BEBAUUNGSPLAN „AM UFER“

INHALT DER PLANAKTE

Markierte Anlagen sind der Datei beigefügt,
nicht markierte siehe Planakte

1. AMTLICHE BEKANNTMACHUNG
2. SATZUNG
3. LAGEPLAN 1: 500
4. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN
5. BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN
6. ÜBERSCIHTSPLAN

STADT KONSTANZ

Bebauungsplan „Am Ufer“

Satzung

Nach § 10 des Baugesetzbuches und § 74 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg i. V. m. § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg hat der Gemeinderat der Stadt Konstanz am 26.04.2001 den o. g. Bebauungsplan als Satzung beschlossen.

§ 1
Räumlicher Geltungsbereich

Dieser ergibt sich aus dem zeichnerischen Teil.

§ 2
Bestandteile der Satzung

Der Bebauungsplan besteht aus:

1. dem zeichnerischen Teil vom 09.10.2000
2. den planungsrechlichen Festsetzungen vom 09.10.2000

Beigefügt sind:
3. Begründung zum Bebauungsplan vom 09.10.2000
4. Übersichtsplan vom 09.10.2000

§ 3
Inkrafttreten

Dieser Bebauungsplan tritt mit der ortsüblichen Bekanntmachung nach § 10 BauGB in Kraft.

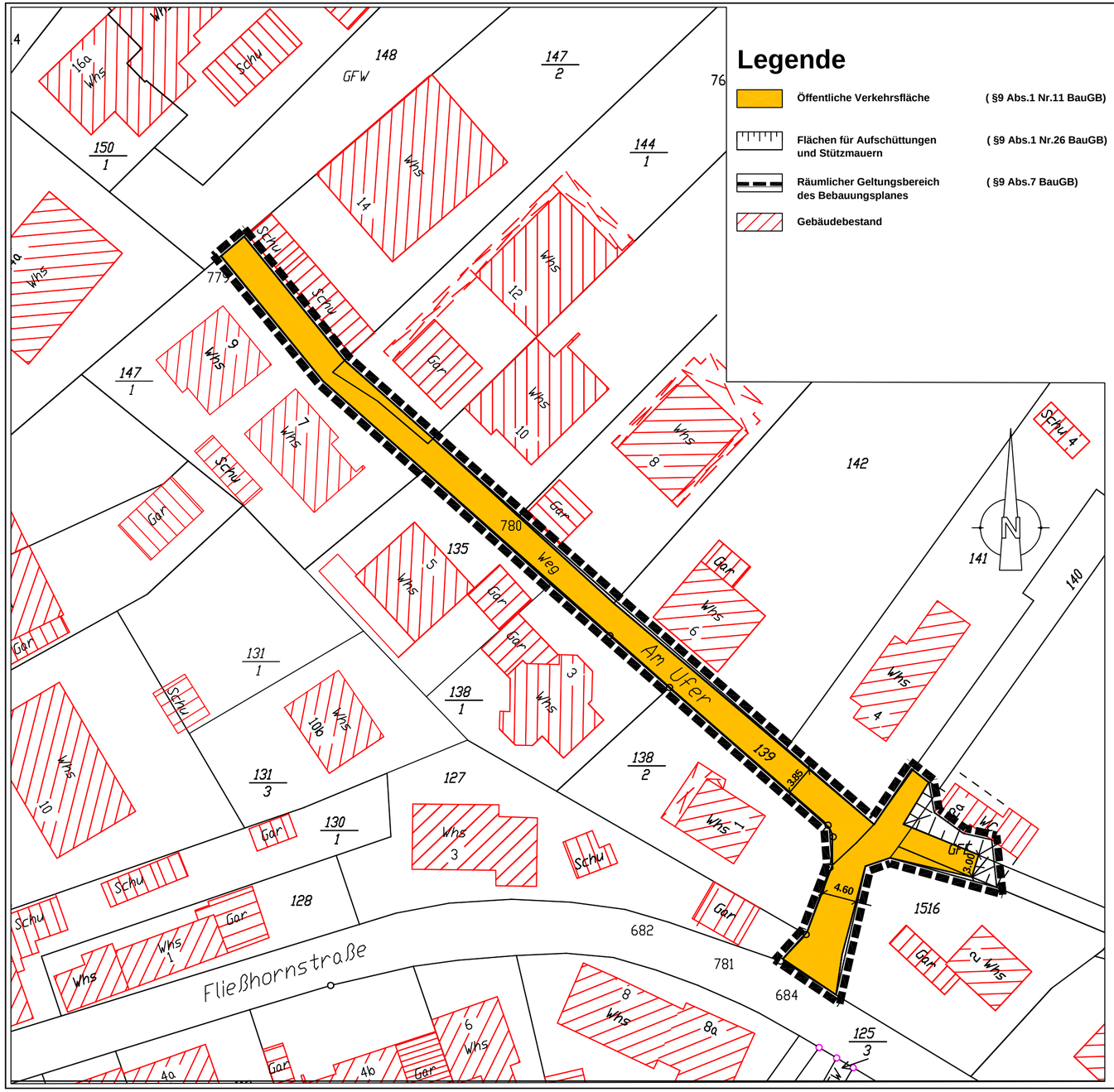
Die Satzung wird hiermit ausgefertigt.

Konstanz, den 30.Aug. 2001
STADT KONSTANZ - Dezernat III

gez. Fouquet

Fouquet
Bürgermeister

Bekanntmachung / Inkrafttreten: 31. Okt. 2001



STADT KONSTANZ

Städtebau- und Vermessungsamt

Bebauungsplan	Maßstab	Aktenplanzeichen
Am Ufer	1:500	a 1

Planfertigung
Städtebau- und Vermessungsamt
Fachbereich Stadtplanung
Telefon 07531 / 900 701
Telefax 07531 / 900 526
Untere Laube 24
78459 Konstanz
Stempel / Unterschrift

Stand des Liegenschaftskatasters
vom _____
Unterschrift (Siegel)

Entwurf vom 09.10.2000
geändert _____
Planer/in Beer/Tritschler
Graphik Tritschler

Verfahrensübersicht und Ausfertigung

Aufstellungsbeschluss	am 23.10.1997	öffentliche Bekanntmachung	am 29.10.1997
Frühz. Bürgerbeteiligung	Beschluss am 23.10.1997	öffentliche Bekanntmachung	am 29.10.1997
	durchgeführt vom 03.11.1997	bis	17.11.1997
		Veranstaltung	am 04.11.1997
Öffentl. Auslegung	Beschluss am 30.11.2000	öffentliche Bekanntmachung	am 04.01.2001
	durchgeführt vom 15.01.2001	bis	23.02.2001
Evtl. 2. öffentl. Auslegung (bzw. eingeschränktes Verfahren)	Beschluss am _____	öffentliche Bekanntmachung	am _____
	durchgeführt vom _____	bis	_____
Beteiligung Träger öffentlicher Belange	am 04.01.2001	Benachrichtg. über öff. Ausl.	am 04.01.2001
		Benachrichtg. üb. evtl.2. Ausl.	am _____
Beschluss über Anregungen	am 26.04.2001	Satzungsbeschluss	am 26.04.2001

Ausfertigung der Satzung

Konstanz, den 30. August 2001

gez. Fouquet
Fouquet, Bürgermeister (Siegel)

Genehmigungsantrag am _____ Erlass des Regierungspräsidiums am _____

Inkrafttreten des Bebauungsplans durch öffentliche Bekanntmachung am 31. Oktober 2001

Vermerke

Dieser Bebauungsplan wurde nach Inkrafttreten geändert:

rechtsverbindlich am _____ Aktenplanzeichen _____

rechtsverbindlich am _____ Aktenplanzeichen _____

(Sonstige Vermerke)

Bebauungsplan „Am Ufer“, Konstanz-Dingelsdorf

Textliche Festsetzungen

1. Planungsrechtliche Festsetzungen § 9 BauGB

1.1 Verkehrsfläche nach § 9 (1) Nr. 11 BauGB

Es sind Flächen für den öffentlichen Verkehr festgesetzt.

1.2 Flächen für Aufschüttungen nach § 9 (1) Nr.26 BauGB

Es ist eine Fläche für Aufschüttungen und Stützmauern, die zur Herstellung des Straßenkörpers dienen, festgesetzt.

2. Sonstige Festsetzungen

Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes nach § 9 (7) BauGB

3. Rechtsgrundlage

Baugesetzbuch (BauGB) vom 27.08.1997,
letzte Änderung vom 16.01.1998 (BGBl. I, Seite 137)

Konstanz, Städtebau- und Vermessungsamt, 09.10.2000

Fachbereich Stadtplanung

gez. Zeller

Zeller

Die Satzung wird hiermit ausgefertigt:

Konstanz, den 30. Aug. 2001
STADT KONSTANZ – Dezernat III

gez. Fouquet

Fouquet
Bürgermeister

Bebauungsplan „Am Ufer“, Konstanz-Dingelsdorf

Begründung nach § 9 Abs. 8 BauGB.

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsabsichten

   1.1 Anlaß der Planaufstellung
   1.2 Größe und Lage des Plangebietes
   1.3 Bisherige Planung

2. Planung

   2.1 Straße und Wendeanlage
   2.2 Eingriffe in private Grundstücke, Eigentumsverhältnisse
   2.3 Zufahrt zu den Parkplätzen auf Anwesen „Am Ufer Nr. 14“

3. Umweltschutz, Grünordnung

4. Die der Gemeinde entstehenden überschlägigen Kosten

5. Anlagen

1. Planungsabsichten

1.1 Anlaß der Planaufstellung

Seit über 20 Jahren existiert die Stichstraße „Am Ufer“ in Konstanz-Dingelsdorf als Provisorium. Dies ist ein unbefriedigender Zustand, dem durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes abgeholfen werden soll. Im einzelnen sind es folgende Probleme, die eine Lösung erfordern:

1. Die Entsorgung des Wohngebietes durch Müllfahrzeuge (und die Versorgung durch Fahrzeuge, wie beispielsweise Tanklaster, „Bierlaster“ u.ä.) ist sehr erschwert und problematisch. Da am Ende der Stichstraße keine Wendemöglichkeit besteht, müssen diese Fahrzeuge über große Strecken rückwärts ein- oder ausfahren. Dabei ist im Rahmen einer sachgerechten Straßenplanung grundsätzlich nicht vertretbar, Fahrzeugen insbesondere der Müllabfuhr vorzugeben, auf einer längeren Strecke zurückzusetzen oder kleinere Fahrzeuge einzusetzen (vgl. OVG NW, Urteil vom 16.01.1995 - /7a D 37/93.NE -).
In § 9 Abs. 1 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg in der Fassung vom 11. Mai 1992 heißt es: „ ... Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern ...“
In diesem Zusammenhang sind die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85 (Ausgabe 1985) als sachverständige Konkretisierung moderner Grundsätze des Straßenbaus geeignet, der Gemeinde allgemeine Anhaltspunkte für Entscheidungen zu liefern (vgl. OVG NW, Urteil vom 22.03.1993 - 11a NE 64/89 - , NVwZ-RR 1994, 311 ff. und Urteil vom 25.02.1993 -7a D 147/91.NE -).
Die EAE 85 sieht in Tabelle 17: „Entwurfselemente in Wohngebieten in Orts- und Stadtrandlage“ bis 10 Wohnungen einen 3m breiten Wohnweg vor. Diese Wohnungszahl wird durch die bereits vorhandene Bebauung an der Straße „Am Ufer“ überschritten. Bis 30 Wohnungen ist bereits eine 4,75m breite höhengleiche Fahrbahn anzustreben bei einer erwünschten Abschnittslänge bis zu 50m.
Unter Kapitel 5.2.1.9 Wendeanlagen der EAE 85 ist ausgeführt: „ ... Wegen der Gefährdung der übrigen, insbesondere der nichtmotorisierten Straßenraumnutzer dürfen Kraftfahrer durch den Verzicht auf Wendemöglichkeiten nicht gezwungen werden, eine Stichstraße oder einen Stichweg regelmäßig und ohne Einweisung rückwärts zu befahren ...“
In die gleiche Richtung zielt §16 Abs.1 der Unfallverhütungsvorschrift Müllbeseitigung in der Fassung vom Januar 1993 vom Badischen Gemeindeunfallversicherungsverband: „Müll darf nur abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu den Müllbehälter-Standplätzen so angelegt ist, daß ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Dies gilt nicht, wenn ein kurzes Zurückstoßen für den Ladevorgang erforderlich ist, z.B. bei Absetzkippern.“
Die EAE 85 fordert schließlich in Kapitel 4.1.2 Verkehrssicherheit: „Ausreichende Verkehrssicherheit ist besonders für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ältere Menschen, Behinderte und Kinder) zu gewährleisten. Von diesen Personengruppen können perfekte Aufmerksamkeit, Wahrnehmung, Reaktionsfähigkeit und Regelbeachtung nicht erwartet werden. Ihr Verhalten ist schwer berechenbar. (...). Es ist daher für die Gewährleistung ausreichender Verkehrssicherheit in Baugebieten wichtig, (...), das für nichtmotorisierte Straßenraumnutzer gefährliche

Zurücksetzen von Lastkraftwagen durch Entwurfsmaßnahmen von vornherein unnötig zu machen (...)."

Besonders problematisch stellt sich in der Straße „Am Ufer" die Einfahrtssituation dar. Die Straße geht von der Fließhornstraße rechtwinklig ab und geht sofort in ein beträchtliches Gefälle bis zu 25% über, um nach nur 15 Metern in eine fast rechtwinklige Linkskurve abzuknicken. Erst nach der Kurve verläuft die Straße nahezu eben und geradlinig.
Es ist also gerade diese Einfahrtssituation, die besonders gefährlich ist. Die Verwaltung hat sich vor Ort vorführen lassen, welch fahrerische Glanzleistungen der Fahrer des Müllfahrzeuges bieten muß, um rückwärtsfahrend (!) diese Einfahrtssituation zu meistern.
Im Winter bei Schnee- und Eisglätte ist ein Einfahren ganz unmöglich, da die Gefahr besteht, daß der LKW nicht zum Halten gebracht werden kann und in das Anwesen „Am Ufer 4" rutscht.

In Anbetracht der bestehenden Situation in der Straße „Am Ufer" und der genannten gesetzlichen Vorgaben ist offensichtlich ein planerisches Eingreifen nötig, da eindeutig die Gefahr besteht, daß bei entsprechenden Rangier- und Rückwärtsfahrten nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger und hierbei besonders Kinder, Alte und Behinderte zu Schaden kommen können. Auch Sachschäden an Einfriedigungen, parkenden Autos u.ä. können nicht ausgeschlossen werden.

2. Die Eigentumsverhältnisse müssen bereinigt werden. Flurstück 144/1 ragt in den Straßenraum und verengt diesen erheblich. Dies ist im Sinne eines regelgerechten Straßenausbaus zu ändern, in dem das entsprechende Stück durch die Stadt Konstanz erworben wird, vor allem auch da die provisorische Straße de facto schon über dieses Teilstück privaten Grundes geht.
Für die Anlage der Wendeanlage sind noch weitere kleine Grundstückskäufe (Flurstücke 1516 und 141) notwendig.

3. Eine Abrechnung der Erschließungsbeiträge kann zur Zeit nicht vorgenommen werden. So lange die Straße nicht endgültig durch die Stadt Konstanz hergestellt worden ist, können keine Erschließungsbeiträge erhoben werden. Alle Kosten zur Unterhaltung des Provisoriums gehen zu Lasten der Allgemeinheit. Der jetzige Zustand mit geschotterter Oberfläche erfordert alljährliche Reparaturleistungen seitens der Stadt, da sich immer wieder Schlaglöcher und Spurrillen bilden.

1.2 Größe und Lage des Plangebietes

Die Straße „Am Ufer" liegt im Nordosten von Dingelsdorf zwischen Fließhornstraße und der Straße „Zur Schiffslände" und parallel zum Ufer des Bodensees. Sie ist eine Stichstraße, die von der Fließhornstraße abzweigt.
Das Plangebiet (Fläche der Straße incl. Flächen für Stützmauern und Böschungen) hat eine Größe von ca. 600 m².
Die Straße besteht aus Flurstück Nummer 139 und einem Teilstück von 140. Die Wendeanlage liegt hauptsächlich auf einem Teil von 140 und 1517, aber auch auf 1516 und 141. Die umliegenden Flurstücke sind 1516, 1517, 135, 138/2, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 144/1, 147/1, 147/2, 147/3, 147/4, 148, 149/1, 150 und 150/1.

1.3 Bisherige Planung

Als erste Diskussionsgrundlage wurden von der Verwaltung drei Varianten erarbeitet, um die in 1.1 beschriebene Situation zu entschärfen. Die eine Variante sah am Ende des Stiches eine Wendeanlage vor, die zweite schlug den Ausbau eines bestehenden Verbindungsweges zur Straße „Zur Schiffslände“ vor, wohingegen die dritte Alternative einen geradlinigen „Straßendurchbruch“ zur Schiffslände vorsah (siehe Anlage 1).
Diese Planungen wurden dem Ortschaftsrat Dingelsdorf und dem TUA vorgelegt, wobei sich der Ortschaftsrat dafür aussprach, die Variante III ganz zu streichen.
Der Gemeinderat schließlich hat am 23.10.1997 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Ufer“ und gleichzeitig die frühzeitige Bürgerbeteiligung auf Grundlage der Varianten I und II beschlossen.
Die frühzeitige Bürgerbeteiligung wurde vom 03.11.1997 bis 17.11.1997 einschließlich einer Abendveranstaltung am 04.11.1997 durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange wurden gehört.
Nach Auswertung der eingegangenen Bedenken und Anregungen und weiteren Gesprächen mit den EBK wurde eine vierte Planvariante erarbeitet (siehe dazu Anlage 2).
Diese wurde dem Badischen Gemeindeunfallversicherungsverband, dem Unfallversicherungsträger der EBK, vorgelegt. Dieser kam in seiner Stellungnahme zu dem Schluß, daß er die Variante IV mittragen wird unter der Voraussetzung, daß die EBK eine Betriebsanweisung erlassen, die das noch weiterhin notwendige Rückwärtsfahren im geraden Teil der Straße mit Einweiser regelt. Die EBK haben sich bereiterklärt eine solche Betriebsanweisung zu erlassen (siehe dazu Anlage 3).

2. Planung

2.1. Straße und Wendeanlage

Um die (für LKW) gefährliche Einfahrt in die Straße „Am Ufer“ zu entschärfen, wird direkt unterhalb des steilen Straßenabschnittes in der Kurve eine Wendeanlage gebaut. Damit können LKWs vorwärts in die Straße einfahren; dabei stoßen sie vorwärts in die Wendeplatte. Aus der Wendeplatte heraus müssen sie den Rest der Straße dann zwar weiterhin rückwärts befahren, dies ist aber relativ einfach, da die Straße eben, geradlinig und mit einer Breite von 3,85m verläuft.
Denkbar ist auch, daß man die ganze Straße vorwärts einfährt, dann rückwärts bis in die Wendeanlage zurückstößt und das Steilstück dann wieder vorwärts befährt.

Wichtig ist, daß man, egal für welche Fahralternative man sich entscheidet, das Steilstück und die Kurvenfahrt immer vorwärts bewältigen kann.

2.2 Eingriffe in private Grundstücke, Eigentumsverhältnisse

Mit der vorliegenden Planung wurde versucht, die Eingriffe in private Grundstücke durch die Wendeanlage soweit wie möglich zu minimieren. Da die geplante Wendeanlage zum größten Teil auf städtischem Grund verläuft, müssen nur kleine Stücke

Privatgrund in Anspruch genommen werden: ca. 9m² von Flurstück Nummer 1516 und ca. 2,1m² von Flurstück Nummer 141.
Im hinteren Bereich der Straße „Am Ufer“ ragt das Flurstück Nummer 144/1 in den Straßenraum. Da die Straße de facto schon über dieses Teilstück geht, soll es von der Stadt Konstanz zur Straßenfläche dazugekauft werden. Es handelt sich dabei um eine Fläche von ca. 13,8m².
Die bestehenden Eigentumsverhältnisse können der Anlage 4 entnommen werden (Stand 09.10.2000).

2.3 Zufahrt zu den Parkplätzen auf Anwesen „Am Ufer Nr. 14“

Im Rahmen der Planung wurde von den Eigentümern des Anwesens „Am Ufer Nr.14“ auf die schlechte Anfahrbarkeit der Parkplätze vor ihrem Anwesen hingewiesen. Bei der Überprüfung des Falles stellte sich heraus, daß der damalige Bauträger des Gebäudes die Stellplätze nicht so, wie damals vom Landratsamt genehmigt, hergestellt hat.
Die Stellplätze sind trotzdem anfahrbar, allerdings mit etwas mehr „Rangierarbeit“ beim Ein- und Ausfahren. Dies ergaben auch Fahrversuche seitens der Stadtverwaltung mit einem VW-Golf. Durch leicht schräges Einparken oder einmaliges Zurücksetzen ist das Parken aber gut möglich.
Dem Ansinnen, gegenüber auf Anwesen Nr.9 zur Verbesserung der Anfahrtssituation Überfahrtsrechte oder gar eine verbreiterte Straßenfläche festzusetzen, kann nicht entsprochen werden. Zum einen liegt dort ebenfalls ein Stellplatz längs des Hauses, zum anderen befindet sich im Souterrain eine Einliegerwohnung, die durch Verkehr vor dem Fenster „direkt in Auspuffhöhe“ stark beeinträchtigt würde. Schließlich hat der Eigentümer des Anwesens Nr.9 1977 schon 77m² zum Bau der Straße abgegeben. Eine weitere Beschneidung seines Grundstückes ist nicht zumutbar.

3. Umweltschutz, Grünordnung

In den zuerst diskutierten Ausbauvarianten gab es größere Beeinträchtigungen von Grünflächen und Bäumen (z.B. auf den großen Nußbaum am Ende des Stichs).
Die jetzige Planung hat fast keine Auswirkungen auf Grünelemente. Es müssen zum Bau der Wendeanlage lediglich einige Aufschüttungen und Stützbauten im Bereich oberhalb des Betriebsgebäudes des ehemaligen Strandbades Dingelsdorf erstellt werden, die aber nicht in natürlichen Grund eingreifen. Dort steht kein natürlich gewachsener Boden mehr an, sondern er ist durch den Bau des Gebäudes und die Stützmauer des darüberliegenden Grundstückes überformt. Auch existieren keine Bäume oder sonstige Gehölze auf der Fläche für die Wendeanlage.

4. Die der Gemeinde entstehenden überschlägigen Kosten

<u>Kosten für Grunderwerb</u>

ca. 25 m² Straßenfläche á 80 DM	2.000 DM

Kosten für Straßenbau

Straßenbauarbeiten	115.000 DM
Böschung Wendeanlage, Sicherung WC-Gebäude	15.000 DM
Bepflanzung	1.000 DM
Ausstattung (Schilder usw.)	2.000 DM
Vermessung	15.000 DM
Gesamtkosten	**150.000 DM**

Stadt Konstanz - Städtebau- und Vermessungsamt, 09.10.2000

FB Stadtplanung

Zeller