

Sitzungsvorlage Nr. V/2010/0218/1

Zuständig: Fachbereich Stadtplanung
Verfasser: Walter Fleige



Ahaus, 26.10.2011

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr	17.11.2011	TOP: 3	öffentlich
---	-------------------	---------------	-------------------

Beratungsgegenstand

**Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplans Wüllen Nord;
Beschluss über die Entwurfsplanung**

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr beschließt:

- (1) Der Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans Wüllen Nord wird in der Fassung der Variante gebilligt.
- (2) Die verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die Straßen Vredener Dyk (L 560) und Hoher Weg (K 20) wird wie folgt gebilligt:
 1. Anbindung des Plangebiets an die Straße Vredener Dyk (L 560) über die bestehende Anschlussstelle Friedmate; die Anbindung über die Straße Stickte bleibt auf den Geh- und Radfahrverkehr beschränkt.
 2. Anbindung des Plangebiets an die Straße Hoher Weg (K 20) über eine neue Erschließungsstraße in Höhe der Einmündung Am Kalkbruch unter Beibehaltung einer räumlich abgesetzten, lichtzeichengeregelten Überquerungsstelle für Fußgänger und Radfahrer.
- (3) Die Planung der Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer über die Straße Hoher Weg (K 20) wird in der Fassung der Variante gebilligt.
- (4) Die Verwaltung wird beauftragt für die v. g. Anschluss- und Querungsstellen die notwendigen Detailplanungen zu erstellen.

Sachdarstellung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr hat am 5. Oktober 2010 den Vorentwurf des städtebaulichen Rahmenplans Wüllen Nord in der Fassung des Szenarios C (Angepasste Wohnbaufläche unter Wahrung der Dörflichkeit) gebilligt und zur weiteren Bearbeitung bestimmt¹. Gegenstand der Planung ist, die z. Zt. noch landwirtschaftlich bzw. gärtnerisch genutzten Flächen am nördlichen Siedlungsrand der Ortslage Wüllen der Wohnbebauung zuzuführen. Wesentliche Merkmale des Szenarios C sind:

- Stärkung der Dörflichkeit
- harmonische Ergänzung von Bebauungs- und Erschließungsstruktur
- naturnaher, ländlicher Siedlungsrand
- Verzahnung mit der münsterländischen Parklandschaft
- Lärmschutz durch Abstand, ggf. i. V. m. Maßnahmen an den Gebäuden
- Wahrnehmbarkeit der Ortlage/Dorfmitte von Außen weiter gegeben
- sinnfällige Erweiterung der vorhandenen städtebaulichen Strukturen möglich

Das Plangebiet liegt am nördlichen Siedlungsrand der Ortslage Wüllen zwischen den Straßen Vredener Dyk (L 560), Hoher Weg (K 20), Ammelner Weg, Kaikshoffs Weg und Andreasstraße sowie dem Gewerbegebiet Harmate. Lage und Abgrenzung des Plangebiets sind in dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan dargestellt (siehe Anlage 1).

Zwischenzeitlich ist Szenario C in Form von 2 Varianten weiter konkretisiert worden. Die beiden Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen hinsichtlich ihrer inneren verkehrlichen Erschließung. Beiden Varianten gemein ist die verkehrliche Anbindung des Plangebiets

- an die Straße Vredener Dyk (L 560) über die vorhandene Anschlussstelle Friedmate sowie
- an die Straße Hoher Weg (K 20) über eine neue Erschließungsstraße unter Beibehaltung einer räumlich abgesetzten, lichtzeichengeregelten Überquerungsstelle für Fußgänger und Radfahrer.

Für die v. g. Überquerungsstelle sind ebenfalls 2 Varianten erarbeitet worden.

Bei der verkehrlichen Erschließung des Plangebiets ist insbesondere die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer auf dem Ammelner Weg zu berücksichtigen. Der Ammelner Weg geht zurück auf eine historische Wegeverbindung zwischen der St. Andreas Kirche und der Ammelner Kapelle. Heute ist der Ammelner Weg eine wichtige Radwegeverbindung zwischen Ahaus und Wüllen, insbesondere für Schüler. Die Straße Ammelner Weg mündet ca. 50 m südlich der Einmündung Am Kalkbruch in die Straße Hoher Weg (K 20). Der baulich abgesetzte, kombinierte Geh- und Radweg kreuzt die K 20 und führt als selbstständig geführter Geh- und Radweg durch das Baugebiet Am Kalkbruch in Richtung Ahaus. Die Stelle, an der der Geh- und Radweg die K 20 kreuzt, ist durch Lichtzeichen geregelt, die dem Fußgänger- und Radfahrverkehr auf dem Ammelner Weg gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr auf der K 20 auf Anforderung Vorfahrt gewährt.

¹ siehe Niederschrift zu TOP 7 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 05.10.2010 (Sitzungsvorlage Nr. V/2010/0218)

Um die Verkehrssicherheit der Radfahrer auf dem Ammelner Weg zu verbessern, soll die Trennung von Kraftfahrzeug- und Radfahrverkehr beibehalten und soweit wie möglich ausgebaut werden. Unter Berücksichtigung dieser Vorgabe kommen zur verkehrlichen Erschließung des Plangebiets zwei Varianten in Betracht:

1. Anbindung des Plangebiets ausschließlich an die L 560 über die vorhandenen Anschlussstellen Friedmate und Sticke (Variante 1)

Die Straße Friedmate mündet in Höhe der Zufahrt zu den Sportanlagen in die L 560. Ein leistungsfähiger Ausbau des Knotenpunktes L 560/Friedmate wäre geeignet

- den Ammelner Weg vom Kraftfahrzeugverkehr zu entlasten,
- den Ammelner Weg zwischen der Einmündung Grüner Weg und der K 20 für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren und auf eine kraftfahrzeugfähige Einmündung in die K 20 zu verzichten.

Die Aussagen gelten sinngemäß für den Knotenpunkt L 560/Sticke. Die Straße Sticke mündet in Höhe der Stelle in die L 560, an der die Hochspannungsleitung Gronau – Stadtlohn die L 560 kreuzt.

Mit dieser Planungsvariante könnte für Fußgänger und Radfahrer die größtmögliche Verkehrssicherheit auf dem Ammelner Weg erreicht werden. Der Verzicht auf einen Anschluss des Plangebiets an die Straße Hoher Weg (K 20) führt allerdings zu einer verkehrlichen Mehrbelastung sowohl auf dem innergebietlichen Erschließungsnetz wie auch auf den umliegenden Verkehrsstraßen.

2. Anbindung des Plangebiets an die L 560 und an die K 20 (Variante 2) über eine neue Erschließungsstraße unter Beibehaltung einer räumlich abgesetzten, lichtzeichengeregelten Überquerungsstelle für Fußgänger und Radfahrer.

Ziel dieser Variante ist es, die neue Einmündung in die K 20 soweit vom Ziel-/Quellverkehr des Plangebiets zu entlasten, dass der verbleibende Kraftfahrzeugverkehr über einen vorfahrtsgeregelten Knotenpunkt abgewickelt werden kann. Aus diesen aber auch aus anderen Gründen soll das Plangebiet zusätzlich an die L 560 angebunden werden. Mehrere Anschlussstellen führen zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs.

Im Interesse belastbarer Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen der städtebaulichen Planung wurde das Ingenieurbüro blanke ambrosius, Bochum mit einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. In der PROGNOSE werden folgende Lastfälle unterschieden:

- PROGNOSE 1: ANALYSE Zählwerte vom 24. Mai 2011
- + Zusatzverkehre der geplanten Wohnbauflächen in der Erschließungsvariante 1 (Anbindung ausschließlich über die Straße Vredener Dyk)
- PROGNOSE 2: ANALYSE Zählwerte vom 24. Mai 2011
- + Zusatzverkehre der geplanten Wohnbauflächen in der Erschließungsvariante 2 (Anbindung über die Straßen Vredener Dyk und Hoher Weg)
- PROGNOSE 3: Vorbelastung Teilumfahrung Süd
- (Relative Veränderungen aus den Modellrechnungen des Verkehrsentwicklungsplans Ahaus, übertragen auf die Zählwerte vom 24. Mai 2011)
- + Zusatzverkehre der geplanten Wohnbauflächen in der Erschließungsvariante 1 (Anbindung ausschließlich über die Straße Vredener Dyk)
- PROGNOSE 4: Vorbelastung Teilumfahrung Süd
- (Relative Veränderungen aus den Modellrechnungen des Verkehrsentwicklungsplans Ahaus, übertragen auf die Zählwerte vom 24. Mai 2011)
- + Zusatzverkehre der geplanten Wohnbauflächen in der Erschließungsvariante 2 (Anbindung über die Straßen Vredener Dyk und Hoher Weg)

Auf eine Betrachtung der Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung einer Gesamtumfahrung Süd kann verzichtet werden, da bei dieser Belastungssituation langfristig die Verkehrsbelastungen an allen zu betrachtenden Knotenpunkten im Zuge der Straßen Vredener Dyk (L 560) und Hoher Weges (K 20) gegenüber der ANALYSE-Situation zurückgehen. Eine Realisierung der Gesamtumfahrung Süd hat somit positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der im Zusammenhang mit dem Rahmenplan Wüllen Nord maßgeblich betroffenen Knotenpunkte.

Die Ergebnisse der Untersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten ist eine Kfz-fähige Erschließung der geplanten Wohnbauflächen über zwei Anschlusspunkte (Vredener Dyk und Hoher Weg) gegenüber einer ausschließlichen Anbindung an die Straße Vredener Dyk (L 560) zu präferieren.
2. Die Notwendigkeit für einen Ausbau des Knotenpunktes Vredener Dyk (L 560) / Friedmate unter Beibehaltung der Vorfahrtsregelung, insbesondere durch die Anlage von separaten Linksabbiegespuren in der Straße Vredener Dyk, ergibt sich unabhängig von den Erschließungsvarianten.
3. Im Falle einer zusätzlichen Anbindung des Plangebiets an die Straße Hoher Weg (K 20) ist der Ammelner Weg in Höhe der Einmündung Zum Kalkbruch anzubinden und zu einer Kreuzung auszubauen, wobei in allen Knotenpunktzufahrten unter Leistungsaspekten jeweils kombinierte Fahrspuren ausreichen.
4. Für die möglichen Anbindungen an die Straßen Vredener Dyk (L 560) und Hoher Weg (K 20) kann eine ausreichende Leitungsfähigkeit gewährleistet werden.
5. Der Knotenpunkt Vredener Dyk (L 560) / Sticke ist im bestehenden Ausbauzustand für beide Erschließungsvarianten und unabhängig von einer Realisierung der Teilumfahrung Süd weiterhin mit Vorfahrtsregelung als ausreichend leistungsfähig einzustufen.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind den von der Planung berührten Straßenbaulastträgern am 11. Oktober 2011 vorgestellt und erläutert worden. Im Ergebnis ist Folgendes festzuhalten:

1. Die Anbindung des Plangebiets an die K 20 über eine neue Erschließungsstraße unter Beibehaltung einer räumlich abgesetzten, lichtzeichengeregelten Überquerungsstelle für Fußgänger und Radfahrer wird unter der Voraussetzung gebilligt, dass
 - die neue Einmündung des Ammelner Wegs – wie im Planentwurf vorgesehen - in Höhe der Einmündung Zum Kalkbruch angebunden wird und
 - auf eine Signalisierung dieses neuen Kreuzungspunktes verzichtet werden kann – was durch die Verkehrsuntersuchung bestätigt wird.

Die Herstellung eines lichtzeichengeregelten, neuen Kreuzungspunktes unter Beibehaltung einer räumlich abgesetzten, ebenfalls lichtzeichengeregelten Überquerungsstelle für Fußgänger und Radfahrer kommt aus Sicht des Straßenbaulastträgers der K 20 nicht in Betracht. Alternativ sind die Trassen sämtlicher Verkehrsarten in einem Kreuzungspunkt zusammenzuführen. Eine derartige Planung, wie sie in der Ausschusssitzung am 7. Mai 2009 vorgestellt worden ist², ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten zwar möglich, unter städtebaulichen Gesichtspunkten aber nicht vertretbar, da sie die Führung einer gewachsenen Geh- und Radwegeverbindung unwiederbringlich zerstört.

2. Die Anbindung des Plangebiets an die L 560 wird unter der Voraussetzung gebilligt, dass die Anschlussstelle Stickte - entgegen der ursprünglichen Planung - auf den Geh- und Radfahrverkehr beschränkt bleibt.

Die Bedingung ist unter verkehrlichen wie städtebaulichen Gesichtspunkten vertretbar, weil

- die Straße Stickte für die verkehrliche Anbindung des Plangebiets nur von untergeordneter Bedeutung ist,
- die Kosten für den Ausbau der Straße zu einer Erschließungsstraße
 - voraussichtlich in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen,
 - nicht über Erschließungsbeiträge refinanzierbar sind.

Die Entwurfsvarianten des städtebaulichen Rahmenplans sowie die Verkehrsuntersuchung werden in der Sitzung des Ausschusses vorgestellt und erläutert.

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein

Anlagen

Anlage 01 – Übersichtplan

Anlage 02.01 - Verkehrsuntersuchung Wüllen Nord (*)

Anlage 02.02 - Verkehrsuntersuchung Wüllen Nord Anhang (*)

(*) Anlage 02 kann im Ratsinformationssystem eingesehen werden bzw. liegt im Fachbereich Stadtplanung während der allgemeinen Öffnungszeiten des Rathauses zur Einsichtnahme bereit.

² siehe Niederschrift zu TOP 4 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 07.05.2009 (Sitzungsvorlage Nr. V/2009/0981)