

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 19 für das Gewerbegebiet "Rother Straße" in Herrieden

Einwand Frau Dorina Jechnerer

Nachstehende Einwendungen beziehen sich auf folgende Aspekte des Bebauungsplans:

- 1. Stilllegung der Rother Straße**
- 2. Verlegung des Radweges**

ad 1: Stilllegung der Rother Straße

In der Begründung Stand: 25.07.2018 heißt es:

„Um direkt an die bestehende Bebauung heranrücken zu können, und somit den geringsten Flächenverbrauch zu generieren (s. Pkt. 4 Alternativenprüfung) ist es erforderlich, die bestehende „Rother Straße“ stillzulegen. Als Ersatz für die alte „Rother Straße“ wird die bestehende Verbindungsstraße zwischen dem Ortsteil Roth und der Staatsstraße verkehrsgerecht ausgebaut. Die Verbindungsstraße wurde in der Vergangenheit bei starken Hochwassern des Ameisengrabs leicht überflutet. Im Zuge des Hochwassergesamtkonzeptes werden geeignete Maßnahmen festgelegt um die Überflutung zukünftig auszuschließen.

Ungefähr auf Höhe des alten Bahndamms schwenkt die neue Trasse der Verbindungsstraße Richtung Osten und verläuft s-förmig Richtung Staatsstraße. Die nördlich des Bahndamms bestehende Verbindungsstraße wird rückgebaut. Die Anbindung wird als Kreisverkehrsplatz ausgeführt.

Der Kreisverkehr stellt eine sichere Knotenpunktsform dar. Gleichzeitig verbessert er durch die geschwindigkeitsmindernde Wirkung in allen Anschlussästen entscheidend die Sicherheit der Radwequerung.“

Stellungnahme:

In Anbetracht der Tatsache, dass durch die Stilllegung der „Rother Straße“ der geringste Flächenverbrauch generiert wird, kann in diesem Punkt der Stilllegung zugestimmt werden.

Die geplante Verlegung der Verbindungsstraße erscheint aus folgenden Gründen jedoch nicht überzeugend.

1. Durch den s-förmigen Verlauf der neuen Trasse ab ungefähr der Höhe des alten Bahndamms erfolgt eine massive Zerschneidung der Grünfläche. Hierdurch wird ein erheblicher Teil der Ausgleichs- bzw. Entwicklungsflächen beeinträchtigt.
2. Die Anbindung der Verbindungsstraße an die Staatsstraße durch einen Kreisverkehr stellt, anders als in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegt, keine sichere Knotenpunktsform dar, wenn der Verkehr mit den außerhalb bebauter Gebiete zulässigen 100 km/h auf den Kreisverkehr zufährt. Außerdem sollen Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete grundsätzlich nicht zur Anwendung kommen, wenn wegen der Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verknüpfung nicht zweckmäßig ist und/oder die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht ist. Diese beiden Kriterien, die für einen Kreisverkehr außerhalb bebauter Gebiete sprechen, können anhand des Plans und der Begründung nicht als erfüllt bewertet werden. Außerdem ist zu prüfen, ob durch die Topografie eine zu große Schrägneigung des Kreisverkehrs entsteht.

Dem Einwand wird durch den Verzicht auf die dargestellte Verlegung und auf den Kreisverkehr Rechnung getragen.

Wichtig für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist zweifelsohne eine gute Sicht. Daher ist es zu begrüßen, dass die Verbindungsstraße annähernd im 90° Winkel auf die Staatsstraße trifft. Um dies zu erreichen, genügt eine vergleichsweise geringe Verlegung der Verbindungsstraße nach Westen auf den letzten Metern Richtung Staatsstraße. Diese Planungsvariante sollte geprüft werden.

Die Begründung, durch die geplante s-förmige Verlegung verkürze sich der Weg für die Radfahrer, kommt nur dann zum Tragen, wenn der Rad- und Autoverkehr gemeinsam die neue Verbindungsstraße nutzen. Gegen diese Zusammenlegung und die Verlegung des Radwegs sprechen jedoch gewichtige Gründe.

ad 2: Verlegung des Radweges

In der Begründung Stand: 25.07.2018 heißt es:

„Der derzeit bestehende Radweg entlang des alten Bahndamms, der durch die Erweiterungsfläche verläuft, wird nach Norden verlegt. Am Ortsausgang von Herrieden wird er zunächst ca. 550 m nördlich der Staatsstraße bis zu dem geplanten Kreisverkehr geführt. Die Querung der Staatsstraße erfolgt mit einer Querungshilfe am zukünftigen Kreisverkehr. Im weiteren Verlauf wird der Radweg parallel zur neuen Trasse der Verbindungsstraße bis zur Anbindung an den bestehenden Radweg neu angelegt. Die Länge des neuen Radweges ist ungefähr gleich zum Bestehenden.

Um ein Erleben der Landschaft östlich des Gewerbegebiets für Fußgänger oder Radfahrer weiterhin zu ermöglichen, wird außerhalb der Erweiterungsflächen, am künftigen Westende des Weges ein Rondell mit Sitzgruppe als Verweil- bzw. Rastmöglichkeit eingerichtet. Von dieser Stelle hat man einen Ausblick auf das südlich gelegene Feuchtgebiet am Ameisengraben, auf den umgestalteten Ameisengraben sowie auf die nördlich angelegten Ausgleichsflächen.“

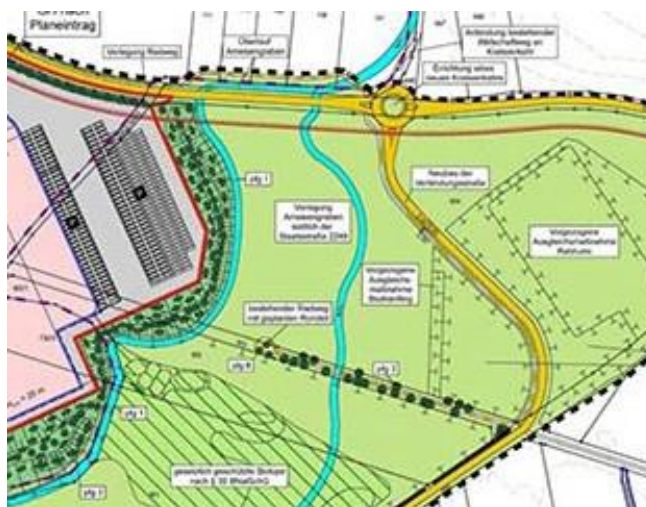
Das Argument, dass ein „Erleben der Landschaft“ weiterhin möglich werde, weil am künftigen Westende des Weges ein Rondell mit Sitzgruppe als Verweil- bzw. Rastmöglichkeit eingerichtet werden soll, kann nicht überzeugen. Wenn das „Erleben der Landschaft“ als Kriterium für den Verlauf des Radwegs von Bedeutung sein soll, muss der Radweg entlang des Bahndamms erhalten werden und bis zum Wall und dort entlang in Richtung Norden zur Staatsstraße geführt werden. Radfahrer, Fußgänger, Rollstuhlfahrer können durch diese Streckenführung die Landschaft „erfahren“, während sie den Weg zurücklegen, den sie zurücklegen müssen, um ihr Ziel zu erreichen. Ein künstlich eingerichtetes Rondell, das das Ende einer Sackgasse markiert, widerspricht dem eigentlichen Sinn eines Radwegs.

Dem Einwand wird durch die geänderte Radwegeführung und durch den Verzicht auf das Rondell Rechnung getragen.

Im Bürgerworkshop, der von Bürgermeister Brandl ins Leben gerufen wurde, wurde folgende Variante für einen Radweg vorgeschlagen:

„Auf Vorschlag der Bürger wird eine weitere Variante 1.1 mit aufgenommen. Bei dieser Variante verläuft der Radweg nicht über den Erdwall, sondern so nah wie möglich am Fuß des Erdwalls zwischen Notüberlauf und Ameisengraben.“ (Protokoll zum Treffen vom 11.07.2018)
Nebstehend wird diese Variante skizziert:

Dem Einwand wird durch die geänderte Planung des Radwegs Rechnung getragen.



Für diese Variante sprechen viele unterschiedliche Argumente:

Da es sich bei dem Radweg entlang des alten Bahndamms, der wie oben beschrieben, östlich des Walls nach Norden zur Staatsstraße führt (siehe: rot gestrichelte Linie), nicht um eine von Autos befahrene Straße handelt, würde sich einerseits die Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger und Rollstuhlfahrer deutlich erhöhen, andererseits ist ein Weg, der nicht an der Straße verläuft, für Radfahrer, Fußgänger und Rollstuhlfahrer deutlich attraktiver.

Die Stadt Herrieden hat durch ihre Bemühungen um die Dokumentation des Verlaufs des alten Bahndamms deutlich gemacht, wie wertvoll es ist, Erinnerungsräume zu bewahren. Wenn der alte Bahndamm als Radweg in seiner jetzigen Form erhalten bleibt und östlich des Walls nach Norden hin zur Staatsstraße weitergeführt wird, bewahrt man diesen Erinnerungsraum soweit wie möglich und erhält ihn als erlebbaren Bestandteil der durch Radfahrer, Fußgänger und Rollstuhlfahrer genutzten Struktur.

Auch unter dem Aspekt des Naturschutzes ist der Verlauf des Radweges wie skizziert zu begrüßen, da viele Vogelarten des Offenlands Strukturen wie den Wall und auch Störungen durch Fußgänger und Radfahrer meiden. Außerdem würde die insgesamt gestörte Fläche minimiert, wenn man den Weg möglichst nah an den Wall setzt.

Folgt man den Bewertungskriterien, die von den Bürgern im Workshop für eine ideale Streckenführung des Radweges erarbeitet und gewichtet wurden, kommt man zu dem Ergebnis, dass der Radweg entlang des Bahndamms und des Walls eine sehr gute Variante darstellt. Dass Herr Wolff in seiner Präsentation in der Stadtratssitzung am 11. Juli 2018 dies so nicht kommuniziert hat, liegt daran, dass zu diesem Zeitpunkt der Punkt der Sicherheit nicht abschließend bewertet werden konnte, weil die Anbindung/Unterführung/Überquerung an der Staatsstraße noch nicht geklärt war. Allerdings hat die Nicht-Bewertung dieses Kriteriums fälschlicherweise zu einer Verzerrung des Ergebnisses geführt. Um hier für Klarheit zu sorgen, wäre es wichtig, wenn das Ergebnis, das die Wolff Gruppe am 11.07.2018 präsentiert hat, überarbeitet wird, nachdem die Frage der Anbindung/Unterführung/Überquerung an die Staatsstraße geklärt ist.

Denkbar sind folgende Varianten:

Der Radweg führt südlich entlang der Staatsstraße zum bestehenden Kreisverkehr.

Der Radweg quert die Staatsstraße und führt nördlich entlang der Staatsstraße zum bestehenden Kreisverkehr. In diesem Fall stellt eine Unterführung die sicherste Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Rollstuhlfahrer dar.

Stellungnahme zu den Einwendungen

zu Ziffer 1 Stilllegung der Rother Straße

Im Zuge weiterer Planungen wurde aus verschiedenen Gründen entschieden, durch die Neuansbindung des Ortsteiles Roth die Durchschneidung der Grünflächen auf das notwendige Maß zu begrenzen und die Straße möglichst weit nach Osten zu verschieben.

Der Anschluss an die Staatsstraße erfolgt durch eine regelkonforme Linksabbiegespur. Die Knotenpunktform hat den Vorteil, dass die untergeordnete Straße gegenüber der Kreisverkehrslösung verkehrlich nicht aufgewertet wird.

Dieser Effekt ist gewünscht, um den Schleichverkehr über die Orte Leutenbuch und Roth so gering wie möglich zu halten. Somit sind die Bedenken des Einwandes berücksichtigt.

zu Ziffer 2 Verlegung des Radweges

Durch den Verzicht auf die LkW-Zufahrt im östlichen Erweiterungsbereich ist es möglich den Radweg am südlichen Rand der Staatsstraße bis zum Ende des Werkgeländes zu führen. Von dort wird der Radweg entlang des Walles nach Süden bis zum bestehenden Radweg (ehemals Bahndamm) geführt.

Somit entfällt die Querungsproblematik. Dies entspricht dem Wunsch des Einwenders.

Herrieden, den 27.11.2018

Ingenieurbüro W. Heller