

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

Einladung

Gremium: Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen - öffentlich
Sitzungstermin: Montag, 28.10.2019, 16:00 Uhr
Ort, Raum: Ratssaal des Rathauses, Sophienstraße 27, 26180 Rastede

Rastede, den 17.10.2019

1. An die Mitglieder des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
2. nachrichtlich an die übrigen Mitglieder des Rates

Hiermit lade ich Sie im Einvernehmen mit dem Ausschussvorsitzenden zu einer Sitzung mit öffentlichen Tagesordnungspunkten ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- TOP 1 Eröffnung der Sitzung
- TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
- TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 23.09.2019
- TOP 4 Einwohnerfragestunde
- TOP 5 Höhengleicher Bahnübergang Raiffeisenstraße (K 133)
Vorlage: 2019/195
- TOP 6 Sammeländerung zu den Bebauungsplänen 6g und 60 - Anton-Günther-Straße
Vorlage: 2019/207
- TOP 7 4. Änderung des Bebauungsplans 24 - Hahn-Lehmden
Vorlage: 2019/213
- TOP 8 Einwohnerfragestunde
- TOP 9 Schließung der Sitzung

Mit freundlichen Grüßen
gez. von Essen
Bürgermeister

Beschlussvorlage

Vorlage-Nr.: 2019/195

freigegeben am **16.10.2019**

GB 1

Sachbearbeiter/in: Wiechering, Jens

Datum: 30.09.2019

Höhengleicher Bahnübergang Raiffeisenstraße (K 133)

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	28.10.2019	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
Ö	05.11.2019	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Gemeinde Rastede schließt sich dem Planungsziel des Landkreises Ammerland zugunsten einer Nordwest-Umfahrung an.

Die Ausgestaltung der Knotenpunkte der Nordwestumfahrung sollte in Form von Kreisverkehren erfolgen.

Sach- und Rechtslage:

Mit der Vorlage-Nr. 2017/218 wurde letztmalig über den Planungsstand zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Raiffeisenstraße beraten. Im Zuge dessen erfolgte der Beschluss, weitere Untersuchungen anzustellen, die sich vorrangig mit alternativen Möglichkeiten zur Unterquerung der Bahn in Höhe der Raiffeisenstraße und deren Auswirkungen beschäftigen.

Seitdem wurden in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung vier weitere Trog-Varianten durch die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie dem Büro IPW erarbeitet und im Anschluss einem Variantenvergleich unterzogen. Für alle Varianten konnte eine bauliche Realisierbarkeit bestätigt werden, wenngleich diese unterschiedlich starke Eingriffe in die umliegende Bebauung Dritter bedeuten. Die einzelnen Varianten werden mit Ihren jeweiligen Auswirkungen im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen am 28.10.2019 durch Herrn Ramm vom Büro IPW vorgestellt.

Zudem wurden in der Zwischenzeit Gespräche mit betroffenen Eigentümern geführt, um deren Bereitschaft zum Verkauf der Grundstücke einordnen zu können. Im Ergebnis ist festzustellen, dass für sämtliche Varianten – dies schließt die Nordwest-Umfahrung insoweit mit ein – jeweils mindestens ein Grundstückseigentümer die Veräußerung seiner Grundstücke ausgeschlossen hat.

In diesem Zusammenhang wurde durch den Landkreis Ammerland wiederholt auf die Bedeutung des vorzunehmenden Variantenvergleichs und der Festlegung der Vorzugsvariante hingewiesen, um der Rechtssicherheit eines Planfeststellungsverfahrens Rechnung zu tragen, da gegebenenfalls Enteignungsverfahren durchzuführen sind, sollte eine Einigung mit den Grundstückseigentümern auch abschließend nicht möglich sein.

Dieser Variantenvergleich sieht nach wie vor – auch unter Berücksichtigung unterschiedlicher Gewichtungen – eine Bewertung zugunsten der Nordwest-Umfahrung vor.

Mit Schreiben vom 16.09.2019 teilte der Landkreis Ammerland auf Grundlage der dort erfolgten Ausschusssitzungen mit, dass man beabsichtigt, eine Nordwest-Umfahrung weiter voranzutreiben, sofern sich die politischen Gremien der Gemeinde einer solchen Entscheidung anschließen können. Sollte durch die Gemeinde Rastede keine mehrheitliche Entscheidung zugunsten einer Nordwest-Umfahrung getroffen werden, ist die Einstellung des Planverfahrens in Gänze beabsichtigt. Das Schreiben ist als Anlage 1 beigefügt.

Aus Sicht der Verwaltung wird mit einer Nordwest-Umfahrung die Problemlage am Bahnübergang Raiffeisenstraße abschließend nicht gelöst. Trotz einer geringeren Verkehrsbelastung wird bei gleichzeitigem Anstieg der Anzahl der Schrankenschließungen beziehungsweise der Dauer der Schrankenschließzeiten eine Rückstausituation zu erwarten sein, wie sie heute bereits existiert. Daher wird die Nordwest-Umfahrung von hier nicht als Problemlösung betrachtet, sondern vielmehr als Maßnahme, die aktuelle Situation für die Zukunft nicht noch weiter zu verschärfen.

Es ist zu berücksichtigen, dass bei einer Troglösung an der Raiffeisenstraße zusätzliche Lichtsignalanlagen erforderlich würden, um die Verkehrsqualität an den nachfolgenden Knotenpunkten durch hinzukommende und allgemein ansteigende Verkehre aufrecht erhalten zu können. Dies würde jedenfalls teilweise den Verkehrsfluss insgesamt wieder verschlechtern. Zwischen den Knotenpunkten Raiffeisenstraße/Danziger Straße und Oldenburger Straße/Kleibroker Straße ist wohl kein zeitlicher Vorteil der Troglösung Raiffeisenstraße gegenüber einer Route über die Nordwest-Umfahrung erkennbar. Lediglich von anderen angebotenen Gemeindefahrwegen (bspw. Ladestraße oder August-Brötje-Straße) würden sich vermutlich größere zeitliche Differenzen bei einer Troglösung Raiffeisenstraße aufgrund der räumlichen Nähe ergeben.

Die entstehenden Kosten werden mangels anzubindender Gemeindefahrwegen alleine durch den Landkreis Ammerland zu tragen sein. Die Anlegung insbesondere von Rad- und Gehwegen ist nicht vorgesehen.

Darüber hinaus ist noch nicht abschließend entschieden, ob die Anbindung der Nordwest-Umfahrung an die Raiffeisenstraße und an die Oldenburger Straße als vorfahrtgeregelte Kreuzung, durch Kreisverkehr oder mittels Lichtsignalanlage erfolgen soll. Verwaltungsseitig wäre eine Anbindung durch Kreisverkehr in beiden Situationen wünschenswert, um die Nordwest-Umfahrung möglichst attraktiv auszugestalten und damit möglichst viele Verkehre von der Raiffeisenstraße anzuziehen.

Die vorgenannten Ausführungen lassen deshalb unter Berücksichtigung der Ausführungen des Landkreises nur die Möglichkeit zu, sich der Variante der „Nordwestumfahrung“ anzuschließen, wenn überhaupt eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Raiffeisenstraße erfolgen soll. Dies erscheint auch in Anbetracht der nicht (mehr) erforderlichen Beteiligung der Gemeinde damit als einzig verbleibende Lösungsmöglichkeit, um der auch von hier beklagten Situation des Verkehrsflusses entgegenzuwirken.

Finanzielle Auswirkungen:

Siehe Sach- und Rechtslage.

Anlagen:

1. Schreiben Landkreis v. 16.09.2019
2. Auszug aus der Niederschrift
3. Unterlagen Büro IPW

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2019/207

freigegeben am **17.10.2019**

GB 1

Sachbearbeiter/in: Triebe, Tabea

Datum: 08.10.2019

Sammeländerung zu den Bebauungsplänen 6g und 60 - Anton-Günther-Straße

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	28.10.2019	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	05.11.2019	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

- 1.) Dem Entwurf der Sammeländerung zur 6. Änderung des Bebauungsplans 60 und der 8. Änderung des Bebauungsplans 6g wird zugestimmt.
- 2.) Die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB im vereinfachten Verfahren durchgeführt.
- 3.) Von einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird gemäß § 13 Abs. 3 BauGB abgesehen.

Sach- und Rechtslage:

Zur Übernahme der Ziele des Konzeptes zur verträglichen in die verbindliche Bauleitplanung soll die Sammeländerung zur 6. Änderung des Bebauungsplans 60 und zur 8. Änderung des Bebauungsplans 6g durchgeführt werden. Der Geltungsbereich umfasst die Wohn- und Mischgebiete beidseitig der Anton-Günther-Straße.

Im Zuge des Konzeptes zur verträglichen Innenentwicklung (s. Vorlage 2019/128) wurde der nördliche und östliche Geltungsbereich dieser Sammeländerung als „rote Zone“ mit höchster städtebaulicher Dichte und der süd-westliche Geltungsbereich als „blaue Zone“ mit mittlerer städtebaulicher Dichte gekennzeichnet. Da im Geltungsbereich vier Baudenkmäler vorhanden sind, ist der südliche Teilbereich der Anton-Günther-Straße als solcher mit erhöhten Anforderungen an die Gestaltung gekennzeichnet.

Mit der Sammeländerung werden für die Teilbereiche der Bebauungspläne 60 und 6g die jeweiligen Ziele des Konzeptes als textliche Festsetzungen sowie örtliche Bauvorschriften übernommen.

Für die nördlichen und östlichen Teilbereiche mit höherer städtebaulicher Dichte wird eine maximale Gebäudehöhe von 13 m bei zweigeschossiger Bauweise zuzüglich Staffelgeschoss zugelassen. Sofern in der dritten Ebene ein Staffelgeschoss errichtet wird, muss dieses allseitig um 2 m eingerückt sein. Die Dachneigung muss mindestens 15° betragen.

Die Anzahl der Wohneinheiten wird in Abhängigkeit zur Grundstücksgröße limitiert, wobei das Höchstmaß von 10 Wohneinheiten je Gebäude nicht überschritten werden darf.

Im Bereich der Baudenkmäler werden örtliche Bauvorschriften aufgenommen, wonach die Außenwände der Hauptgebäude und Garagen in roten bis rotbraunem Verblendmauerwerk zu gestalten sind. Die Dacheindeckungen sind in diesem Bereich ebenfalls in roten bis rotbraunen Ziegel- oder Dachsteinen auszuführen.

Für den süd-westlichen Teilbereich mit mittlerer städtebaulicher Dichte wird eine maximale Gebäudehöhe von 10,50 m zugelassen, wobei die Traufhöhe 6,50 m nicht überschreiten darf. Bei maximal zweigeschossiger Bauweise werden Staffelgeschosse ausgeschlossen. Im ausgebauten Dach ist Wohnraum jedoch weiterhin zulässig. Die Dachneigung muss zwischen 20° und 45° betragen. Die Anzahl der Wohneinheiten wird in Abhängigkeit zur Grundstücksgröße limitiert, wobei das Höchstmaß von 8 Wohneinheiten je Gebäude nicht überschritten werden darf.

Für beide Teilbereiche wird zudem festgesetzt, dass je Wohneinheit zwei Stellplätze auf dem Grundstück vorzuhalten sind, um den öffentlichen Straßenraum von Parksuchverkehren und parkenden Autos zu entlasten.

Da die Sammeländerung als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB erfolgen kann, wird auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit verzichtet und die öffentliche Auslegung durchgeführt.

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel zur Durchführung des Bauleitplanverfahrens stehen zur Verfügung.

Anlagen:

1. Entwurf Text Bebauungsplan mit Begründung

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2019/213

freigegeben am **16.10.2019**

GB 1

Sachbearbeiter/in: Triebe, Tabea

Datum: 10.10.2019

4. Änderung des Bebauungsplans 24 - Hahn-Lehmden

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	28.10.2019	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	05.11.2019	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

- 1.) Dem Entwurf der 4. Änderung des Bebauungsplans 24 wird zugestimmt.
- 2.) Die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB im vereinfachten Verfahren durchgeführt.
- 3.) Von einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird gemäß § 13 Abs. 3 BauGB abgesehen.

Sach- und Rechtslage:

Zur Übernahme der Ziele des Konzeptes zur vertraglichen in die verbindliche Bauleitplanung soll die 4. Änderung des Bebauungsplans 24 durchgeführt werden. Der Geltungsbereich umfasst die Wohn- und Mischgebiete östlich der Wilhelmshavener Straße zwischen Lehmden Straße und Paradiesstraße.

Im Zuge des Konzeptes zur vertraglichen Innenentwicklung (s. Vorlage 2019/128) wurde der Bereich entlang der Paradiesstraße und des Kornwegs als „grüne Zone“ mit geringer städtebaulicher Dichte und der Bereich entlang der Wilhelmshavener Straße und Lehmden Straße als „blaue Zone“ mit mittlerer städtebaulicher Dichte gekennzeichnet.

Für den Teilbereich I – die straßenseitigen Grundstücke entlang der Wilhelmshavener Straße und Lehmden Straße – mit mittlerer städtebaulicher Dichte wird eine maximale Gebäudehöhe von 10,50 m zugelassen, wobei die Traufhöhe 6,50 m nicht überschreiten darf. Bei maximal zweigeschossiger Bauweise werden Staffelgeschosse ausgeschlossen. Im ausgebauten Dach ist Wohnraum jedoch weiterhin zulässig.

Die Dachneigung muss zwischen 20° und 45° betragen. Die Anzahl der Wohneinheiten wird in Abhängigkeit zur Grundstücksgröße limitiert, wobei das Höchstmaß von 8 Wohneinheiten je Gebäude nicht überschritten werden darf.

Für den Teilbereich II – die Grundstücke entlang der Paradiesstraße und des Kornwegs – mit geringer städtebaulicher Dichte ist vorgesehen, die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse von zwei auf eins zu reduzieren und zusätzlich – orientiert am vorhandenen Gebäudebestand – eine Traufhöhe von 4,00 m und eine Firsthöhe von 9,50 m festzusetzen. Zudem sollen nur noch Einzel- und Doppelhäuser zulässig sein, wobei abhängig von der Grundstücksgröße maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude zulässig sind.

Zusätzlich werden örtliche Bauvorschriften aufgestellt, wonach im gesamten Geltungsbereich der Sammeländerung nur symmetrisch geneigte Sattel-, Walm- und Krüppelwalmdächer mit beidseitig gleicher Traufhöhe zulässig sind. Die Dachneigung muss zwischen 20° und 45° liegen. Hierdurch wird sichergestellt, dass neuzeitliche Dachgestaltungen (z. B. Pultdächer) die städtebauliche Wirkung des Wohngebietes nicht verändern.

Da die 4. Änderung des Bebauungsplans 24 als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB erfolgen kann, wird auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit verzichtet und die öffentliche Auslegung durchgeführt.

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel zur Durchführung des Bauleitplanverfahrens stehen zur Verfügung.

Anlagen:

1. Entwurf Text Bebauungsplan mit Begründung