

01 - Büro des Oberbürgermeisters  
Frau Doll

Datum:  
01.03.2018

## **Antrag**

Beschließendes Gremium:  
**Rat der Hansestadt Lüneburg**

**Antrag "Leitlinien für die Erschließung des B-Plan-Gebietes 174 - Wienebütteler Weg" (Antrag der Fraktion Die LINKE vom 22.02.2018, eingegangen am 01.03.2018 um 08:45 Uhr)**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	13.03.2018	Verwaltungsausschuss
Ö	15.03.2018	Rat der Hansestadt Lüneburg

### **Sachverhalt:**

s. Antrag der Fraktion Die LINKE vom 22.02.2018, eingegangen am 01.03.2018 um 08:45 Uhr

### **Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Der Antrag wird in den Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung zum laufenden Bebauungsplanverfahren verwiesen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 16,00 €
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
  - Ja
  - Nein
  - Teilhaushalt / Kostenstelle:
  - Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

**Anlage/n:**

Antrag der Fraktion Die LINKE vom 22.02.2018, eingegangen am 01.03.2018 um 08:45 Uhr

**Beratungsergebnis:**

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---

eing. am 01.03.18 um  
08:45 Uhr

*JP*

**DIE LINKE.**

FRAKTION  
im Rat der Hansestadt Lüneburg

Michèl Pauly  
Altenbrückertorstr. 2  
21335 Lüneburg

Tel: 04131 – 28 43 346  
stadtrat@dielinke-lueneburg.de  
www.dielinke-stadtrat.de

*11/13*

An den Oberbürgermeister  
Den Rat der Hansestadt Lüneburg  
Ochsenmarkt  
21335 Lüneburg

22.02.2018

DIE LINKE. Fraktion im Rat der Hansestadt Lüneburg beantragt zur kommenden Ratssitzung am 15. März 2018

### **Leitlinien für die Erschließung des B-Plan-Gebietes 174 - Wienebütteler Weg**

Im Bebauungsplan 174, der sich in der Aufstellung befindet, sind folgende Kriterien bei der Erschließungsplanung zu beachten:

- Im gesamten Bebauungsplangebiet wird es eine zentralisierte Parkplatzanlage geben die in geeigneter Form baurechtlich gesichert wird. Durch diese Parkplatzanlage wird der gesamte Stellplatznachweis geführt, solange ein Stellplatznachweis nicht außerhalb des Bebauungsplanes durchgeführt werden kann
- die zentrale Erschließungsachse wird, sofern rechtlich möglich, zur Tempo 30-Zone.
- Abzweigende Straßen werden als verkehrsberuhigte Bereiche oder Shared Space, für Kfz als Einbahnstraßen, niveaueben und daher ohne eigenständige Fahrbahn und Fußweg, ausgebaut. Die Straßenbreite orientiert sich an den Mindestanforderungen, etwa für Rettungswege, Feuerwehrzufahrten oder Müllabfuhr. Am Straßenrand soll es lediglich Haltemöglichkeiten, regelmäßig aber keine Parkmöglichkeiten geben.
- Die bauliche Ausführung, insbesondere der abzweigenden Straßen, orientiert sich schwerpunktmäßig an den Anforderungen von Fußgängern und Fahrradfahrern. Der Versiegelungsgrad der Straßen soll so gering wie möglich und der Erhaltungsaufwand gering gehalten werden gegenüber einer Erschließung mit eigener Fahrbahn.

### **Begründung**

Das Bebauungsplangebiet 174 ist aufgrund mehrerer umweltpolitischer, klimatischer und verkehrspolitischer Problematiken Thema im öffentlichen Raum. Jede der dahingehenden Einwendungen, die insbesondere im vorgeschalteten Beteiligungsverfahren geäußert wurden, sollten bei der Ausgestaltung des B-Plans berücksichtigt werden. Es ist festzustellen, dass bei der überwiegenden Zahl der Planungen dem Auto die zentrale Bedeutung zugemessen wird und die Verkehrswegeausgestaltung- und Führung sich dem unterordnen. Dem steht die Problematik entgegen, dass gerade bei innerstädtischer Bebauung, bestehende Verkehrsachsen, die bereits heute voll ausgelastet oder überlastet sind, zusätzliche Belastung erfahren. Eine weitere Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs wird diesen Trend noch bestärken und sorgt regelmäßig dafür, dass ökologisch und ökonomisch nachhaltigere Formen der Mobilität wie das Fahrrad oder der Nahverkehr weniger attraktiv sind.

Eine zentralisierte Parkplatzanordnung für das gesamte Bebauungsplangebiet bedeutet hingegen erstmals eine Privilegierung von Fußgängern, Nahverkehr und Fahrrädern im Gebiet. Der ökologische Verkehrsverbund wird so zum bevorzugten Verkehrsweg und kann dazu beitragen, automobiler Mehrverkehr auf ein Minimum zu beschränken und so betroffene Straßen (Wienebütteler Weg, Schomakerstr., Mönchsgarten, Ochtmisser Kirchsteig, Dörnbergstr., usw.) nur geringfügig mehr zu belasten.

Die Ausführung von abzweigenden Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche / Shared Space ermöglicht zudem eine insgesamt geringere Versiegelung der Verkehrswege. Gleichzeitig verlieren Straßen ihre primäre Eigenschaft als Zufahrtstraßen für Autos und werden durch die so geregelten Geschwindigkeiten und den Ausbaustandard zum Lebens- und Aufenthaltsraum. Ebenso wird durch die geringere flächenmäßige Beanspruchung Grünfläche gewonnen und die Infrastrukturerhaltungskosten können reduziert werden. Die Infrastruktur wird also ökonomisch und ökologisch nachhaltiger.

Die Attraktivität solcher Erschließungsvarianten lässt sich in vielen Städten sehen. Gerade der Gewinn durch Lebensqualität durch geringere Emissionen, weniger Verkehre und geringere Geschwindigkeiten von Autos können die Attraktivität dieses Gebietes steigern.

Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Für DIE LINKE. Fraktion im Rat der Hansestadt Lüneburg



**Ratsherr Michèl Pauly**  
**DIE LINKE. Fraktion**  
**im Rat der Hansestadt Lüneburg**



01R

**Antrag „Leitlinien für die Erschließung des B-Plan-Gebiets 174 – Wienebütteler Weg“  
der Fraktion Die LINKE vom 22.02.2018**

Der Bebauungsplan Nr. 174 „Am Wienebütteler Weg“ lag vom 20.01.2018 bis einschließlich 16.02.2018 frühzeitig aus. Es gingen 51 Stellungnahmen von Bürgern und 28 Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange ein, mit sehr unterschiedlichen Positionen und Anregungen insbesondere auch zur Verkehrserschließung.

Der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Punkten aus dem Antrag der Fraktion Die LINKE ist vorzusehen, dass eine Entscheidung über die angeregten Punkte das Abwägungsergebnis des Bauleitplanverfahrens vorwegnehmen und damit einen Verfahrensfehler darstellen würde. Die Abwägungsbefugnis liegt beim Rat der Hansestadt Lüneburg. Dem Abwägungsergebnis muss gemäß Baugesetzbuch (BauGB) das formelle Verfahren für Bauleitpläne vorgeschaltet sein, damit alle Belange angemessen berücksichtigt werden können. Die Entscheidungsfreiheit des Rates darf nicht durch Vorweg-Entscheidungen eingeschränkt werden. Eine Abwägungsentscheidung kann erst erfolgen, wenn gemäß des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens alle Belange ermittelt und geprüft wurden. Dazu gehört auch die noch ausstehende, sogenannte förmliche Beteiligung (2. öffentliche Auslegung im Verfahren). Inhaltlich kann daher über die im Antrag genannten Punkte nicht entschieden werden. Die Anfrage enthält substantiell einen Teil der bereits im Verfahren von Bürgern vorgebrachten Anregungen und Bedenken zum Planentwurf. Diese sind im weiteren Verfahrensablauf „gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen“. Die vorzeitige Befassung mit einem Ausschnitt aus den vorgebrachten Stellungnahmen und eine Entscheidung dazu würden zu einem Abwägungsfehler führen, der später im Rahmen einer Normenkontrolle den Bebauungsplan angreifbar machen könnte.

Die Verwaltung wird die benannten Punkte jedoch im Abwägungsverfahren prüfen, als wären sie mittels einer Stellungnahme eingegangen.

Eine inhaltliche Entscheidung über den Antrag ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da ansonsten ein Abwägungs- und somit Verfahrensfehler im Bebauungsplanverfahren entstünde. Nachfolgende inhaltliche Informationen zu den derzeitigen, noch nicht abgeschlossenen Überlegungen sollen einen Eindruck zu den bisherigen, noch in Prüfung befindlichen Überlegungen vermitteln, ohne einen Entscheidungsstand widerzuspiegeln.

**Zur zentralisierten Parkplatzanlage:**

Eine zentralisierte Parkplatzanlage als die Kfz-Benutzung erschwerendes Mittel (zwecks Bevorzugung von nicht-motorisierten oder öffentlichen Verkehrsmitteln) könnte zentral oder randlich im Gebiet geprüft werden an einem oder mehreren Standorten. Die dadurch entstehenden fußläufigen Entfernungen zu der Parkplatzanlage würden je nach Lage variieren zwischen 10 m und bis zu 450 m fußläufiger Entfernung.

Im Bürgerbeteiligungsverfahren wurden Sammelparkplätze bzw. Quartiersgaragen von ca. 71% der abgegebenen Stimmen befürwortet. Jedoch ist dazu anzumerken, dass sich potentielle Bewohner\*innen eher für individuelles Parken ausgesprochen haben. Gleichzeitig soll nach der Mehrheit der Stimmen der Sammelparkplatz nicht mehr als 250 Meter vom Wohnstandort entfernt sein.

Der Planungs-, Verwaltungs- und Instandhaltungsaufwand für eine zentralisierte Parkplatzanlage ist erhöht. Zudem müsste Ein- und Ausladen am Gebäude voraussichtlich dennoch zulässig sein, wodurch im Gebiet entgegen dem angestrebten Nutzen sogar mehr Park- bzw. Halte-, An- und Abfahrtsbewegungen je Fahrt (Einkaufen, Holen und Bringen etc. einmal zum Haus und danach wieder zum Parkplatz und andersherum) entstehen könnten. Zumal die Erfahrungen in bestehenden Wohngebieten zeigen, dass die Bewohner direkt an ihren Häusern/Wohnungen parken wollen und dafür häufig auch ordnungswidriges Verhalten in Kauf nehmen. Dies ist nur durch erhöhten Kontrollaufwand durch den Verkehrsaussendienst einzuschränken (Personalaufwand). Es müssten geeignete Lösungen für Herstellung und Betrieb der Parkplatzanlage gefunden werden. Und auch gestalterisch sind zentralisierte Parkplatzanlagen eher nachteilig.

Das Verhältnis des angestrebten Nutzens (weniger Kfz-Fahrten) zum realistisch erzielbaren Nutzen und voraussichtlichen Aufwand (Planung, Herstellung, Betrieb, Instandhaltung, Überwachung Parkplatzanlage plus Parkverbote im Gebiet) wäre zu prüfen.

Für Wohnprojekte und Baugruppen, die sich konzeptionell und von vorneherein auf ein Leben mit ohne bzw. weniger Kfz einstellen, ist das Aufwand-Nutzen-Verhältnis sicher größer. Eine zentralisierte Parkplatzanlage ist dann aber auch gar nicht mehr notwendig (vgl. z.B. gegenüberliegendes Wohnprojekt LeNa).

Die Nutzung des Fahrrades soll im Quartier durch eine optimale Anbindung an fahrradtaugliche Wege gefördert werden. Ebenso die fußläufige Erschließung und die Anbindung an Wege und Gebiete, die für die Naherholung Bedeutung haben.

Zudem soll die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gefördert werden, indem derzeit eine optimierte Busanbindung (nicht nur des geplanten Neubaugebietes) angestrebt wird durch die Führung der Buslinie durchs Neubaugebiet mit Haltestelle.

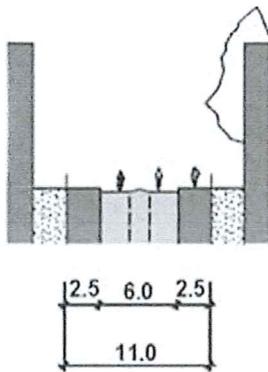
Weitere Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität liegen weniger in der Neubauplanung als in allgemeinen politischen Entscheidungen über Förderungen durch Zuschüsse, Steuern und Abgaben/Gebühren etc., die wesentlich z.B. zum Umstieg beitragen könnten.

#### Zu den Verkehrsberuhigungen:

Das Gebiet wird durch eine übergeordnete Ringstraße erschlossen. Die Hauptzufahrt vom geplanten Kreisels aus wird nach jetzigem Planungsstand die meisten Fahrbewegungen erfahren. Die der Hauptringerschließung nachgeordneten Straßen werden deutlich weniger Fahrten erwarten.

Im Gebiet sollen möglichst alle Straßen verkehrsberuhigt ausgebildet werden. Die Voraussetzungen werden geprüft. Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sind ebenfalls abzuwarten. In Frage kommen bei einer Prüfung der Verkehrsberuhigung nicht nur Tempo-30-Zonen, sondern z.B. auch Tempo-20-Zonen und Spielstraßen.

In der Prüfung ist z.B. die Ausgestaltung als Fahrradstraßen. Eine Fahrradstraße mit Stadbus stellt den Regelquerschnitt 2.8 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) dar (s. Abb. 1). Hier werden die entwurfsprägenden Nutzungsansprüche von Radverkehr, Aufenthalt und Linienbusverkehr besonders berücksichtigt. Der Querschnitt ist geeignet, wenn weniger als 400 Kfz/h passieren, ist allerdings ausschließlich in zum Wohnen genutzten Bereichen angezeigt. Besonders zu berücksichtigen ist in der Planung, dass Ausweichstellen für Pkw/Müllfahrzeug und Pkw/Pkw Begegnungen vorhanden sind. Da bei Fahrradstraßen mit schnell fahrenden Fahrrädern zu rechnen ist, ist ein Gehweg (Siehe Abbildungen 1 und 2) erforderlich. Durch die Möglichkeit in der Mitte ein Pflaster mit großen, bewachsenen Fugen einzubauen, ist der Versiegelungsgrad geringer und die Straße wirkt „grüner“. Es ist jedoch zu prüfen, ob der vorhandene Boden eine ausreichende Versickerung zulässt.



**1: Regelquerschnitt 2.8: Fahrradstraße m. Stadtbus**  
(RASt 06, S39)



**2: Beispielbild Fahrradstraße mit Stadtbus**  
(RASt 06, S.38)

Nach dem gültigen Verkehrszeichenkatalog gibt es zudem eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h. Diese gilt jedoch nur für verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche und nicht für Wohngebiete.

Für ein Wohngebiet besteht neben der Tempo-30 km/h-Zone die Möglichkeit des verkehrsberuhigten Bereiches, eine sogenannte Spielstraße. Hier muss der Kfz-Verkehr mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Fußgänger dürfen die gesamte Straßenbreite benutzen und Kinderspiele sind überall erlaubt. Jedoch darf der Fahrverkehr nicht unnötig behindert werden. Grundsätzlich darf in verkehrsberuhigten Bereichen überall zum Ein- und Aussteigen bzw. Be- und Entladen gehalten werden. Dafür bedarf es keiner ausgewiesenen Flächen in dem Bereich. Parken ist jedoch nur in dafür gekennzeichneten Flächen zulässig. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 42 Straßenverkehrsordnung zum Verkehrszeichen VZ 325 (verkehrsberuhigter Bereich) dürfen diese nur angeordnet werden, wenn für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen wurde. Somit können die abzweigenden Wohnstraßen voraussichtlich nur als Spielstraße ausgewiesen werden, wenn gekennzeichnete Flächen für das Parken hergestellt wurden. Durch die Stellplätze und häufigen Seitenwechsel der Stellplätze können zudem Fahrgassenversätze und damit eine Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht werden.

Eine Einbahnstraßenregelung im Neubaugebiet hält die Verwaltung derzeit nicht für zielführend. Da nicht mit Gegenverkehr gerechnet werden muss, würden die gefahrenen Geschwindigkeiten erhöht und somit der Intention des verkehrsberuhigten Bereiches entgegenstehen.

Abschließend ist klarzustellen, dass der Bebauungsplan keine bestimmten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung festlegen kann. Festgesetzt werden können gem. § 9 Abs. 11 BauGB die Verkehrsflächen (Lage, Breite / Verlauf) sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (z.B. Fußgängerberieche und verkehrsberuhigter Bereich), Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie der Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen (Ein- und Ausfahrten). Die detaillierte Ausgestaltung wird unabhängig vom Bebauungsplan in der nachfolgenden bzw. parallel beginnenden Erschließungsplanung festgelegt und kann dann auch ohne Änderung des Bebauungsplans bei Bedarf angepasst werden (z.B. Umwandlung Tempo-30 in Spielstraße oder Einbau zusätzlicher Geschwindigkeitshemmer).

Die optimale Erschließung des Gebietes wird im Rahmen eines derzeit in Aufstellung befindlichen Verkehrsgutachtens mit Konzept ermittelt. Die Ergebnisse werden in die Planung und Abwägung einfließen.