



Drucksache zur Entscheidung	Status: öffentlich Federführung: FB 40 - Fachdienst StadtGrün AZ: 40.3/Sö/cn Verfasser/Bearbeiter: Herr Söller	
Dorferneuerung Dibbersen, Dangensen, Emsen, Langenrehm Rückbau der Harburger Straße (B 75 alt) hier: 1. Variantenuntersuchung 2. Weiteres Vorgehen 3. Aufhebung des Sperrvermerks auf dem Produktkonto 541522-787300		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den Verwaltungsausschuss)		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zusatzinformation</i>
04.02.2016	OR Dibbersen	
04.02.2016	Ausschuss für Stadtplanung, Mobilität, Bauen und Ordnung	
11.02.2016	Verwaltungsausschuss	

Beschlussvorschlag:

Der VA möge beschließen:

A) Empfehlung des Ortsrates Dibbersen:

1. Die Variante _____ soll umgesetzt werden.
2. Der Sperrvermerk auf dem Produktkonto 541522-787300 wird aufgehoben.

B) Empfehlung des Ausschusses für Stadtplanung, Mobilität, Bauen und Ordnung:

1. Die Variante _____ soll umgesetzt werden.
2. Der Sperrvermerk auf dem Produktkonto 541522-787300 wird aufgehoben.

Begründung:

1. Variantenuntersuchung:

Nach Vorstellung der Planung zum Rückbau der Harburger Straße im Rahmen der Dorferneuerung Dibbersen wurde die Verwaltung aufgrund der hohen Kosten und der damit verbundenen erheblichen finanziellen Belastung der Anlieger beauftragt, kostengünstigere Varianten zu entwickeln. Dabei sollten auch Lösungen gefunden werden, die nicht mehr den Förderrichtlinien zur Dorferneuerung entsprechen.

Folgende drei Varianten, die alle von einem Verzicht auf Förderung im Rahmen der Dorferneuerung ausgehen, wurden vom Planungsbüro arbos entworfen:

- Variante 1: Rückbau und Neugestaltung der Kreuzungen Alte Dorfstraße/Kirchweg und Schulstraße/Am Heidland
Mit dieser Variante sollen die beiden Kreuzungsbereiche der Harburger Straße mit den Straßenzügen Alte Dorfstraße/Kirchweg und Schulstraße/Am Heidland sowie der südliche Anschluss an die Bürgermeister-Becker-Straße zurückgebaut werden. Ziel dieser

Rückbaumaßnahmen ist es, durch eine Verengung der Fahrbahn auf 5,5 m Breite an den Ortseinfahrten und in der Ortsmitte eine spürbare Verkehrsberuhigung zu erreichen. Gezielte Baumpflanzungen in Form sog. "Baumtore" aus jeweils 8 Bäumen an den Kreuzungen sollen die partielle Einengung des Straßenraums unterstützen.

In den Rückbaubereichen werden die bestehenden Borde aufgenommen und zurückversetzt. In den Übergängen zum bestehenden Straßenprofil werden die Borde im 45-Grad-Winkel an die Bestandsborde angeschlossen. Die zurückzubauenden Asphaltflächen werden aufgenommen, entsorgt und durch Grünflächen ersetzt. Die bestehenden Querungshilfen für Fußgänger in den Einmündungsbereichen sollen erhalten bleiben. Die Fahrbahnbreiten in diesen Bereichen werden jeweils auf 3,5 m zurückgebaut. Bestehende Entwässerungseinrichtungen werden angepasst.

Die übrigen Bereiche der Harburger Straße mit Bushaltestellen, Stellplätzen, Fußwegen, Gehwegüberfahrten und Grünflächen bleiben unverändert erhalten. Auf weitere kleinteilige Sanierungsmaßnahmen wird aus Kostengründen verzichtet.

- Variante 2: Anlage eines Mittelstreifens

Mit der Variante 2 werden die bestehenden Bordlinien der ehemaligen Bundesstraße auf beiden Seiten vollständig erhalten. Zur Einengung des Straßenprofils wird in der Straßenmitte ein sog. "Verfügungstreifen" hergestellt, der in Teilen gepflastert und in anderen Bereichen durch Bauminselformen gestaltet wird. Die so entstehenden zwei Fahrbahnen erhalten jeweils eine Breite von 3,5 m, wobei der gepflasterte Mittelstreifen als Wende- oder Abbiegestreifen mitgenutzt werden kann. Baumpflanzungen an den Ortseingängen und in gliedernden Abständen im weiteren Straßenverlauf unterstützen die einengende Wirkung dieser Variante.

Der Vorteil dieser Lösung besteht in dem vollständigen Erhalt der vorhandenen Bordlinien und damit verbunden aller Entwässerungseinrichtungen. Aufgrund der unterschiedlichen Breite der ehemaligen Bundesstraße variiert der Mittelstreifen in seiner Breite zwischen 1,5 m und 5,1 m. Im Bereich dieses Mittelstreifens wird der vorhandene Asphalt aufgenommen, entsorgt. Neue Tiefborde fassen den Mittelstreifen gegenüber den verbleibenden 3,5 m breiten Fahrbahnen ein. Die Fläche wird mit einfachem Betonpflaster befestigt. Die Bauminselformen werden mit Hochborden gefasst, mit Rasen begrünt und jeweils mit drei Bäumen bepflanzt. Die heute stark aufgeweiteten Kreuzungsbereiche bleiben in dieser Variante wie auch alle Gehwege, Stellplätze, Bushaltestellen und Gehwegüberfahrten erhalten.

- Variante 3: einseitige Reduzierung der Fahrbahn und Rückbau der beiden Kreuzungen

Mit der Variante 3 wird vorgeschlagen, die Harburger Straße einseitig zurückzubauen. Im südlichen Abschnitt zwischen Bürgermeister-Becker-Straße und Kirchweg wird das östliche Bord so versetzt, dass im Mittel eine Fahrbahnbreite von 6,5 m Breite entsteht. Im nördlichen Abschnitt zwischen Alter Dorfstraße und Schulstraße bzw. Ortseingang wird das westliche Bord versetzt, so dass auch hier eine Fahrbahnbreite von ca. 6,5 m Breite angestrebt wird. In den Kreuzungsbereichen werden darüber hinaus die heute überdimensionierten Abbiegespuren teilweise zurückgebaut, so dass der gesamte Straßenzug der Harburger deutlich eingengt wird. Einseitige Baumpflanzungen unterstützen diese Fahrbahnverengung mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung.

Im Bereich der einseitigen Einengungen werden jeweils die bestehenden Borde ausgebaut und durch neue Hochborde in der neuen Straßenlinie ersetzt. Die vor allem im südlichen Bereich heute vorhandenen Stellplätze werden ebenfalls ersatzlos zurückgebaut und begrünt. Die bestehenden Bäume werden durch Baumreihen ergänzt, die jeweils die entstehenden neuen Grünflächen auf der Ost- bzw. auf der Westseite nutzen. Die bestehenden Querungshilfen für Fußgänger in den Einmündungsbereichen bleiben erhalten. Die Fahrbahnbreiten in diesen Bereichen werden jeweils auf 3,5 m zurückgebaut. An den einseitig zurückgebauten Bordlinien und in den Kreuzungsbereichen müssen bestehende Entwässerungseinrichtungen angepasst werden. Die übrigen Bereiche der Harburger Straße mit Bushaltestellen, Stellplätzen, Fußwegen, Gehwegüberfahrten und Grünflächen bleiben unverändert erhalten. Auf weitere kleinteilige Sanierungsmaßnahmen wird auch hier aus Kostengründen verzichtet.

Die in der folgenden Tabelle genannten Kosten dieser Varianten beruhen aufgrund der fehlenden Zeit für eine detaillierte Bearbeitung auf ersten überschlägigen Schätzungen. Die Planungskosten sind hierbei einkalkuliert.

Variante	Kosten	Vorteile	Nachteile
<i>Variante Dorferneuerung</i>	1,93 Mio. €	<ul style="list-style-type: none"> - dorfgerichte Straßenraumgestaltung - Aufhebung der Zerschneidungswirkung und so Zusammenwachsen der Ortschaftsteile - Identitätsstiftung und Wohnumfeldverbesserung durch Schaffung einer Allee - Geschwindigkeitsreduzierung durch Fahrbahnversmälnerung und Allee - Förderung in Höhe von ca. 50 % der Bruttobaukosten - Langfristig kein Reparaturaufwand erforderlich - Verbesserung der Gebietsstruktur von Mischgebiet zum Wohngebiet 	<ul style="list-style-type: none"> - hohe Baukosten - starke Belastung der Anlieger durch Straßenausbaubeiträge - weiterer Kundenverlust für Gewerbebetriebe - lange Bauzeit (ggf. über 10 Monate)
<i>Variante 1 Neugestaltung Kreuzungen</i>	301.000 €	<ul style="list-style-type: none"> - gestalterische Aufwertung der Kreuzungsbereiche - Geschwindigkeitsreduzierung in den Kreuzungsbereichen - niedrige Baukosten - kurze Bauzeit (2 – 3 Monate) 	<ul style="list-style-type: none"> - bis auf die Kreuzungen bleibt überdimensionierte Fahrbahnbreite - Zerschneidungswirkung bleibt - gestalterische Brüche im Straßenraum - langfristig Reparaturbedarf an den Oberflächen
<i>Variante 2 Einbau Mittelstreifen</i>	345.000 €	<ul style="list-style-type: none"> - Gliederung des Straßenraums durch Baumpflanzungen und Materialwechsel - geringfügige Geschwindigkeitsreduzierung - niedrige Baukosten - kurze Bauzeit (2 – 3 Monate) 	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsreduzierung nicht so effektiv wie bei Variante Dorferneuerung - Zerschneidungswirkung nicht vollends aufgehoben - langfristig Reparaturbedarf an den Oberflächen
<i>Variante 3 einseitige Fahrbahnreduzierung und Kreuzungsrückbau</i>	393.000 €	<ul style="list-style-type: none"> - geringfügige Aufwertung des Straßenraums auf ganzer Länge mit Betonung der Kreuzungsbereiche - geringfügige Geschwindigkeitsreduzierung auf ganzer Länge - kurze Bauzeit (2 – 3 Monate) 	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsreduzierung nicht so effektiv wie bei Variante Dorferneuerung - Zerschneidungswirkung nicht vollends aufgehoben - langfristig Reparaturbedarf an den Oberflächen
<i>Variante 4 Kein Rückbau</i>	0 €	<ul style="list-style-type: none"> - keine Belastung des städtischen Haushalts - keine Anliegerbeiträge 	<ul style="list-style-type: none"> - dauerhaft starke Zerschneidungswirkung der erheblich zu breiten Fahrbahn mit Nebenanlagen - nachhaltig steigender Reparaturbedarf - Kosten der Reparaturen nicht planbar - Künftige Anliegerbeteiligung kann nicht ausgeschlossen werden - keine nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung durch bauliche Maßnahmen

Sollte die Variante Dorferneuerung zur Ausführung beschlossen werden, stellt die Verwaltung rechtzeitig zum Stichtag 15.02.2016 den entsprechenden Förderantrag beim Amt für regionale Landesentwicklung.

In der folgenden Matrix sind die drei Varianten 1 – 3 neu (ohne Vergleich mit der Variante Dorferneuerung und der Variante kein Rückbau) separat bewertet:

Kriterien	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Nachhaltigkeit für die Ortsentwicklung	-	+	++
Städtebauliche Aufwertungsmöglichkeiten	+	+	++
Verbesserung der Verkehrssicherheit /Verkehrsberuhigung	++	++	++
Gestalterische Aufwertung des Ortsbildes	-	+	++
Grünplanerische Aufwertung durch Bäume und Grünflächen	+	++	++
Bautechnisch einfache Umsetzbarkeit (z.B. Entwässerung)	++	+++	++
Zeitliche Umsetzbarkeit (Bauzeit und Bauabschnitte)	+++	++	++
Baukosten	+++	++	+
Zusammenfassung	12 Pkt.	14 Pkt.	15 Pkt.

2. Veranlagung der Anlieger:

Ziel der Baumaßnahmen in den drei Varianten ist nach Angaben der arbos Freiraumplanung GmbH jeweils die Verkehrsberuhigung (Geschwindigkeitsreduzierung und Querungserleichterung durch Verringerung der Fahrbahnbreite, Verengung an Kreuzungen oder Mittelstreifen).

Maßnahmen der Verkehrsberuhigung können eine Verbesserung der öffentlichen Einrichtung im straßenbaubeitragsrechtlichen Sinne darstellen. Die hier in Rede stehenden Maßnahmen sind somit grundsätzlich nach den Vorschriften des NKAG i.V.m. der Straßenausbaubeitragsatzung abrechnungsfähig.

Das bedeutet folgende voraussichtliche Kostenverteilung auf Basis von Kostenschätzungen unter Berücksichtigung der prozentualen Vorteilsbemessung der Straßenausbaubeitragsatzung:

Variante	Kosten gesamt	Kostenanteil Stadt	Kostenanteil Land	Kostenanteil Anlieger gesamt
Dorferneuerung	1,93 Mio. €	493.750 €	900.000 €	536.250 €
1 Kreuzungsumbau	301.000 €	181.000 €	---	120.000 €
2 Mittelstreifen	345.000 €	207.000 €	---	138.000 €
3 Fahrbahnreduzierung + Kreuzungsumbau	393.000 €	236.000 €	---	157.000 €

Die o.g. Zahlen stellen zum jetzigen Zeitpunkt eine unverbindliche Kostenschätzung dar. Maßgeblich sind im Beitragserhebungsverfahren die später tatsächlich anfallenden Kosten.

3. Verhältnis zum Bebauungsplan Harburger Straße

Der Bebauungsplan Harburger Straße wurde in den Jahren 2003/2004 bereits unter der Prämisse aufgestellt, dass die Ortschaft in Zukunft von einer Ortsumfahrung entlastet werde. In der Folge wurde folgender Hinweis zur Festsetzung 4.4. aufgenommen:

„Hinweise zum Schallschutz

- ...
- Bei der geplanten Umsetzung der Ortsumgehung Dibbersen und damit einhergehender erheblicher Verringerung der Verkehrsbelastung der Harburger Straße (...) verringern sich die Anforderungen an den Lärmschutz erheblich.“

Finanzielle Auswirkungen:

Abhängig von der politischen Entscheidung.

Anlage:

Varianten 1 – 3 (ohne Maßstab)