

öffentlich

Fachamt: Stadtplanungsamt
Datum: 09.05.2007

Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt	22.05.2007
Bezirksausschuss Elsen	22.05.2007
Bezirksausschuss Schloß Neuhaus/Sande	22.05.2007
Rat	24.05.2007

Tagesordnungspunkt:

Bebauungsplan Nr. SN 260 für das Gebiet "Almeaue-Hoppenhof"

- a) Beschluss über die Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung
- b) Genehmigung des städtebaulichen Vertrages
- c) Satzungsbeschluss

Beschlussvorschlag:

- a) Der Rat beschließt über die während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. SN 260 vorgebrachten Stellungnahmen gemäß der in der Anlage zur Vorlage Nr. 0154/07 enthaltenen Beschlussvorschlägen.
- b) Der Abschluss des beiliegenden städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ wird genehmigt.
- c) Der Rat der Stadt Paderborn beschließt aufgrund des § 2 Abs. 1 und des § 10 des Baugesetzbuches vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) sowie des § 86 Abs. 4 der Landesbauordnung und des § 7 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen in den jeweilig aktuellen Fassungen den Bebauungsplan Nr. SN 260 für das Gebiet "Almeaue-Hoppenhof" zwischen B 1, Im Quinhagen, Almeaue, Flurstück 731 in Flur 1, Stedener Feld, Almeaue und Paderborner Straße, in Flur 1 und 2, Gemarkung Schloß Neuhaus als Satzung.

Begründung

Der Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ sowie die 101. Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren haben in der Zeit vom 27.03.2007 bis 27.04.2007 im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen. Die Unterlagen wurden auch im Internet unter der Rubrik Planen - Bauen - Wohnen "Bauleitpläne online" veröffentlicht.

Mit dem aus dem Masterplan „Almeaue-Hoppenhof“ entwickelten Bebauungsplan sollen zunächst auf stadteigenen Flächen im direkten Stadionumfeld wie auch weiter östlich beiderseits der Straße Stedener Feld vorrangig Stadionbelange wie z. B. die Ausweisung stadionnaher Stellplatzflächen planungsrechtlich gesichert werden.

Am 30.03.2006 fasste der Rat der Stadt Paderborn den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ und den Beschluss zur 101. Änderung des Flächennutzungsplanes, um die in der Rahmenplanung „Masterplan Almeaue-Hoppenhof“ erarbeiteten Zielsetzungen zur städtebaulichen Entwicklung des Quartiers westlich der Kernstadt von Paderborn planungsrechtlich umzusetzen. Da der erforderliche Grunderwerb zur Realisierung des Gesamtkonzeptes, insbesondere der Flächen zum Ausbau der Haupterschließungsachse „Stadionallee“ kurzfristig noch nicht realisierbar war, wurde der Bebauungsplan im Wesentlichen auf die in städtischem Eigentum stehenden Flächen beschränkt. Als erster Verfahrensschritt erfolgte in der Zeit vom 07. November 2006 bis 21. November 2006 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Im Rahmen der bis zum 27.04.2007 dauernden öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. SN 260 gingen 4 Anregungen der Öffentlichkeit ein. Beteiligte Behörden und andere Träger öffentlicher Belange äußerten sich in 6 Stellungnahmen mit Anregungen zum Bebauungsplan.

Die Mehrzahl der von privater Seite eingereichten Schreiben bezieht sich nach wie vor auf die zu Zeiten des Stadionbetriebs temporär eingeschränkte Erreichbarkeit von Grundstücken, wobei in zwei Fällen Einschränkungen für die gewerbliche Nutzung befürchtet werden. Kritisch gesehen wird auch das nach Meinung der Einwender zu geringe Parkplatzangebot. Dementsprechend ist nach ihrer Ansicht mit einem nicht unerheblichen Park-Suchverkehr in der näheren Umgebung des Stadions zu rechnen. Auch erscheint die im Verkehrsgutachten vorgenommene Aufteilung der Besuchergruppen unzutreffend, so dass eine Überfrachtung des Verkehrsnetzes mit resultierendem Ausweich- und Park-Suchverkehr in unmittelbarer Umgebung erwartet wird.

Weiterhin wird befürchtet, dass es aufgrund der "einseitigen" Anordnung der Holländischen Rampen mit unzureichender Rückstaulänge zu einer Staubildung in den Gesamtbereich des Kreisverkehrs Abfahrt A 33-Ost und die westlich anschließende B 1 bis hin zum Autobahnanschluss A 33-West kommt. Die Leistungsfähigkeit dieses Anschlusspunktes für den Stadionverkehr wird ebenfalls negativ beurteilt, zumal das Verkehrsgutachten bereits ohne Stadionverkehr eine nicht ausreichende Verkehrsqualität attestiert. Auch aus diesem verkehrlichen Defizit wird eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Paderborner Straße abgeleitet.

Weitere Ausführungen betreffen die verminderte Vermietbarkeit von Immobilien an der Paderborner Straße aufgrund des massiven Stadionkomplexes, eine mögliche schalltechnische Beeinträchtigung der Wohnbebauung durch Stadionbetrieb und denkbare Reflexionen an den Lärmschutzwänden sowie Verunreinigung und Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Flächen parallel zur Fußwegverbindung Stadion/Parkhaus Ost.

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat, in den beigelegten ausführlichen Stellungnahmen die Mehrzahl der Einwände nicht zu berücksichtigen, da gegenüber der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung keine grundsätzlich neuen Aspekte vorgetragen wurden. Dementsprechend wird zur Mehrzahl der Einwände auf die ausführliche Abhandlung der jeweiligen Themenkomplexe in der Begründung bzw. in den Fachgutachten verwiesen.

Hiervon ausgenommen sind die Ausführungen bezüglich der Leistungsfähigkeit der Abfahrt Elsen-West der Bundesautobahn A 33 in Verbindung mit der Leistungsfähigkeit und dem Verkehrsfluss im Kreisverkehr an der Autobahnabfahrt Elsen-Ost.

Zu dieser Situation äußert sich auch der Landesbetrieb Straßenbau.NRW als am Verfahren beteiligte Behörde. Die rechnerisch ermittelte Verkehrsqualität mit Stufe E wird zwar bestätigt, steht aber nach Meinung des Landesbetriebes im Widerspruch zur tatsächlichen Verkehrsqualität im Knotenpunkt, da eine nicht vorhandene Unfallhäufung eine faktisch günstigere Leistungsfähigkeit belegt. Der im Gutachten zum Bebauungsplan empfohlenen Sonderform der Teilsignalisierung wird aufgrund fehlender betrieblicher Erfahrungen nicht zugestimmt.

In der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau.NRW wird, wie bereits im Schreiben zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden, erneut eine grundsätzliche Gegenposition zu dem von einem unabhängigen Ingenieurbüro auf Grundlage aktueller Daten erarbeiteten Verkehrs-/Wegweisungs- und Parkraumkonzeptes bezogen. In dieser Stellungnahme wird in keiner Weise datengestützt auf die tatsächliche aktuelle Verkehrsdichte und potentielle Problemsituation am Knotenpunkt eingegangen. Eine detaillierte auf Messdaten und Fakten aufgebaute Begründung der Ablehnung ist leider nicht erkennbar.

Gleichwohl ist die Stadt Paderborn an einer für alle Beteiligten akzeptablen Lösung und langfristigen Sicherung eines problemlosen und unfallfreien Verkehrsverlaufs auch bei projektbedingt höherem Verkehrsaufkommen interessiert.

Schon im Rahmen der theoretisch/rechnerischen Ermittlungen im Verkehrsgutachten wurde deutlich, dass der Vorfahrt geregelte Knotenpunkt B 1/Westrampe der Anschlussstelle Elsen der A 33 bereits bei Ansatz der Analyseverkehrsstärke, d. h. im heutigen Zustand in den Spitzenzeiten mit der Qualitätsstufe E keine ausreichende Verkehrsqualität aufweist. In der realen aktuellen Verkehrssituation bestätigen sich diese Berechnungen, da z. B. der Abbiegevorgang von der Autobahnrampe in Richtung Detmold – vor allem für Lkws – aufgrund der Verkehrsmengen erschwert ist. Diese Situation kann und wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit durch zusätzlichen Stadionverkehr weiter verschlechtern.

Zwar sieht das Wegweisungskonzept für das Stadion – wie vom Landesbetrieb Straßenbau.NRW gefordert - grundsätzlich in keinem der Belastungsfälle eine Führung von stadionbezogenen Verkehren über die BAB 33 und die Westrampe der AS Elsen vor; die Knotenpunkte der AS Elsen wurden lediglich deshalb in die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Netzes mit aufgenommen, da städtische stadionbezogene Verkehre hauptsächlich aus Elsen die B 1 zur Stadionanreise nutzen können. Die damit verbundene Erhöhung des Querverkehrs (B 1) wird die schon jetzt schlechte Abbiegesituation und damit das „Entleeren“ der Autobahnrampe weiter erschweren.

Auch von der zuständigen Autobahnpolizeibehörde wurde bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden darauf hingewiesen, dass aufgrund der räumlichen Nähe der geplanten Stadionanlage zur Anschlussstelle (AS) Paderborn-Elsen davon ausgegangen werden muss, dass trotz der Wegweisung zur AS Schloß Neuhaus der überwiegende Teil der ortskundigen Stadionbesucher aus dem Regionalbereich die AS Paderborn-Elsen nutzt, um dann über die B 1 zum Stadion zu gelangen. Da diese Abfahrt über keine Signalanlage verfügt, werden Rückstaus auf die BAB befürchtet. Deshalb wird die im Verkehrsgutachten vorgesehene Signalisierung des Knotenpunktes B 1/Westrampe unterstützt und angeregt, durch eine entsprechende Steuerung dem von der BAB kommenden Verkehr eine Vorrangschaltung einzuräumen.

Diese Sichtweise erscheint durchaus realistisch, da die Besucherbilanz aus den aktuellen Spielen zeigt, dass ein Großteil der Zuschauer aus dem regionalen Umfeld anreist und somit über Ortskenntnis verfügt. Gleichzeitig steigt die Verbreitung von Navigationssystemen, sodass Verkehrsteilnehmer aus dem weiter entfernten Umfeld bei der Anreise trotz intensiver Lenkungsmaßnahmen eher der "digitalen" Führung vertrauen und auch folgen.

Da die bislang von den Gutachtern vorgeschlagene Teilsignalisierung unterschiedlich beurteilt wird und in den Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen zurzeit nicht verankert ist, wurde ergänzend zum bisherigen Gutachten durch ein weiteres Ingenieurbüro eine Vollsignalisierung des Anschlusspunktes konzipiert.

Das Ingenieurbüro empfiehlt, die Stauräume in der Autobahnabfahrt und beide Fahrbahnen der B 1 zwischen den Anschlussstellen A 33-Ost und -West mittels Staudetektoren (Induktionsschleifen) zu überwachen und diese Werte in die neu entwickelte verkehrsabhängige Steuerungslogik zu integrieren. Um einen ungehinderten Verkehrsfluss aus Richtung Westen in den Kreisverkehr zu gewährleisten, wird zusätzlich an der östlichen Zufahrt von der B 1 in den Kreisverkehr ein Vorsignal errichtet.

Wird z. B. ein Stau in der westlichen Zufahrt in den Kreisverkehr detektiert, muss der Verkehr aus Richtung B 1 (Ost) kurzfristig am Vorsignal anhalten, so dass für die Fahrzeuge von Westen ein konfliktfreies Ein- und Durchfahren des Kreises möglich wird. Somit entsteht Raum für ein zügiges Entleeren der Westrampe der A 33. In der Gegenrichtung erfolgt die Steuerung analog.

Für die Lichtsignalanlage an der Abfahrt A 33-West ergeben sich somit im Wesentlichen 3 unterschiedliche Zustände:

1. Normaler Verkehrsablauf mit Koordinierung (Grüne Welle) zur Lichtsignalanlage an der Kreuzung Paderborner Straße/B 1.
2. Sehr hohes Verkehrsaufkommen mit Stautendenz zwischen der neuen Lichtsignalanlage und dem Kreisverkehr. In dieser Verkehrssituation wird die Koordinierung auf der B 1 eingeschränkt.
3. Beginnender Rückstau auf der Abfahrtsrampe West der BAB: Die Lichtsignalanlage wird nicht mehr koordiniert. Der Autobahnabfahrt wird im Hinblick auf einen schnellen Verkehrsabfluss von der Rampe der A 33 möglichst viel Grünzeit zugeteilt.

Im Rahmen einer Verkehrssimulation wurde die geplante vollständige Signalisierung einschließlich der Vorsignalvariante mit der bislang vorgeschlagenen unvollständigen Signalisierung verglichen. Es zeigten sich deutliche Vorteile bei einer vollständigen Signalisierung, sowohl beim Stauverhalten wie auch bei der Reisezeitanalyse, dem Zeitbedarf für das Durchfahren des gesamten Untersuchungsraumes.

Es wurde auch geprüft, inwieweit auf das Vorsignal am Kreisverkehr verzichtet werden kann. Als Ergebnis ist hier festzuhalten, dass die Einrichtung des Vorsignals einen deutlich besseren und gleichmäßigeren Abfluss des Verkehrs aus westlicher Richtung gewährleistet und einer kritischen Verkehrsverdichtung zwischen den beiden Anschlussstellen entgegenwirkt.

Die Auswertung der Verkehrssimulation bei sehr hohem Verkehrsaufkommen ergab einen insgesamt befriedigenden Verkehrsablauf im Streckenabschnitt der B 1 zwischen der neuen Anschlussstelle Quinhagen (Holländische Rampen) und der Paderborner Straße. Überlastungen mit einem größeren Rückstau traten nur selten auf, in keinem Fall jedoch in den fließenden Verkehr der A 33.

In einem gemeinsamen Erörterungstermin zwischen den Fachabteilungen der Stadt Paderborn, der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, Vertretern der Bezirksregierung, der Kreispolizeibehörde sowie der Autobahnpolizei wurden die von der Stadt Paderborn in Zusammenarbeit mit beauftragten Ingenieurbüros erarbeiteten Lösungsvorschläge für die angespannte Verkehrssituation im Umfeld der BAB Anschlussstelle Paderborn-Elsen vorgestellt. Anhand einer Verkehrssimulation wurde die Leistungsfähigkeit der vorgeschlagenen Maßnahme belegt.

Das Ordnungsamt der Stadt Paderborn als anordnende Straßenverkehrsbehörde und die Bezirksregierung in Detmold sind sich einig, dass die Vollsignalisierung des Knotenpunktes AS Elsen-West/B1 in Verbindung mit einem Vorsignal östlich des Kreisverkehrs die sachgerechte und anzustrebende Lösung des Verkehrsproblems darstellt. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung zu erteilen. Mit dieser Abstimmung kann im Rahmen des Bebauungsplanes die Lösung dieses Problems als gesichert angesehen werden.

Die vom Kreis Paderborn eingereichten Ausführungen zur Ableitung des Regenwassers wurden bereits einvernehmlich im Rahmen der Vorplanung geregelt. Alle wasserwirtschaftlich erforderlichen Genehmigungen liegen bereits vor.

Alle weiteren zum Verfahren eingegangenen Stellungnahmen sind mit den entsprechenden Beschlussvorschlägen in der Anlage zur Vorlage beigefügt.

Inwieweit durch den Bebauungsplan Nr. SN 260 "Almeaue-Hoppenhof" Erschließungsbeiträge ausgelöst werden, wird auf Grundlage der derzeitigen Rechtslage in Verbindung mit der zz. gültigen Erschließungsbeitragssatzung geprüft und ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Der städtebauliche Vertrag, der bis zum Satzungsbeschluss abgeschlossen sein wird, regelt verschiedene Maßnahmen, die bei der Realisierung des Stadions und der Stellplätze erforderlich werden.

Die Verwaltung schlägt dem Rat vor, den Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ nunmehr als Satzung zu beschließen.

Der Bürgermeister

Paus

Anlagen

- Auflistung der Stellungnahmen
- Städtebaulicher Vertrag
- Begründung zum Bebauungsplan
- Umweltbericht