

Subjekt: **MARTINA NÜMBRECHT****Oberbergischer Kreis**

Von: Rolf Bussmann2@strassen.nrw.de
Gesendet: 27. März 2020 Donnerstag, 26. März 2020 07:07
An: VLGemeinde-Nuembrecht; Berscheid, Kerstin
Cc: Alexandra.Langenhagen@strassen.nrw.de; Bernd.Bartelt@strassen.nrw.de; Georg.Hruschka@strassen.nrw.de; Klaus.Bueser@strassen.nrw.de; Pascal.Mentenich@strassen.nrw.de; Thomas.Frohn@strassen.nrw.de
FBM Ber

Betreff: 47. Änderung des FNP sowie Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 b (Erweiterung Gewerbepark Elsenroth); hier : Ihr Schreiben vom 25.02.20

Anlagen: Schreiben vom 25. Feb. 20.pdf; BPL_Nr.55b_Erweiterung_Gewerbepark_Elsenroth.pdf; Auszug Begründung B- Plan 55a, Offenlage.pdf

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,
Ihr geehrte Frau Berscheid,

das o. g. Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe des Abschnittes 7 der L 350, freie Strecke und berührt somit wesentliche Belange der Straßenbauverwaltung.

Grundsätzliche Bedenken gegen die 47. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Nümbrecht bestehen aus Sicht der Straßenbauverwaltung allerdings nicht.

Hinsichtlich der Aufstellung des Bebauungsplanes 55 b (Erweiterung Gewerbepark Elsenroth) und der darin, in Ihrer Begründung unter dem Punkt 3.4.2 (Äußere Erschließung), beschriebenen direkten Verbindung von der Brüderstraße zur Landesstraße 350 mittels eines Kreisverkehrs, bleibt es jedoch bei der ablehnenden Haltung der Straßenbauverwaltung wie ich dies bereits Frau Rampelt am 17. Januar d. J. in einer E- Mail mitgeteilt hatte.

Dies begründet sich wie nachfolgend beschrieben:

Im Jahre 1997 wurde dem B- Plan 55, 1. Änderung (Anlage 2, 1. BA) unter der Auflage, dass das Gewerbegebiet mittels einer Linksabbiegespur einschließlich Rad./Gehwegführung angebunden werden muss, aus straßenbaulicher Sicht zugestimmt.

Diese Linksabbiegespur wurde durch die Straßenverkehrsbehörde des Oberbergischen Kreises am 11. November 1998 verkehrsrechtlich angeordnet.

Schon damals wurde in der Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 55 daraufhin gewiesen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit die Anzahl der Zufahrten und Einmündungen öffentlicher Straßen an den freien Strecken von Landesstraßen zu minimieren ist.

Im Jahre 2001 und 02 folgte dann, mittels der 11. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie der Aufstellung des Bebauungsplanes 55 a (Anlage 2, 2. BA), die 1. Erweiterung des Gewerbegebietes Elsenroth. Die Erschließung des „B- Planes 55 a“ erfolgte hierbei, wie von Ihnen beschrieben, über die vorhandene Zufahrt mittels Linksabbiegespur im Bereich des „B- Planes 55“. Dabei wurde in der Ursprungsplanung des 1. BA die Erschließungsstraße (Bürgerstraße) in westlicher Richtung bereits bis an die Plangebietsgrenze (B- Plan 55 / 55 a) herangeführt, „um hierüber auch künftige Bauabschnitte erschließen zu können“(Anlage 3, Seite 3, Auszug aus der Offenlage).

Aus straßenbaulicher Sicht wurde hierzu, sowohl zur frühzeitigen Beteiligung 2001 als auch zur Offenlage 2002, schriftlich geäußert, dass die nach Planzeichenverordnung vorgesehene Kennzeichnung eines Bereiches ohne Ein- und Ausfahrt entlang der Landesstraße, entsprechend kenntlich zu machen ist. Das hieß bereits damals, dass weiteren Ein- und Ausfahrten von der L 350 zu diesem Gewerbegebiet, über den bereits bestehenden Anschluss in Höhe der Station 2+125 im Abschnitt 7 der L 350 hinaus, aus Sicht der SBV nicht zugestimmt werden würde.

Diese Einschätzung, was die Minimierung der Anzahl weiterer Zufahrten und Einmündungen öffentlicher Straßen an den freien Strecken von Landesstraßen betrifft, wurde uns durch den Betriebssitz in Gelsenkirchen im Jahre 2018 nochmals bestätigt. Darin wurde geäußert, dass weitere Anbindungen sich in jedem Fall gegen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Landesstraßen auswirken würden. Ähnlich sah dies auch der Punkt 3.4 (Verkehr; Zufahrts- und Zugangsverbot) Ihrer Begründung zur Offenlage des B-Plans 55 a im Jahre 2002 (Anlage 3, Seite 4).

Ich bitte um Ihr Verständnis, dass ich auf dieser Grundlage bzw. in der Zusammenfassung dieser Stellungnahmen zu den Bauabschnitten 1 und 2 (B-Plan 55 und 55 a) aus straßenbaulicher Sicht keine Möglichkeit einer weiteren Anbindung sehe.

Wie oben beschrieben, sah bereits die Ursprungsplanung des ersten Bauabschnitts vor, dass die Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Elsenroth sowie deren künftige Bauabschnitte entsprechende bauliche Berücksichtigung findet. Somit sollte nun in einem ersten Schritt zunächst einmal geklärt werden, wie das zu erwartende Verkehrsaufkommen auch zukünftig über die Brüderstraße oder ggfs., wie von mir in meiner E-Mail vom 17. Januar d. J. bereits dargestellt, über eine alternative innere Erschließung abgewickelt werden kann.

Um die unter dem Punkt 3.4.2 (Äußere Erschließung) Ihrer Begründung aufgeführten Problematiken nachvollziehen zu können, habe ich mir am 18. d. M. in Form einer Begehung mit entsprechendem Aufmaß einen ersten Überblick über die Örtlichkeit verschafft. Dabei stellt sich die Situation aus Sicht der Straßenbauverwaltung wie nachfolgend beschrieben dar:

Der von Ihnen beschriebene Abschnitt zwischen der abknickenden Vorfahrtsstraße „Alte Ziegelei“ und der davon ca. 330 m entfernten 90 Grad Kurve ist derzeit erst auf einer Länge von 120 m ausgebaut. Dieser Bereich könnte, wie der zur Zeit nur provisorisch befestigte ca. 210 m lange Abschnitt (Baustraße), auch unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Beleuchtungseinrichtungen, aus unserer Sicht unproblematisch von derzeit 6 m auf die von Ihnen beschriebenen 6,50 m verbreitert bzw. ausgebaut werden.

Was die von Ihnen in den Kurvenbereichen beschriebene Problematik des Passierens dieser Stellen im Gegenverkehr betrifft, ließe sich diese, wie nachfolgend beschrieben, mit relativ einfachen Anpassungen beseitigen.

Im direkten Anschlussbereich der Brüderstraße und der abknickenden Vorfahrtsstraße „Alte Ziegelei“ liegen bereits heute ausreichende Breiten von $\geq 8,50$ m vor. Der weitere, daran anschließende Kurveninnenbereich ließe sich mittels einer Stützwand unproblematisch verbreitern. In Verbindung eines Ausbaus des äußeren Kurvenbereiches mittels eines größeren Ausrundungsradius, sowie eines minimalen Rückbaus der bestehenden Zufahrt zur Firma WECO, sollte der von Ihnen beschriebene Begegnungsverkehr Lkw/Lieferwagen im Anschluss der baulichen Veränderungen auch in diesem Abschnitt möglich sein.

Unproblematisch sollte sich auch eine entsprechende Aufweitung im Bereich der 90- Grad Kurve realisieren lassen, so zum jetzigen Zeitpunkt lediglich eine Einzäunung und noch keine Bebauung vorliegt.

Eine entsprechende Planung könnte hier sicherlich für beide Abschnitte zur Klärung beitragen.

Der in diesem Zusammenhang von Ihnen angedeutete Erwerb von privaten Flächen sollte dabei auch kein Problem darstellen. Hierzu wurde mir gegenüber in einem Gespräch in der Örtlichkeit bereits signalisiert, dass hinsichtlich eines Ausbaus der Brüderstraße grundsätzlich die Bereitschaft besteht, entsprechende Flächen zur Verfügung zu stellen.

Voraussetzung für eine durchgängige Straßenbreite der Brüderstraße von 6 bzw. 6,50 m ist allerdings die Umsetzung des letzten Absatzes des Punktes 3.4.3 Ihrer Begründung. Die von Ihnen darin angesprochenen öffentlichen Parkplätze müssten von den dort noch anzusiedelnden Firmen entsprechend bereit gestellt werden. Hier konnte ich bei meiner Begehung feststellen, dass dies bereits heute in Teilen der Brüderstraße nicht der Fall ist.

Was nun die auf der Landesstraße bereits vorhandene Linksabbiegespur betrifft, kann ich zum derzeitigen Zeitpunkt keine Beurteilung abgeben.

Um hier eine qualifizierte Aussage meinerseits zum zukünftigen Ziel- und Quellverkehr machen zu können, bitte ich in Berücksichtigung des noch aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. 55 b zunächst einmal um die Übersendung des von Ihnen zur Zeit beauftragten Verkehrsgutachtens.

Ich bitte dabei zu beachten, dass die Verkehrsqualität sowie die Leistungsfähigkeit darin gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS) mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommens der 2. Erweiterung des Gewerbegebietes und einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 nachzuweisen ist.

Sollte sich dabei herausstellen, dass die vorhandene Anbindung mittels Linksabbiegespur nicht mehr ausreichend leistungsfähig sein sollte, müsste diese entsprechend um- bzw. ausgebaut werden. Ob dies über eine Verlängerung des Aufstellbereiches oder ggfs. über einen Kreisverkehr erreicht werden könnte, müssten weitere Planungen zeigen.

In diesem Zusammenhang weise ich bereits heute daraufhin, dass alle damit einhergehenden Kosten, was die Planung und den Aus.- bzw. Umbau der vorhandenen Anbindung sowie deren Nebenanlagen betreffen, alleine zu Lasten des Vorhabenträgers gehen. An den Träger der Straßenbaulast können diesbezüglich auch zukünftig keine Forderungen gestellt werden.

Ich bedaure Ihnen, was die Anbindung des Gewerbegebietes Elsenroth (2. Erweiterung, 3. BA, B- Plan 55 b) mittels einer weiteren Anbindung an die L 350 im Abschnitt 7 betrifft, leider keine positive Antwort geben zu können, hoffe aber, mit meinen voran gegangenen Ansätzen ein wenig zur Lösung der von Ihnen aufgezeigten Problematiken beigetragen zu haben.

Sollten zu meinen Ausführungen Ihrerseits noch Fragen bestehen, stehe ich Ihnen unter der nachfolgend aufgeführten Rufnummer gerne zur Verfügung.

In Bezug der kommenden Erschließungsplanung bitte ich Sie um weitere Beteiligung sowie um entsprechend zeitige Abstimmung.

Im Rahmen der weiteren Abstimmungen behalte ich mir ergänzende Forderungen vor.

Über Ihre Entscheidung zu den vorstehenden Ausführungen bitte ich Sie mich entsprechend in Kenntnis zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen aus Köln,
Im Auftrag

Rolf Bussmann

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln
Abt. 4 / Anbau/Recht
Deutz-Kalker-Str. 18-26
50679 Köln

Telefon: 0221/8397-234

Fax: 0221/8397-105

E-Mail: rolf.bussmann2@strassen.nrw.de