concordiastraße und Anschluss Kleingansweg sind noch nicht endgültig ausgebaut und werden erstmalig hergestellt. Die Beitragserhebung richtet sich nach dem Baugesetzbuch und der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Leverkusen. Ein Ausbau der Ringstraße wäre auch ohne Bebauungsplanverfahren zu erwarten.

Die Abschnitte Langenfelder Straße bis Widdauener Straße und Stöckenstraße bis Concordiastraße gelten als erstmalig hergestellt. Für die Beitragsabrechnung sind hier die Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes NRW und der städtischen Beitragssatzung maßgeblich. Dementsprechend wird den gesetzlichen Regelungen und Anforderungen zur Beitragserhebung gefolgt.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Anregungen zur Verkehrsplanung werden den Fachbereichen 66 (Tiefbau) sowie 36 (Straßenverkehr) übermittelt.

A 6: Fam. Draeger, Ringstraße 126a, 51371 Leverkusen

Fam. Draeger
Ringstr. 126a
Adresse / Datum 21.03.2012



An die Stadt Leverkusen, Baudezernat, Planungsamt

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

Hiermit möchte ich gegen die Bebauungsplanung zur Ringstraße Einspruch einlegen.

Ganz davon abgesehen, dass diese Planung unser Hitdorf noch mehr mit Verkehr belastet als bisher, indem der Verkehr nicht aus Hitdorf herausgenommen, sondern stattdessen Lärm und Abgase vervielfältigend auf ganz Hitdorf verteilt wird, ist auch die Kostenberechnung meines Erachtens nicht adäquat der Aufgabe, die die Ringstraße als Wohnsammel- und Durchgangstraße für die Stadt Leverkusen erfüllt.

Zumal durch weitere Bebauungsmöglichkeiten - Gewerbe wie Wohnen - diese Aufgabe in Zukunft noch verstärkt wird.

Zudem soll die Ringstraße auch eine Art Ersatzfunktion für die Hitdorferstraße - eine Landesstraße - übernehmen und einen Großteil des Durchgangsverkehrs aufnehmen.

Und um den Gesamtverkehr - Durchgangs-/Bus-/Sammelstraßenverkehr und so weiter - in eine bestimmte Richtung zu lenken, wird der Ausbau der Straße durch hierfür notwendige Straßenbaumaßnahmen - Verengungen/Baumscheiben, etc. - auch noch deutlich teurer. Dass diese Maßnahmen der Verkehrsentslastung dienen, ist in der Fachwelt inzwischen zudem in der Diskussion, da Geschwindigkeitsminderungen der gesteigerte Lärm und die deutlich höheren Abgaswerte des Stop- and Go- Verkehrs entgegenstehen.

Deshalb ist nach meiner und meiner Nachbarn Meinung die von der Stadt ausgewiesene Verteilung der Kosten nicht gesetzeskonform und keinesfalls akzeptierbar.

Die Anwohner sollen nicht nur den Verkehr vor ihre Haustüre holen, sondern in masochistischer Einstellung auch noch zum übergroßen Teil selbst bezahlen.

Unterschrift

F. Draeger A. Draeger

Stellungnahme der Verwaltung

Zu „Mehrbelastung“:

Durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ wird Planungsrecht für eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße geschaffen. Hierdurch wird grundsätzlich eine durchgängige Befahrung der Ringstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr ermöglicht. Bedingt durch diese Maßnahme werden Teilverkehre von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße umverteilt. In dem vom Ingenieurbüro Stöcker erstellen Gutachten werden die Auswirkungen der Verkehrszunahme auf der Ringstraße untersucht, die sich aufgrund der Anbindung an die Hitdorfer Straße ergeben. Die Untersuchung der Aspekte des Verkehrslärms sowie deren Auswirkungen auf die Anwohner zählen zu den abwägungsrelevanten Belangen innerhalb des Planverfahrens. Aus den Untersuchungsergebnissen ergeben sich Aussagen, welche Maßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm getroffen werden müssen, um die Anforderungen an den Immissionsschutz zu erfüllen. Die Lärmgrenzwerte richten sich hierbei nach den Werten der 16. BImSchV.

Für die Ringstraße wurden die Anforderungen an passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt, da die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzwände oder -wälle) allein aufgrund der Örtlichkeit sowie aus städtebaulichen, finanziellen und technischen Gründen nicht vorgesehen ist. Der notwendige Lärmschutz für schutzbedürftige Räume (z.B. Schlaf- und Wohnräume) der angrenzenden Gebäude kann als passiver Schallschutz in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung hergestellt werden. Das Gutachten stellt in seiner Auswertung dar, an welchen Wohnhäusern dem Grunde nach Ansprüche für Maßnahmen des Schallschutzes bestehen. Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Grundsätzlich ist die vorgesehene Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße städtebaulich gerechtfertigt. Unter Beachtung der sachgemäßen Abwägung der Schallschutzbelange und der städtebaulichen Belange kommt die Stadt Leverkusen zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene durchgängige Befahrung der Ringstraße gegenüber dem Zustand ohne weiterführende Verknüpfung notwendig ist, um eine nachhaltige Verbesserung der Erschließungssituation in Hitdorf zu erreichen. Zielsetzung ist die gleichmäßige Verteilung der in Hitdorf anfallenden Verkehre, um durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und verkehrstechnische Maßnahmen durchführen zu können, die der städtebaulichen Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte dienen. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnischen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

Zu „Flächenentwicklungen Wohnen/Gewerbe“:

Die zukünftig zu erwartende Verkehrsentwicklung Hitdorf wird im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Die im Immissionsgutachten Stöcker verwendeten Daten zur Ermittlung der Lärmwerte beruhen auf der Datengrundlage des Planungsbüros VIA, bei dem die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbau- und Gewerbeflächen vollständig entwickelt sind.

Zu „Landesstraßenfunktion/Durchgangsverkehr“

Zur Ermittlung der Verkehrsstärke in Hitdorf wurden manuelle Knotenstromzählungen sowie Kennzeichenerfassung und 24-Stunden Plattenzählungen durchgeführt. Die Auswertung dieser Verkehrserhebung stellt dar, dass nahezu 80 % des Verkehrsaufkommens aus Ziel- und Quellverkehr besteht, der den Ortsteil Hitdorf selbst betrifft. Dieser Verkehr kann daher nicht aus Hitdorf herausgenommen werden, da er von den Hitdorfern selbst verursacht wird. Mit einem Anteil von ca. 20 % stellt der Durchgangsverkehr nicht die Hauptbelastung der Verkehrswege dar. Die Ringstraße wird daher zukünftig nicht allein die Funktion einer Ortsdurchfahrt übernehmen, sondern nur Teilverkehre der Hitdorfer Straße aufnehmen, um die Hitdorfer Straße zu entlasten. Die Ringstraße dient primär weiterhin dazu, den örtlichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr von Hitdorf aufzunehmen und auf das weitere Straßennetz zu verteilen. Der Straßenausbau orientiert sich dabei an der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche sowie an den Maßnahmen, die unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten erforderlich sind, um einen verkehrssicheren Ausbau einer Gemeindestraße zu erzielen. Eine Ausweisung als Landesstraße wird für die Ringstraße nicht erfolgen.

Zu „Anliegerbeiträgen“:

Der Erstausbau von Gemeindestraßen führt grundsätzlich zu der Festsetzung von Anliegerbeiträgen, unabhängig von der Straßenart. Die Beitragserhebung für den Erstausbau in den Abschnitten Widdauener Straße bis Stöckenstraße sowie Concordiastraße bis Anschluss Kleingansweg richtet sich nach dem Baugesetzbuch und der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Leverkusen. Für die Ringstraße wäre ein Erstausbau auch ohne Bebauungsplanverfahren zu erwarten. Die Festlegung zu Art und Umfang der Ausbaumaßnahme wird nicht über den Bebauungsplan festgelegt. Die Beitragserhebung für die bereits hergestellten Abschnitte Langenfelder Straße bis Widdauener Straße und Stöckenstraße bis Concordiastraße wird nach den Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes NRW und der städtischen Beitragssatzung abgerechnet. Dementsprechend wird den gesetzlichen Regelungen und Anforderungen zur Beitragserhebung gefolgt.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

A 7: Winfried Elias, Ringstraße 59a, 51371 Leverkusen

Winfried Elias

Eingegangen am	
20.03.2012 16:45	
Abt.	Az.

Go.

14 23/3/12
Ringstraße 59 a
51371 Leverkusen

Telefon: 0 21 73 / 4 11 43
eMail: KaWiElias@t-online.de

Winfried Elias, Ringstr. 59a, 51371 Leverkusen

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht
Hauptstr. 101
51373 Leverkusen

7. 673 *He 23/03/12*
2. 610

Leverkusen, den 18. März 2012

Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich **Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“**
aus folgendem Grund:

- In dem o.a. Bebauungsplan ist für mein Grundstück, **Flurstück 918 keine Grundstückseinfahrt vorgesehen.**

Bitte planen Sie einen Zugang (Einfahrt) ein, der/die neben dem vorhandenen Zugang zum Flurstück 917, liegen sollte.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Elias

Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ setzt eine Straßenverkehrsfläche fest. Die Straßenausbauplanung wird im weiteren Verfahren durch den Fachbereich Tiefbau erarbeitet werden und unterliegt eigenen Beschlüssen. Verkehrseinbauten werden dann dahingehend festgelegt, dass bestehende Grundstückseinfahrten nicht behindert und deren Funktion nicht beeinträchtigt wird.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Anregungen zur Verkehrsplanung werden den Fachbereichen 66 (Tiefbau) sowie 36 (Straßenverkehr) übermittelt.

A 8: Monika Cremer, Ringstraße 83a, 51371 Leverkusen

Monika Cremer
Ringstr. 83a
51371 Leverkusen

Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung / Bauaufsicht
51373 Leverkusen

Leverkusen, 12.03.2012

Fr: 28/3 Hk: 28/3
u> 1. HE

u> 2. G10

2	STADT
26.03.12	14-15 Uhr
12	Az:

Stellungnahme zu Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen-Hitdorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend einige Überlegungen:

- Für die Anwohner der Ringstraße handelt es sich bei der Maßnahme um einen Erstausbau, d.h. die Anwohner müssen diese Maßnahme mit dem höchst möglichen Kostensatz mitfinanzieren. Dennoch wurden die persönlich Betroffenen, da hierzu keine Pflicht besteht, nicht offiziell persönlich über die begrenzte Zeit der Bebauungsplanauslegung – in der eine Stellungnahme berücksichtigt werden muss – informiert. Hierfür habe ich wenig Verständnis, da der Kostenfaktor für eine solche, eigentlich selbstverständliche Maßnahme, in Relation zu allen anderen bereits entstandenen und zukünftigen Kosten, gegen Null geht.
- Die Ringstraße, die keine Landesstraße ist, soll einen Teil der Belastung der Hitdorferstraße, die eine Landesstraße ist, übernehmen. Da der Bebauungsplan kein Tempolimit beinhaltet, kann es bei der von Ihnen vorgelegten Variante eines Einbahnstraßen-ähnlichen Ausbau durchaus dazu kommen, das zukünftig auf der Ringstraße Tempo 50km/h besteht, während es auf der Hitdorferstraße in weiten Teilen bei 30km/h liegt. Tempo 30 wurde zwar mehrfach im Zusammenhang mit der Ringstraße – auch von Ihrer Seite – erwähnt und würde auch aus Umweltgesichtspunkten und Verkehrssicherheitsaspekten sinnvoll sein, aber wer garantiert das im Vorfeld?
- Fahrradfahren wird nach dem Ausbau auf der Ringstraße nur eingeschränkt möglich sein. Ein beidseitiger, durchgängiger Fahrradweg auf der Ringstraße könnte sicher das Radfahren und damit den Verzicht auf unnötiges Autofahren forcieren und zu einer allgemeinen Verkehrsminderung beitragen.
- An der Kreuzung Ringstraße / Weinhäuserstraße sind keine sinnvollen Überquerungshilfen eingetragen, obwohl gerade hier besonders auf die Belange von Kindern (Kindergarten, Schulwege) eingegangen werden muss. Die heute schon unzureichende Parkplatzsituation am Kindergarten wird sich deutlich verschlechtern, was zu einer zusätzlichen Gefährdung der Kinder durch unkontrolliertes An- und Abfahren bzw Kurzzeitparken am Kindergarten führen wird. Die Situation wird noch verschärft dadurch, dass die Buslinie in regelmäßigen Abständen diese Stelle passiert, wobei die Aufmerksamkeit des Fahrers an dieser Gefahrenstelle sicher nicht Richtung Kindergarten, sondern zwangsweise auf die nächste Kreuzung und die dahinter liegende Bushaltestelle gerichtet sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Cremer

Monika Cremer

Stellungnahme der Verwaltung

Zu „Informationen“:

Der Offenlagebeschluss wurde ortsüblich bekannt gemacht. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte am 10. Februar 2012 durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 5 der Stadt Leverkusen. Das Amtsblatt der Stadt Leverkusen liegt in öffentlichen Verwaltungsgebäuden aus und kann zudem über die Homepage der Stadt Leverkusen im Internet eingesehen werden. Unabhängig von der förmlichen Bekanntmachung erfolgten Hinweise zur Offenlage des Bebauungsplans auch in Pressemitteilungen.

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB des Bebauungsplanentwurfs Nr. 192/I „Ringstraße“ erfolgte von Mittwoch, 29.02.2012 bis einschließlich Freitag, 30.03.2012 im Elberfelder Haus, Hauptstraße 101 in 51373 Leverkusen. Zusätzlich informierte eine verkleinerte Darstellung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanentwurfs in der Sparkassenzweigstelle Hitdorf, Hitdorfer Straße 200 A in 51371 Leverkusen über die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs. Während des Zeitraums zur Offenlage konnten die Planunterlagen und die sonstigen Anlagen im Internet auf der Homepage der Stadt Leverkusen eingesehen werden.

Eine darüber hinausgehende persönliche Benachrichtigung von Anwohnern bei der Auslegung von Bebauungsplänen ist durch die Statuten der Stadt Leverkusen nicht vorgesehen. Bekanntmachungen der Stadt Leverkusen erfolgen über das Amtsblatt, um dem Bürger eine einheitliche und verlässliche Informationsplattform zur Verfügung zu stellen. Das Amtsblatt der Stadt Leverkusen liegt in städtischen Verwaltungsgebäuden aus, kann über das Internet eingesehen werden und wird auf Anfrage versandt.

Demzufolge entspricht die Information zur Auslegung des Bebauungsplanes den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

Zu „Tempo 30“:

Durch den Bebauungsplan erfolgt keine Festlegung einer Geschwindigkeitshöchstgrenze. Die Annahme einer innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h im Immissionsgutachten Stöcker dient lediglich der Annahme, um bei der Ermittlung von Lärmschutzmaßnahmen von einer maximalen Belastungssituation auszugehen. Theoretisch ist in allen Verkehrsvarianten die Festlegung einer Tempo-30-Zone möglich. Dieses wird vom Fachbereich Straßenverkehr im weiteren Verfahren zur Straßenausbauplanung grundsätzlich geprüft und von der Stadt Leverkusen angestrebt.

Zu „Fahrradwege/Ausbauplanung“:

Über den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ erfolgt die Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche. Die Festlegung und Ausarbeitung der eigentlichen Ausbauplanung incl. Querungshilfen und Fahrbahneinbauten, die Prüfung von Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrskonzepts sowie Regelungen für den Fahrradverkehr werden im weiteren Verfahren von den städtischen Fachabteilungen zur Straßenverkehrsplanung durchgeführt. Hierbei wird auch die Situation der Lage der Kindertagesstätten an der Ringstraße Berücksichtigung finden.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Anregungen zur Verkehrsplanung werden den Fachbereichen 66 (Tiefbau) sowie 36 (Straßenverkehr) übermittelt.