

7

Mit der
Erörterung
Planung
Abwägung
zur Offenlegung

sich der Rat der Gemeinde Alfter bereits eingehend mit der grundsätzlichen Zielstellung und den Argumenten für und gegen die Erschließung und Bebauung einer Teilfläche des bisher unbebauten Gebiets zwischen Waldstraße, Impekovener Straße und Ginggasse auseinander gesetzt. Die vorgetragenen Inhalte der Stellungnahmen bewirken keine fachlich so weit abweichende Bewertung des Vorhabens, dass hieraus eine Änderung der Planung folgt.

Die ablehnenden Stellungnahmen zu der Darstellung des Offenlageentwurfs für die Flächen des "Kramersbruch" stützen sich auf folgende Argumente (Reihenfolge entsprechend der laufenden Nr. des Eingangsbuchs):

- Medizinische Bedenken gegen Temperaturerhöhung durch Bebauung Kramersbruch, Gefährdung der Bewohner unterhalb des Kramersbruchs, erhöhte Sterblichkeit durch Hitzebelastung
- Ökonomische Nachteile der jetzigen Generation und Folgekosten für künftige
- Irreversible Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen einschließlich des Klimas
- Nachhaltige negative Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes
- Zunahme des fahrenden und ruhenden Verkehrs und daraus folgend gesundheitliche Beeinträchtigungen auf Grund erhöhter Schadstoff- und Lärmbelastung, Verlust an Lebensqualität, Verschlechterung des Verkehrsflusses zwischen Lehmkaule und Klostergarten, ungelöste Parksituation in der Straße "Kramerbruch" wird verschärft
- Verstärkung der Probleme des Abwasser- und Oberflächenwasserabflusses durch Flächenversiegelung
- Fehlende Erforderlichkeit der geplanten Straße, da die fünf bestehenden Ortsstraßen nicht überlastet sind und auch ein Bus verkehren kann.
- Streng geschützte Arten

Die Befürworter erinnern an die in Aussicht gestellte Entlastung der Steingasse durch eine Erschließung des Kramersbruchs u.a. im Zusammenhang mit dem Ausbau der Steingasse.

Zu a): Die Stellungnahmen verweisen auf eine signifikante Erhöhung des Sterberisikos in Folge hoher Außentemperaturen, insbesondere für Personen unter einem Jahr und über 70 Jahren sowie für arme Menschen. Damit wird ein Aspekt angesprochen, der einerseits auf Grund der Komplexität der Zusammenhänge und der unterschiedlichen Forschungsergebnisse zu Diskussionen herausfordert. Gleichzeitig verbietet sich im Zusammenhang mit einer Baugebietsausweisung ein Streit um die Zahl der tatsächlich zu welchem Zeitpunkt in Folge welcher Temperaturen Verstorbenen.

Allgemein ist festzustellen, dass Nordrhein Westfalen über ein gemäßigtes und ausgeglichenes Klima mit einem relativ geringen Anteil an Extremereignissen verfügt. Die Köln- Bonner Bucht zählt zwar zu den wärmsten Regionen Deutschlands, erlangt die Einstufung aber durch die milden - in der Regel schneelosen Winter. Die sommerliche Belastung dieses Raums (Wärme, Schwüle) nimmt zu den Erhebungen in den Randbereichen schnell ab. Hiervon profitieren bereits die Alfterer Siedlungen am Villehing deutlich.

Grenzen für die Beeinflussung des örtlichen Klimas wurden bisher nicht festgelegt. Auch ist nicht abzuleiten, dass die heutige Situation im Sinne eines Verschlechterungsverbots die Grenze für eine nachteilige Beeinflussung darstellt. Vielmehr ist davon auszugehen, dass innerhalb einer normalen Siedlungsentwicklung auftretende Veränderungen stets hinzunehmen sind. Dies gilt zumindest so lange, wie keine von einem verbreiteten Normalzustand abweichenden Verhältnisse entstehen. Besonders hohe individuelle Ansprüche an eine gesundheitliche Vorsorge sind - wie auch beispielsweise in Bezug auf Lärm - nur durch individuelle Gestaltung der persönlichen Lebensumstände abzuschern.

Für das konkret zu beurteilende Vorhaben, im oberen Teil des Kramersbruchs rund 20 % der heutigen Freiflächen zu bebauen und eine Verbindungsstraße zwischen der Impekovener Straße und der Waldstraße herzustellen, kann auf der Ebene des Flächennutzungsplans mit ausreichender Sicherheit

angenommen werden, dass mit der Inanspruchnahme dieser Teilfläche zwar eine Vergrößerung der lokalen Wärmeinsel erfolgt, diese aber für die umliegenden bestehenden Baugebiete keinen qualitativen Umschlag der heutigen Verhältnisse bewirken.

Weiter vertiefende Untersuchungen werden auf eine nachfolgende notwendige verbindliche Bauleitplanung abgeschichtet.

Zu b): Der Erhalt, der Ausbau und die Unterhaltung der Erschließungsanlagen im Gemeindegebiet zählt zu den Kernaufgaben der Gemeinde. Sofern diese nicht unmittelbar durch die von ihnen erschlossenen Grundstücke finanziert werden, muss ihr Nutzen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wie für die Bedürfnisse entlang der Verkehrswege gegen die nicht beitragsfähigen Kosten abgewogen werden. Für die Verbindung zwischen Impekovener Straße und Waldstraße ist festzuhalten, dass sowohl die unmittelbare Verbindung der Höhenlage mit der Tallage als auch die Entlastung der alten Ortsstraßen eine Investition über die reinen Anliegerbeiträge hinaus rechtfertigt.

Zu c): Gerade weil mit der Erschließung und Besiedelung neuer Baugebiete immer Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie nachteilige Auswirkungen verbunden sind, erfüllen aktuell geplante Baugebiete besonders hohe Anforderungen an den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und den Ausgleich von Eingriffen. Ziel der Planung ist es, Eingriffe vollständig auszugleichen und dort, wo dies nicht möglich ist, die verbleibenden Beeinträchtigungen durch anderweitige Maßnahmen zu kompensieren. Hier unterscheiden sich diese Pläne erheblich von Siedlungserweiterungen früherer Zeit. Der pauschale Vorwurf einer Missachtung und Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlage ist damit unzutreffend.

Zu d): Das Orts- und Landschaftsbild wird durch eine Bebauung im Bereich des Holzwegs und eine separat geführte Straßentrasse verändert und diese Veränderung ist zunächst von Dauer. Es entsteht ein neuer Ortsrand, womit gleichzeitig verbunden ist, dass die Bebauung entlang der nördlich gelegenen Waldstraße ihre Ortsrandlage verliert. Das heutige Ortsbild und die Kulturlandschaft im Kramersbruch zeigen keine Gestaltungsqualität, in die sich eine neue Bebauung nicht einfügen kann. Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild zählen darüber hinaus zu den Schutzgütern, für die ein Ausgleich von Eingriffen vorgeschrieben ist. Auch für das Orts- und Landschaftsbild gilt, dass die derzeitige Situation keine Grenze der baulichen oder nutzungsmäßigen Veränderung des Siedlungsraums begründet.

Zu e) und g) Die Argumentationen zum Verkehr erscheinen zunächst gegensätzlich. Zum einen wird die Verkehrssituation so dargestellt, dass die Zufahrtsstraßen zu den Höhen nur gering durch Kraftfahrzeugverkehr belastet sind und eine fahrplanmäßige Befahrung der bestehenden Straßen mit einem Linienbus möglich ist. Zum anderen erwarten die Antragsteller mit der dargestellten Straße ein erhebliches Verkehrsaufkommen mit unerträglichen Lärm- und Schadstoffbelastungen. Einerseits wird also der Bedarf für die neue Straße bestritten, andererseits wird die Straße auf Grund der erwarteten intensiven Nutzung und der daraus entstehenden Belastung abgelehnt.

Die beiden Argumentationen erschließen sich besser, wenn man berücksichtigt, dass die neue Straße mit dem Kramersbruch einen bisher von Verkehr nahezu unbeeinträchtigten Bereich tangiert, während man die bestehende Situation in der Steingasse, der Ginggasse und Kirchgasse bzw. Prinzgasse als gegeben hinnimmt. Eine Sonderstellung nehmen dabei die Einsprüche der Anwohner der Straße Kramersbruch ein, für die sich die bestehende Verkehrsbelastung deutlich erhöhen würde.

Gleichwohl verbleibt der Widerspruch, dass die von der Bürgerinitiative in der Morgenstunde des 15. August 2008 (Freitag) bei Sperrung der Staffelsgasse gezählte Querschnittsbelastung von 77 Fahrzeugen in der Ginggasse und 62 Fahrzeugen in der Steingasse dort verträglich, eine Verlagerung größerer Teile dieses Verkehrs auf eine verkehrsgerecht ausgebaut neue Straße aber unverträglich sein soll.

Allein quantitativ betrachtet spricht die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen RAST 06 bei einer Querschnittsbelastung bis zu 400 Fahrzeugen pro Stunde noch von einer Wohnstraße. Selbst ein Wohnweg ist noch bis zu einer Spitzenbelastung von 150 Fahrzeugen pro Stunde einsetzbar. Bei näherer Betrachtung wird deutlich, dass die Einsatzgrenzen der jeweiligen Straßenquerschnitte auf einen Neubaustandard mit durchgehenden zweistreifigen Fahrbahnen, bedarfsgerechten Fuß- und Radver-

kehrsräumen und einer geordneten Stellplatzsituation bemessen sind. Ein entsprechendes gebautes Beispiel für die Umsetzung dieser Standards ist die Straße "Kramersbruch".

Anders verhält es sich hingegen mit den alten Gassen, die ohne durchgängige Querschnitte und ohne ausreichende Verkehrsräume für Fuß- und Radverkehr auskommen müssen. Diese Straßen sind über dies mit mehr als 400 m Länge eines Abschnittes rund 1/3 länger, als in der Richtlinie vorausgesetzt. Bei diesem Straßenraumangebot sinkt zum einen die Leistungsfähigkeit rapide, besonders, wenn es eine nennenswerte Anzahl von Begegnungsfällen gibt. Zum anderen gehen die sonstigen Funktionen der Straße für den Aufenthalt, als Vorbereich der Bebauung und für den ruhenden Verkehr verloren.

Auch in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr ist letztlich nicht die Verkehrsstärke sondern das Raumangebot entscheidend. Der Einsatz eines Linienbusses zur Erschließung der Höhensiedlungen ist denkbar, wenn dafür weitere einschränkende verkehrsregelnde Maßnahmen akzeptiert werden. Der Linienweg müsste durch Halteverbote, Vorfahrtsregelungen an Engstellen und Signalanlagen frei gemacht werden. Anderenfalls ist lediglich die Bedienung durch einen 8-Sitzer Kleinbus möglich, der im weiteren Liniennetz des Verkehrsverbunds nicht eingesetzt werden kann, so dass ein zusätzliches Umsteigen erforderlich wird.

Die Diskussion allein der Verkehrsmenge lässt außerdem die Qualität des Straßennetzes außer acht, d.h. die Frage ob das Straßennetz diejenigen Verbindungen auf kurzem Wege herstellt, die von den Nutzern nachgefragt werden. Weder die Steingasse noch die Ginggasse bieten eine gute Verknüpfung mit dem leistungsfähigeren Straßennetz. Auch eine direkte Verknüpfung mit nennenswerten Zielpunkten ist nicht gegeben.

Die Ergänzung des Straßennetzes zwischen der Straße Kramersbruch und dem Lehmkaulenweg würde das Straßennetz qualitativ ergänzen und bestehende unzureichend dimensionierte Straßenräume entlasten, ohne auch nur entfernt an die Kapazitätsgrenzen einer regelkonformen Wohnstraße von 400 Kfz/h heranzureichen. Die Eignung eines Neubauquerschnitts für den öffentlichen Personennahverkehr würde die Reisezeiten ebenso wie die qualitative Verbesserung des Straßennetzes verknüpfen und den Busverkehr für den Fahrgast somit attraktiver gestalten.

Zu f): Der Abfluss von Niederschlagswasser und Abwasser neu geplanter Baugebiete wird durch das Wasserhaushaltsgesetz, das Landeswassergesetz sowie durch ein umfangreiches technisches Regelwerk bestimmt. Maßgabe ist stets die schadlose Ableitung auch extremer Wassermengen aus dem Baugebiet, auch wenn die Kanalisation selber bei einem Starkregenereignis überlastet wird. Dem gegenüber steht beispielsweise die Problematik verstärkt wild abfließenden Wassers zunehmend verdichteter landwirtschaftlicher Flächen. Unter diesen Rahmenbedingungen kann der Einwand einer verstärkten Überflutungsgefahr durch zusätzliche Versiegelung in neuen Baugebieten nicht gelten.

Zu h): Der Fachbeitrag zum Artenschutz auf der Ebene des Flächennutzungsplans hat keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Konflikte aufgezeigt. Die Bauflächen im Bereich des Kramersbruchs wurden allerdings auch zum Schutz der vorhandenen Biotopstruktur einschließlich der zu erwartenden Fauna überwiegend nicht aus dem bestehenden Flächennutzungsplan in den neuen Flächennutzungsplan übernommen. Bei dem relativ geringen Anteil der in Anspruch genommenen Flächen an der gesamten Freifläche von ca. 20 % ist davon auszugehen, dass keine der Planung entgegenstehenden artenschutzrechtlichen Konflikte entstehen, auf die die Planung nicht adäquat abgestimmt werden könnte.

Beschluss Nr. 5 zu Stellungnahme Nr. 8

Blechgasse Erhalt der Grünflächendarstellung

Beschlussvorschlag: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Begründung: Es liegen keine Anträge zur Änderung der Darstellung vor.

Die zustimmende Stellungnahme zur Grünflächendarstellung im offen gelegten Entwurf des Flächennutzungsplans spricht sich gleichzeitig gegen eine Darstellung als Wohnbaufläche aus.

Es liegen keine Anträge zur Änderung der Darstellung in diesem Bereich vor.

Beschluss Nr. 6 zu Stellungnahme Nr. 18

Volmershoven L113n Ablehnung der Trassendarstellung wegen zu geringen Abstands zur Wohnbebauung, namentlich dem Gebäude und Grundstück am westlichen Ende der Marienstraße.

und Stellungnahme Nr. 198:

Witterschlick L113n Ablehnung der Trassendarstellung wegen zusätzlicher Belastung der Nettekoverer Straße.

sowie Stellungnahmen Nr. 19 und 43:

Witterschlick L113n Ablehnung der Trassendarstellung in Verbindung mit der Ablehnung der Darstellung der Konzentrationszone für den Tontagebau

Beschlussvorschlag: Den Stellungnahmen wird nicht gefolgt.

Begründung: Die eingetragene Trasse dient als Anzeige der von der Gemeinde gewünschten Ortsentlastung und zur Sicherung einer ortsnahe Variante gegen Planungen Dritter

Ein Eigentümer wendet sich mit seiner Stellungnahme gegen die in einem Abstand von ca. 30 m von seinem Grundstück eingetragene ortsnahe Trasse einer Ortsumfahrung im Zuge der L113 (Hauptstraße). Er rechnet mit einer Wertminderung des Hauses und seines Grundstücks sowie einer auf Grund von Lärm und Geruchsbelästigung verminderten Lebensqualität an diesem Standort.

Eine Anwohnerin der Nettekoverer Straße verweist auf den vermehrten Lkw-Verkehr durch die Anbindung der Raiffeisenstraße und das Gewerbegebiet. Sie schlägt vor, die Nettekoverer Straße für den Durchgangsverkehr zu sperren, anstatt die Bedeutung und die Verkehrsbelastung der Straße durch Anschluss an die Umgehungsstraße weiter zu erhöhen.

Vier Anwohner sprechen sich – teilweise in einer gemeinsamen Stellungnahme - im Zusammenhang mit der Erweiterungsfläche für den Tontagebau Schenkenbusch auch gegen die Darstellung der Ortsumgehungsstraße aus. Wie gegen die Tagebauerweiterung werden auch hier die Inanspruchnahme und Zerstörung der Landschaft einschließlich der Artenschutzproblematik sowie die zu erwartende Belastung durch Lärm, Staub und Dreck zur Begründung herangezogen.

Die Gemeinde Alfter stellt im Flächennutzungsplan eine vom Rat der Gemeinde beschlossene Trassenvariante im Entwurf des Flächennutzungsplans dar, um der Notwendigkeit einer Ortsentlastung und damit auch der Freihaltung einer Trasse gegenüber anderen Planungsträgern Geltung zu verschaffen. Dies ist im vorliegenden Fall in der Flächenkonkurrenz zu den bergrechtlich zu genehmigenden Tonabbauflächen geboten, um überhaupt die Option einer ortsnahe Trasse zu wahren.

Die Auswahl einer Trassenvariante und die Festlegung ihres tatsächlichen Verlaufs sind einem Linienbestimmungsverfahren und einem Planfeststellungsverfahren des Straßenbaulastträgers, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen NRW vorbehalten. Die Gemeinde kann Teile des Verfahrens in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger übernehmen, ist aber an die selben Anforderungen bezüglich der Variantenuntersuchung und der Umweltprüfung sowie der Öffentlichkeit des Verfahrens