Anlage A.1:

STADT HALLE (WESTF.)

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 56

„Gewerbegebiet an der A 33“

Interkommunales Gewerbegebiet „Ravenna Park“
der Kommunen Halle (Westf.), Gütersloh und Werther

Anlage:
Führung der Entlastungsstraße - Variantendiskussion

Entwurf, Dezember 2011

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:

Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung
Tischmann Schrooten
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Gliederung

1. Vorbemerkung

2. Großräumige Trassenführungen der Entlastungsstraße

3 Der Bebauungsplan: Variantendiskussion und Rahmenplanung

3.1 Arbeitsschritt 1: Alternative Grobkonzepte als erste Variantendiskussion

3.2 Arbeitsschritt 2: Anschluss der Entlastungsstraße an das Straßennetz

3.3 Arbeitsschritt 3: Städtebauliche Rahmenplanung – Varianten I und II

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Entlastungsstraße zwischen Künsebecker Weg/K 25 und Schnatweg/ A 33, hier: Varianten I bis V mit Untervarianten

Abbildung 2: Grobkonzept, Variante 1

Abbildung 3: Grobkonzept, Variante 2

Abbildung 4: Grobkonzept, Variante 3

Abbildung 5: Grobkonzept, Variante 4

Abbildung 6: Anschluss der Entlastungsstraße an Schnatweg/A 33, Vorentwurf

Abbildung 7: Planfälle Knotenpunkte Entlastungsstraße/K 30/K 25/Künsebecker Weg

Abbildung 8: Städtebauliche Rahmenplanung – Variante I/Vorentwurf

Abbildung 9: Städtebauliche Rahmenplanung – Variante II/Vorentwurf

1. Vorbemerkung

Im Zuge der Bearbeitung der Regionalplan-Änderung und der Standortentwicklung erfolgte eine umfassende Diskussion über die möglichen Trassenführungen der Erschließungsstraße und über die Konsequenzen für die Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebiets.

Diese Variantendiskussion war auch Gegenstand der Vorentwurfsunterlagen, die in den frühzeitigen Verfahrensschritten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB der Öffentlichkeit und den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgelegt worden sind, um über die Planungen und über mögliche Planvarianten zu informieren und um weitere Abwägungsmaterialien für eine sinnvolle Entscheidung über das Erschließungskonzept zu sammeln.

Diese Vorentwurfsunterlagen umfassten u.a. eine Begründung mit Umweltbericht (Vorentwurf) mit den ersten Grobkonzepten für Erschließung und Bauflächenentwicklung, eine Nutzungsübersicht als Bestandskarte (Blatt 1) und die städtebauliche Rahmenplanung mit zwei Erschließungsvarianten (Blatt 2 und Blatt 3).

Die Ergebnisse dieser ersten Verfahrensschritte und der weiteren stadtplanerischen und gutachterlichen Arbeiten wurden in den Beratungen des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses sowie des Rats am 18.10.2011 bzw. am 09.11.2011 ausgewertet. Dem entsprechend der Beratungsvorlage ausgearbeiteten Planungsvorschlag für den Planentwurf mit einer Kombination der Planungsvarianten I und II wurde zugestimmt.

Die Variantendiskussion wird in der Entwurfsbegründung angesichts des Gesamtumfangs der Planung und im Interesse der Übersichtlichkeit nur noch zusammenfassend dargestellt. Die Entwicklung der Planungsschritte und die Vorentwurfskonzepte werden daher in dieser Anlage ergänzend beigefügt.

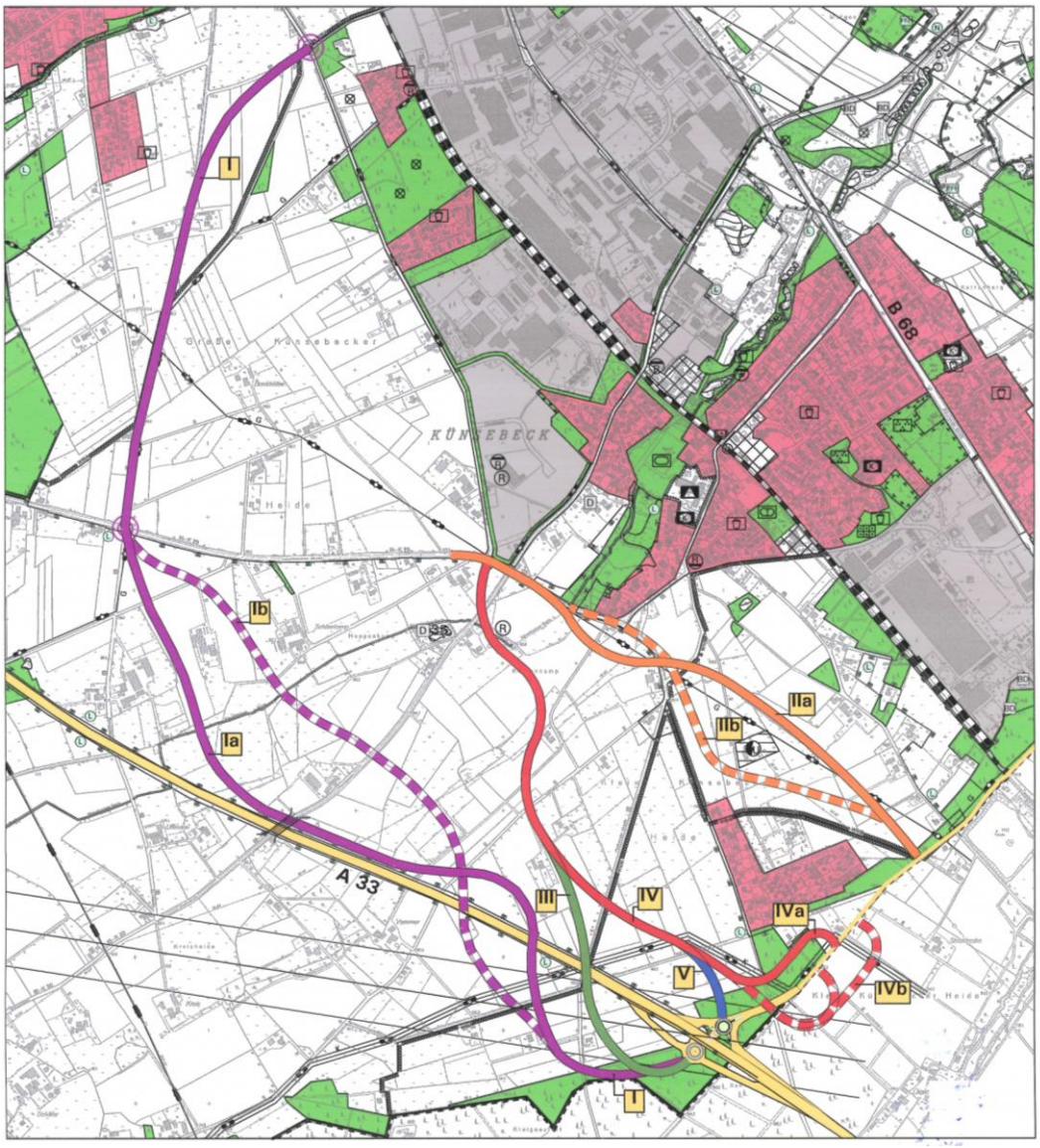
2. Großräumige Trassenführungen der Entlastungsstraße

Die großräumige Trassenführung der Entlastungsstraße ist bereits frühzeitig im Zuge der Regionalplan-Änderung in einer Variantendiskussion in der Öffentlichkeit und mit Fachbehörden erörtert worden. Zusammenfassend sind i.W. 5 Varianten mit Untervarianten diskutiert worden, die in der folgenden Abbildung dargestellt werden.

Im Ergebnis wurde aus verkehrlicher, städtebaulicher und immissionsschutzfachlicher Sicht ganz eindeutig Variante V mit direktem Anschluss an einen Kreisverkehr an der Auffahrt Schnatweg/A 33 favorisiert. Die genaue Streckenführung ist im Zuge der Bauleitplanung zu erarbeiten.

Die Varianten IIa/IIb und IVa/IVb könnten aus verkehrlicher Sicht ähnlich wirksam im Straßennetz sein und die Innerortslage Künsebeck entlasten. Hiermit wären jedoch zusätzliche gravierende schalltechnische und städtebauliche Belastungen für die vorhandene Wohnbebauung in der Delbrügge-Siedlung und im Bereich Turnerstraße verbunden. Variante I hat dagegen andere große Nachteile: Benötigt würde eine mehr als doppelt so lange Neubautrasse (hohe Eingriffswirkung und hohe Kosten), der

lokale Verkehr in bzw. aus Künsebeck und aus den Gewerbegebieten könnte weiterhin nicht Richtung Schnatweg gebündelt werden.



Planzeichenerklärung gemäß Flächennutzungsplan

Wohnbaufläche	Fläche für den Gemeinbedarf	öffentliche oder private Grünfläche
Gemischte Baufläche	Flächen für Sport- und Spielanlagen	Wasserfläche
Gewerbliche Baufläche	Straßen des überörtlichen Verkehrs und örtliche Hauptverkehrszüge	Fläche für die Landwirtschaft
Sonderbauflächen	Fläche Versorgungsanlagen	Wald

Abbildung 1: Entlastungsstraße zwischen Künsebecker Weg/K 25 und Schnatweg/A 33, hier: Varianten I bis V mit Untervarianten
Grundlage: FNP Stadt Halle (Westf.), - ohne Maßstab - Δ^{Nord}

In der Umweltstudie zum Änderungsantrag für den Regionalplan wurden die Trassenvarianten mit Blick auf die Standortdiskussion erörtert (siehe dort, Kapitel 6; Hinweis: die Untervarianten Ib und IIb wurden angesichts ihrer offensichtlichen direkten

negativen Auswirkungen auf Freiraum und Menschen frühzeitig verworfen). Ohne Verknüpfung mit den potenziellen Gewerbestandorten ist die geringste Eingriffswirkung in den Freiraum danach mit Variante II verbunden. Die Varianten IIa/IIb sind jedoch aus städtebaulichen und immissionsschutzfachlichen Gründen abzulehnen (s.o.). Bei den Varianten III und IV werden neben der Querung des Freiraums die zusätzlichen Eingriffe in die Waldbestände an der Stadtgrenze Halle/Steinhagen negativ bewertet, bei Variante I neben der Gesamtlänge auch die Führung südlich der A 33 im Bereich der Patthorst innerhalb einer im Biotopkataster des LANUV erfassten Fläche.

3. Der Bebauungsplan: Variantendiskussion und Rahmenplanung

3.1 Arbeitsschritt 1: Alternative Grobkonzepte als erste Variantendiskussion

Nach den umfassenden Grundlagenarbeiten zum Antrag auf Regionalplan-Änderung wurden im Frühjahr 2010 auf Basis des dort erstellten Strukturkonzepts erste Grobplanungen erstellt und mit den Fachplanern erörtert. Auf dieser Grundlage und nach Diskussion der Knotenpunktgestaltung (siehe Kapitel 3.2) wurden schalltechnische Vorprüfungen vorgenommen, um das Konfliktpotenzial besser einschätzen zu können. Nach den ersten Prüfungsergebnissen wurden die vertiefenden Erschließungsvarianten, die in Kapitel 3.3 vorgestellt werden, ausgearbeitet.

Planungsgrundlage - und ohne Alternative - ist die Anordnung der geplanten Industrieflächen Richtung Süden nahe der Trasse der A 33, da dieser Streifen stark durch Emissionen der Autobahn vorbelastet sein wird und relativ großzügig zugeschnitten werden kann. Die Gewerbeflächen mit geringeren Emissionen sind dagegen im Norden und im Osten in Richtung der dort jeweils zunehmenden Streubebauung und in Richtung der Wohnsiedlungsbereiche der Ortslage Künsebeck bzw. der Delbrügge-Siedlung anzuordnen. Der von Nordosten nach Südwesten das Gebiet querende Grabenzug mit begleitenden Gehölzstrukturen und Grünland wird nach den bisherigen Ergebnissen der Umweltprüfung ebenfalls als Grundannahme aufgenommen. Zuschnitt und Größenordnung waren im Planverfahren zu erarbeiten.

Der geplanten Entlastungsstraße als Haupterschließung kommt in der Variantenprüfung eine besondere Bedeutung zu, da die Straße angesichts des o.g. Verkehrsaufkommens anbaufrei mit der Ausbaubreite einer Kreis- oder Landesstraße errichtet werden soll und da eine ergänzende Binnenerschließung des Gewerbe- und Industriegebiets mit möglichst wenigen Knotenpunkten erforderlich wird.

Die folgenden Grobkonzepte zeigen die geprüften unterschiedlichen Trassenführungen und die hiervon abhängige Erschließung und Entwicklung der Bauflächen. Ebenso sind unterschiedliche Varianten für den Knotenpunktausbau Entlastungsstraße/K 25/ Flurstraße/Künsebecker Weg als Kreisverkehr diskutiert worden, der Knotenpunkt im Südosten an der Auffahrt Schnatweg ist dagegen ohne wesentliche Alternative.

a) Grobkonzept, Variante 1

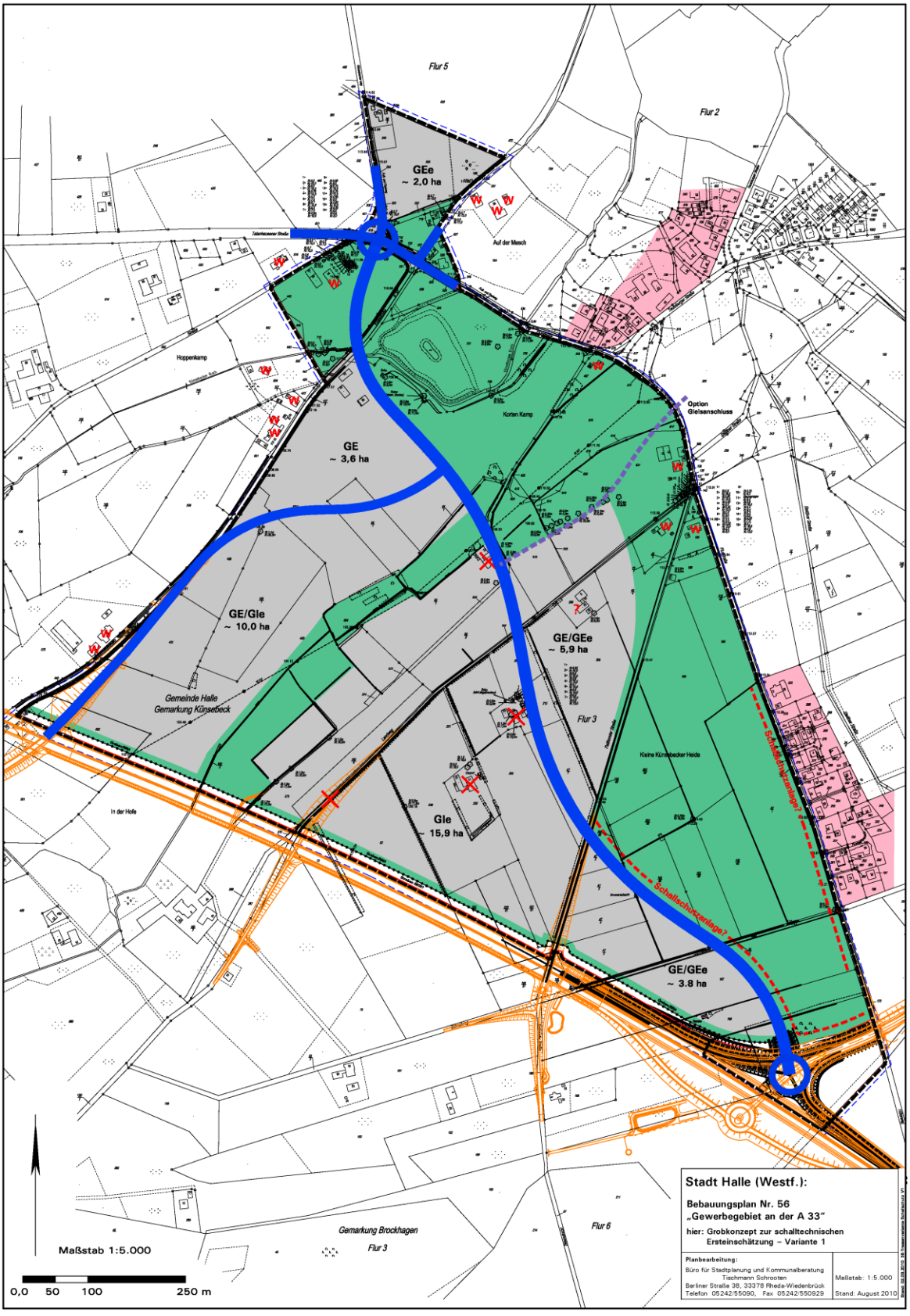


Abbildung 2: Grobkonzept, Variante 1 - ohne Maßstab - Δ^{Nord}
Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Variante 1, Plankonzept:

Das erste Grobkonzept basiert auf dem frühzeitig im Zuge der Regionalplanunterlagen erstellten Strukturkonzept (siehe Kapitel 2). Die geplante **Entlastungsstraße** wird teilweise durch das Gewerbegebiet geführt, so dass auch auf der östlichen Seite Bauflächen erschlossen werden. Im Gegensatz zum Strukturkonzept wird die Trasse aber weiter nach Osten verlagert, auf den zunächst angedachten zweiten kleinteiligen **Gewerbeansatz nördlich** des zu erhaltenden Grabenzugs wird im Interesse der Rücksichtnahme und der besseren Gebietsabgrenzung gegenüber dem Wohnbereich Künsebeck verzichtet. Die Trassenlänge der Entlastungsstraße beträgt rund 1.450 m.

Eine nach Osten verschobene Straßenführung ermöglicht einen einheitlichen und gut einzugrünenden Gebietsrand mit abgrenzender Verwallung und mit einer teilweise sehr großzügigen **gliedernden Grünachse**, dafür können die **Bauflächen** zwischen Entlastungsstraße und A 33 großflächiger und flexibler zugeschnitten werden. Je nach Abgrenzung verbleiben im Osten der Straße rund 6 ha Gewerbefläche.

Die **Kreisstraße (K 30)**, die gemäß Planfeststellungsunterlagen verschwenkt und über ein Brückenbauwerk über die A 33 geführt wird, wird durch den nordwestlichen Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt (Neubaulänge knapp 400 m). Die alte Trasse der K 30 kann in Höhe der nördlich vorhandenen Streubebauung abgehängt werden. Hierfür sprechen die Eingriffsminderung für die dortige Streubebauung, die Zunahme der Verkehrsbeziehungen aus dem südlich folgenden Außenbereich in Richtung A 33/Schnatweg, die Entzerrung der Knotenpunkte K 30/Entlastungsstraße und K 30/Entlastungsstraße/K 25/Künsebecker Weg und die gleichzeitige Erschließungsfunktion für die im Norden kleiner zu parzellierenden Gewerbeflächen (mit Berücksichtigung des bestehenden Gewerbebetriebs).

Der **Knotenpunktausbau im Norden** führt die Entlastungsstraße direkt auf die K 25 und insbesondere auf den Künsebecker Weg. Die Fahrbeziehung Richtung Flurstraße und nördlicher Kreisstraße durch Künsebeck sollen für den Verkehrsfluss „abgehängt“ und damit entlastet werden.

Die **Binnenerschließung** im mittleren und südlichen Plangebiet muss voraussichtlich über zwei Anschlusspunkte erfolgen, so dass **drei Knotenpunkte** ausgebaut werden müssten und den Verkehrsfluss auf der Entlastungsstraße unterbrechen können. Die **Überfahrt Patthorster Straße** über die A 33 ist zur Erschließung des Außenbereichs erforderlich und mit den o.g. Knoten zu verbinden. Auf die **Überfahrt Landweg** nach Süden in Richtung Außenbereich soll verzichtet werden. Diese wird für nicht zwingend erforderlich gehalten, sofern alternativ ein Anschluss der im Süden der A 33 liegenden Außenbereichsnutzungen Richtung Patthorster Straße oder K 30 erfolgt, zudem würden die Bauflächen nochmals zerschnitten.

Der **Gleisanschluss** für Güterverkehr kann in die östliche Baufläche geführt werden, ggf. ist bei gleichzeitiger Trassenplanung eine Querung der Straßenachse denkbar.

Variante 1, Bewertung und Schlussfolgerung:

Die städtebaulichen, verkehrlichen, immissionsschutzfachlichen und grünordnerischen Planungsziele und Vorgaben können auf Basis dieses Grobkonzepts voraussichtlich umgesetzt werden.

b) Grobkonzept, Variante 2

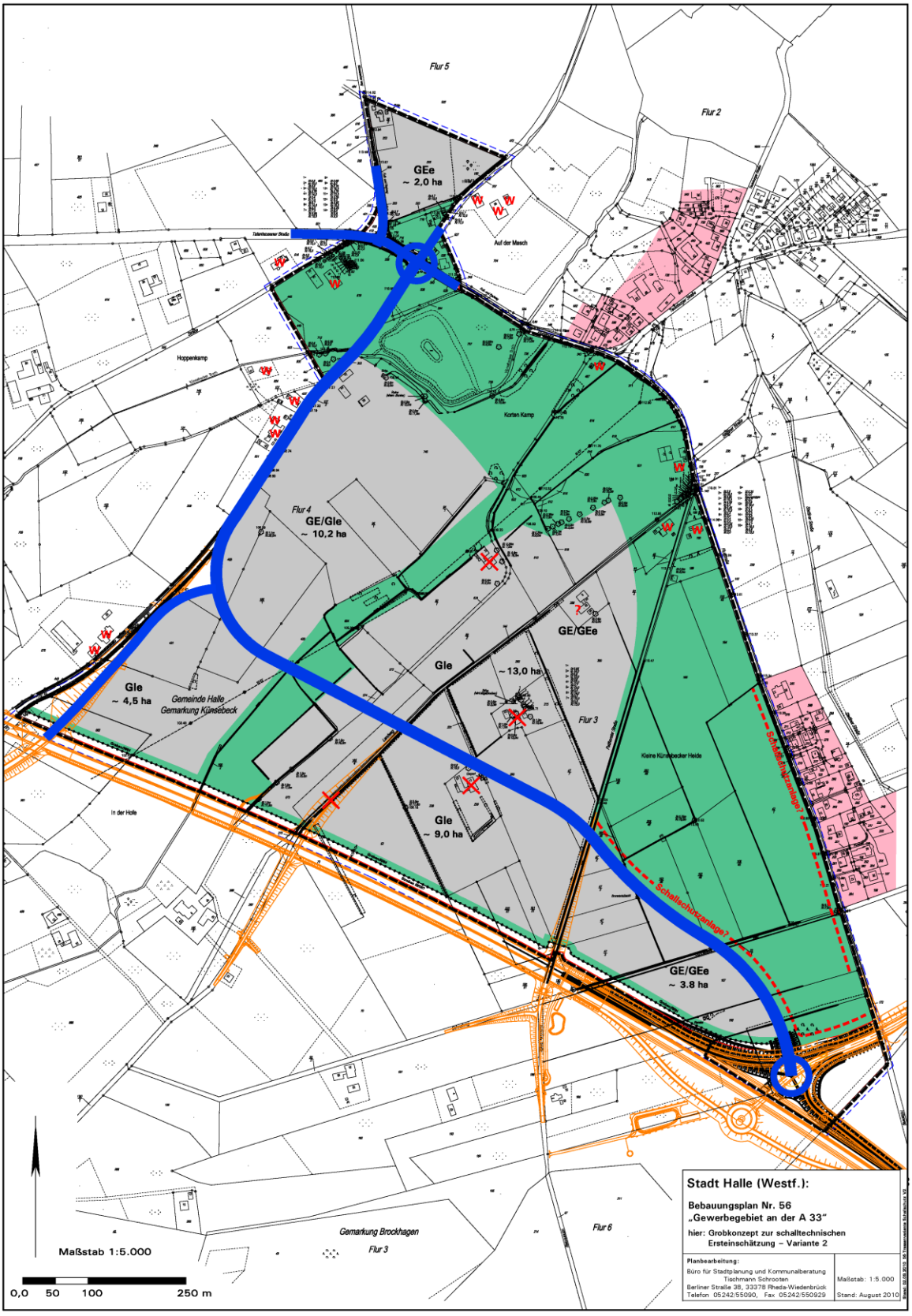


Abbildung 3: Grobkonzept, Variante 2 - ohne Maßstab - Δ^{Nord}
Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Variante 2, Plankonzept:

Die **Entlastungsstraße** wird gemäß Verkehrsgutachten langfristig eine hohe Verkehrsbedeutung für den gesamten Haller Süden haben und je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen nach Durchbau der A 33 eine Verkehrsstärke von täglich rund 10.000 bis 12.500 Kfz aufweisen. Kurzfristig muss die Straße eine wesentliche Entlastungsfunktion leisten, wenn die A 33 bis zur Anschlussstelle Schnatweg freigegeben wird und sich der Lückenschluss verzögert. Die Verkehrsgutachter erwarten für diesen Zeitraum bis zu etwa 17.500 Fahrzeuge/Tag (siehe Kapitel 1.3).

In Variante 2 wird daher eine **Trassenverschiebung** mitten durch das Gewerbegebiet parallel zur A 33 geprüft, die ggf. weniger Nachteile für die Wohnbebauung in Künsebeck haben könnte. Die Entlastungsstraße wird gegenüber der Wohnbebauung in Künsebeck durch spätere Gewerbebauten abgeschirmt, im Osten in Höhe Schnatweg/Delbrügge-Siedlung wäre aber kein wesentliches Abrücken möglich, da der Anschlussknoten zur A 33 Mindestradien vorgibt. Die Patthorster Straße muss als Rampe über die A 33 geführt werden und führt hier zu einem Mindestabstand der Trasse von rund 200 m (siehe Plankarte), eine Verschiebung könnte jedoch auch rund 300 m betragen.

Die **Einschleifung auf die K 30** im Westen führt dazu, dass diese auf dem nördlichen Abschnitt mit rund 500 m für die zu erwartenden Verkehrsmengen zusätzlich ausgebaut werden muss und auch die dortige Streubebauung erhebliche zusätzliche Verkehrsemissionen erfährt. Die Trassenlänge der Entlastungsstraße bis zum Knotenpunkt im Norden beträgt um ca. 1.800 m, dafür quert die K 30 nicht das Plangebiet.

Die **Bauflächen** werden je nach genauer Trassenlage geteilt, die wichtigen GI-Flächen nahe der A 33 sind grundsätzlich weniger flexibel anzuordnen als bei Variante 1.

Der einzugrünende Gebietsrand und die **gliedernde Grünachse** werden durch angrenzende Gewerbenutzungen bestimmt, hier wären ausreichende Pflanzmaßnahmen erforderlich.

Der hier als Variante gewählte **Knotenpunktausbau im Norden** führt die K 30 bzw. die Entlastungsstraße direkt nach Norden weiter auf die Kreisstraße in der Ortslage Künsebeck, insbesondere der Künsebecker Weg wäre wie heute nur „in 2. Reihe“ zu erreichen. Diese Fahrbeziehung würde zu deutlichem Mehrverkehr in Künsebeck führen und ist abzulehnen. Auch Variante 2 müsste mit einem nach Westen versetzten Knotenpunkt entwickelt werden.

Die **Binnenerschließung** im Plangebiet muss über mindestens drei Anschlusspunkte erfolgen, da die Entlastungsstraße angesichts der hohen Verkehrsmengen anbaufrei sein sollte bzw. sein muss. Dieses führt zu Problemen im Westen entlang der bisherigen K 30 mit den Altanliegern und für das im Norden dort kleinteiliger zu erschließende Gewerbegebiet. Die Erschließung ist schwieriger als in Variante 1. Auf die **Überfahrt Landweg** nach Süden in Richtung Außenbereich muss verzichtet werden, um nicht noch mehr Einschränkungen für die Bauflächen zu erhalten.

Der geplante **Gleisanschluss** für Güterverkehr kann dagegen sehr viel besser als in Variante 1 in die nordöstliche Baufläche geführt werden.

Variante 2, Bewertung und Schlussfolgerung:

Der Schallgutachter sieht durch die Trassenverschiebung in Bezug auf Verkehrslärm keine wesentliche Entlastung für Künsebeck. Variante 2 hat dagegen deutliche Nachteile im Bereich der K 30 mit längerer Ausbautrasse, Altanliegern etc. sowie mit Blick auf die abschließende Gestaltung des Gebietsrands im Norden Richtung Ortslage Künsebeck und hinsichtlich der Flexibilität in der Aufteilung der GI-Flächen im Süden. Zusammenfassend wird dieses Plankonzept für problematisch gehalten.

c) Grobkonzept, Variante 3

Variante 3, Plankonzept:

In der nachfolgend abgebildeten Variante 3 wird überprüft, ob einige der für Variante 2 genannten Nachteile durch eine **veränderte Straßenführung** ausgeglichen werden können. Die Entlastungsstraße müsste unter Einhaltung der Mindestabstände gemäß Bundesfernstraßengesetz möglichst nah an die A 33 gelegt werden, um die für sehr nachteilig gehaltene Zerschneidung der wichtigsten GI-Bauflächen nahe der Autobahn zu mindern.

Da die **Patthorster Straße als Rampe** über die A 33 geführt wird, wäre entweder ein Verschwenk unmittelbar nach Anschluss dieser Straße oder eine erweiterte Brückenlösung direkt neben der A 33 erforderlich. Die erste Überlegung führt weiterhin zu einer Zerschneidung der wichtigen GI-Flächen, nur die Umgehung mit aufwändiger Brückenlösung an der A 33 würde diese Nachteile im mittleren Plangebiet vermeiden. Die **Einschleifung auf die K 30** im Westen wäre ebenfalls ohne Alternative und mit den bereits geschilderten Konsequenzen verbunden. Die Entlastungsstraße hätte hier je nach Detailplanung bis zum Knotenpunkt im Norden eine Länge um etwa 2.000 m. Auch hier würde die K 30 nicht das Plangebiet queren.

Der hier als Variante gewählte verschobene **Knotenpunktausbau im Norden** führt zu geringeren Fahrbeziehungen über die Kreisstraße Richtung Ortslage Künsebeck.

Die **Binnenerschließung** im Plangebiet muss über mindestens drei bis vier Anschlusspunkte erfolgen, wäre hier noch aufwändiger und wenig attraktiv für die anzusiedelnden Betriebe in zweiter Reihe.

Dagegen könnte der mögliche **Gleisanschluss** für Güterverkehr hier sehr gut in die nordöstliche Baufläche geführt werden.

Variante 3, Bewertung und Schlussfolgerung:

Variante 3 ist zwar etwas flexibler in der Grundstücksteilung im mittleren Bauabschnitt, ist in der Erschließung für das Gewerbegebiet aber kritischer und für rückwärtig gelegene Betriebe unattraktiver. Der zusätzliche Aufwand für ein weiteres Brückenbauwerk an der A 33 und die bereits für Variante 2 geltenden übrigen Nachteile im Bereich der K 30 mit längerer Ausbautrasse, Altanliegern etc. sowie mit Blick auf die abschließende Gestaltung des Gebietsrands im Norden Richtung Ortslage Künsebeck führen zu einer negativen Bewertung des Konzepts.

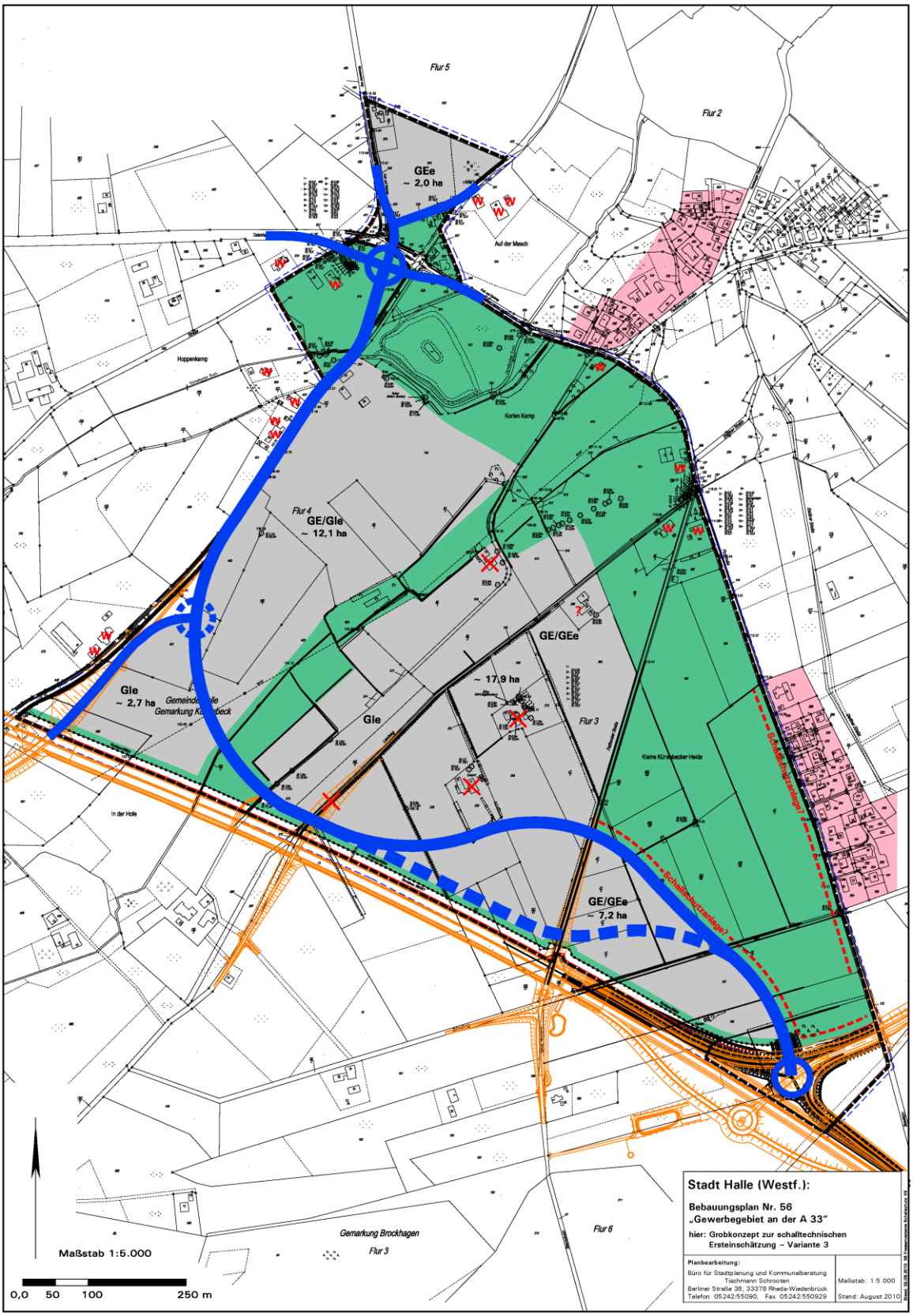


Abbildung 4: Grobkonzept, Variante 3 - ohne Maßstab - Δ^{Nord}

Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

d) Grobkonzept, Variante 4

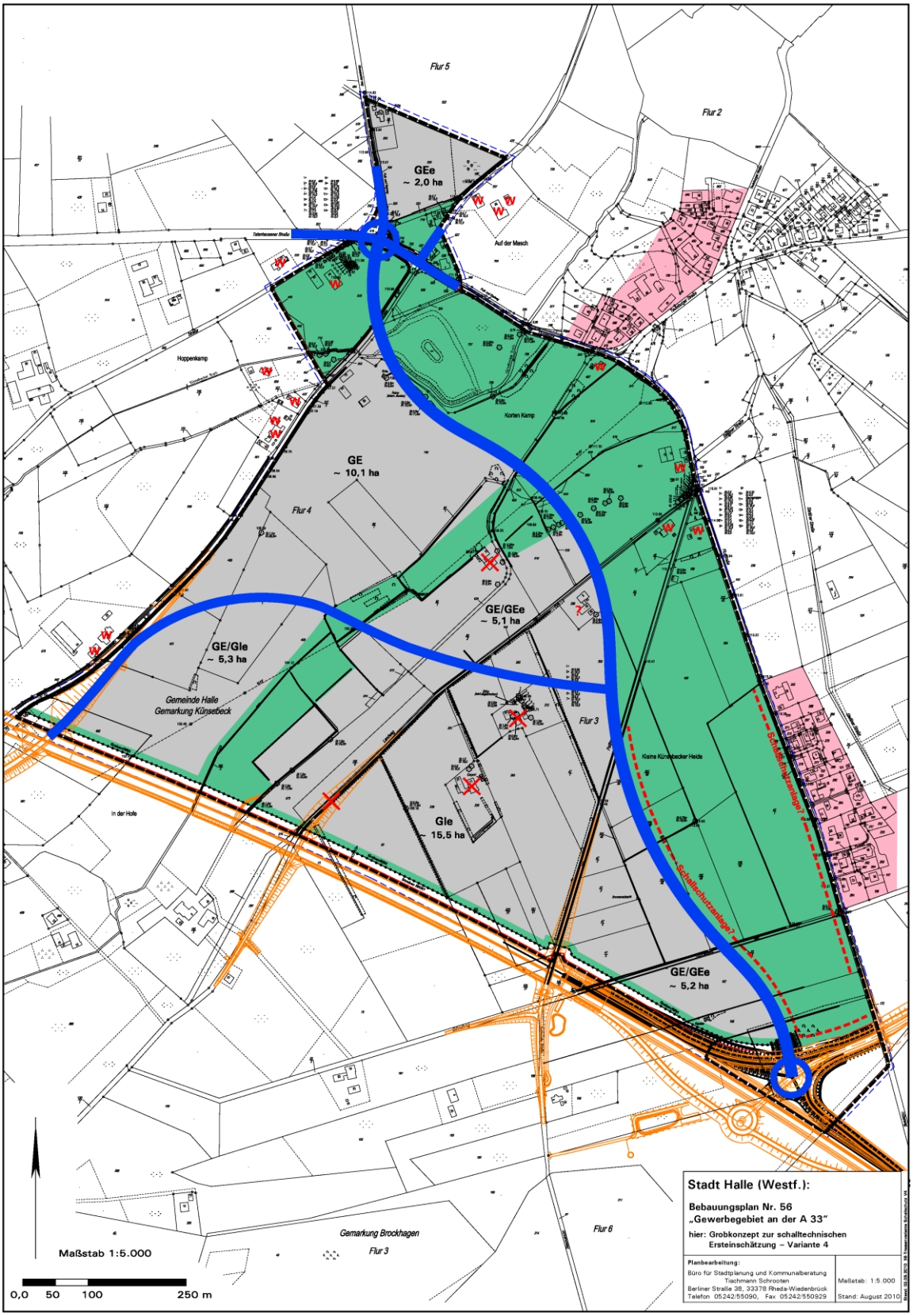


Abbildung 5: Grobkonzept, Variante 4 - ohne Maßstab - Δ^{Nord}
Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Variante 4, Plankonzept:

Variante 4 greift die Überlegungen aus Plankonzept 1 und die dort festgestellten Vorteile auf, nachdem sich die Trassenverschiebung in Richtung A 33 aus städtebaulicher, verkehrlicher und immissionsschutzfachlicher Sicht nicht als vorteilhaft erwiesen hat. Auch aus landschaftspflegerischen Überlegungen wird es für sinnvoller gehalten, größere, erst nach längerer Zeit abgeschlossene Gewerbeansiedlungen nicht direkt an den nördlichen und östlichen Baugebietsrand bzw. an den Grünzug zu legen, sondern hier entlang einer im ersten Schritt gebauten Straßenachse als Gliederung eine Verwallung mit frühzeitiger Anlage eines wirksamen Grünstreifens zu entwickeln.

Konsequent weiter entwickelt wird daher die **Anordnung der Entlastungsstraße** als nordöstliche Baugebietsabgrenzung und als einheitliche und gut einzugrünende Trassenführung mit Verwallung. **Bauflächen** im Osten oder Norden der Trasse werden konfliktmindernd und u.a. auch aus Kostengründen (zusätzliche Erschließung) aufgegeben. Die Trassenlänge beträgt etwa 1.450 m. Je nach Lage und Anschlusspunkt hat die neu anzulegende Kreisstraße eine Länge von etwa 620 m. Allerdings kann diese auf der gesamten Länge als Binnenerschließung für das Baugebiet doppelt genutzt werden.

Die **Kreisstraße (K 30)** wird durch den mittleren Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt, wobei hier in der weiteren Planung eine zentrale Lage mit den oben zu den Varianten 2 und 3 bereits dargelegten negativen Zerschneidungseffekten (aber mit ggf. besserer Erschließungswirkung) gegenüber einer randlichen Trassenführung abzuwägen ist. Die zusätzliche Querung des Grabenzugs hat erhebliche Vorteile für die **Binnenerschließung** und erspart einen Anschlusspunkt mit der Entlastungsstraße, hat aber aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege Nachteile durch die erhöhte Eingriffswirkung.

Der geplante **Gleisanschluss** für Güterverkehr muss in jedem Fall bei gleichzeitiger Trassenplanung durch eine Querung der Straßenachse erfolgen.

Variante 4, Bewertung und Schlussfolgerung:

Die städtebaulichen, verkehrlichen, immissionsschutzfachlichen und grünordnerischen Planungsziele und Vorgaben können auf Basis dieses Grobkonzepts voraussichtlich umgesetzt werden.

3.2 Arbeitsschritt 2: Anschluss der Entlastungsstraße an das Straßennetz

Parallel zu den vier Grobkonzepten wurden Knotenpunktentwürfe für den Anschluss der Entlastungsstraße entwickelt:

a) Anschluss im Süden an die Autobahnauffahrt Schnatweg,

b) Verknüpfung im Norden mit Kreisstraße (K 30), Tatenhausener Straße (K 25), Künsebecker Weg und Flurstraße.

Die umfassende Variantendiskussion hat zusammenfassend zu folgenden Zwischenergebnissen geführt:

a) Anschluss der Entlastungsstraße im Süden an die Autobahnauffahrt Schnatweg

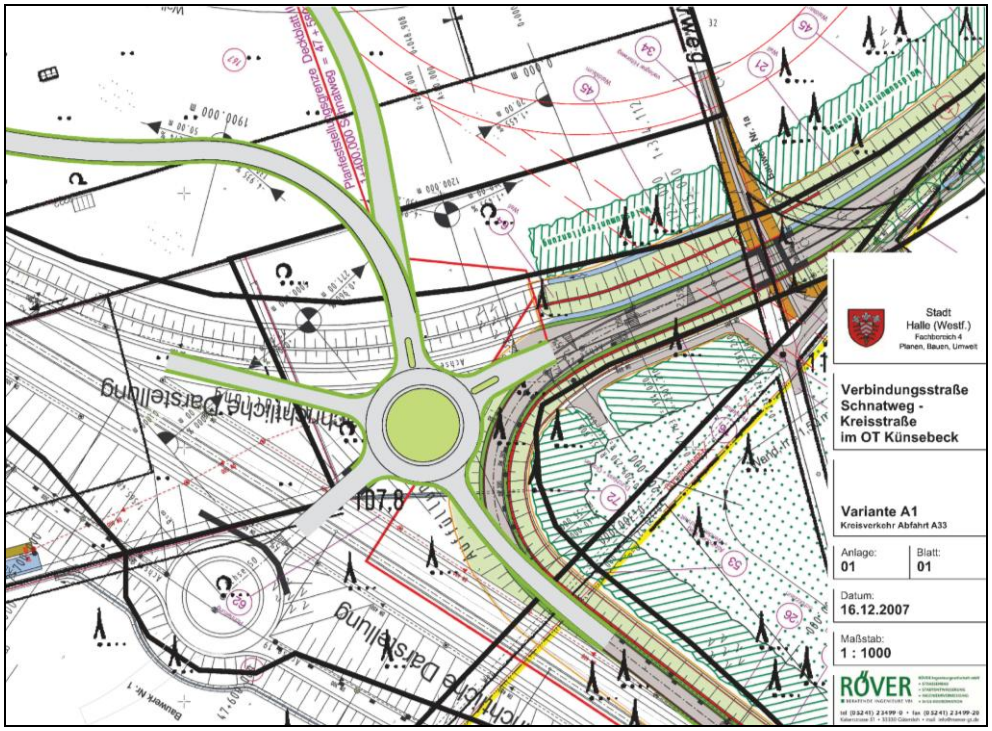


Abbildung 6: Anschluss der Entlastungsstraße an Schnatweg/A 33, Vorentwurf
- Verkleinerung ohne Maßstab - Δ^{Nord}

Der Anschluss an die Anschlussstelle Schnatweg zur A 33 ergibt sich im Grundsatz aus den gegebenen Rahmenbedingungen nach dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 6 und aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 7.1. Der in Lage und Anordnung nahezu festliegende Kreisverkehr muss auf fünf Anschlüsse aufgeweitet werden. Die dargestellte Vorentwurfsplanung des Fachingenieurs ist mit Straßen.NRW abgestimmt worden. Das Planvorhaben erfordert hier eine Änderung der Planfeststellungsunterlagen.

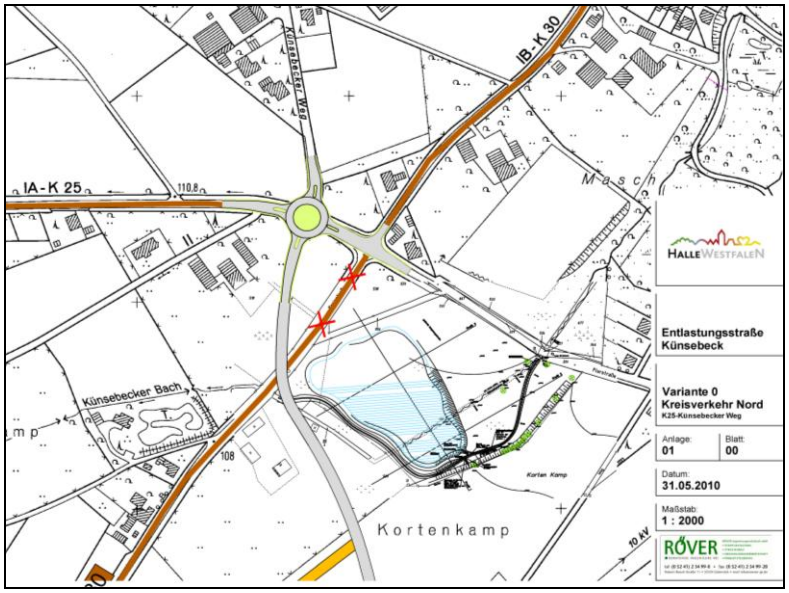
Als Alternative wurden im Vorfeld im Zuge der Trassenvarianten verschiedene Anschlusslösungen entwickelt und geprüft, die entweder im Süden oder im Südosten jenseits der A 33 bzw. des Schnatwegs die Waldbestände betroffen hätten oder die im Nordosten am Schnatweg in Höhe der Delbrügge-Siedlung nach den Aussagen des Schallgutachters zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen der Anwohner oder zu massiven Lärmschutzmaßnahmen mit anderen negativen Folgen geführt hätten. Diese wurden daher ebenso wie die Straßenvarianten I, IIa/IIb, III und IVa/IVb verworfen (siehe Kapitel 2).

b) Anschluss der Entlastungsstraße an das Straßennetz im Norden

Für den Knotenpunkt im Norden mit Kreisstraße (K 30), Tatenhausener Straße (K 25), Künsebecker Weg und Flurstraße wurden in den interdisziplinären Planungsrunden etwa 10 unterschiedliche Anschlussmöglichkeiten erörtert. Im Grundsatz unterscheiden sich die Varianten durch die Ausbauart (Kreisverkehr oder konventioneller Knoten) und durch die Lage entweder in Höhe der Trasse der Kreisstraße oder

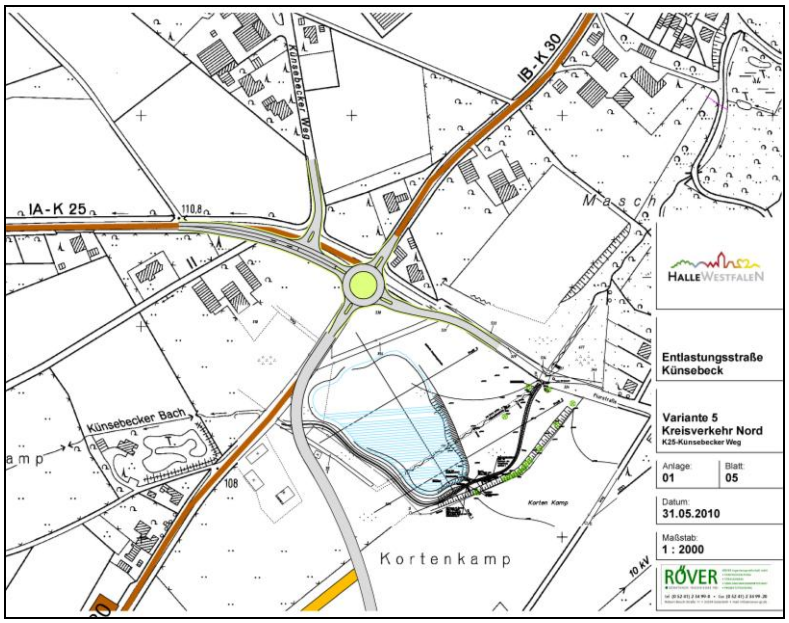
versetzt in Richtung Künsebecker Weg. Die weiteren Planüberlegungen stellen jeweils Zwischenlösungen dar. Der Fachingenieur hat diese Varianten verkehrstechnisch geprüft und mit Untervarianten dargestellt.

Verworfen wurde ein konventioneller Knotenausbau, da hier angesichts der Verkehrsmengen eine weniger sinnvolle Ampelregelung mit Wartezeiten, Folgekosten etc. erforderlich werden würde. Ein Kreisverkehr stellt eine angemessene und leistungsfähige Knotenlösung dar. Nachfolgend werden die wesentlichen Knotenvarianten zusammenfassend dargestellt, die in dieser Form ingenieur- und schalltechnisch sowie durch den Verkehrsgutachter (= Planfälle 1.1 bis 1.4 gemäß Verkehrsuntersuchung B-Plan Entlastungsstraße) überprüft worden sind:



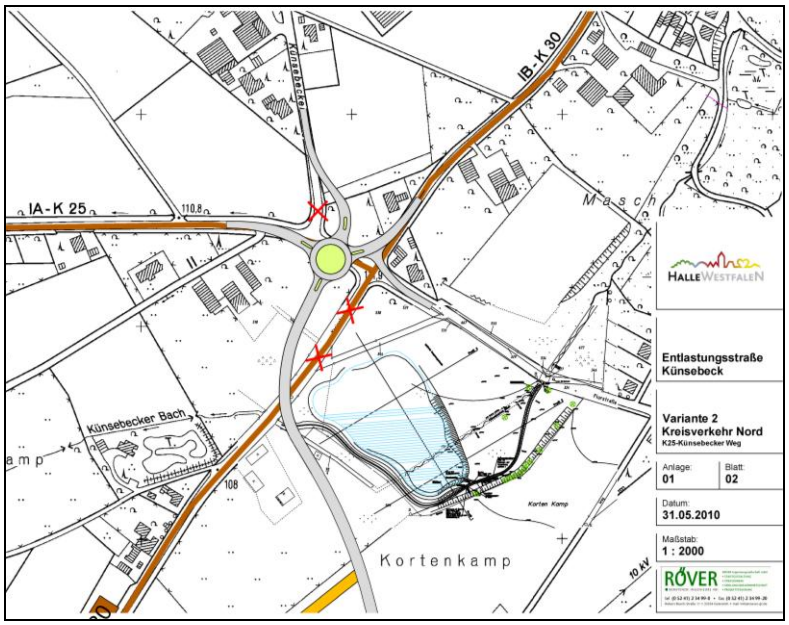
Planfall 1.1: Kreisverkehr Entlastungsstraße/K 25/Künsebecker Weg

Unterordnung der Kreisstraße Richtung Ortsmitte Künsebeck



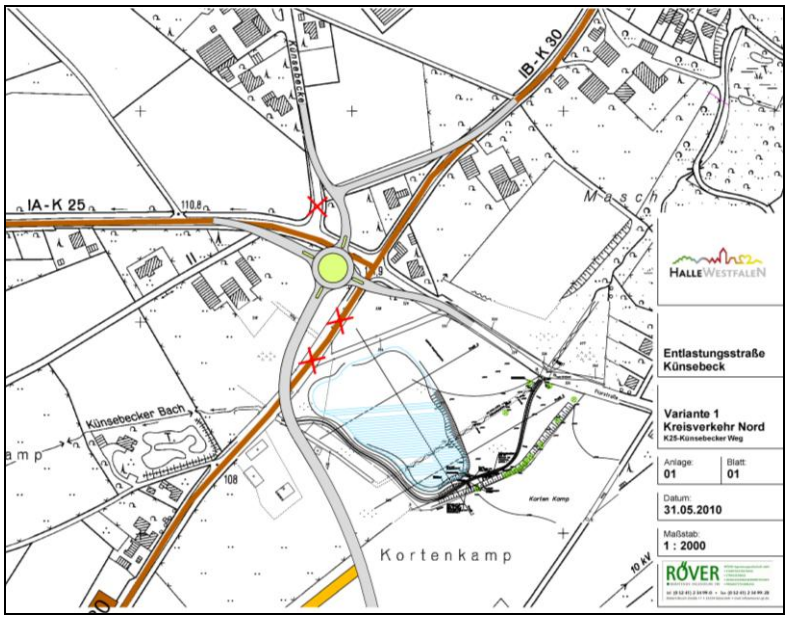
Planfall 1.2: Kreisverkehr Entlastungsstraße/K 25/K 30

Unterordnung des Künsebecker Wegs, weiterhin Betonung der K 30 Richtung Ortsmitte Künsebeck



Planfall 1.3: Kreisverkehr Entlastungsstraße/K 25/Künsebecker Weg (Verschwenkung)

Unterordnung der Flurstraße Richtung Westen, die Kreisstraße Richtung Ortsmitte Künsebeck bleibt als Hauptanbindung bestehen



Planfall 1.4: Kreisverkehr Entlastungsstraße/K 25/Künsebecker Weg (Verschwenkung)

Unterordnung der Kreisstraße Richtung Ortsmitte Künsebeck

Abbildung 7: Planfälle Knotenpunkte Entlastungsstraße/K 30/K 25/Künsebecker Weg
- Verkleinerungen ohne Maßstab - Δ^{Nord}

In der Verkehrsuntersuchung zur Entlastungsstraße sind diese Planfälle mit weiteren Untervarianten und zusätzlichen Maßnahmen im übrigen Verkehrsnetz überprüft worden. Errechnet worden sind jeweils die prognostizierten Verkehrsbelastungen für die einzelnen Straßen und die Zu- und Abnahmen gemessen am Prognose-Null-Fall gemäß Verkehrsentwicklungsplan mit durchgebauter A 33, aber ohne Entlastungsstraße.

Zusammenfassend stellen die Gutachter fest, dass die neue Entlastungsstraße deutliche Verkehrsreduzierungen in Künsebeck bewirkt, hier insbesondere auf der Flurstraße und der B 68. Bei einer direkten Führung der Entlastungsstraße auf den Knoten Kreisstraße/Flurstraße gemäß Planfall 1.2 (siehe oben) würde die Kreisstraße

v.a. im Bereich des Bahnübergangs mit rund 2.000 Kfz(/Tag zusätzlich belastet. Hieraus ergibt sich die eindeutige Präferenz für die Achsverschiebung Richtung Künsebecker Weg, insbesondere für den Planfall 1.1.

Zusätzlich wurden durch den Gutachter weitere Maßnahmen geprüft, über die im Zuge der mittel- bis langfristigen Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans noch zu diskutieren sein wird. Zu nennen sind hier z.B. die Sperrung der Kreisstraße in Höhe des Bahnübergangs oder eine Anbindung des Gewerbegebiets „Große Heide“ nördlich des Gartnischen Wegs an die B 68.

3.3 Arbeitsschritt 3: Städtebauliche Rahmenplanung – Varianten I und II

Zwischenergebnis der städtebaulichen und der verkehrs- und schalltechnischen Vorprüfung war, dass die in Kapitel 3.1 vorgestellten Grobkonzepte Nr. 1 und Nr. 4 in Kombination mit einer Knotenpunktlösung im Norden gemäß Kapitel 3.2 mit möglichst direkter Anbindung an den Künsebecker Weg eine tragfähige Grundlage für die weitere Bauleitplanung bieten können. Auf dieser Grundlage wurde die städtebauliche Rahmenplanung mit den Varianten I und II im Maßstab 1:2.500 als Vorentwurfskonzept für den Bebauungsplan in den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB ausgearbeitet:

a) Variante I

In Variante I ist das Grobkonzept Nr. 4 weiterentwickelt worden. Die **Entlastungsstraße** wird als nordöstliche Gebietsabgrenzung mit einer Breite von insgesamt etwa 18 m einschließlich Böschungen, Geh-/Radweg etc. angelegt. Die Trassenlänge beträgt etwa 1.450 m. Je nach Lage und Anschlusspunkt hat die zu verlegende **Kreisstraße** eine Länge von etwa 600 bis 650 m. Diese Straße kann aber auf der gesamten Länge als Binnenerschließung für das Baugebiet doppelt genutzt werden.

Der **Knotenpunktausbau im Norden** führt die Entlastungsstraße direkt auf die K 25 und auf den Künsebecker Weg. Die Fahrbeziehung in Richtung der nördlichen Kreisstraße durch Künsebeck wird für den Verkehrsfluss „abgehängt“, um diese weniger zu belasten.

Eine über weite Strecken der Trasse begleitende **Verwallung auf der Ostseite** unterbricht die Sichtverbindung zwischen Straße und östlich anschließenden Freiräumen und der Delbrügge-Siedlung. Die sinnvolle Höhe der Wallanlage ist nach der konkreten Trassenentscheidung in Abstimmung mit den beteiligten Fachplanern zu erarbeiten. Fraglich ist, ob dieser Wall im Norden in Höhe des querenden Grabenzugs und im Bereich des Rückhaltebeckens fortgesetzt werden kann oder ob hier aus naturschutzfachlichen Gründen eine offene Verbindung zwischen den Grünbereichen erforderlich sein könnte. Die Straße kann durch Baumzeilen wirksam eingegrünt werden, der Wall ist zu bepflanzen und auf der Ostseite durch anschließende Baumhecken etc. so einzubinden, dass ein möglichst landschaftstypischer Eindruck erreicht wird. Durch diesen Straßenzug mit begleitender Eingrünung kann auch eine relativ **frühzeitige Abgrenzung und Eingrünung des Gewerbe- und Industriegebiets** erreicht werden.

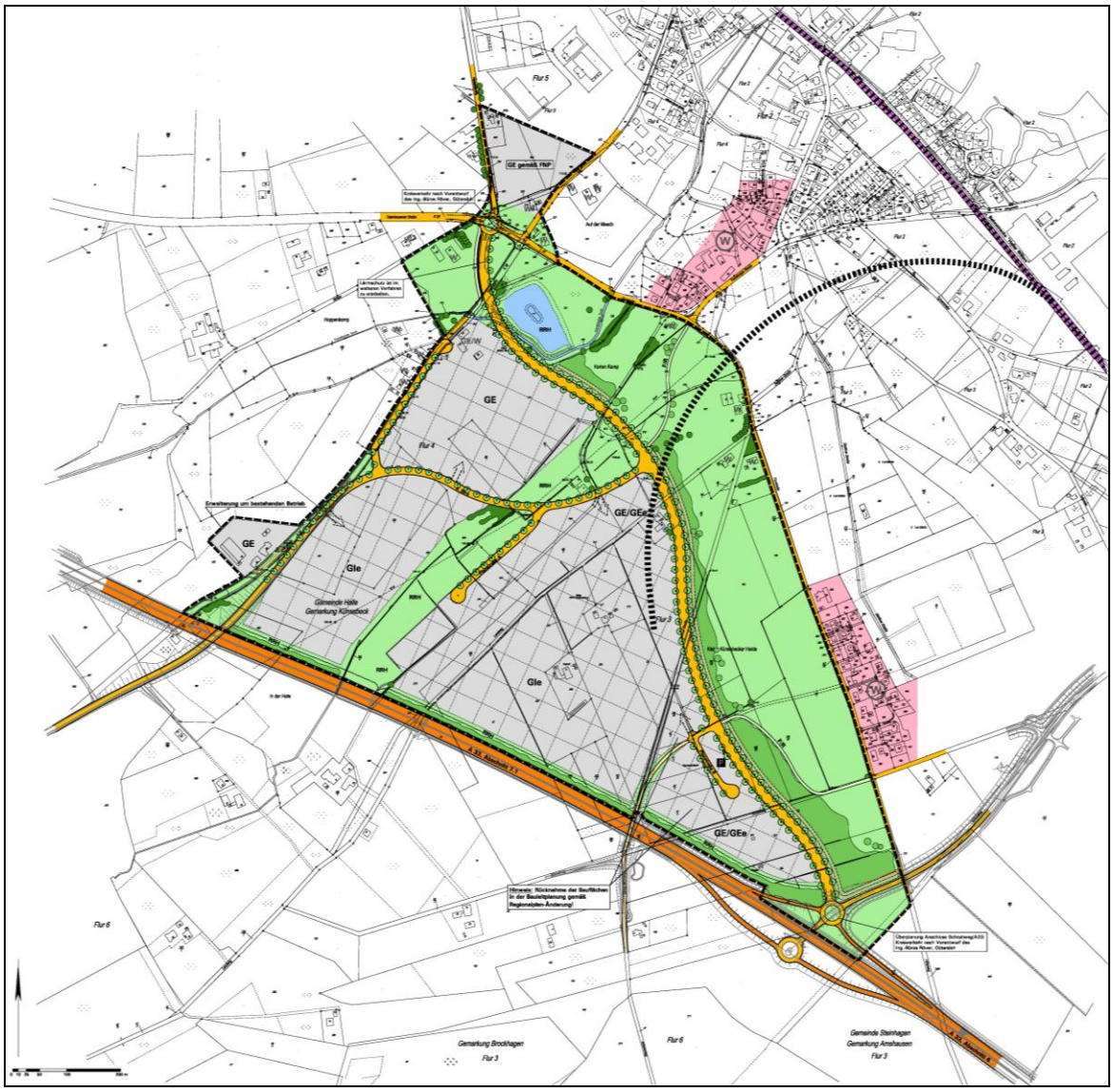


Abbildung 8: Städtebauliche Rahmenplanung – Variante I/Vorentwurf - ohne Maßstab - Δ^{Nord}
Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Die **Kreisstraße (K 30)** wird so durch den westlichen Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt, dass sowohl dort als auch im mittleren Bereich eine Erschließung des Baugebiets ohne zusätzlichen Knotenpunkt für eine Binnenerschließung mit der Entlastungsstraße möglich wird. Diese zusätzliche Querung des Grabenzugs hat erhebliche Vorteile für die Binnenerschließung, führt aber aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege zu einer erhöhten Eingriffswirkung im Grünlandzug. Die Kreisstraße kann dafür im Norden auf der bisherigen Trasse abgebunden werden.

Ein zweiter Anschluss ist erforderlich für die **Patthorster Straße**, die den weiteren Außenbereich im Süden der geplanten A 33 erschließt. Hier wird eine Verbindung mit der Binnenerschließung des Gewerbe- und Industriegebiets vorgeschlagen. Da ein Mindestabstand für Einmündungen als Aufstellfläche vor einer zu erwartenden Ampelanlage einzuhalten ist, könnte der in der Plankarte dargestellte Seitenstreifen

entlang der Entlastungsstraße als **Pendlerparkplatz** für Nutzer aus dem Süden des Haller Stadtgebiets angelegt werden.

Auf die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene zweite Querung der A 33 für den **Landweg** sollte wie bereits an anderer Stelle erläutert verzichtet werden.

Der geplante **Gleisanschluss** für den Güterverkehr muss in jedem Fall bei gleichzeitiger Trassenplanung durch eine Querung der Straßenachse erfolgen.

Die so zugeschnittenen bzw. erschlossenen Bauflächen erlauben eine **flexible und großflächige Industrie- und Gewerbeansiedlung**.

b) Variante II

In Variante II verläuft die Trasse der **Entlastungstraße** etwas weiter nach Südwesten versetzt teilweise durch das Gewerbe- und Industriegebiet. Die Trassenlänge beträgt etwa 1.420 m. Die **Kreisstraße (K 30)** wird durch den nordwestlichen Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt, die Neubaulänge beträgt knapp 400 m. Die alte Trasse der K 30 kann ebenfalls in Höhe der Streubebauung an der K 30 abgehängt werden.

Der **Knotenpunktausbau im Norden** führt die Entlastungsstraße auf die K 25 und auf den dort leicht verschwenkten Künsebecker Weg. Die Fahrbeziehung Richtung nördlicher Kreisstraße wird hier an den Künsebecker Weg angebunden. Wie in Variante I soll auch hier eine Unterordnung der nördlichen Kreisstraße erfolgen.

Auf der nordöstlichen Seite ergibt sich nach dieser Trassenführung eine etwa 5-6 ha große **Baufläche**, die angesichts der Randlage und der Nähe zu Wohn- und Streubebauung nicht als Industriegebiet, sondern als Gewerbegebiet, ggf. auch mit Einschränkungen, festzusetzen ist.

Die **Binnenerschließung** im mittleren und südlichen Plangebiet muss voraussichtlich über zwei Anschlusspunkte erfolgen, so dass **drei Knotenpunkte** ausgebaut werden müssten und hier jeweils der Verkehrsfluss auf der Entlastungsstraße behindert werden kann.

Die **Überfahrt Patthorster Straße** über die A 33 wird auch hier beibehalten, auf die **Überfahrt Landweg** nach Süden in Richtung Außenbereich wird ebenso verzichtet. In Höhe Patthorster Straße könnte der Randbereich entlang der Entlastungsstraße ebenfalls als Pendlerparkplatz genutzt werden.

Der **Gleisanschluss** könnte zunächst in die kleinere Baufläche östlich der Entlastungsstraße geführt werden, was allerdings angesichts der begrenzten Größe und der hier eher anzusiedelnden weniger störungsintensiven Betriebe fraglich erscheint. Ein oder zwei größere Betriebe mit nächtlichen Ladevorgängen kommen ggf. als potenzielle Kunden oder Betreiber in Frage. Diese wären in jeder Variante in den zusammenhängenden Industriegebietsflächen nahe der A 33 anzusiedeln, so dass letztlich eine Querung der Trasse der Entlastungsstraße durch ein Anschlussgleis sinnvoll und unvermeidbar erscheint. Als sinnvolle Trassenführung wird das Anschlussgleis daher entlang des Grünzugs geführt, so dass die weitere Binnenerschließung nicht gequert werden muss und eine Zerschneidung von Bauflächen nicht erfolgt.

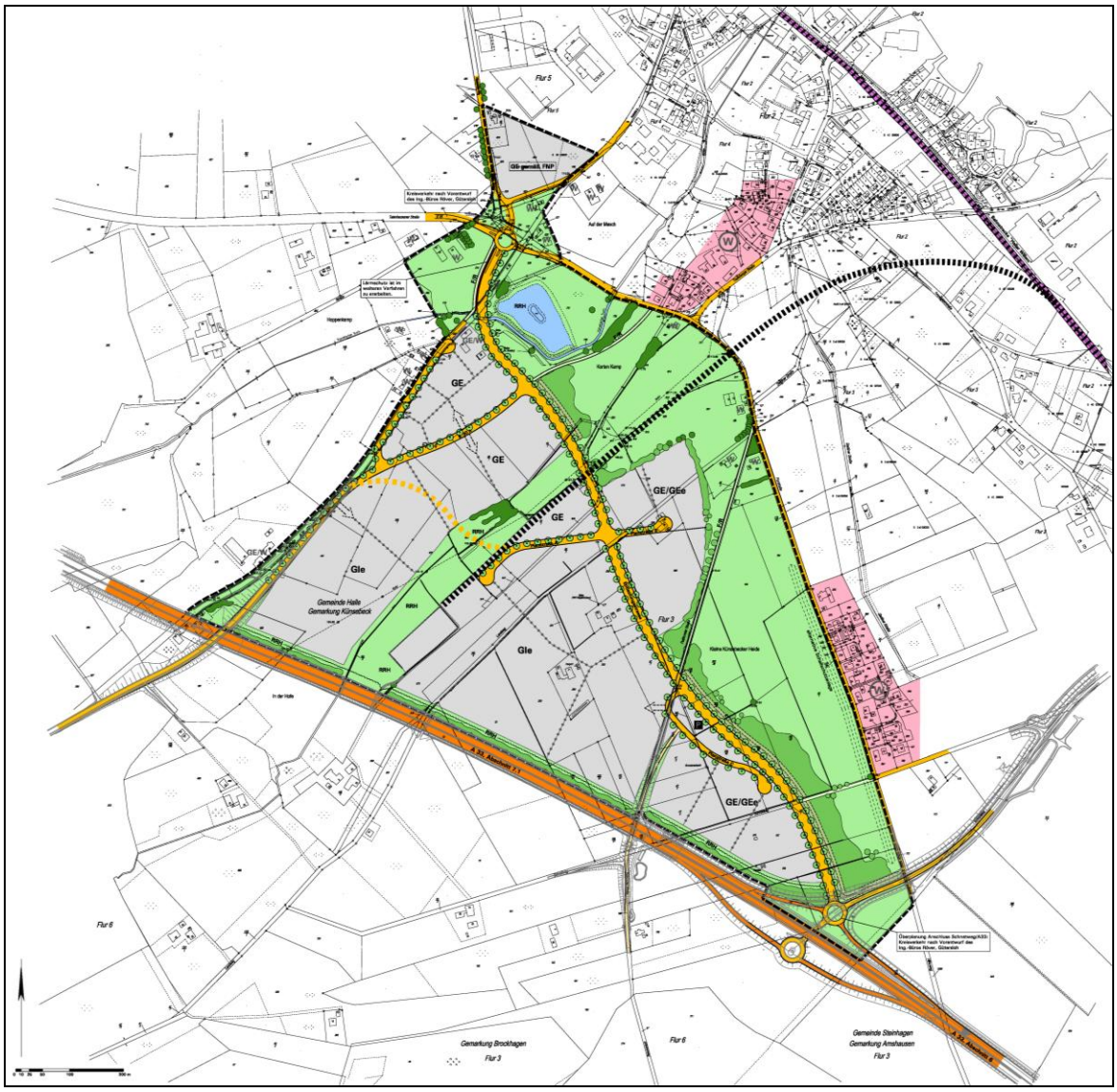


Abbildung 9: Städtebauliche Rahmenplanung – Variante II/Vorentwurf - ohne Maßstab - Δ^{Nord}
Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Die für Variante I beschriebene **Verwallung auf der Ostseite** kann die Trasse hier im Südosten und Norden ebenfalls begleiten, in Höhe des östlich gelegenen Baugebietsabschnitts ergibt sich jedoch eine typische Gewerbegebietsrandlage, die aus Richtung der Wohnbebauung je nach anzusiedelnden Betrieben mehr oder weniger erkennbar ist und die durch eine Eingrünung abgeschirmt werden muss.

Die so erschlossenen Bauflächen erlauben ebenfalls eine flexible Industrie- und Gewerbeansiedlung, gegenüber Variante I ergeben sich allerdings in der Größe teilweise Einschränkungen.

Halle (Westf.), im Dezember 2011