

07.02.2023

Beschlussvorlage Nr.: 2022/094/2

öffentlich

Bezugsvorlage Nr.:

Grundsatzbeschluss zum Trogbauwerk im Zuge der Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vor-schlag	abweichend	Einst	Ja	Nein	Enth
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	01.03.2023 -							
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten	20.03.2023 -							
Verwaltungsausschuss	27.03.2023 -							
Rat	13.04.2023 -							

Beschlussvorschlag

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Realisierung eines separaten Trogbauwerks für Radfahrende und Fußgehende zunächst nicht weiter zu verfolgen.

Anlass und Ziele

Die Verwaltung wurde am 18.03.2021 vom Rat der Stadt Neustadt am Rügenberge damit beauftragt zu prüfen, ob grundsätzlich die Möglichkeit zur Realisierung eines Trogbauwerkes im Verlauf der Siemensstr. besteht. Mit der Drucksache 2022/094 hat die Verwaltung empfohlen, die Bemühungen für einen Trog an dieser Stelle sowohl aus wirtschaftlichen, als auch aus technischen Gründen nicht weiter zu verfolgen. Im Ortsrat der Stadt Neustadt am Rügenberge am 06.07.2022 und im Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten (USFO) am 22.09.2022 wurde allerdings der Wunsch formuliert, ein Trogbauwerk für Radfahrende und Fußgehende im Verlauf der Siemensstraße planungsrechtlich vorzubereiten und zu sichern.

Im Zuge dieses politischen Auftrags, sind die erforderlichen Schritte für die Realisierung umfänglich geprüft worden.

_Finanzielle Auswirkungen		
Haushaltsjahr: 2023		
Produkt/Investitionsnummer:		
	einmalig	jährlich
Ertrag/Einzahlungen	0,-- EUR	EUR
Aufwand/Auszahlung	0,-- EUR	0,-- EUR
Saldo	0,-- EUR	0,-- EUR

Begründung

Die wesentlichen Grundlagen ergeben sich aus der Vorlage 2022/094/1 und werden aus Gründen der Übersichtlichkeit, ergänzt im Hinblick auf die Fragen aus dem Verwaltungsausschuss, nachfolgend zusammengefasst.

Für die Realisierung eines Trogbauwerkes innerhalb der städtischen Straßenparzelle Siemensstraße reicht der Platz nicht aus, so dass angrenzende Grundstücksteile für das Bauwerk in Anspruch genommen und erworben werden müssen. Es handelt sich dabei um Grundstücke westlich und östlich der Bahntrasse. Dort gelten die Bebauungspläne Nr. 136 „In der Kassebeern“ (westlich der Bahntrasse) und Nr. 118 „Lindenstraße“ (östlich der Bahntrasse) sowie der Bebauungsplan Nr. 167 „Vergnügungsstätten“.

Dazu ist geprüft worden, ob eine Änderung des Flächennutzungsplanes zumindest eine planungsrechtliche Absicherung ermöglicht. Die alleinige Änderung des Flächennutzungsplans zur planungsrechtlichen Sicherung der Maßnahme kommt tatsächlich aus rechtlichen Gründen nicht in Betracht. Der Flächennutzungsplan ist ein vorbereitender Bauleitplan. Er hat den Zweck, „die sich aus der von der Gemeinde beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen in den Grundzügen darzustellen“. Er ist im Gegensatz zum Bebauungsplan nicht parzellenscharf und er hat keine Außenwirkung.

Es ist daher festzustellen, dass sich die bloße Änderung des Flächennutzungsplanes grundsätzlich nicht zur planungsrechtlichen Sicherung für den Bau des gewünschten Verkehrsbauwerkes eignet; vielmehr ist die Aufstellung eines Bebauungsplans dazu erforderlich.

Ein Bebauungsplan darf jedoch nur aufgestellt werden, wenn ein Planungserfordernis besteht. Das bedeutet in diesem Fall, dass vorab auf geeignete Weise zu prüfen ist, ob das geplante Vorhaben überhaupt umgesetzt werden kann, weil die konkret vorhandenen Platzverhältnisse für die DIN-gerechte Herstellung der Unterführung einen individuellen Planungsansatz erfordern.

Die Grobprüfung müsste in Form einer Machbarkeitsstudie als vorbereitender Schritt durchgeführt werden.

Ein Bebauungsplan ist zwingend mit einer parzellenscharfen Abgrenzung zu versehen und in diesem konkreten Planungsfall so zu wählen, dass die in Anspruch zu nehmenden Flächen der angrenzenden privaten Grundstücke so knapp wie möglich dimensioniert werden müssen, um sich daraus ergebende Beeinträchtigungen für die verbleibenden Grundstücksnutzungen möglichst gering halten zu können. Deshalb ist eine aussagekräftige Planungsgrundlage bzw. ein ausgereifter Entwurfsstand (Ausführungsplanung, mindestens Genehmigungsplanung) für das Verkehrsbauwerk zwingend erforderlich.

Grundsätzlich könnten auf dieser Planungsgrundlage Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden, wie z.B. Grundstücksankäufe und/oder Enteignungen - falls betroffene Eigentümer nicht

bereit sind, der Stadt die für den Bau erforderlichen Grundstücksteile zu überlassen. Die beschriebene Planungsgenauigkeit ist gerade deshalb auch nötig, damit der Bebauungsplan möglichst ausgereift und damit vor Gericht weniger angreifbar ist.

Schon jetzt ist sicher, dass eine Realisierung eines Trogbauwerkes nur möglich wäre, indem die Entwicklungen und Nutzungen der betroffenen Nachbargrundstücke sehr stark beeinträchtigt werden.

Konkret betrifft das die bauliche Entwicklung und Erschließung des ehemaligen Rentrop-Geländes sowie die Zufahrt und Stellplatzfläche des REWE-Marktes.

Darüber hinaus sind Erfordernisse der Altlasten- und Artenschutzproblematik für die zu beanspruchenden Flächen des ehemaligen Rentrop-Geländes sowie die Herstellung einer neuen Zufahrt und die Neuordnung der Stellplatzfläche für den REWE-Markt bei der Gewichtung, Bewertung und Abwägung der privaten und öffentlichen Belange zu berücksichtigen.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 136 setzt südlich der Siemensstraße Baugebiete fest (Mischgebiet und Gewerbegebiet). Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 118 setzt nördlich der Siemensstraße ein Mischgebiet fest. Der Bau einer für die öffentliche Nutzung zu widmende Verkehrsanlage ist auf Grundlage dieser Festsetzungen in den Bebauungsplänen 118 und 136 nicht zulässig.

Insofern müsste zusätzlich ein Änderungsverfahren für beide Bebauungspläne eingeleitet werden, damit die planungsrechtliche Grundlage für den Bau und die Widmung eines Trogbauwerkes hergestellt werden könnte.

Eine Flächennutzungsplanänderung wäre im Parallelverfahren zur Aufstellung der Bebauungsplanänderung ebenfalls erforderlich, weil der Bau einer Trogstrecke für Fußgehende und Radfahrende im Bereich der Siemensstraße trotz der Herstellung einer Straßenbrücke mit beidseitig vorgesehenem barrierefreien Fuß- und Radweg als bedeutsame örtliche Verkehrsverbindung für Fußgänger und Radfahrer einzustufen ist und mit entsprechender Darstellung im Flächennutzungsplan planungsrechtlich vorbereitet werden muss.

Hinsichtlich der Ermittlung der Kosten sind die erforderlichen Voraussetzungen wie folgt festzustellen:

In einem ersten Arbeitsschritt ist durch eine **Machbarkeitsstudie** zu prüfen, ob die gewünschte Unterführung für Fußgänger und Radfahrer aufgrund der knappen Platzverhältnisse überhaupt im Verlauf der Siemensstraße umsetzbar ist. Dafür ist ein Verkehrsplanungsbüro mit Planungen analog zu einer **Vorplanung** (Leistungsphasen 1 und 2) incl. Vermessung als Grundlage für die Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Die Kosten dafür belaufen sich laut Angebot auf ca. **450.000 Euro** (s. nicht öff. Anlage zur BV Nr. 2022/094).

Wenn die Machbarkeitsstudie zeigt, dass eine Umsetzung der gewünschten Unterführung möglich ist, muss zur planungsrechtlichen Sicherung ein Bebauungsplan aufgestellt werden. In diesem konkreten Planungsfall ist dafür als Planungsgrundlage ein sehr detailliert aufgearbeiteter Trog-Bauwerksentwurf erforderlich, mindestens mit dem Stand einer **Genehmigungsplanung** (vgl. Antwort zu Fragen 2 und 3). Die Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4) belaufen sich auf ca. **470.000 Euro**.

Die Bauleitplanung (Bebauungsplanaufstellung und Flächennutzungsplanänderung im Parallelverfahren) muss aufgrund knapper Kapazitäten im Fachdienst 61 von einem externen Planungsbüro erstellt werden. Dafür wurden Planungskosten in Höhe von **38.000 €** geschätzt. Dazu kommen Kosten für erforderliche Fachgutachten (voraussichtlich Artenschutz, Bodenschutz, Verkehrsentwicklung, Oberflächenwasserbehandlung) in Höhe von ca. **13.000 €**.

Nach **realistischer** Schätzung fallen damit zur planungsrechtlichen Sicherung des gewünschten

Trogbauwerks **insgesamt Kosten** in Höhe von etwa **970.000 Euro** an.

Unabhängig davon muss an dieser Stelle nochmal darauf hingewiesen werden, dass die Erschließung der an die Siemensstraße angrenzenden Grundstücke nach der aktuellen Voruntersuchung stark beeinträchtigt und die Entwicklung und Vermarktung der Freifläche südlich der Siemensstraße verzögert und stark beeinträchtigt wird.

Außerdem müssen vom REWE-Markt auf der östlichen Seite der Bahn beträchtliche Teile des Parkplatzes für das Bauwerk umgewandelt werden.

Wegen der Grundwassersituation muss der Trog selbst voraussichtlich komplett mit in den Boden gerammten Spundwänden abgesichert werden. Das ist während der Bauphase sowohl für das Dentallabor auf der östlichen Seite, als auch für die Kunststoffverarbeitung auf der westlichen Seite der Bahn äußerst problematisch.

In Gesprächen mit den angrenzenden Betrieben ist eine deutliche und teilweise auch kritische Zurückhaltung im Hinblick auf die resultierenden Einschränkungen festzustellen.

Auch die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit durch die Deutsche Bahn müsste im Laufe des Verfahrens abgestimmt werden.

Nach Vorliegen aller wesentlichen Tatsachen und umfänglicher Prüfung der Kosten sollte von einer Realisierung der planungsrechtlichen Sicherung der Maßnahme aus Sicht der Verwaltung Abstand genommen werden.

Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.

Neustadt ist zukunfts- und handlungsfähig.

Auswirkungen auf den Haushalt

Der Bau einer entsprechenden Unterführung wird nach ersten Einschätzungen ca. 12 Millionen Euro kosten. Hinzu kommen allein für die planungsrechtliche Sicherung Kosten in der Größenordnung von etwa 970.000 Euro.

Alle Kosten wären vollumfänglich von der Stadt zu tragen, da die Unterführung zusätzlich zur Brücke gebaut und somit nicht Teil der Aufhebung des Bahnübergangs wäre. Dies hat die DB-Netz AG auf Nachfrage noch einmal schriftlich bestätigt.

Die jährlichen Kosten für Abschreibung und Unterhalten würden sich laut der Verordnung zur Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (ABBV) auf ca. 170.000 Euro belaufen. Diese fallen aber erst nach einem tatsächlich erfolgten Bau an.

So geht es weiter

Nach der Beschlussfassung wird das Verfahren für die weitere Planung eines Trogbauwerks für Radfahrende und Fußgehende beendet.

Fachdienst 61 - Stadtplanung -

