



Stadt Burgdorf  
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	<b>2009 0584/1</b>
Datum:	05.11.2009
Fachbereich/Abteilung:	3.1/61
Sachbearbeiter(in):	Imke Herbst
Aktenzeichen:	61 20 - 51

---

**Informationsvorlage**

**öffentlich**

**Betreff: 51. Flächennutzungsplanänderung (Östlich Beerbuschweg),  
Anbindung des Kfz-Verkehrs  
Bezugsvorlage 2009 0584 (Entwurf)**

**Beratungsfolge:**

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Bauausschuss	16.11.2009					

(Baxmann)

**Sachverhalt und Begründung:**

Zur Vorbereitung des Bebauungsplans Nr. 8-9 „Östlich Beerbuschweg“ wird im Bauausschuss zzt. der Entwurf der 51. Flächennutzungsplanänderung beraten (Vorlage Nr. 2009 0584). Zur Frage der verkehrlichen Anbindung des Baugebietes an das übergeordnete Straßennetz wurden im Bauausschuss am 26.10.2009 in einem Bericht der Verwaltung verschiedene Varianten vorgestellt. Diese Varianten sowie eine weitere Variante 3 werden im Folgenden dargestellt.

**1. Ausgangssituation**

Das Plangebiet ist zzt. erschlossen über folgende Straßen und Wege (vgl. anliegende Abbildung 'Stadtplan' mit Straßenbezeichnungen):

**Elisabeth-Hahne-Straße**

Ausgehend von der Hauptverkehrsstraße 'Ostlandring' führt die 'Elisabeth-Hahne-Straße' über den 'Duderstädter Weg' vom Westen an das Plangebiet heran.

Die insgesamt ca. 13 m breite Straßenparzelle weist folgendes Querprofil auf:

- Fahrgassenbreite 5,50 m,
- einseitig Parkflächen und Baumreihe,
- beidseitig Gehweg mit 2,25 m Breite.

Der Abstand zwischen vorhandener Fahrspur und Baugrenze (möglichen Wohngebäuden) beträgt an den schmalsten Stellen ca. 5,50 m (6 Baugrundstücke) und ansonsten 8,50 m oder mehr (8 Baugrundstücke). Insgesamt sind an der 'Elisabeth-Hahne-Straße' 14 Wohngebäude vorhanden.

In der Abwägung des Bebauungsplans Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ wurde berücksichtigt, dass die 'Elisabeth-Hahne-Straße' in ein östlich anschließendes Wohngebiet verlängert werden soll.

**Rotdornstraße**

Ausgehend von der Hauptverkehrsstraße 'Vor den Höfen' (B188<sub>alt</sub>) führt die 'Rotdornstraße' von Nordosten an das Plangebiet heran. Für den öffentlichen Verkehr ist die 'Rotdornstraße' bis an den südlichen Ortsrand Hülptingsens gewidmet. Südlich davon führt sie als teilweise für den Anliegerverkehr geöffneter landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg weiter nach Süden und über 'Hirtenweg', 'Peiner Weg' und 'In den Kämmern' zur 'Immenser Landstraße' (L 412).

Zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen südöstlich von Hülptingsen stellt die Rotdornstraße zusammen mit den in Ost-West-Richtung abzweigenden Wirtschaftswegen eine Hauptverbindungsachse dar.

Für die Erholungsnutzung ist der Weg als Fuß-/Radwegverbindung zwischen den Erholungsräumen südlich und nördlich von Burgdorf von Bedeutung (Verbindung zur Querung der Aue und der B 188<sub>neu</sub> im Bereich der ehem. 'Schäferbrücke'. Weiterhin hat sie Bedeutung für die wohnortnahe Erholungsnutzung.

Die insgesamt ca. 11 m breite Straßen-/Wegeparzelle weist folgende Querprofile auf:

im nördlichen Abschnitt direkt zwischen 'Vor den Höfen' bis 'Zur Papenkuhle':

- Fahrgassenbreite 4,60 m (Asphaltdecke),
- beidseitig Grünstreifen im Westen mit Baumreihe;

im mittleren Abschnitt von 'Zur Papenkuhle' bis zum südlichen Ortsrand:

- Fahrgassenbreite 5,00 m (Asphaltdecke),
- westlich Baumreihe und Gehweg mit 1,75 m Breite,
- östlich Grünstreifen;

im südlichen Abschnitt vom Ortsrand bis zum 'Duderstädter Weg':

- Fahrgassenbreite 4,60 m (Asphaltdecke),
- beidseitig Grünstreifen (westl. 2,50 m, östl. 3,25 m)
- unter dem östlichen Fahrbahnrand befindet sich eine Harzwasserleitung, die durch einen 6 m breiten grundbuchlich eingetragenen Schutzstreifen gesichert

ist. Bei einer Widmung dieses Abschnitts für den öffentlichen Kfz-Verkehr wäre die Trinkwasserleitung nach Auskunft der Harzwasserwerke zu verlegen.

Der Abstand zwischen vorhandener Fahrspur und bestehenden Wohngebäuden beträgt in einem Fall ca. 6,80 m und ansonsten mehr als 8,30 m. Insgesamt sind an der 'Rotdornstraße' 7 Wohngebäude vorhanden.

### **Margarethe-Cohn-Straße**

Aus dem Wohngebiet „Südlich Beerbuschweg“ führt diese Wohnstraße von Westen an das Plangebiet heran.

Die insgesamt ca. 8,5 m breite Straßenparzelle weist folgendes Querprofil auf:

- Fahrgassenbreite 4,75 m,
- beidseitig Grünstreifen mit einzelnen Parkplätzen.

In der Abwägung des Bebauungsplans Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ wurde berücksichtigt, dass die 'Margarethe-Cohn-Straße' in ein östlich anschließendes Wohngebiet verlängert werden soll.

### **Duderstädter Weg**

Südlich des Plangebiets verläuft der Wirtschaftsweg in Fortsetzung des 'Duderstädter Weg'.

Für den landwirtschaftlichen Verkehr hat dieser Weg nur Bedeutung zur Erschließung der direkt angrenzenden Flächen.

Für die Erholungsnutzung ist der Weg als Fuß-/Radwegverbindung zwischen den Erholungsräumen Burgdorfer Aue und Burgdorfer Holz von regionaler Bedeutung. Weiterhin hat er Bedeutung für die wohnortnahe Erholungsnutzung.

Die insgesamt ca. 9 m breite Wegeparzelle ist mit einer Fahrspur in Schotterbauweise ausgebaut, an der beidseitig Grünstreifen vorhanden sind.

In der Abwägung des Bebauungsplans Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ wurde berücksichtigt, dass der 'Duderstädter Weg' als Erholungsweg erhalten bleiben soll.

## **2. Verkehrsentwicklung**

Das neue Wohngebiet soll in erster Linie der Errichtung von freistehenden Einzelhäusern und Doppelhäusern dienen. Darauf ist die verkehrliche Haupteinschließung für den Kfz-Verkehr abzustimmen. Bei einer vergleichbaren Einwohnerdichte, wie im Wohngebiet 'Südlich Beerbuschweg' von dort ca. 200 Einwohnern (EW) sind im Plangebiet 'Östlich Beerbuschweg' 350 Einwohner zu erwarten. Daraus abgeleitet kann rechnerisch folgende Verkehrsentwicklung prognostiziert werden<sup>1</sup>.

für das Wohngebiet 'Südlich Beerbuschweg' (200 EW):

- 300 PKW/24 Std. Bewohnerverkehr davon
- 25 PKW in der morgendlichen Spitzenstunde,
- 40 Kfz/24 Std. Besucher- und Wirtschaftsverkehr.

für das Wohngebiet 'Östlich Beerbuschweg' (350 EW):

- 540 PKW/24 Std. Bewohnerverkehr davon
- 40 PKW in der morgendlichen Spitzenstunde,
- 65 Kfz/24 Std. Besucher- und Wirtschaftsverkehr.

für ein evtl. später vorgesehenes Wohngebiet südl. des 'Duderstädter Weg' (550 EW):

- 850 PKW/24 Std. Bewohnerverkehr davon
- 65 PKW in der morgendlichen Spitzenstunde,
- 100 Kfz/24 Std. Besucher- und Wirtschaftsverkehr.

Die städtischen Ziele des Kfz-Verkehrs (zentraler Versorgungsbereich, Lebensmittelmärkte, Bahnhof, Schulen, Kindergärten u.s.w.) befinden sich größtenteils westlich des Plangebiets. Überörtliche Ziele sind vom Plangebiet über die Anschlussstellen 'Burgdorf Süd'

<sup>1</sup> nach: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (FGSV) 2006.

(Osttangente) und 'Burgdorf Ost' (Gewerbegebiet Hülptingsen) der B188n sowie Richtung Südosten über die L 412 (Immenser Landstraße) zu erreichen.

Zur Einordnung der möglichen Verkehrsverbindungen sind in dem anliegenden Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan die Entfernungskilometer von der jeweiligen Kreuzung zur Mitte des Plangebiets angegeben.

An den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Gebiet über die nächstliegende Bushaltestelle 'Hülptingsen Mitte' an der Straße 'Vor den Höfen' (B188<sub>alt</sub>) angeschlossen (zur Lage der Haltestellen s. anliegende Abbildung 'Stadtplan'). Dort verkehrt an Werktagen etwa stündlich die Buslinie 930 Uetze-Altmerdingsen-Hülptingsen-Burgdorf. Ab Samstagmittag sowie sonn- und feiertags fährt diese Buslinie nicht.

Eine weitere erreichbare Bushaltestellen ist die Haltestelle 'Duderstädter Weg' am Ostlandring. Hier verkehrt die Stadtbuslinie 907 bisher aber nur auf wenigen Fahrten.

Bisherige Zielsetzung der Region Hannover ist die Anbindung der Wohngebiete über die bestehenden Buslinien bzw. die Aufwertung der Linie 907, denn die Wohngebiete liegen größtenteils innerhalb des als Mindestbedienstungsstandart definierten 500 m Radius zu vorhandenen Haltestellen.

Fußgänger und Radfahrer erreichen das Gebiet aufgrund der im Westen gelegenen Ziele größtenteils vom Ostlandring kommend entweder über den 'Duderstädter Weg' oder den 'Grafhornweg'. Eine zusätzliche vom Kfz-Verkehr unabhängige Anbindung für den Fußgänger- und Radverkehr soll über den am nördlichen Rand des Änderungsbereichs vorhandenen Spielplatz zur bestehenden Ortslage Hülptingsens ermöglicht werden.

Für die Kreuzung 'Ostlandring'/'Duderstädter Weg' ist zu überprüfen, ob aufgrund der Verkehrszunahme mit Fertigstellung der B 188<sub>neu</sub> und der Zunahme der kreuzenden und abbiegenden Verkehrsströme mit Entwicklung des Baugebietes eine Sicherung der Fußgängerquerung des Ostlandrings durch entsprechende bauliche Maßnahmen oder eine Lichtsignalanlage erforderlich werden. Eine Überprüfung der veränderten Verkehrsströme in dem Kreuzungsbereich (Verkehrszählung) ist nach Etablierung der B 188<sub>neu</sub> vorgesehen.

### **3. Varianten**

Ergänzend zu den folgenden Ausführungen finden sich in der Anlage Abbildungen zum Erschließungsprinzip der Varianten und eine zusammenfassende Tabelle.

#### **Variante 0 (bisheriger Entwurf)**

##### **Rotdornstraße als Weg an der Landschaft**

Die verkehrliche Haupteerschließung des Wohngebiets für Kraftfahrzeuge erfolgt vom Ostlandring über die 'Elisabeth-Hahne-Straße'. Diese Sammelstraße wird in das Wohngebiet verlängert und durch eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Sammelstraße ergänzt, die später ggf. auch in ein Wohngebiet südlich des 'Duderstädter Weg' verlängert werden kann. Von dieser Sammelstraße abzweigend wird das weitere Gebiet über Anliegerstraßen erschlossen. Über eine dieser Anliegerstraßen wird eine Anbindung an die 'Rotdornstraße' hergestellt.

Auswirkungen/Folgen:

- Der größte Teil des Verkehrs fließt über die 'Elisabeth-Hahne-Straße' zum Ostlandring. Die Verbindung über die 'Rotdornstraße' soll von untergeordneter Bedeutung sein. Bei der Konzeption der Verbindung zwischen 'Elisabeth-Hahne-Straße' und 'Rotdornstraße' sind daher den Verkehrsfluss einschränkende Straßenelemente (z.B. Verschwenkung) zu berücksichtigen.
- Im mittleren und nördlichen Abschnitt der 'Rotdornstraße' kann die vorhandene Fahrbahnbreite beibehalten werden. Im nördlichen Abschnitt sollte einseitig ein Fußweg ergänzt werden. Der südliche Abschnitt der 'Rotdornstraße' behält seine Bedeutung als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg und Fuß-/Radweg für Erholungsnutzung und erhält keine Erschließungsfunktion für Wohngrundstücke.

- Die verkehrliche Anbindung von evtl. später zu entwickelnden Wohngebieten südlich des 'Duderstädter Weg' erfolgt ebenfalls mit Hauptausrichtung auf den Ostlandring. Ein späterer Umbau der südlichen 'Rotdornstraße' zu einer Verbindungsstraße oder Busstraße würde es erforderlich machen, die Harzwasserleitung zu verlegen (Kosten ca. 350.000 €).
- Die Einrichtung einer Busverbindung von der 'Elisabeth-Hahne-Straße' zur 'Rotdornstraße' wäre über die verbindende Anliegerstraße nicht möglich.

### Variante 1

#### Rotdornstraße als einseitig angebaute Sammelstraße

Die verkehrliche Haupteinschließung des Wohngebiets erfolgt über die 'Elisabeth-Hahne-Straße' und die 'Rotdornstraße'. Die 'Elisabeth-Hahne-Straße' wird in das Wohngebiet verlängert. Die 'Rotdornstraße' wird am Rand des Wohngebiets zu einer Sammelstraße umgebaut und zunächst bis zum 'Duderstädter Weg' verlängert, dabei erhält sie auch Erschließungsfunktion für die westlich angrenzenden Wohngrundstücke. Später kann ggf. eine weitere Verlängerung in Wohngebiete südlich des 'Duderstädter Weg' vorgenommen werden. Eine spätere Verlängerung mit Anbindung an den 'Ostlandring' sollte jedoch nicht erfolgen, um keinen 'Schleichverkehr' von der Hauptverkehrsstraße 'Ostlandring' auf die Sammelerschließungsstraße durch die Wohngebiete zu lenken.

Von den beiden Sammelstraßen 'Elisabeth-Hahne-Straße' und 'Rotdornstraße' abzweigend wird das Wohngebiet über Anliegerstraßen erschlossen. Über zwei dieser Anliegerstraßen wird eine Verbindung zur 'Rotdornstraße' hergestellt

Auswirkungen/Folgen:

- Die Verkehrsströme zum Wohngebiet verteilen sich auf 'Elisabeth-Hahne-Straße' und 'Rotdornstraße'. Über die 'Rotdornstraße' wird gegenüber der Variante 0 eine größere Verkehrsmenge fließen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind aufgrund der veränderten Verkehrsbedeutung der 'Rotdornstraße' die Auswirkungen auf die vorhandene Wohnbebauung an der 'Rotdornstraße' zu prüfen (Verkehrs- und Schallgutachten).
- Die 'Rotdornstraße' ist in ihrer gesamten Länge umzubauen. Über Straßenausbaubeiträge sind daran auch die vorhandenen Anlieger zu beteiligen. Um ggf. eine Buslinienführung im Einrichtungsverkehr zu ermöglichen, ist eine Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m evtl. ausreichend (nicht mit Region abgestimmt). In Verbindung mit einseitigem Park-/Grünstreifen und Fußweg könnte dieser Straßenquerschnitt innerhalb der vorhandenen Parzelle der nördlichen und mittleren Rotdornstraße von 11 m untergebracht werden. Zum südlichen Abschnitt der Rotdornstraße müsste ca. 7 m nach Westen verschwenkt werden, um eine Verlegung der dort vorhandenen Harzwasserleitung in kompletter Länge zu vermeiden.
- Die Funktion der 'Rotdornstraße' als Erholungsweg wird zum Teil aufgegeben. Für den landwirtschaftlichen Wirtschaftsverkehr müsste eine Lösung gefunden werden, wie dieser über die Sammelerschließungsstraße geführt werden kann.
- Die Einrichtung einer Busverbindung von der 'Elisabeth-Hahne-Straße' zur 'Rotdornstraße' wäre über die verbindenden Anliegerstraßen nicht möglich. Die Einrichtung einer Busverbindung über die 'Rotdornstraße' wäre bei Verlängerung der Sammelerschließungsstraße nach Süden und Anbindung an den Ostlandring möglich. Jedoch wäre aus Sicht der Verwaltung eine regelmäßige Buslinienführung über den 'Ostlandring' gegenüber einer Linienführung durch die Wohngebiete zu bevorzugen, da am 'Ostlandring' eine deutlich höhere Bebauungsdichte vorhanden ist, als sie in den Einfamilienhausgebieten zu erwarten ist.
- Aufgrund der nur einseitig angebauten südlichen 'Rotdornstraße' ist zu erwarten, dass der Anteil der erforderlichen Straßenverkehrsfläche im Plangebiet sich gegenüber der Variante 0 erhöht.

## **Variante 2**

### **Rotdornstraße als Trasse freigehalten**

Das Prinzip der Erschließung des neuen Wohngebiets entspricht der Variante 0. Ergänzend wird am östlichen Rand des Plangebiets eine Fläche für eine spätere Verlängerung der 'Rotdornstraße' neben der Harzwasserleitung – wie in der Variante 1 vorgesehen – freigehalten. Diese später evtl. verlängerte 'Rotdornstraße' hätte dann anders als in der Variante 1 jedoch keine Erschließungsfunktion für die westlich angrenzenden Bauflächen.

Auswirkungen/Folgen:

- Die verkehrlichen Auswirkungen entsprechen zunächst – ohne den Bau der südlichen 'Rotdornstraße' – denen der Variante 0. Bei einem späteren Ausbau der südlichen 'Rotdornstraße' und einer zusätzlichen Anbindung an die Erschließungsstraßen des Wohngebiets an die verlängerte Rotdornstraße (vgl. Variante 1), würde sich später ein größerer Teil des Verkehrs auf die 'Rotdornstraße' verlagern.
- Für den Ausbau der Rotdornstraße ist - wie in Variante 0 - zunächst nur ein Fußweg im nördlichen Abschnitt zu ergänzen. Bei einer späteren Verlängerung der 'Rotdornstraße' wäre dann – wie in Variante 1 – die Rotdornstraße in gesamter Länge zu verbreitern.
- Ob die verkehrliche Anbindung von evtl. später zu entwickelnden Wohngebieten südlich des 'Duderstädter Weg' nur mit Hauptausrichtung auf den Ostlandring oder auch über die verlängerte 'Rotdornstraße' erfolgen soll, kann später noch entschieden werden.
- Die Einrichtung einer Busverbindung von der 'Elisabeth-Hahne-Straße' zur 'Rotdornstraße' wäre über die verbindenden Anliegerstraßen nicht möglich. Die Einrichtung einer Busverbindung über die 'Rotdornstraße' wäre bei Verlängerung der Sammelerschließungsstraße nach Süden und Anbindung an den Ostlandring möglich. Jedoch wäre aus Sicht der Verwaltung eine regelmäßige Buslinienführung über den 'Ostlandring' gegenüber einer Linienführung durch die Wohngebiete zu bevorzugen, da am 'Ostlandring' eine deutlich höhere Bebauungsdichte vorhanden ist, als sie in den Einfamilienhausgebieten zu erwarten ist.
- Aufgrund des Abrückens von der 'Rotdornstraße' kann im Baugebiet „Östlich Beerbuschweg“ weniger Wohnbaufläche vermarktet werden.

## **Variante 3**

### **Sammelstraße durch das Wohngebiet**

Die verkehrliche Haupteerschließung des Wohngebiets für Kraftfahrzeuge erfolgt - wie in Variante 1 - über die 'Elisabeth-Hahne-Straße' und die 'Rotdornstraße'. Die Verlängerung der 'Rotdornstraße' wird jedoch durch eine neue Planstraße in das Wohngebiet hinein verlegt. Die 'Elisabeth-Hahne-Straße' wird bis an diese Planstraße verlängert. Die neue Planstraße ist darauf ausgerichtet, dass sie später in ein Wohngebiet südlich des 'Duderstädter Weg' verlängert wird. Eine spätere Verlängerung mit Anbindung an den 'Ostlandring' sollte jedoch nicht erfolgen, um keinen 'Schleichverkehr' von der Hauptverkehrsstraße 'Ostlandring' auf die Sammelerschließungsstraße durch die Wohngebiete zu lenken.

Auswirkungen/Folgen:

- Die Verkehrsströme zum Wohngebiet verteilen sich auf 'Elisabeth-Hahne-Straße' und 'Rotdornstraße'. Über die 'Rotdornstraße' wird gegenüber der Variante 0 eine deutlich größere Verkehrsmenge fließen. Vermutlich auch mehr als in der Variante 1. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind aufgrund der veränderten Verkehrsbedeutung der 'Rotdornstraße' die Auswirkungen auf die vorhandene Wohnbebauung an der 'Rotdornstraße' zu prüfen (Verkehrs- und Schallgutachten).
- Die nördliche und mittlere 'Rotdornstraße' ist in ihrer gesamten Länge umzubauen. Über Straßenausbaubeiträge sind daran auch die vorhandenen Anlieger zu beteiligen.  
Um ggf. eine Buslinienführung im Einrichtungsverkehr zu ermöglichen, ist eine

Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m Breite evtl. ausreichend (nicht mit Region abgestimmt). In Verbindung mit einseitigem Park-/Grünstreifen und Fußweg könnte dieser Straßenquerschnitt innerhalb der vorhandenen Parzelle der nördlichen und mittleren Rotdornstraße von 11 m untergebracht werden.

- Der südliche Abschnitt der 'Rotdornstraße' behält seine Bedeutung als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg und Fuß-/Radweg für Erholungsnutzung und erhält keine Erschließungsfunktion für Wohngrundstücke.
- Die Einrichtung einer Busverbindung von der 'Elisabeth-Hahne-Straße' zur 'Rotdornstraße' wäre über die neue Planstraße ggf. möglich.  
Ebenso wäre die Einrichtung einer Busverbindung über die 'Rotdornstraße' und die neue Planstraße bei Verlängerung der Sammelerschließungsstraße nach Süden und Anbindung an den Ostlandring möglich. Jedoch wäre aus Sicht der Verwaltung eine regelmäßige Buslinienführung über den 'Ostlandring' gegenüber einer Linienführung durch die Wohngebiete zu bevorzugen, da am 'Ostlandring' eine deutlich höhere Bebauungsdichte vorhanden ist, als sie in den Einfamilienhausgebieten zu erwarten ist.
- Aufgrund der im Verhältnis zu Anliegerstraßen breiteren Verkehrsflächen für die Sammelerschließungsstraßen (verlängerte 'Elisabeth-Hahne-Straße' und neue Planstraße), die jeweils mit beidseitigem Fußweg sowie Park-/Pflanzstreifen auszuführen sind, kann im Baugebiet „Östlich Beerbuschweg“ weniger Wohnbaufläche vermarktet werden.

#### **4. Empfehlung**

Aufgrund - der Ausrichtung des Verkehrs auf die hauptsächlich im Westen gelegenen Ziele,  
- der durch das Gewerbegebiet Hülptingsen nach Osten begrenzten Entwicklungsmöglichkeit und  
- der zzt. noch offenen Entwicklungsabsichten für die Fläche südlich des 'Duderstädter Weg' (zzt. Aufstellung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts Burgdorf 2025)

empfiehlt die Verwaltung bei der bisherigen Varianten 0 zu bleiben oder entsprechend der Variante 2 mit dem Baugebiet von der 'Rotdornstraße' abzurücken, um einen Geländestreifen für die optionale Verlängerung der 'Rotdornstraße' freizuhalten. Variante 0 legt die Funktion der südlichen 'Rotdornstraße' als Wirtschaft-/Erholungsweg relativ fest, da eine Ausweitung der Funktion nur mit Verlegung der 'Harzwasserleitung' möglich wäre. Variante 2 eröffnet die Möglichkeit die Rotdornstraße später ggf. einer anderen Funktion zuzuführen, hat aktuell aber den Nachteil, dass weniger Wohnbaufläche entwickelt und vermarktet werden kann.

#### **Anlage**

1. Stadtplan
2. Abbildung FNP mit Entfernungen
3. – 6. Varianten 0 bis 3
7. Tabellarische Zusammenfassung des Variantenvergleichs