



GEMEINDE IMMENSTAAD BEBAUUNGSPLAN „VERLÄNGERUNG DER GEHRENBURGSTRASSE“

Die Übereinstimmung dieser Abschrift mit der
Urschrift wird beglaubigt Fotokopie
Immenstaad, den 15.12.98
Bürgermeisteramt

BEGRÜNDUNG

1. Planungsziel
2. Rückblick
3. Ist-Zustand und Problembeschreibung
4. Optionen der Planung
5. Beschreibung der Planung
6. Grünordnungsplan
Eingriffs- Ausgleichsregelungen
7. Kosten und Finanzierungsplan
8. Abwägung
9. Textteil zum Lageplan
10. Verfahrensvermerke

1. PLANUNGSZIEL

Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau der Gehrenbergstraßenverlängerung geschaffen werden.
Durch diese Straße wird,

1. eine bessere Anbindung des Ortsteils „Siedlung“ und der langfristigen weiteren Städtebaulichen Entwicklung an die Kerngemeinde angestrebt, gleichzeitig werden die durch den Bau der Straße erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft durch verbindliche Regelungen weitgehend ausgeglichen.
2. das Wohngebiet „Auf dem Ruhbühl“ vom Durchgangsverkehr entlastet,
3. die landwirtschaftlichen Grundstücke vom Verkehr entlastet
4. die bisherige alte weder leistungsfähige noch verkehrssichere Verbindungsstraße ersetzt

2. RÜCKBLICK

Bereits in den 70er Jahren bestanden Überlegungen im Zuge der Bebauung des von der Neuen Heimat abschnittsweise entwickelten Gebietes Ruhbühl-Speckwiesen eine Verbindung zur Ortsmitte auszubauen, da die bestehende Gemeindeverbindungsstraße durch die Obstanlagen schon nach damaliger Auffassung den Bedürfnissen nicht gerecht werden konnte.

Die Verlängerung der Gehrenbergstraße westlich an der Tennishalle vorbei war im Bebauungsplan Ruhbühl-Speckwiesen projektiert. Im Jahre 1983 wurde ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet, um die schlechte Gemeindeverbindungsstraße durch eine Neubaustrecke zu ersetzen. Grunderwerb wurde vorbereitend durchgeführt. Insbesondere die Sicherheit der Schulkinder aus dem Bereich Ruhbühl stand dabei im Vordergrund.

Mit ausgelöst wurde die Planung auch durch die Überlegungen für den Umbau der Kreuzung L 207 / B 31 zum sogenannten Dornier-Knoten im Zuge der Umfahrung B 31 Friedrichshafen-West

In diesem Verfahren wurden von den Anliegern der bestehenden Gehrenbergstraße, dem Ferienwohnpark und vom Naturschutz Einwendungen gegen den Neubau vorgebracht. Alternativ wurde insbesondere der Ausbau der alten Trasse oder eine Schließung der Gemeindeverbindungsstraße gefordert.

Da insbesondere eine hohe Verkehrszunahme befürchtet wurde, gab die Gemeinde ein Verkehrsgutachten beim Büro Bender & Stahl in Auftrag.

Ergebnis der Bewertung war, daß die Verlängerung und der Ausbau der Gehrenbergstraße am schlechtesten abschnitten.

Ergebnis des Gutachters war daher die Variante „Schließung“ der Gemeindeverbindungsstraße.

Im weiteren Verlauf der Diskussion um die Verlängerung der Gehrenbergstraße nahm man wohl aufgrund dieses Ergebnisses Abstand von den Ausbauplänen (vgl. GR – Vorlage und Protokoll vom 29.06.87).

1988/1989 wurde statt dessen ein Geh- und Radweg zwischen Gehrenbergstraße und Brücke Ost angelegt. Zwischen 1984 und 1990 wurden weitere Bereiche, insbesondere im Gebiet „Auf dem Ruhbühl“ aufgesiedelt. Die dortigen neuen Anwohner wandten sich deshalb verstärkt an die Gemeinde, um den Durchgangsverkehr aus ihrem Bereich durch den Neubau einer Gehrenbergstraße zwischen Tennishalle und Brücke-Ost zu verlagern. Der Gemeinderat beschloss deshalb auf Antrag der Verwaltung am 24.06.1991 „in konsequenter Verfolgung der über 20 Jahre alten Planvorstellungen den Ausbau der Gehrenbergstraße wieder aufzunehmen“.

Das Büro Salzmann wurde beauftragt, Lösungsvorschläge zu erarbeiten, die vor allem den befürchteten Durchgangsverkehr vermeiden sollten. Die Vorschläge des Büros wurden 1993 im Gemeinderat vorgelegt. Am 28.06.1993 wurde vom Gemeinderat eine Ausbauvariante beschlossen. Sie sah eine Breite von 4,75 m und den Einbau von Versätzen und Einengungen sowie ein Kreisverkehr vor.

Nach dem Bürgermeisterwechsel wurde die Planung 1994 weitergeführt. Die Verhandlungen beim Straßenbauamt Überlingen und dem Regierungspräsidium Tübingen ergaben, daß die 1993 beschlossene Planung nicht GVFG-zuschussfähig ist.

Das Straßenbauamt und das Regierungspräsidium vertraten die Auffassung, daß nur eine Standardbreite von 5,50 m unter Verzicht auf Einbauten im Sinne der Förderung einer Gemeindeverbindungsstraße zuschussfähig sei.

Da seit dem Gutachten des Büros Bender & Stahl zwischenzeitlich zehn Jahre vergangen waren und viele dort angenommenen Prämissen sich verändert hatten, wie etwa

- weitere Bebauung Ruhbühl
- Wegfall Dornier – Knoten
- B 31 Neuplanung Plan 7
- Einführung Ortsbusverkehr
- allgemeine Verkehrszunahmen

sollten auf diesen neuen Grundlagen die verkehrlichen Auswirkungen im ohnehin zu vergebenden Generalverkehrsplan nochmals überprüft werden.

Da sich die Finanzlage der Gemeinde 1991 / 1995 drastisch verschlechtert hat, muß es das Interesse der Gemeinde Immenstaad sein, die Kosten für die Verlängerung der Gehrenbergstraße von ca. 1,4 Mio. DM mit einem 80%igen GVFG- Zuschuss gefördert zu bekommen.

Unter dieser Prämisse wurde die Planung durch das Büro Salzmann erneut überarbeitet und mit Gemeinderatsbeschluß am 18.09.1995 für das GVFG-Programm angemeldet.

Nach verschiedenen kleineren Planänderungen bestätigen das Straßenbauamt und das Regierungspräsidium Tübingen im Mai 1996 die Förderfähigkeit des Vorhabens und die Aufnahme ins GVFG-Programm 1997 mit einer ersten Förderrate von 100.000,00 DM.

Mit Bescheid vom 25.06. 98 wurde ein Zuschuß von 1.034.000 DM zugesagt.

Die Planung mit ihren Auswirkungen und das weitere Verfahren werden nachfolgend vorgestellt.

3. IST – ZUSTAND UND DAMIT VERBUNDENE PROBLEME

Die heutige Gemeindeverbindungsstraße schließt an der Brücke Ost an und führt durch die Obstanlagen bis zur Straße Auf dem Ruhbühl. Die Verbindungsstraße erfüllt heute folgende Funktionen:

- Verbindung des Ortsteils Ferienwohnpark mit der Ortsmitte
- Zubringer zur L 207
- Zubringer zum Sportzenrum
- Anbindung der landwirtschaftlichen Grundstücke und Betriebshöfe

Nach der Verkehrsuntersuchung des Büros Siebrand und Schächterle aus dem Jahr 1995 hat die Straße eine DTV von 1.100 Kfz täglich. Über diese Strecke wird auch Busverkehr abgewickelt.

1. Von 1984 bis 1998 wurden weitere Bereiche des Baugebietes zum Teil mit Einfamilien-, überwiegend mit Mehrfamilienhäusern aufgesiedelt (insbes. "Auf dem Ruhbühl" und Pallotinergrundstück). Der gesamte Ortsteil nördlich der B 31 ist jedoch ohne Infrastruktureinrichtung, wie Einzelhandel, Dienstleistungsbetriebe und ist somit auf die Versorgung im Hauptort angewiesen.

Die Gemeinde baute im Bereich der Kreuzung Auf dem Ruhbühl/westliche Gehrenbergstraße 1991 einen neuen Kindergarten und einen Kinderspielplatz.

2. Parallel dazu nahm das Verkehrsaufkommen auf der B 31 von 14.000 Kfz 1985 auf 22.500 Kfz 1995 zu und damit die Trennwirkung zwischen dem Ortsteil und dem Ortskern.
3. Die westlich des Ferienwohnparks liegenden Flächen sind langfristig die einzigen städtebaulichen Entwicklungsflächen der Gemeinde
4. Die Strecke befindet sich in einem technisch sehr schlechten Zustand. Die Ausweichstellen der ca. 3,50 m Fahrbahn liegen größtenteils auf den privaten landwirtschaftlichen Grundstücken.

Der Straßentechnische Zustand der ohnehin schlechten Fahrbahn und Bankette der Gemeindeverbindungsstraße verschlechterte sich trotz Unterhaltungsmaßnahmen parallel zur steigenden Verkehrsbelastung. Verschiedene kleinere Haftungsfälle waren die Folge.

Die schlechte Qualität und umwegige Verkehrsführung haben bis jetzt aber eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von 750 im Jahr 1985 auf 1.100 Kfz bis 1995 nicht verhindert, so daß auch in Zukunft mit einer weiteren Steigerung (Prognose Nullfall 2010 laut Gutachten 1.300 Kfz) zu rechnen ist. Dem kann die Straße in der Zukunft nicht mehr gerechnet werden.

4. OPTIONEN DER PLANUNG

Zur Problemlösung stellen sich der Gemeinde folgende Planungsoptionen:

1. Schließung der Verbindungsstraße ohne Neubau

2. Neubau

2.1 auf verschiedenen Trassenalternativen und zuschufähigen Standard.

2.2 auf verschiedenen Trassenalternativen aber nicht zuschufähigen Standard

3. Ausbau der alten Trasse

3.1. auf zuschufähigem Standard

3.2. auf nicht zuschufähigem Standard

4. in der Bürgerversammlung am 16.07.98 wurde von einem Bürger der Vorschlag einer Einbahnregelung unter Verwendung der alten Trasse und einer 1 spurigen Neubaustrecke gemacht.

Alle Optionen haben bezüglich der Bewertungskriterien

- Zielerreichung
- Natur und Umwelt
- Ortsentwicklung und Städtebau
- Wirtschaftlichkeit
- Verkehr

Vor- und Nachteile aufzuweisen.

Der Gemeinderat hat sich mit Aufstellungsbeschluß vom 21.07.1997 für die Verlängerung der Gehrenbergstraße auf zuschufähigen Standard als Vorzugsvariante entschieden.

Diese Vorzugsvariante wurde auf der Grundlage der oben genannten Kriterien und der im Verfahren gewonnenen Erkenntnissen, Bedenken und Anregungen einer methodischen vergleichenden Bewertung mit allen anderen Alternativen unterzogen.

Beschreibung der Planung

5.1 TECHNISCHE AUSRÜSTUNG

Die Trassierung des neuen Teils der Gehrenbergstraße orientiert sich weitgehend an der gestreckten Linienführung des Geh- und Radweges. Die Gradienten der neuen Straße verläuft im Einklang mit dem bestehenden Gelände.

Querschnitt

Für den Ausbau der neuen Straßenverbindung wird eine Regelbreite von 5,50 m vorgesehen. Der bestehende parallel geführte Geh- und Radweg, der nördlich von der Fahrbahn abgesetzt verläuft, weist eine Breite von 2,50 m auf. Dieser bleibt weitgehend erhalten.

Zwischen Bau-km 0+0,2 und 0+2,3 muß der Radweg neu gebaut werden und wird aus Platzersparnisgründen direkt neben der Fahrbahn in einer Breite von 2,25 m bis 2,50 m vorgesehen. Im Bereich des Bauendes wird die Geh- und Radwegtrasse an die neuen Straßentrasse angeglichen. Die neue Straße erhält Aufbau nach RSTO.

Für den Trassenbau sind Bodenuntersuchungen durchgeführt worden.

Die Untergrundverhältnisse sind aus benachbarten örtlichen Bauvorhaben ausreichend bekannt.

Die Entwässerung der neuen Straßenlage erfolgt über Straßeneinläufe und über Längsstollen in den vorhandenen Bach nördlich der neuen Straßentrasse bzw. in die vorhandene Ortskanalisation.

Die Entwässerung entspricht dem heute vorhandenen System.

Für die Realisierung des neuen Teils der Gehrenbergstraße werden keine Kunstbauwerke notwendig.

Eine weitere Beleuchtung von Straße oder Radweg ist nicht vorgesehen.

Leitungen öffentlicher Leitungsträger im Planbereich werden an den neuen Bestand angepaßt.

Im Zuge des heute bestehenden Radwegs ist eine Gasleitung vorhanden.

Änderungen können sich durch die Beteiligten der Träger öffentlicher Belange und der Bürger noch ergeben.

5.2 GRUNDERWERB

Die Trassenflächen sind bis auf wenige Teilbereiche seit längerem im Eigentum der Gemeinde.

5.3 VERKEHRSRECHTLICHE REGELUNG NACH FERTIGSTELLUNG

Die Gehrenbergstraße wird von der Einmündung L 207 bis zur Tennishalle Tempo 30 behalten. Aufgrund der zuschlußrechtlichen Bestimmungen hat das Straßenbauamt mit Schreiben vom 10.10.1997 die Aufhebung der Rechts- vor Linksregelung der Zone-30 gefordert. Der Gemeinderat hat dies mit Beschluß 03.11.1997 bestätigt.

Die ca 700 m lange Neubaustrecke bis Brücke Ost soll mit 50 km/h ausgeschildert werden.

Ab Brücke Ost verbleibt es bei 30 km/h- Begrenzung. Die Happenweiler Straße bis zur K 7745 wird bevorzugt.

Im Bereich des außerhalb des Planungsgebietes liegenden Teiles der Gehrenbergstraße wird vor dem Kindergarten eine Querungshilfe eingebaut.

6. SCHUTZ – UND AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- 6.1. Der Naturschutz hat der Neubaumaßnahme mit der Auflage zugestimmt, daß die alte Straße zurückgebaut werden muß.

Ein Grünordnungsplan sieht umfangreiche Pflanzmaßnahmen vor (vgl. Grünordnungsplan des Büros Tiefrunk). Die Festsetzungsempfehlungen des Grünordnungsplans sind in den Bebauungsplan als verbindliche Regelungen übernommen worden.

Die Kosten für den Rückbau der alten Trasse werden bezuschußt.

Kosten: ca. 60.000,00 DM

- 6.2. Auf Grund der Ergebnisse der Lärmgutachten sind weder in der Gehrenbergstraße noch in der Happenweilerstraße bauliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig.
- 6.3. Außerhalb des Plangebietes in der bestehenden Gehrenbergstraße wird zum Schutz der Fußgänger vor dem Zugang Kindergarten eine Querungshilfe eingebaut

7. KOSTEN

Die Kosten werden derzeit mit 1,37 Mio. DM veranschlagt.

Als zuwendungsfähig anerkannte Kosten sind 1,292 Mio. DM. Diese werden vom Bund mit 60 Prozent und vom Land mit 20 Prozent bezuschußt.

Die Gemeinde hat die nicht zuschussfähige Kosten sowie die Planungskosten zu tragen. Aus dem Jahr 1996 wurde ein Haushaltsrest in Höhe von 1,38 Mio DM übernommen. Die restlichen Mittel werden im Jahre der Bauausführung (voraussichtlich 1998) bereitgestellt.

Erschließungsbeiträge können für die Neubaustrecke nicht erhoben werden.

8. Zusammenfassung und Abwägung

1. Bei allen Grundvarianten Schließung, Ausbau, Neubau kommt es zu Umverteilungen von Verkehrsströmen und damit zu Be- oder Entlastungen von Immissionen. Die Forderungen der zu Entlastenden sind ebenso nachvollziehbar wie der Widerstand der mit höheren Verkehrsmengen belastenden Anwohner.
In der Summe auf den Gesamort bezogen ergibt sich keine bedeutsame Veränderung, jedoch in der Verteilung der Verkehrsströme.

Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen werden durch die veränderten Verkehrsmengen nach den VLärmSchR 97 nicht ausgelöst.
2. Aus ökologischer Sicht muß eine Schließung und ein Ausbau der bestehenden Trasse besser abschneiden als ein Straßenneubau.
Dies relativiert sich jedoch langfristig unter dem Aspekt der späteren weiteren Siedlungsentwicklung nördlich und südlich der geplanten Verlängerung der Gehrenbergstraße.
3. Unter Kostenspekten ist die Schließung Zweifels ohne die wirtschaftlichste Lösung.
Eine Ausbaulösung entspricht weitgehend einem Neubau. GVFG fähige Lösungen sind nicht förderfähige Maßnahmen vorzuziehen.
4. Straßenbau muß als Infrastruktureinrichtung langfristig betrachtet werden, da eine Straße nicht nur Verkehrliche sondern auch Städtebauliche Funktionen erfüllen muß.
Sie muß nach Lage und Leistungsstandard auch langfristig funktionsfähig sein.
Dies ist gerade hier der Fall, da die späteren Siedlungsentwicklungspotentiale nördlich und südlich der geplanten verlängerten Gehrenbergstraße angebunden werden können; ein Ausbau der alten Trasse kann zwar eine verkehrliche, aber nicht städtebauliche Aufgabe erfüllen.

Im Falle der Schließung heute müßte zu einem späteren Zeitpunkt im Zuge der Aufsiedlung von der Brücke Ost und / oder der Tennishalle her eine ausreichende Verkehrsanbindung geschaffen werden.

Querschnittsreduzierte Lösungsvarianten können nur mittelfristig eine entsprechende verkehrliche Qualität sicherstellen.

Anlässlich der Bürgeranhörung und der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs sind insbesondere von den Anwohnern des bestehenden Teils der Gehrenbergstraße und der Huppenweilerstraße Bedenken und Anregungen vorgetragen worden: Die Anwohner sind der Auffassung, daß die Verlängerung der Gehrenbergstraße in vorgesehenem Maße weder aus städtebaulichen noch aus verkehrsrechtlichen Gründen erforderlich sei.

Ferner befürchten die Anwohner, daß mit der Verlängerung der Gehrenbergstraße mit zusätzlichen - und für sie unzumutbaren - Lärmimmissionen gerechnet werden muß.

Der Gemeinderat hat diese Bedenken und Anregungen im Rahmen des § 1 Abs. 6 BauGB sorgfältig abgewogen. Er hat sich dabei jedoch die geltend gemachten Bedenken nicht zu Eigen machen können.

Der Gemeinderat schließt sich hinsichtlich der verkehrlichen und städtebaulichen „Erforderlichkeit“ dem Gutachten „Orplan“ vom 22.09.1998 und den diesem Gutachten zugrundeliegenden Bewertungskriterien an. Die Realisierung der Straßenplanung führt auch nicht zu unzumutbaren zusätzlichen Lärmbelästigungen. Der Gemeinderat schließt sich insoweit dem vorliegenden Lärmschutzgutachten an.

Verwaltung und die Mehrheit des Gemeinderates

sind übereinstimmend mit den Gutachter der Auffassung, daß insbesondere unter Einbeziehung der langfristigen städtebaulichen Aspekten und der Finanzierungssituation der Gemeinde die Verlagerung der Trasse auf eine auch in weiter Zukunft ausreichende Neubaustrecke auf zuschlußfähigen Standard die richtige Lösung darstellt.

Die Übereinstimmung dieser Abschrift mit der
Urschrift wird beglaubigt Fotokopie
Immenstaad, den
Bürgermeisteramt

Immenstaad, den 12.10.1998

