



Stadt Nienburg/Weser
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 6/026/2021

öffentlich

Datum: 03.06.2021

Produkt: 60300 Bauleitplanung

Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Bigos, Claas

Beratungsfolge:

<u>Datum:</u>	<u>Gremium:</u>
16.06.2021	Ortsrat Langendamm
01.07.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung
19.07.2021	Verwaltungsausschuss

Sachbetreff:

Antrag auf Änderung des Bebauungsplans Nr. 101 "Südring" zwecks alternativer Anbindung des Bahnhofs Langendamm

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine Mittelbedarf < 10.000 € u. planmäßig verfügbar
- Mittelbedarf > 10.000 € (s. Anlage Finanzierung)
- Teilauftrag für eine beschlossene Gesamtmaßnahme; der festgelegte Finanzrahmen wird nicht überschritten (daher ohne Anlage Finanzierung)
- _____

Beschlussvorschlag:

1. Dem Antrag gem. Anlage 1 auf Änderung des Bebauungsplans Nr. 101 „Südring“ mit dem Ziel, den Bahnhof Langendamm über die Planstraßen durch das Gewerbegebiet zu erschließen, wird zugestimmt.
2. Voraussetzung zur Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Einreichung eines qualifizierten Vorentwurfs bzw. bei Anwendung der Verfahren nach § 13 oder § 13a BauGB eines qualifizierten Entwurfs samt Begründung und sämtlicher für das Verfahren erforderlicher Gutachten bei der Stadt durch den Antragsteller.

3. Mit dem Antragsteller ist durch die Verwaltung ein städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB abzuschließen, in welchen die Durchführung der Planung durch ein qualifiziertes Planungsbüro und die Kostenträgerschaft sämtlicher mit der Planung verbundenen Kosten durch den Antragsteller geregelt sind. Privatrechtliche Regelungen über die Kostenübernahme durch weitere durch die Planung Begünstigte bleiben hiervon unberührt.
4. Die mit dieser Beschlussvorlage gefassten Beschlüsse gelten als hinfällig, sollte binnen einer Frist von drei Jahren nach der Entscheidung nicht das Bebauungsverfahren eingeleitet oder ein städtebaulicher Vertrag unterzeichnet worden sein.
5. Die Verwaltung wird sich vor Einleitung des Planänderungsverfahrens mit der Fördermittelgeberin NLSTBV noch einmal abstimmen, ob das unter 1 angestrebte Ziel einer Erleichterung der Zugänglichkeit zum Bahnhof Langendamm auch ohne Änderung des Bebauungsplans Nr. 101 „Südring“ bei gleichzeitigem Abschluss einer Rückzahlverpflichtung von Fördermitteln möglich ist und welche technischen Maßnahmen hierzu zur Konfliktminimierung zwischen Rad- und Lkw-Verkehr ergriffen werden müssen.

Sachdarstellung:

Mit Schreiben vom 13.04.2021 beantragt die Betreiberin des Bahnhofs Langendamm die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 101 „Südring“.

Der Antragstellerin begehrt eine Änderung im Bereich der Verkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung im Umfeld des Bahnhofs Langendamm, welche eine Umfahrt um das Bahnhofsgelände ermöglichen und eine Ausfahrt aus den zwischen Bahnhofsgelände und Südring gelegenen Planstraßen, mindestens jedoch der östlich gelegenen Planstraße.

Derzeit ist der Bahnhof ausschließlich über den „Bahnweg“ und die Straße „Alter Damm“ erreichbar. Die Wegführung über letzteren führt durch den alten Dorfkern Langendamm erschließt sich insbesondere für auswärtige Nutzer kaum. Zudem ist diese Wegführung nicht befestigt ausgebaut und für den Lkw-Verkehr nicht geeignet. Es verbleibt somit die Wegführung über den Bahnweg. Für die Zufahrt zum Bahnhof ist diese sehr gut geeignet. Zwar ist ein Linkseinbiegen vom Südring aus Richtung Minden kommend straßenverkehrsbehördlich nicht zulässig, der nahegelegene Kreisverkehrsplatz an der Hannoverschen Straße ermöglicht jedoch relativ einfache Wendemanöver, so dass der Bahnweg dann aus Richtung Norden kommend mit einem Rechtsabbiegen erreicht werden kann. Eine Abfahrt vom Bahnhofsgelände in Richtung Minden ist ebenfalls vergleichsweise einfach, da einfach nach rechts auf den Südring abgebogen werden kann. Ein Verlassen des Bahnhofs in Richtung Hannover/Bremen ist jedoch schwierig, da aus dem Bahnweg nur ein Rechtsabbiegen zulässig ist, also in Richtung Minden. Viele Lkw-Fahrer sehen danach offensichtlich als einzige Wendemöglichkeit den ca. 3 km entfernten Kreisel am Berliner Ring, was zu Umwegen von fast 6 km führt. Zwar wäre in Zukunft nach Fertigstellung der beiden Planstraßen in das Gewerbegebiet auch ein dortiges Wenden mit einem geringeren Umweg möglich, dennoch würde sich auch eine solche Verkehrsführung nicht jedem Ortsunkundigen erschließen.

Die technisch einfachste Lösung wäre eine straßenverkehrsbehördlich angeordnete Aufhebung des Linksab- und -einbiegeverbots, dieses würde jedoch dazu führen, dass möglicherweise die für den Bau des Südrings als Ortsentlastungsstraße gewährten Fördermittel zurückgezahlt werden müssten. Hintergrund ist, dass es sich bei der geförderten Maßnahme „Südring“ um eine Ortsentlastungsstraße handelt, bei welcher die besondere Leichtigkeit des Verkehrs – und damit keine geringe Anzahl von Abbremsvorgängen im Verkehrsfluss – ein zentraler Aspekt der Förderung war. Hinzu kommt, dass die Einmündung kurz vor dem Kreisverkehrsplatz, aber auch in dem Kurvenbereich eher ungünstig ist.

Der ursprüngliche Bebauungsplan Nr. 101 „Südring“ sah noch eine Anbindung des Bahnwegs an das damalige Planstraßennetz vor, so dass – wenn auch mit etwas kurvenreicherer Wegeführung – ein Linksabbiegen in den Südring beim Verlassen des Gewerbegebietes möglich gewesen wäre. Der Bahnweg war in diesem Konzept für den motorisierten Individualverkehr gänzlich vom Südring abgekoppelt. Die beiden Planstraßen waren seinerzeit bewusst an den geradlinigsten Straßenabschnitten des Südrings angelegt, um beim Verlassen des Gewerbegebietes an den nicht lichtsignalgeregelten Knotenpunkten einen möglichst guten und vor allem weitreichenden Überblick über die Verkehrssituation zu erreichen. Zu dem Erschließungskonzept wurde im Zuge der Planaufstellung eine umfangreiche Studie den Gremien vorgelegt, aufgrund derer dann das damalige Erschließungskonzept beschlossen wurde [vgl. *Beschlussvorlage 6/039/2010*]. Im Zuge der 1. Änderung wurde das ursprüngliche Flächenkonzept des Bebauungsplans Nr. 101 „Südring“ vollständig geändert, wodurch auch das Erschließungsstraßennetz erheblich reduziert wurde. Eine Anbindung des Bahnwegs an das Erschließungsstraßennetz war dadurch nicht mehr möglich. Zudem war in der Anfangsphase des Aufstellungsverfahrens der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 101 „Südring“ eine Lkw-Stellplatzanlage im Seitenstreifenbereich des Bahnwegs angedacht und somit eine Anbindung des Bahnwegs an den Südring ausdrücklich erwünscht. Ist im Zuge der Plankonkretisierung wurde von dieser ursprünglichen Idee Abstand genommen, bei der Anbindung des Bahnwegs an den Südring ist es allerdings geblieben.

Aufgrund der oben dargestellten Planhistorie stellt sich die Situation heute für die Erschließung des Bahnhofs Langendamm sehr ungünstig dar. Auch wenn jeder einzelne der oben genannten Belange und Aspekte für sich genommen nachvollziehbar und sinnvoll erscheint, ergibt sich für den Bahnhof Langendamm die ungünstige verkehrliche Erschließungssituation.

Die Idee der Antragstellerin, die vorhandenen Wirtschaftswege, welche die beiden Planstraßen in Richtung Norden und damit Richtung Bahnhof fortsetzen für den Lkw-Lieferverkehr zum und vom Bahnhof nutzbar zu machen, wurde auch im Zuge der 1. Änderung des Bebauungsplans schon erörtert. Ein Problem stellte dabei immer wieder die Querung des ebenfalls mit GVFG-Mitteln geförderten Radwegs dar. Eine Querung dieses Radwegs ist – wenn überhaupt – nur dann möglich, wenn Konflikte zwischen Radverkehr und Lkw-Verkehr auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Dies könnte letztendlich sogar die Installation von Ampelanlagen erfordern.

Da seinerzeit aufgrund eines anderen Förderprogramms zur Erschließung der Gewerbegebiete die Rechtskraft des Bebauungsplans erforderlich wurde, wurde dieser in der jetzigen Form als Satzung beschlossen [vgl. *Beschlussvorlage Nr. 6/043/2019*]. Um die GVFG-Fördermittel nicht zu gefährden, wurde die Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Fuß- und Radweg – in der vorliegenden Form beibehalten.

Da die Argumente der Antragstellerin insgesamt nachvollzogen werden können, sollte eine Erschließung des Bahnhofs über die Stichwege in Verlängerung der Planstraßen in das Gewerbegebiet noch einmal nachgedacht werden und dies auch mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau- und Verkehr als Genehmigungsbehörde für GVFG-Fördermittel erörtert werden. Sollte sich hier eine Lösung abzeichnen und diese eine Änderung des Bebauungsplans in der Form erforderlich machen, dass die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung in öffentliche Straßenverkehrsflächen umgeändert werden müssen, so würde hierfür verwaltungsseitig der Beschluss empfohlen werden.

Sollte dem Antrag auf Änderung des Bebauungsplanes zugestimmt werden, so wird mit dem Antragsteller ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, welcher ihn dazu verpflichtet, den Änderungsbebauungsplan auf eigene Kosten von einem einschlägig qualifizierten Planungsbüro einschließlich aller erforderlichen Gutachten erarbeiten zu lassen, sowie eine Verwaltungskostenpauschale für die Verwaltung entstehende Kosten zu entrichten.

Die verbindliche Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans würde im Falle einer Zustimmung zu dem eingereichten Antrag im Zuge des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplans erfolgen.

Bei dem vorliegenden Beschlussvorschlag handelt es sich noch nicht um einen formellen Planungsschritt nach dem Baugesetzbuch, sondern lediglich um eine Grundsatzentscheidung, den derzeit rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 101 in der Fassung der 1. Änderung in einem Teilbereich zu ändern. Diese Grundsatzentscheidung soll vor allem dem Antragsteller Rechtssicherheit geben, dass die städtischen Gremien einer Planänderung nicht grundsätzlich entgegenstehen und er somit ggf. unnötige Kosten für einen Planentwurf zu tragen hätte. Über die genauen Inhalte des künftigen Bebauungsplanes wird jedoch erst im formellen Verfahren entschieden.

Da in der Vergangenheit immer wieder Anträge auf Bebauungsplanänderung oder -aufstellung gestellt worden sind, ohne dass die Antragsteller entsprechende Schritte eingeleitet haben oder ihren Antrag schriftlich zurückgezogen haben, wird der Grundsatzbeschluss zeitlich auf drei Jahre befristet, in denen die Ernsthaftigkeit des Antrages durch Vorlegen von Planunterlagen oder das Unterzeichnen eines städtebaulichen Vertrages nebst Zahlung der obligatorischen Verwaltungskostenpauschale dokumentiert wird. Die Frist orientiert sich an der Geltungsdauer von Baugenehmigungen nach der Niedersächsischen Bauordnung. Mit der Befristung wird gewährleistet, dass im Planungsprogramm der Stadt Nienburg nicht dauerhaft beantragte Bauleitplanungen aufgeführt sind, die dann niemals umgesetzt werden. Zudem kann sich ein Antragsteller, der später seine Planungen einreicht, nicht mehr auf diesen Beschluss berufen, der möglicherweise in einer späteren Legislaturperiode von anderen Gremien oder aufgrund geänderter Umstände völlig anders beurteilt würde.

Anlagen:

Anlage 1: Antragsschreiben (durch die Verwaltung anonymisiert)