

Ausschnitt aus der Begründung zur 51. Änderung des Flächennutzungsplans (Stand 27.04.2010)

Teil 3: Beteiligungsverfahren, Verfahrensvermerke

18 Beteiligungsverfahren

18.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde in der Zeit vom 09.06.2009 bis 23.06.2009 durchgeführt. Es wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung des Entwurfs wurde im Bauausschuss am 16.11.2009 über die in Kapitel 6.1.5 dargestellten Varianten zur verkehrlichen Erschließung beraten. Im Nachgang dazu ging als **offener Brief von Anwohnern der 'Elisabeth-Hahne-Straße'** die folgende Stellungnahme vom 01.02.2010 ein. Der Brief ist von insgesamt 23 Personen unterzeichnet aber ohne Absender.

1. „Zur Vorbereitung des Bebauungsplans „Östlich Beerbuschweg“ wird vom Bauausschuss eine Empfehlung für eine entsprechende Änderung des Flächennutzungsplans ausgesprochen. Hiermit sollen Festsetzungen zu der verkehrlichen Anbindung des Baugebietes „Östlich Beerbuschweg“ an das übergeordnete Straßennetz getroffen werden. Der Bauausschuss hat hierzu die Varianten 0 bis 3 untersucht und kommt nach Abwägung aller öffentlich-rechtlichen Belange zu dem Schluss, dass die Variante 0 am ehesten den städteplanerischen Entwicklungszielen Rechnung trägt.

Ausführungen der Stadt Burgdorf

1. Die Varianten dienen zum einen dazu, die verkehrlichen Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung zu verdeutlichen und zum anderen der weiteren Vorbereitung des städtebaulichen Entwurfs für den Bebauungsplan Nr. 8-9 „Östlich Beerbuschweg“. Der Bauausschuss hat sich in seiner Sitzung am 16.11.2009 dafür ausgesprochen, dass die Variante 0 Grundlage der weiteren Erschließungsplanung sein soll. Eine abschließende Abwägungsentscheidung, wie die verkehrliche Erschließung des Baugebiets festgesetzt wird, erfolgt aber erst mit dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. 8-9 „Östlich Beerbuschweg“. Als ergänzende Abwägungshilfe wurde im April 2010 ein Verkehrsgutachten eingeholt (PGT 2010).
Im Flächennutzungsplan werden nur die Grundzüge der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung dargestellt, wie z.B. nur die Hauptverkehrsstraßen. Zur Abwägung der Auswirkungen der mit der 51. Flächennutzungsplanänderung neu dargestellten Wohngebiete, ist zu klären, wie die äußere Anbindung des Gebietes erfolgen kann.

2. Gegen diese Empfehlung erheben wir Einwände mit der Bitte um Berücksichtigung in den anstehenden öffentlich-rechtlichen Verfahren. Die Varianten wurden den Betroffenen vorgestellt und die einzelnen Auswirkungen aufgezeigt. Jedoch wurden planerische Grundsätze nicht im gebotenen Umfang im Abwägungsprozess gewürdigt, so dass die ausgesprochene Empfehlung zur Variante 0 nicht als nachhaltige Lösung für die weitere Entwicklung des Plangebietes – bzw. des Neubaugebietes insgesamt – angesehen werden kann. Für eine anforderungsgerechte Anbindung der einzelnen Baugebiete (Endzustand) an das übergeordnete Netz ist eine Erschließung über die Rotdornstraße unvermeidbar.

Ausgangslage

4. Der nördliche Teil der Rotdornstraße ist bereits für den öffentlichen Verkehr gewidmet und dient neben der Aufnahme des Anliegerverkehrs ebenfalls dem Durchgangsverkehr (landwirtschaftliche Großgeräte), da im weiteren Verlauf eine Nutzung als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg erfolgt. Die Aussage, dass bei öffentlicher Widmung des südlichen Teils der Rotdornstraße die Trinkwasserleitung zu verlegen wäre und damit unvertretbar hohe Kosten entstehen, ist zu überprüfen. Hier gilt zu klären, ob nicht auch aus anderen Gründen eine Erneuerung der Leitung geboten ist und damit eine Verlegung grundsätzlich möglich wäre. Im vorliegenden Fall wären die Kosten anteilig unter Berücksichtigung der
5. Veranlassung zwischen Betreiber und Planungsträger zu teilen. Unabhängig hiervon wird in Variante 3 aufgezeigt, dass eine Erschließung des Baugebietes über die Rotdornstraße auch ohne weitere Widmung möglich und somit die in Rede stehenden Kosten für die Verlegung vermeidbar werden.

2. Der Bitte um Berücksichtigung des Schreibens wird mit der Einordnung des Schreibens als Stellungnahme zur Flächennutzungsplanänderung entsprochen.

3. Auch die Variante 0 sieht eine Kfz-Anbindung des aktuell geplanten Wohngebiets 'Östlich Beerbuschweg' an die 'Rotdornstraße' vor.

4. Die Beschreibung der Verkehrsfunktion der 'Rotdornstraße' wird zur Kenntnis genommen.

5. Die Trinkwasserleitung und ein begleitender Schutzstreifen sind grundsätzlich zu Gunsten der Harzwasserwerke abgesichert. Wenn innerhalb dieses Bereiches Veränderungen vorgenommen werden, so ist dies nur mit Zustimmung der Harzwasserwerke möglich. Laut Aussage der Harzwasserwerke vom 24.09.2009 ist die vorhandene Asbestzementleitung nicht für eine Überbauung geeignet. Selbst wenn nur eine Widmung des südlichen Abschnitts der Rotdornstraße für den öffentlichen Verkehr und damit verbundener Verkehrszunahme erfolgen, sei die Leitung zu verlegen.

Im gesamten Abschnitt zwischen dem südlichen Ortsrand Hülptingsens und dem 'Duderstädter Weg' wäre die Verlegung der Trinkwasserleitung laut Einschätzung der Harzwasserwerke mit Kosten in Höhe von ca. 390.000 € verbunden. Eine Erneuerung der Trinkwasserleitung ist laut Auskunft der Harzwasserwerke in näherer Zukunft nicht erforderlich. Vor einigen Jahren hätte man die alten Asbestzementleitungen grundsätzlich gegen Stahlleitungen austauschen wollen. Von dieser Vorgehensweise sei man mittlerweile aber wieder abgerückt.

Im Übrigen konnte im März 2010 im Rahmen der weiteren Abstimmung mit den Harzwasserwerken zur Vorbereitung des Bebauungsplans Nr. 8-9 „Östlich Beerbuschweg“ eine Lösung aufgezeigt werden, wie eine neue Erschließungsstraße an die 'Rotdornstraße' angebunden werden kann, ohne die Harzwasserleitung zu verlegen.

6. Eine Anbindung des Wohngebiets über die 'Rotdornstraße' ohne weitere Widmung ist nicht möglich, da die Widmung direkt auf der

Höhe der südlichen Grenze des Grundstücks Rotdornstraße 9 endet. Auch bei der Variante 3 wäre daher ebenso wie bei der Variante 0 ein kleines Teilstück der 'Rotdornstraße' neu zu widmen.

Variante 0

7. Die Elisabeth-Hahne-Straße wäre für das Baugebiet „Südlich sowie Östlich Beerbuschweg“ einzige Straße mit Erschließungsfunktion. Auch bei Erweiterung des Baugebietes nach Süden würde die verkehrliche Erschließung alleinig über die Elisabeth-Hahne-Straße erfolgen müssen. Die Rotdornstraße übernimmt aufgrund der baulichen Ausgestaltung und damit verbundenen untergeordneten Verkehrsbedeutung keine Erschließungsfunktion. Jedoch wären mit Fertigstellung des Baugebietes „Östlich Beerbuschweg“ aufgrund dann vorhandener verkehrlicher Konflikte (unterschiedliche Verkehrsarten mit entsprechender Stärke) ohnehin planerische sowie bauliche Maßnahmen am nördlichen Teil der Rotdornstraße erforderlich.
- Die bei dieser Variante vorgesehene Erschließung und Anbindung an das übergeordnete Netz hätte auf das Neubaugebiet nachfolgende – bisher bei der Entscheidungsfindung – nicht ausreichend berücksichtigte Auswirkungen:
8. - Obwohl das Baugebiet Bestandteil der Kommune Hülptingsen ist, erfolgt keine verkehrstechnische Anbindung an den Ort. Eine örtliche Zugehörigkeit wäre trotz kommunaler Zuordnung dauerhaft nicht gegeben. Eine Zugehörigkeit kann nur durch Erschließung des Baugebietes durch eine verkehrstechnische Aufwertung der Rotdornstraße erfolgen, so dass diese auch Erschließungsfunktionen übernehmen kann. Die jetzige Anbindung an Hülptingsen erfolgt über einen vollständig unbeleuchteten Radweg. In Anbetracht dieses Zustandes kann nicht von einer
7. Die Variante 0 sieht neben der Anbindung über die 'Elisabeth-Hahne-Straße' zum Ostlandring auch eine Anbindung über die 'Rotdornstraße' zur Straße 'Vor den Höfen' vor. Auch diese Anbindung dient der Erschließung des Baugebiets 'Östlich Beerbuschweg'. Wie diese Anbindung ausgebaut werden soll, ist nicht im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung zu entscheiden. Ergebnis der verkehrsgutachterlichen Beurteilung (PGT 2010) war aber, dass die zu erwartenden Verkehrsbelastungen unkritisch sind, sofern ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau vorhanden ist (PGT 2010, S. 18) und dass die Verteilung der Fahrten unabhängig vom Ausbaustandart nach dem Prinzip 'kürzester Weg' erfolgt (S. 21). Für die Anbindung an die 'Rotdornstraße' empfiehlt das Verkehrsgutachten einen Ausbau mit Fußweg (S. 21). Zur Maßnahmenempfehlung für den nördlichen Teil der Rotdornstraße s. Punkt 20. Ob ein weiteres Wohngebiet südlich des 'Duderstädter Wegs' entwickelt werden soll, ist derzeit noch nicht geklärt. Wenn dies der Fall sein sollte, bietet sich eine Erschließung vom 'Ostlandring' an, die im Kreuzungsbereich Duderstädter Weg/Elisabeth-Hahne-Straße nach Süden führt. So sah dies auch die städtebauliche Konzeption des Bebauungsplans Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ vor (s. Punkt 26).
8. Wie bereits unter Punkt 3 ausgeführt erfolgt auch bei der Variante 0 über die 'Rotdornstraße' eine Anbindung an die Ortschaft Hülptingsen. Bereits die Ausweisung des Baugebiets 'Südlich Beerbuschweg' war aber aufgrund der Größe des Gebiets und der verkehrlichen Erschließung vom 'Ostlandring' weniger auf eine Erweiterung der kleinen Ortschaft Hülptingsen ausgerichtet, sondern vielmehr auf ein weiteres Zusammenwachsen der Kernstadt mit Hülptingsen (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ Kap. 5.2).

nachhaltigen Städteplanung, nicht von einem städteplanerischen Entwicklungskonzept gesprochen werden.

9. - Eine anforderungsgerechte und bei Neuplanungen in dieser Größe zwingend erforderliche Erschließung durch den ÖPNV kann bei dieser Variante nicht gewährleistet werden. Der für öffentliche Verkehrsmittel planerisch zu berücksichtigende Haltestellenabstand von 500 m (Verkehrsbeziehung Ostlandring – Vor den Höfen) kann nicht in jedem Fall eingehalten werden. Darüber hinaus wäre bei dieser Variante eine ausreichende Erschließung durch den ÖPNV bei der Erweiterung des Baugebietes um die südlich des Duderstädter Weges gelegenen Flächen nicht möglich. Das Baugebiet insgesamt würde sich zu einem peripheren Siedlungsgebiet ohne öffentliche Anbindung entwickeln. Das aufgrund der Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern zu erwartende Aufkommen an Schulwegverkehr wird keinerlei Beachtung geschenkt.
10. Die ÖPNV-Versorgung des Wohngebiets kann über die Linie 930, die über die Straße 'Vor den Höfen' verläuft, sichergestellt werden. Auch der südöstlichste Plangebietsrand befindet sich noch in ca. 500 m Luftlinie von den vorhandenen Haltestellen entfernt. Sollte südlich des 'Duderstädter Wegs' ein weiteres Wohngebiet entwickelt werden, so könnte die ÖPNV-Versorgung größtenteils über die Linie 907 auf dem 'Ostlandring' abgedeckt werden. Da eine weitere bauliche Entwicklung nach Osten durch das Gewerbegebiet Hülptingsen und die erforderlichen Abstandsflächen begrenzt wird, handelt es sich in der Tat um ein peripheres – am Rande gelegenes – Wohngebiet. Die Anbindung an den ÖPNV ist aber, wie vorangehend dargestellt, gegeben.
11. - Eine hinderungsfreie und schnelle Erreichbarkeit durch Sicherheits- und Rettungsdienste (Notarzt und Feuerwehr) ist ohne Erschließung über die Rotdornstraße im Einzelfall nicht gegeben. Diesem Sicherheitsaspekt wird bei der Variantenuntersuchung keinerlei Beachtung geschenkt. Das Argument ggf. vorhandener Ortskenntnisse kann hierbei nicht zugelassen werden.
12. - Die Anlage des Spielplatzes an der Straße mit der höchsten Verkehrsbedeutung und zusätzlich im Kurvenbereich widerspricht planerischen Grundsätzen und bietet den Nutzern somit nur scheinbar Sicherheit. Eine Verbesserung – Erhöhung der Sicherheit für spielende Kinder – ist nur zu erzielen, wenn u.a. die Rotdornstraße ebenfalls eine Erschließungsfunktion übernimmt, womit eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Elisabeth-Hahne-Straße erreicht wird.
10. Die 'Gudrun-Pausewang-Grundschule' und das Gymnasium am 'Berliner Ring' bzw. der 'Grünwaldstraße' befinden sich in fußläufiger Entfernung (bis 2 km) zum neu dargestellten Wohngebiet. Die Realschule im Bereich der Innenstadt kann mit dem Fahrrad oder der Buslinie 930 erreicht werden.
11. Da auch die Variante 0 eine Anbindung an die 'Rotdornstraße' vorsieht, ist nicht zu erkennen, warum diese gegenüber der in der Stellungnahme favorisierten Variante 3 für die Anfahrt von Rettungsdiensten ungünstiger ist.
12. Gemeint ist wohl der mit dem Bebauungsplan Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ festgesetzte Spielplatz nordwestlich der 'Elisabeth-Hahne-Straße'. Da für die 'Elisabeth-Hahne-Straße' eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gilt, ist eine besondere Gefährdung für Kinder, die den Spielplatz erreichen wollen, nicht zu erkennen. Der Spielplatz liegt zudem nicht direkt an der Straße, sondern ist in die Grünfläche zurückgesetzt. So ist auch nicht zu erwarten, dass Kinder unmittelbar vom Spielplatzeingang auf die Fahrbahn laufen. Die Einbindung in den Grünzug war auch ausschlaggebend für die Standortwahl des Spielplatzes.

13. - Der bei Variante 0 zu berücksichtigende tägliche Durchgangsverkehr auf der Elisabeth-Hahne-Straße sowie die zu erwartenden unterschiedlichen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr) zum Kreuzungspunkt Ostlandring/Duderstädter Weg machen mit großer Wahrscheinlichkeit eine Umgestaltung des Knotenpunktes sowie zusätzlich des unmittelbar angrenzenden Duderstädter Weg erforderlich, die u.U. bei den anderen Varianten vermeidbar wären. Genaue Ergebnisse könnte hier ein Gutachten durch Bewertung der bei den einzelnen Varianten zu berücksichtigenden Verkehrsbeziehungen liefern. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit macht diese Betrachtung vor der anstehenden Entscheidung über die Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.
14. - Der unter Anwendung der Planungshilfen (RASt 06) gewählte – reduzierte – Querschnitt der Elisabeth-Hahne-Straße ist bei Berücksichtigung des Begegnungsverkehrs zweier Lkw – zwangsläufig gegeben bei einziger Erschließungsfunktion – nur bedingt geeignet und unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nur bei reinem Pkw-Verkehr vertretbar! Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei der vorhandenen reduzierten Fahrbahnbreite von 5,50 m gewährleisten zu können, ist zusätzlich sicher zu stellen, dass das Geschwindigkeitsniveau (zul. Geschwindigkeit von 30 km/h) auch dauerhaft eingehalten wird. Bei (Hauptverkehrs-)Straßen mit reiner Erschließungsfunktion ist dies regelmäßig nicht zu erwarten und sollte vor Entscheidung über die Änderungen des Flächennutzungsplans gutachterlich untersucht werden. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt kann festgestellt werden, dass vielfach das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau der Elisabeth-Hahne-Straße höher als die zulässige Geschwindigkeit ist. Der im Rahmen der Trassierung gewählte Radius orientiert sich nicht an der zulässigen Geschwindigkeit und verleitet zu einer schnelleren Fahrweise. Insofern ist nicht zu erwarten, dass die planerischen Ziele erreicht werden.
15. - Bei der Erschließung von Baugebieten ist unter Berücksichtigung der RStO ein in Baustufen zeitlich gestaffelter Ausbau der Fahrbahnbefestigung vorzusehen, so dass der Baustellenverkehr schadlos aufgenommen werden kann. Sofern davon abgewichen wird, ist bei der Ermittlung der Bauklasse zusätzlich der aus Bautätigkeit zu erwartende Schwerlastverkehr zu berücksichtigen (vgl. RStO Nr. 3.4). Bei Verzicht auf eine zusätzliche Erschließung des Baugebietes „Östlich Beerbusch-
13. Die verkehrsgutachterliche Variantenuntersuchung hat bestätigt, dass aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme durch das Baugebiet „östlich Beerbuschweg“ am Knotenpunkt 'Ostlandring/Duderstädter' kein Umbau erforderlich wird (Verkehrszunahme lediglich ca. 30 Fahrten in der Spitzenstunde, PGT 2010 S. 16).
Die in Kapitel 6.1.3 der Begründung angesprochene Querungshilfe für Fußgänger ist weniger vom abbiegenden Verkehr in die östlichen Baugebiete abhängig, sondern vielmehr von der Verkehrsmenge auf dem Ostlandring überhaupt.
14. Es handelt sich bei der 'Elisabeth-Hahne-Straße' nicht um eine Hauptverkehrsstraße und daher ist das Kriterium 'Leichtigkeit des Verkehrs' nur von untergeordneter Bedeutung. Auf den reibungslosen Begegnungsverkehr Lkw/Lkw, der in einem Wohngebiet nicht regelmäßig zu erwarten ist, wurde die Fahrbahnbreite der 'Elisabeth-Hahne-Straße' nicht ausgerichtet, sondern es stand der Begegnungsfall Pkw/Pkw sowie die gelegentliche Begegnung Pkw/Lkw im Vordergrund.
In den meisten Tagesstunden ist der Verkehr auf der 'Elisabeth-Hahne-Straße' jedoch so gering, dass kaum Begegnungsverkehr auftritt. Dies hat auch das eingeholte Verkehrsgutachten bestätigt (PGT 2010, Tab. 4.4 auf S. 12 sowie die Abb. 5.6 und 5.7). Die für einzelne Pkw großzügig dimensionierte Straßenbreite der 'Elisabeth-Hahne-Straße' mag manchen Fahrer dazu verleiten das vorgeschriebene Geschwindigkeitsniveau nicht einzuhalten. Die Klärung der Frage, ob die beobachteten Geschwindigkeitsüberschreitungen so gravierend sind, dass geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich sind, ist jedoch nicht Aufgabe des Flächennutzungsplanverfahrens.
15. Wie bereits ausgeführt, sieht auch die Variante 0 eine Anbindung an die 'Rotdornstraße' vor, über die ggf. der Baustellenverkehr abgewickelt werden kann. Für die Planungsebene des Flächennutzungsplans kann grundsätzlich festgestellt werden, dass die Anfahrt des Wohngebiets für den Baustellenverkehr möglich ist. Über welche Straßen der Baustellenverkehr abgewickelt werden soll, wird in den nachgeordneten Planungsebenen, der Aufstellung des Bebauungsplans

weg" über die Rotdornstraße müsste der bauseits entstehende Schwerlastverkehr alleinig von der Elisabeth-Hahne-Straße aufgenommen werden. Hier bestehen berechtigte Zweifel, ob der gewählte Fahrbahnoberbau (vgl. Tafel 1 RStO) dieser Beanspruchung standhält. Der Straßenquerschnitt unterliegt aufgrund der für den Lkw-Begegnungsverkehr zu geringen Fahrbahnbreite einer besonderen Beanspruchung durch Schwerlastverkehr (langsamer spurfahrender Verkehr mit häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen), so dass unter Berücksichtigung der RStO Nr. 2.7 zur Gewährleistung der Standfestigkeit ein höherwertiger Fahrbahnoberbau geboten erscheint. Vor diesem Hintergrund wird hiermit eine ggf. zukünftig bevorstehende Kostenübernahme des bei einer Instandsetzungsmaßnahme auf die Anlieger umzuverteilenden Beitrages abgelehnt.

16. - Es besteht eine direkte überörtliche Verkehrsbeziehung zwischen dem (Berufs-) Verkehr im Plangebiet zu der neu geschaffenen Umgehungsstraße – B188. Die Erreichbarkeit des Anschlusses Burgdorf-Ost (Gewerbegebiet Hülptingsen) ist jedoch nicht gegeben. Bei derartigen Planungen zwingend zu berücksichtigende Netzbezüge werden nicht hergestellt.
17. - Die durch diese verkehrsplanerischen Mängel entstehenden Einbußen an Verkehrs- sowie Lebensqualität sind weit höher zu bewerten als die ggf. zu erwartenden Kosten bei einer Verlegung der Harz-Wasser-Leitung (wobei die Notwendigkeit bei Variante 3 in Frage gestellt werden kann).
18. - Die verkehrlichen Auswirkungen des sich bei Aufwertung des gewidmeten Teils der Rotdornstraße ändernden Verkehrsstroms – wobei heute dieser durch emissionsstarken landwirtschaftlichen Verkehr geprägt ist – auf die dortigen Anwohner (8 Familien) wähen den Nachteilen für das gesamte Baugebiet hinsichtlich Sicherheit, Entwicklungsmöglichkeiten, Verkehrskonflikten und Lebensqualität gegenüber zu stellen. Der bei Variante 0 entstehende Konflikt aus durchgehenden Kfz-Verkehr und den Nutzungsansprüchen aus der Andienung, dem Aufenthalt (Kinderspiel), den Fußgänger- und Radfahrverkehr (Schulwege) sowie Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel bleibt bisher unberücksichtigt.

oder des Ausbauprogramms, festgelegt.

16. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Anschlussstelle 'Burgdorf Ost' (Gewerbegebiet Hülptingsen) für den Berufsverkehr geringere Bedeutung hat, als die Anschlussstelle 'Burgdorf Süd' (Osttangente), denn der Großteil des überörtlichen Berufsverkehrs ist nach Hannover ausgerichtet. Für den nach Osten ausgerichteten Verkehr (ca. 11 % bis 13 % aller Fahrten nach PGT 2010, S. 15) wird insbesondere mit der auch in der Variante 0 vorgesehenen Anbindung der 'Rotdornstraße' das Ziel verfolgt, eine umwegfreie direkte Ausfahrt aus den Wohngebieten nach Osten zu ermöglichen.
17. Diese Bewertung wird zur Kenntnis genommen. Ob es erforderlich ist die Harz-Wasser-Leitung zu verlegen, ist im Rahmen der konkreten Erschließungsplanung zur Aufstellung des Bebauungsplans zu entscheiden und es wird auf die Ausführungen unter Punkt 5 verwiesen.
18. Die Hinweise zur Abwägung werden zur Kenntnis genommen, betreffen aber im Wesentlichen die Aufstellung des Bebauungsplans. Im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung sollten mit den erörterten Varianten vor allem die Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung in ihren Grundzügen dargestellt werden. Dafür war es erforderlich, zu klären wie die Anbindung des neuen Baugebiets an das übergeordnete Straßennetz vorgenommen werden kann. Die konkrete Erschließungsplanung erfolgt aber auf der Planungsebene des Bebauungsplans. Zur Einordnung der Auswirkungen wird auf Punkt 7 verwiesen.

19. Die Anlage zweier Erschließungsstraßen – Rotdornstraße und Elisabeth-Hahne-Straße – würde zu einem ausgewogenen Verkehrsfluss im Baugebiet bei annähernd gleichen Belastungszahlen auf den Erschließungsstraßen führen. Die Verkehrsbeziehungen – ebenfalls die Wechselbeziehungen zum Fuß- und Radfahrverkehr – werden positiv beeinflusst, der ÖPNV wird innerhalb des Baugebietes – ebenfalls von Bedeutung bei Erschließung der Flächen südlich des Duderstädter Weg – überhaupt erst ermöglicht.
20. Ihrerseits werden alleinig Vermarktungsgründe – Wegfall von Wohnbauflächen durch einen höheren Anteil an Verkehrsfläche – aufgeführt, welche dem Ausbau des nördlichen Teils der Rotdornstraße als Erschließungsstraße entgegenstehen.
21. Es ist kritisch zu bewerten, dass Ihrerseits die bei Variante 3 zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in der Rotdornstraße (8 Anlieger) höher bewertet werden, als die vorgenannten Auswirkungen auf das gesamte Neubaugebiet – welche bisher in der Beschlussvorlage 2009 0584/1 zur Änderung des F-Plans nicht, bzw. nur oberflächlich thematisiert wurden.
19. Die innerstädtischen Hauptziele des Verkehrs aus dem neuen Wohngebiet liegen ebenso wie die Hauptanschlusspunkte für den Berufsverkehrs (s. Punkt 16) im Westen. Es ist daher nicht zu erwarten, dass sich der Verkehr gleichgewichtig auf die 'Elisabeth-Hahne-Straße' und die 'Rotdornstraße' verteilt. Aufgrund der selbst in den Spitzenstunden geringen Verkehrsmengen von ca. 50 bis 60 Kfz (vgl. PGT 2010 S. 21) auf der 'Elisabeth-Hahne-Straße' ist nicht zu erwarten, dass der Fußgänger- und Radfahrverkehr beeinträchtigt wird. Zur ÖPNV-Anbindung wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 verwiesen.
20. Der hergestellte Zusammenhang zwischen dem Ausbau des nördlich (vorhandenen) Teils der Rotdornstraße und dem Wegfall von Wohnbaufläche kann nicht nachvollzogen werden, da dort keine Wohnbaufläche ausgewiesen werden soll. Die verkehrsgutachterliche Betrachtung hat zudem gezeigt, dass der vorhandene Querschnitt des nördlichen Teils der 'Rotdornstraße' lediglich um einen einseitigen Gehweg und Ausweichstellen für den Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu erweitern ist, damit die zu erwartenden Verkehrsmengen aufgenommen werden können (PGT 2010, S. 21).
21. Es wird davon ausgegangen, dass mit dem in der Stellungnahme verwendeten Begriff 'Neubaugebiet' das vorhandene Gebiet „Südliche Beerbuschweg“ gemeint ist. Dem entsprechend ist folgendes anzumerken: Die Auswirkungen einer Verkehrszunahme, wobei insbesondere an Immissionen zu denken ist, betreffen die Anwohner der 'Rotdornstraße' ebenso wie die Anwohner der 'Elisabeth-Hahne-Straße' und sind in der konkreten Erschließungsplanung (Bebauungsplan) zu berücksichtigen. Ein Unterschied in der Gewichtung der Interessen der Anwohner von 'Elisabeth-Hahne-Straße' und 'Rotdornstraße' ist aber darin zu sehen, dass das Vertrauen auf den Erhalt der derzeitigen Verkehrssituation für die Anwohner der 'Rotdornstraße' höher zu gewichten ist, als für die Anwohner der 'Elisabeth-Hahne-Straße', denn den Anwohnern der 'Elisabeth-Hahne-Straße' war bereits zum Zeitpunkt des Grundstückserwerbs bekannt, dass die Straße zur Erschließung eines weiteren Wohngebiets nach Osten verlängert werden sollte. Diese Gewichtung lässt es aber nicht zu, die Interessen

22. Der Verzicht auf die Erschließung des Baugebietes „Östlich Beerbuschweg“ über die Rotdornstraße führt unzweifelhaft zu einer Verdopplung der Verkehrsbelastung auf der Elisabeth-Hahne-Straße. Das angestrebte Ziel der Verkehrsberuhigung (Tempo 30) kann bei diesem Verkehrskonzept nicht erreicht werden, wodurch hier die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs grundsätzlich als beeinträchtigt angesehen werden kann. Die Variante 3 berücksichtigt am weitesten die im Rahmen der Änderung des F-Plans zu berücksichtigenden städteplanerischen Grundsätze.
23. Bei den Varianten 0, 1 und 2 werden die im Rahmen der Planung notwendigen Betrachtungen zu den Verkehrsbeziehungen (Wechselwirkungen, Konfliktpunkte), zur Sicherheit (Spielplatzlage, Lkw-Begegnungsverkehr, reduzierte Geschwindigkeit auf Erschließungs- und Sammelstraßen), zur Erschließung (ÖPNV; Anbindung an das übergeordnete Netz), zu den Gebietsbezügen (kommunale Zugehörigkeit zu Hülptingsen), zu den Entwicklungsmöglichkeiten (periphere Lage), zur Wohnqualität (Emissionen), nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die vom Bauausschuss empfohlene Variante 0. Gerade die Verkehrsanbindung an das übergeordnete Wegenetz (u.a. Erreichbarkeit der B 188) machen eine konzeptionelle Betrachtung (Netzanalyse für den gesamten Planungskorridor) aller zu erwartenden Verkehrsströme unter Berücksichtigung der im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung heute schon für eine Bebauung in Erwägung gezogenen Flächen (südlich Duderstädter Weg sowie die im geologischen Gutachten der PFI Planungsgesellschaft Hannover untersuchten Flächen zur Ausweisung von Baufeldern) erforderlich.
24. Es scheint offensichtlich, dass die im Straßenverlauf der Rotdornstraße befindliche Harz-Wasser-Leitung zum Anlass genommen wird, den Umbau des nördlichen Teils der Rotdornstraße zu verhindern und dass obwohl bei den verantwortlichen Planern bekannt sein müsste, dass
- der 'Elisabeth-Hahne-Straßen-Anwohner' völlig hinter die Interessen der 'Rotdornstraßen-Anwohner' zurückzustellen. Gleiches gilt für die sonstigen Anwohner im Baugebiet 'Südlich Beerbuschweg'.
22. Nochmals ist hier anzuführen, dass auch die Variante 0 eine Anbindung des Baugebiets „Östlich Beerbuschweg“ an die Rotdornstraße vorsieht. Trotzdem ist zu erwarten, dass es auf der 'Elisabeth-Hahne-Straße' im Vergleich zur derzeitigen Situation zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrsmenge kommen wird. Im Hinblick darauf wurde die 'Elisabeth-Hahne-Straße' bereits beim Ausbau mit beidseitigen Fußwegen und einer breiteren Fahrbahn versehen als z.B. die 'Erika-Stiens-Straße'. Bei der 'Erika-Stiens-Straße' stand die Zielsetzung Verkehrsberuhigung deutlich im Vordergrund, was z.B. durch die Verschwenkungen zum Ausdruck kommt. Bei der 'Elisabeth-Hahne-Straße' überwogen hingegen Zielsetzungen wie die Zuführung des Verkehrs zu den Baugebieten und die übersichtliche Straßenraumgestaltung.
23. Warum die Variante 3 unter den aufgezählten Gesichtspunkte eine bessere Lösung darstellt, wird in der Stellungnahme nicht erläutert. Im Rahmen der verkehrsgutachterlichen Beurteilung (PGT 2010) wurden aber auch die Flächen südlich des Duderstädter Wegs berücksichtigt. Ob diese Flächen für eine mögliche Entwicklung zu Wohnbauflächen in Betracht zu ziehen sind, wird zzt. im Rahmen des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) thematisiert. Das Bodengutachten (PFI/Ebeling 2005) vgl. Abbildung zu Kapitel 6.2 stellt keine Vorentscheidung für die Flächen südlich des 'Duderstädter Wegs' dar.
24. Es wird Auf die Ausführungen zu Punkt 5, 6 und 20 verwiesen.

„...unabhängig davon ... eine Verlegung der Harzwasserleitung erforderlich“ ist (vgl. u.a. Veröffentlichungen in der Presse).

25. Unter Berücksichtigung städteplanerischer Grundsätze kann alleinig bei Variante 3 von einer zukunftsorientierten Entwicklung gesprochen werden, welche am weitesten die öffentlich-rechtlichen Belange berücksichtigt, somit nachhaltig ist und unter Einbezug der Wohnqualität auch das Gebot der Wirtschaftlichkeit erfüllt.
26. Neben den vorgenannten Auswirkungen auf das Neubaugebiet gilt es im Rahmen der Entscheidungsfindung um die Änderung des Flächennutzungsplans ebenfalls zu berücksichtigen, dass insbesondere die emissionsarme Lage mit Zentrumsnähe bei der Auswahl des Grundstückes preisbildend und kaufentscheidend waren. Vor notarieller Beurkundung hat im Rahmen der Entscheidungsfindung ein Informationsaustausch mit der Stadtverwaltung stattgefunden, in dem eindeutig zum Ausdruck gebracht wurde, dass im Rahmen der weiteren städteplanerischen Entwicklung eine zusätzliche östliche Erschließung des Baugebietes „Südlich Beerbuschweg“ vorgesehen ist. Das bereits 2005 in Auftrag gegebene Gutachten der PFI Planungsgesellschaft Hannover zur geologischen Erkundung und Identifizierung von Baufeldern bestätigt das Entwicklungskonzept. Da nunmehr beabsichtigt ist, der Rotdornstraße eine „untergeordnete verkehrliche Bedeutung“ zukommen zu lassen, so dass die alleinige Erschließung des Baugebietes „Südlich Beerbuschweg“, die Erschließung der Baugebiete „Östlich Beerbuschweg“ und zusätzlich „Südlich Duderstädter Weg“ über die Elisabeth-Hahne-Straße erfolgen soll, ändert sich das unmittelbare Umfeld grundlegend. In Kenntnis dieser Entwicklungen hätte ein Grundstückskauf in dieser Lage nicht stattgefunden. In Anbetracht der Tragweite bitte ich neben den planerischen Defiziten diesem Sachverhalt ebenfalls im Rahmen Ihrer Entscheidungsfindung angemessen Beachtung zu schenken.
25. Es trifft zu, dass bei der Ausarbeitung des Bebauungsplans für das Gebiet „Östlich Beerbuschweg“ zu berücksichtigen ist, wie später evtl. ein Wohngebiet südlich des 'Duderstädter Wegs' erschlossen werden könnte, obwohl diese Entwicklung zzt. noch nicht absehbar ist. Die Variante 3 stellt aber nicht die einzige nachhaltige Erschließungsmöglichkeit für diese Fläche dar.
26. Es wird angenommen, dass in der Stellungnahme mit Neubaugebiet das Gebiet 'Südlich Beerbuschweg' und mit 'emissionsarmer Lage' die Lage des Wohngebiets abseits von Hauptverkehrsstraßen gemeint ist. Verkehrsemissionen durch den im Wohngebiet selbst erzeugten Verkehr treten aber auch im Gebiet 'Südlich Beerbuschweg' auf. An dieser Lage des Wohngebiets wird sich mit der nun vorgesehenen Erweiterung nach Osten nichts ändern. Mit der Erweiterung wird keine neue Straße geplant, die zusätzlichen Verkehr in die Wohngebiete hineinleitet, sondern es geht nur um Verkehr, der durch die Wohngebiete selbst erzeugt wird. Zum Zeitpunkt der Vermarktung der Baugrundstücke im Gebiet 'Südlich Beerbuschweg' existierte keine von den Ratsgremien beschlossene städtebauliche Rahmenplanung für die weitere Entwicklung des Gebiets nach Osten. Aussagen der Stadtverwaltung zur verkehrlichen Anbindung nach Osten können sich somit nur auf eine eventuell zu erwartende Entwicklung bezogen haben. Offensichtlich und in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ auch so dargestellt war hingegen, dass die 'Elisabeth-Hahne-Straße' in ein östlich anschließendes Wohngebiet fortgesetzt werden sollte. In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 8-7 „Südlich Beerbuschweg“ heißt es in Kapitel 7.4 „Die Kreuzung 'Duderstädter Weg'/Planstraße A [Elisabeth-Hahne-Straße] ist so konzipiert, dass auch eine weitere Sammelstraße nach Süden abzweigen kann, wenn dort zu einem späteren Zeitpunkt ggf. Wohnbauflächen entwickelt werden (s. Abbildung städtebauliches Konzept ...). Im Hinblick auf die Entwicklung weiterer Wohnbauflächen östlich des Plangebiets endet auch die Sammelstraße A [Elisabeth-Hahne-Straße] stumpf am Rand des Geltungsbereichs, ebenso die Planstraße D [Margarethe-Cohn-Straße].“

27. Durch die geplante Verlagerung des Verkehrsstroms aus dem Baugebiet „Östlich Beerbuschweg“ auf die Elisabeth-Hahne-Straße und der damit einhergehenden Erhöhung der Verkehrsbelastung sehe ich mich in meinen Rechten betroffen, bzw. eine mögliche Verletzung meines Eigentums. Vor diesen Hintergrund bitte ich Ihrer Informationspflicht (VwVfG) nachzukommen und mich umfassend und abschließend – insbesondere – in Bezug auf § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO über die Möglichkeiten zu informieren, auf das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes Einfluss zu nehmen. Gleichzeitig möchte ich darauf hinweisen, dass sich die Planung als abwägungsfehlerhaft erweist, wenn das abwägungserhebliche Interesse von Anwohnern einer außerhalb des Plangebiets liegenden Straße – von einer Zunahme des Straßenverkehrs als Folge der Erschließung des neu geplanten Baugebietes verschont zu werden – im Planaufstellungsverfahren nicht berücksichtigt wird (Entscheidung OVG Az. 1 N 290/99).“

Die untergeordnete verkehrliche Bedeutung des Anschlusses an die 'Rotdornstraße' ergibt sich aus der nach Westen ausgerichteten Hauptrichtung des Verkehrs (vgl. PGT 2010, S. 15). Diese Gegebenheit resultiert aus der Lage der Wohngebiete am östlichen Stadtrand. Daher wird die 'Elisabeth-Hahne-Straße' auch den Großteil des Verkehrs aus dem Gebiet 'Östlich Beerbuschweg' aufnehmen müssen. Bei der zu erwartenden Gesamtverkehrsmenge von unter 750 Kfz/24 Std. bzw. 60 Kfz in der Spitzenstunde ist dies jedoch als unproblematisch anzusehen (vgl. PGT 2010).

Zudem soll die Erschließung des Baugebietes „Östlich Beerbuschweg“ nicht alleine über die 'Elisabeth-Hahne Straße' erfolgen, vielmehr ist eine Anbindung an die 'Rotdornstraße' ist vorgesehen.

27. Die Möglichkeiten, wie die Öffentlichkeit auf Bauleitplanverfahren Einfluss nehmen kann, sind in § 3 BauGB auch in Bezug zu § 47 VwGO (Normenkontrolle) dargestellt. Ein Antrag auf Normenkontrolle kann entsprechend § 47 VwGO nur in Bezug auf den Bebauungsplan aber nicht in Bezug auf die Flächennutzungsplanänderung, mit der noch keine Baurechte geschaffen werden, gestellt werden. Ein Informationsschreiben zu den weiteren Schritten der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von der Stadtverwaltung nicht versandt, denn in der Stellungnahme wurde kein Ansprechpartner benannt und es wurden keine Adresse angegeben.
Evtl ergänzen, wenn in einer der folgenden Sitzungen des Bauausschusses öffentlich über die weiteren Schritte der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert werden konnte.
28. Der Hinweis auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Thüringen vom 02.12.2003 wird zur Kenntnis genommen.