

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 54

Bundesstraßenring B 209 Walsrode

<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
1. Einleitung.....	1
2. Geltungsbereich.....	2
2.1 Aufhebung geltender Bebauungspläne.....	6
3. Eigentumsverhältnisse.....	7
4. Ersatz der Planfeststellung.....	8
5. Beiplan zum Bebauungsplan.....	9
6. Finanzierung/Kosten.....	9
7. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	11
8. Zeitperspektive für die Umsetzung.....	11
9. Beschreibung des Verkehrskonzeptes.....	11
9.1 Beibehaltung des Einrichtungsrings.....	17
9.2 Reduzierung auf einen Fahrstreifen.....	17
9.3 Zweirichtungsverkehr in der Neuen Straße.....	19
9.4 Aufstellflächen vor den Kreuzungen und Einmündungen, Fahrbahnaufweitungen	20
9.5 Verminderung der Verkehrsmengenbelastung.....	21
9.6 Verminderung der Geschwindigkeiten.....	23
9.7 Regelung der Verkehre durch Lichtsignalanlagen.....	23
9.8 Radverkehr.....	26
9.8.1 Radwege.....	26
9.8.2 Fahrradabstellanlagen.....	28
9.8.2.1 Einrichtung von Fahrradabstellflächen auf Kraftfahr- zeugstellplätzen	30
9.9 Anliefer- und Parkstreifen.....	30
9.9.1 Stellplätze.....	32
9.9.2 Anlieferbereiche.....	36

9.10	Gehwege.....	38
9.11	Fußgängerquerungen.....	40
9.11.1	Bedarfsampel am Alten Rathaus.....	40
9.12	Einsatzfahrzeuge.....	41
9.13	Grundstückszufahrten.....	41
9.14	Begrünungskonzept.....	42
9.15	Gestaltungsvorstellungen.....	42
10.	Immissionsbelastungen.....	43
10.1	Abgassituation.....	43
10.2	Lärm.....	44
10.2.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	49
11.	Ver- und Entsorgung.....	51
12.	Brückstraße.....	51
12.1	Ausdehnung des Geltungsbereiches.....	52
12.2	Denkmalschutz.....	52
12.3	Verkehrliche Ansprüche im Bereich Brückstraße.....	53
12.4	Planungen zum Bereich Brückstraße.....	54
12.4.1	Alternative "Arkaden".....	54
12.4.2	Alternative "rückwärtiger Geh- und Radweg".....	56
12.5	1. Auslegung mit der Arkadenlösung und Anlaß der Entwurfsänderung	57
12.6	Ansätze zur Problemlösung im bestehenden Straßenraum.....	58
12.7	Rückwärtig geführter Geh- und Radweg.....	60
12.7.1	Trassierung.....	61
12.7.2	Verkehrsführung.....	64
12.7.2.1	Kraftfahrzeugverkehr.....	64
12.7.2.2	Radverkehr.....	65
12.7.2.3	Fußgängerverkehr.....	66
12.7.3	Akzeptanz.....	66
12.7.4	Abriß des Gebäudes Quintusstraße Nr. 3 der Nebenge- bäude von Brückstraße 1, 3 und 5 sowie des Anbaus Brückstraße Nr. 7	67
12.7.5	Kosten für besondere Maßnahmen im Bereich Brückstraße....	70
12.8	Gestaltung des Übergangsbereiches von der Brückstraße.... in die Moorstraße	71

13.	Plandarstellungen.....	72
13.1	Zeichnerische Festsetzungen.....	72
13.1.1	Straßenverkehrsflächen.....	72
13.1.2	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Radweg.....	73
13.1.3	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Flächen..... für Fußgänger, Parkstände, Anlieferung, Bepflanzung, Verweilzonen und Ausstattung	73
13.1.4	Geltungsbereich des Bebauungsplanes.....	74
13.1.5	Bereich Brückstraße/textliche Festsetzung Nr. I.....	74
13.1.6	Schallschutzmaßnahmen/textliche Festsetzung Nr. II.....	75
14.	Gutachten und sonstige Grundlagen.....	76

Anlagen: Übersicht über die Flureinteilung

Zitierweise: Quellenangaben sind unter Ziffer 14 aufgeführt. Bei Zitaten wird mit dem Zeichen / / auf die Quellen verwiesen.

1. Einleitung

Der Bebauungsplan Nr. 54, "Bundesstraßenring 209" stellt die rechtlichen Grundlagen für die in den Vorbereitenden Untersuchungen zur Stadtsanierung als notwendig herausgestellten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtring dar. Darüber hinaus konkretisiert er die im Bundesfernstraßengesetz und im Niedersächsischen Straßengesetz geregelten Rechtsverhältnisse zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern.

Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt von Walsrode ist der Kernpunkt der Sanierungszielsetzung, der entscheidenden Einfluß auf alle anderen Maßnahmen der Sanierung ausübt. Ohne eine verkehrliche Neuordnung in der Innenstadt ist eine gedeihliche Entwicklung der Versorgungsfunktion dieses wichtigen Mittelzentrums in einem ausgedehnten ländlichen Verflechtungsbereich für die Zukunft nicht sicherzustellen. Bei einem schwachen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Benutzungsquote des Personenkraftwagens im Bereich der Ziel- und Quellverkehrsströme von denjenigen, die die Angebote der Innenstadt nutzen wollen, auch in Zukunft hoch anzusetzen.

Der Bau einer Umgehungsstraße der B 209 durch die Bundesrepublik Deutschland (Bund) ist - zumindest in den neunziger Jahren - nicht zu erwarten. Somit ist der Umbau der vorhandenen Straße die einzige derzeit realisierbare Chance, das Ziel der Verkehrsberuhigung für die Innenstadt zu erreichen.

Mit dem Umbau des Innenstadtringes werden unter Beibehaltung der Bundesstraßenklassifizierung folgende städtebauliche Ziele verfolgt:

- Stärkung der Attraktivität als Einkaufsziel
- Vergrößerung der Verfügungsflächen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer)
- Verringerung der Immissionsbelastungen (Abgase, Lärm, Erschütterungen) für die Innenstadt
- Erhöhung der Sicherheit

Dies geschieht durch Verringerung der Fahrbahnbreiten und durch einstreifige Verkehrsführung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Langen Straße und in der Moorstraße. Die Planung sieht die Einrichtung von Radwegen sowie die Verbreiterung von Gehwegen vor. Der Anlieferverkehr und der ruhende Verkehr werden auf einem neu einzurichtenden Streifen abgewickelt werden.

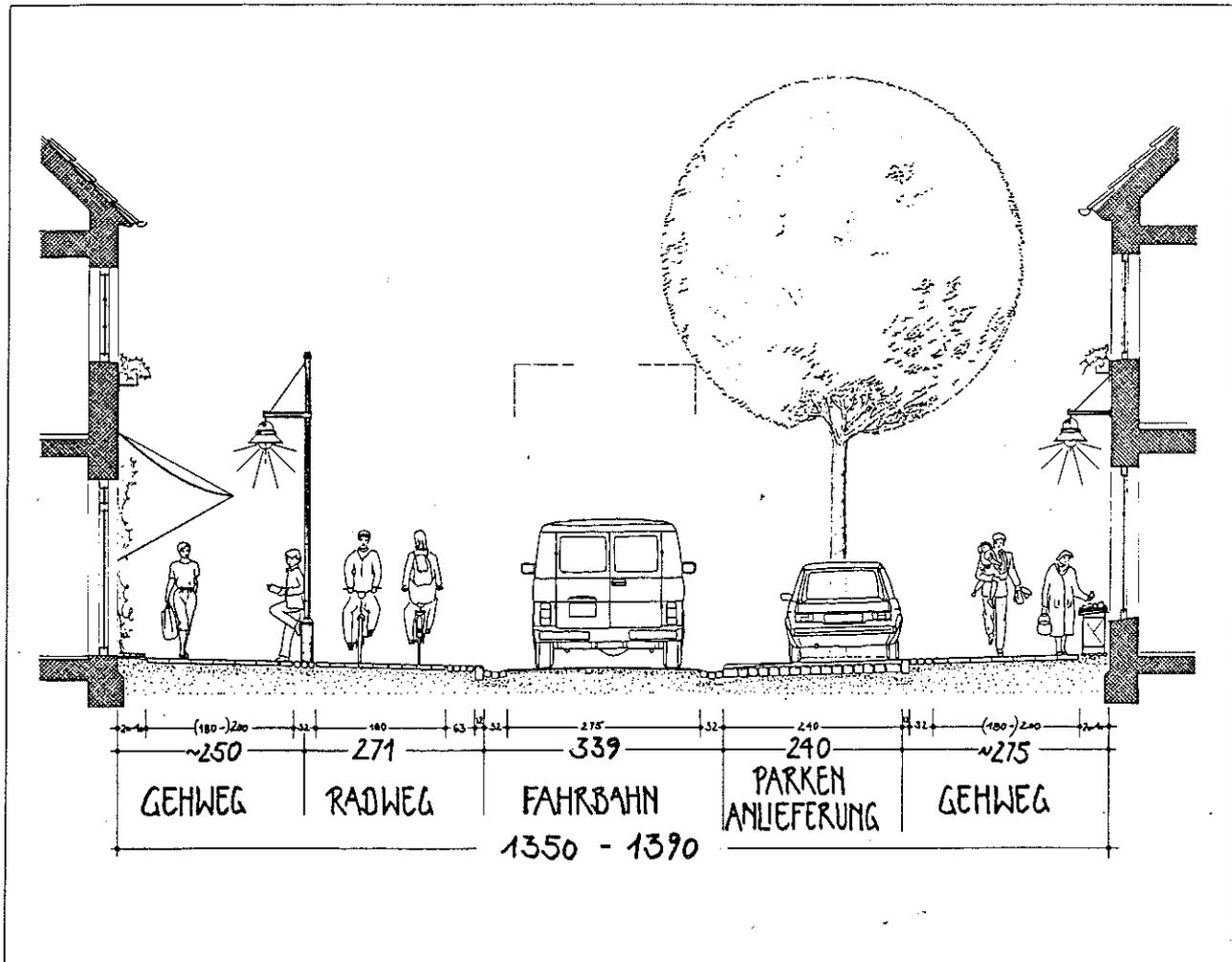


Abbildung 1: Schnitt Lange Straße/Moorstraße, Maßstab ca. 1 : 100

Die Prognose für die zukünftigen Verkehrsbelastungen im Innenstadtring geht von einer Verringerung der Kfz-Mengen aus, da durch die Umbaumaßnahmen der Durchfahrtswiderstand des Innenstadtrings erheblich vergrößert und somit eine gesteigerte Annahme der vorhandenen Alternativrouten für den reinen Durchgangsverkehr erwartet wird (siehe Abschnitt 9.5).

Die derzeitige Verkehrsführung mit dem Prinzip des Einrichtungsverkehrs wird weitgehend aufrechterhalten. Ausnahme ist die Neue Straße, die derzeit nur von Nord nach Süd zu befahren ist und in Zukunft in beiden Richtungen befahrbar sein wird.

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 54 enthält im wesentlichen die öffentlichen Verkehrsflächen des Innenstadtringes der Bundesstraße 209 (Lange Straße, Kirchplatz, Moorstraße, Neue Straße) mit den Anschlußstutzen der auf den Innenstadtring zuführenden klassifizierten Straßen (Hannoversche Straße, Brückstraße, Quintusstraße, Bergstraße, Oskar-Wolff-Straße und Verdener Straße) sowie diejenigen an den Innenstadtring angrenzenden Grundstücke, für die Festsetzungen über Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Darüber hinaus erfaßt der Geltungsbereich Grundstücke im Bereich Brückstraße/Quintusstraße, die für Rad- und Gehwegflächen in Anspruch genommen werden.

Die Abbildung 2 zeigt einen Übersichtsplan des Geltungsbereiches. Die genauen Grenzen des Bebauungsplans sind in der zeichnerischen Darstellung festgesetzt.

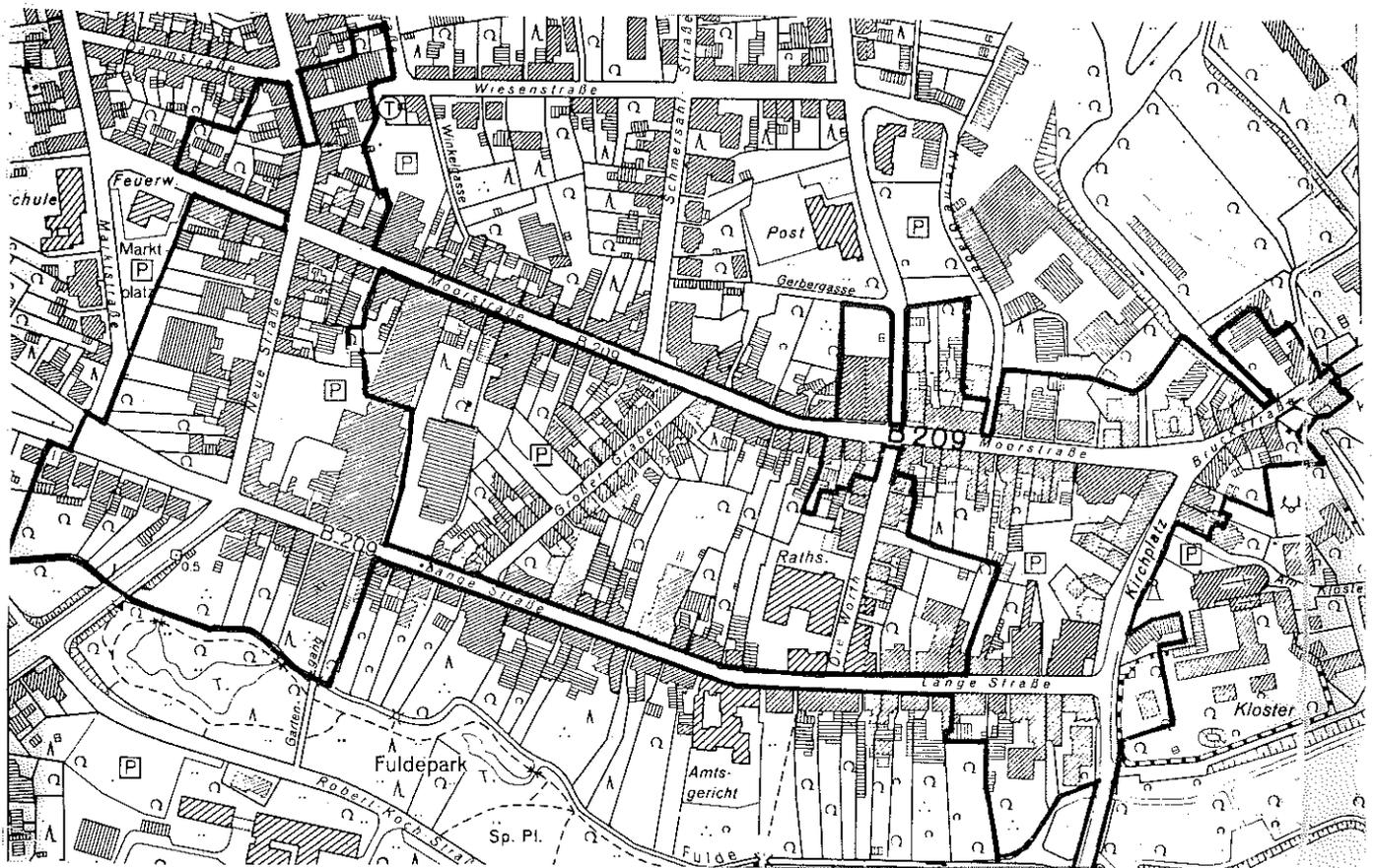


Abb. 2: Übersichtsplan Geltungsbereich, Maßstab 1 : 5000

Innerhalb dieses Geltungsbereiches werden

- detaillierte Festsetzungen über die Neugliederung der öffentlichen Verkehrsflächen und
- Festsetzungen über passive Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzenden Grundstücke getroffen.

Ursprünglich hatte die Stadt Walsrode die Absicht, den Geltungsbereich des Bebauungsplanes im wesentlichen auf die derzeitigen öffentlichen Verkehrsflächen zu beschränken. Dies war begründet in dem dringenden Planungsbedürfnis für diesen Bereich. Die drängenden städtebaulichen Probleme der Innenstadt gehen ursächlich von der erdrückenden Verkehrssituation aus. Deshalb ist man davon ausgegangen, zunächst die Verkehrsflächen neu zu ordnen, um ein weiteres Absinken der Innenstadt in städtebauliche Mißstände zu vermeiden und um Grundlagen für eine Gesundung und gedeihliche Entwicklung zu schaffen.

Nach der zweiten Auslegung haben die Ergebnisse des Gutachtens über die Lärmauswirkungen es notwendig werden lassen, den Geltungsbereich auch auf angrenzende Grundstücke auszudehnen. Während man ursprünglich keine planbedingten negativen Auswirkungen bezüglich der Lärmbelastung erwartet hatte und somit eine Konfliktbewältigung allein auf der öffentlichen Verkehrsfläche möglich schien, zeigte das im August 1990 vorgelegte Lärmschutzgutachten Veränderungen der Lärmbelastungen, die Festsetzungen über passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden, die an den Innenstadtring angrenzen, erfordern. Um diese Festsetzungen zu treffen, mußten die betroffenen Bereiche in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen werden. Deshalb war der Geltungsbereich des Bebauungsplanes auch auf die Grundstücke auszudehnen, die an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzen. Gleichwohl behalten die ursprünglichen Planungsabsichten der Stadt Walsrode, einen "einfachen Bebauungsplan" nach § 30 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen, ihre Gültigkeit: Mit der Beschränkung auf einen "einfachen Bebauungsplan" in erster Linie für die Straßenverkehrsfläche erstrebt die Stadt eine relativ kurzfristig zu schaffende Rechtsgrundlage zur Behebung des am stärksten drängenden städtebaulichen Problems, der erdrückenden Verkehrssituation.

Eine Beplanung auch der an die öffentlichen Verkehrsflächen angrenzenden Bereiche im Sinne eines qualifizierten Bebauungsplanes nach § 30 Abs. 1 BauGB war und ist nicht erforderlich, um die im Verkehr begründeten Mißstände zu beseitigen. Letzteres ist jedoch Ziel des Bebauungsplanes Nr. 54. Deshalb beschränkt sich der Bebauungsplan auf die mit der Neuordnung der Verkehrssituation zusammenhängenden Festsetzungen und trifft keine Aussagen zu Art und Maß der baulichen Nutzung. Dies bleibt späteren Planverfahren überlassen, die die Stadt Walsrode angehen will, sobald und soweit es sich städtebaulich als erforderlich erweist. Unter dieser Zielsetzung einer vollständigen Überplanung der Innenstadt ist dieser Bebauungsplan Nr. 54 die erste Planungsstufe, die auch für sich allein kurzfristig möglich ist.

In das weitere Aufstellungsverfahren werden diejenigen Grundstücke mit aufgenommen, für die Festsetzungen über passiven Lärmschutz erforderlich sind. Grundstücke, die keine mit dem Umbau der Verkehrsflächen zusammenhängende Mehrbelastung durch Verkehrslärm erfahren, sind nicht in den Geltungsbereich einbezogen, da ihre Lärmbelastung nicht planbedingt ist.

Für die einbezogenen Grundstücke außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen werden ausschließlich Festsetzungen über Lärmschutz getroffen.

Neben diesen Grundstücken, deren einzige Betroffenheit in der Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen besteht, sind noch folgende angrenzende private Grundstücke in den Geltungsbereich aufgenommen und mit Festsetzungen überplant worden:

- Im Bereich des Kirchenvorplatzes ist die Einbeziehung eines Teiles des an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Grundstücks in die öffentliche Verkehrsfläche notwendig, um die entsprechend den Sanierungszielen gewünschte Wiederherstellung der Lindenbepflanzung zu ermöglichen (s. Abschnitt 9.14).
- Die Ausdehnung von Festsetzungen auf die Grundstücke außerhalb der derzeitigen Straßenverkehrsflächen ist im Bereich Brückstraße/Quintusstraße notwendig, um den dort vorliegenden Konflikt zwischen Belangen der Verkehrssicherheit und denen der Denkmalpflege aufzuzeigen sowie dessen Lösung zu sichern. Eine ausführliche Begründung erfolgt unter Abschnitt 12.

2.1 Aufhebung geltender Bebauungspläne

Für Teile des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes Nr. 54 hatte die Stadt Walsrode durch den Bebauungsplan Nr. 12, "Quintusstraße I" und den Bebauungsplan Nr. 11 "Stadtmitte I" bereits bauleitplanerische Festsetzungen getroffen.

Der Bebauungsplan Nr. 12 "Quintusstraße I" wurde durch den Rat der Stadt Walsrode am 04.03.1966 als Satzung beschlossen. In dem Teil, in dem eine räumliche Überschneidung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 54 mit dem Bebauungsplan Nr. 12 vorliegt, tritt mit seinem Inkrafttreten der vorliegende Bebauungsplan Nr. 54 an die Stelle des Bebauungsplanes Nr. 12 "Quintusstraße I".

Der Bebauungsplan Nr. 12 "Quintusstraße I" trifft heute nicht mehr zeitgemäße Festsetzungen. Insbesondere die damalige Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche entbehrt nach den heutigen Festsetzungen des B-Plan Nr. 54 jeglicher Begründung. Während die frühere Zielvorstellung war, durch die Freihaltung eines Streifens entlang der Grundstücksgrenze zur Straße eine erhebliche Erweiterung der Straßenverkehrsfläche zu sichern, ist nunmehr eine wesentlich geringere Verbreiterung der Straßenverkehrsflächen vorgesehen. Eine Überbauung der daran anschließenden Grundstücksfläche ist im Sinne der Stadtbildpflege (Erhaltung der Torsituation) gewollt.

Der Bebauungsplan Nr. 11, "Stadtmitte I", wurde durch den Rat der Stadt Walsrode am 27.03.1968 als Satzung beschlossen und im Juni 1973 geändert. In dem Teil, in dem eine räumliche Überschneidung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 54 mit dem Bebauungsplan Nr. 11 vorliegt, tritt mit Inkrafttreten dieser Bebauungsplan Nr. 54 "Bundesstraßenring B 209" an die Stelle des Bebauungsplanes Nr. 11, "Stadtmitte I".

Der Bebauungsplan Nr. 11 "Stadtmitte I" trifft Festsetzungen, die heute nicht mehr zeitgemäß sind, Belange des Denkmalschutzes unzureichend berücksichtigen und den beschlossenen Sanierungszielen widersprechen. Es ist daher beabsichtigt, auch weitere Teile des Bebauungsplanes Nr. 11 "Stadtmitte I" aufzuheben. Der Rat der Stadt Walsrode hat in seiner Sitzung

am 22.8.1990 beschlossen, ein Verfahren zur Aufhebung auch der weiteren unzeitgemäßen Teile des Bebauungsplanes Nr. 11 durchzuführen. Es ist beabsichtigt, den Aufhebungsbeschluß für den B-Plan Nr. 11 in derselben Rats-sitzung zu fassen, in der auch der Satzungsbeschluß für den B-Plan Nr. 54 gefaßt wird.

3. Eigentumsverhältnisse/Baulastträgerschaften

Die Flächen, für die im Bebauungsplan "Verkehrsflächen" festgesetzt sind, sind mit wenigen Ausnahmen im Eigentum der für die derzeitigen jeweiligen Fahrbahnen zuständigen Baulastträger Bund, Land Niedersachsen und Land-kreis Soltau-Fallingbostal.

Ausnahmen sind:

- Das Flurstück 116/5 (Flur 11, Gemarkung Walsrode) am Kirchplatz ist im Eigentum der Kirchengemeinde Walsrode (evangelisch-lutherische Kirche); das Flurstück 73/1 (Flur 11, Gemarkung Walsrode), Brückstraße Nr. 7, ist ebenfalls im Eigentum der Kirchengemeinde Walsrode (I. Pfarre, ev.-luth. Kirche). Für diejenigen Teile dieser Grundstücke, die für die Realisie-rung der Planung notwendig sind, ist Grunderwerb zu tätigen.
- Im Bereich Quintusstraße ist für die für öffentliche Verkehrsflächen in Anspruch genommenen Flächen ebenfalls Grunderwerb zu tätigen, und zwar für Teile der Flurstücke
Nr. 391/86 (Flur 23, Walsrode), Quintusstraße 2 (Eigentümer Franz Kuehn, Neustadt),
Nr. 159/6 (Flur 22, Walsrode), Quintusstraße 1 (Eigentümerin Erika Kühn, Walsrode) und
Nr. 155/1 (Flur 22, Walsrode), Quintusstraße 3 (Eigentümer Rolf Winkel-mann, Walsrode).
- Die Grundstücke Brückstraße Nr. 1, 3 und 5 sind im Eigentum der Stadt Walsrode.

Die Baulastträgerschaften liegen für die Fahrbahnen und Radwege

- in der Verdener Straße, der Langen Straße, am Kirchplatz, in der Brückstraße, der Quintusstraße, der Moorstraße und der Neuen Straße beim Bund (B 209),
- in der Bergstraße (Landesstraße 161) und der Hannoverschen Straße (Landesstraße 190) beim Land Niedersachsen,
- und in der Oskar-Wolff-Straße beim Landkreis Soltau-Fallingbommel (Kreisstraße 120).

Die übrigen Flächen - Gehwege, Parkflächen - liegen in der Baulast der Stadt Walsrode. Diese grundsätzlichen Baulastträgerschaften bleiben bei der Neuordnung des Innenstadtringes erhalten. Neu festgesetzt wird jedoch die Lage der Grenzen zwischen den verschiedenen Baulastträgerschaften. Dabei werden Fahrbahnen in der Regel verschmälert, Radwege zum Teil erstmalig festgesetzt und vorhandene Gehwege verbreitert.

Da hiernach der Bebauungsplan vor allem Straßenteile betrifft, für die nicht die Stadt Walsrode Straßenbaulastträger ist, hat die Stadt mit dem Straßenbaulastträger der Bundesstraße eine Rahmenvereinbarung über den Umbau der Bundesstraße und dessen rechtliche Absicherung (Bebauungsplan) getroffen.

4. Ersatz der Planfeststellung

Klassifizierte Straßen dürfen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Niedersächsischen Straßengesetz nur gebaut oder geändert werden, wenn ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden ist. Bebauungspläne können jedoch diese Planfeststellung ersetzen. Da das Planungsbedürfnis vornehmlich in städtebaulichen Problemen begründet ist, wurde ein Bebauungsplan als Rechtsgrundlage für den Umbau des Innenstadtringes gewählt.

Die Stadt Walsrode zieht damit die Planung für den Innenstadtring, die erhebliche Bedeutung für die Entwicklung der Innenstadt hat, an sich. Sie regelt die Verhältnisse auf der öffentlichen Verkehrsfläche mit ihren Mitteln, d.h. mit dem Instrumentarium des Baugesetzbuches. Damit soll auch eine geordnete städtebauliche Entwicklung durch die Planung gewährleistet werden und eine Aufwertung der vielschichtigen städtebaulichen Interessen gegenüber den verkehrlichen Interessen gesichert und auch von den betroffenen Straßenbaulastträgern mit getragen werden. Eine dem Wohl der Allge-

meinheit dienende umfassende Planung mit gerechter Abwägung aller Belange unter- und gegeneinander wird mit dem Instrumentarium des Baugesetzbuches eher als mit dem im Straßenrecht fixierten Verfahren der Planfeststellung erreicht, das in erster Linie der Sicherung der verkehrlichen Belange dient.

5. Beiplan zum Bebauungsplan

Der Bebauungsplan beschränkt sich in seinen Festsetzungen nach § 9 (1) BauGB auf den Umfang, der für die rechtliche Absicherung der Planungsziele notwendig ist und für zweckmäßig gehalten wird. Zusätzlich werden Hinweise, zum Beispiel von Abgrenzungen verschiedener Bereiche innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, gegeben. Diese Hinweise sind jedoch keine Festsetzungen des Bebauungsplanes. Sie dienen allein der Verständlichkeit und besseren Lesbarkeit der Ziele des Bebauungsplanes und verdeutlichen die Planungsabsicht.

Weitere Differenzierungen, die mit dem Instrumentarium des Baugesetzbuches entweder nicht möglich sind oder nicht für sinnvoll gehalten werden, werden in Beiplänen verdeutlicht. Diese Pläne besitzen keine allgemein gültige Verbindlichkeit; allein die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden mit seinem Inkrafttreten allgemein verbindlich. Die Inhalte der Beipläne dienen gleichwohl als Grundlagen für die Vereinbarungen zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern und für die nachfolgende technische Ausführungsplanung.

6. Finanzierung/Kosten

Die im Bebauungsplan festgesetzten Grenzen zwischen den unterschiedlich genutzten Verkehrsflächen in Verbindung mit den differenzierten Inhalten der Beipläne bilden die Grundlage für die Aufteilung der Umbaukosten zwischen den Baulastträgern Bund, Land, Landkreis und Stadt. Veranlasser der Maßnahme ist die Stadt Walsrode; das Interesse des Bundes liegt in der Einrichtung von Fahrradwegen.

Die Sanierungssatzung der Stadt Walsrode sieht das vereinfachte Verfahren nach § 142 Abs. 4 BauGB vor. In einem solchen Fall sind bei der Finanzierung von Erschließungsmaßnahmen die Bestimmungen der örtlichen Straßenausbaubeitragssatzung nach dem Niedersächsischen Kommunalabgabengesetz anzuwenden.

Nach der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Walsrode in der derzeit gültigen Fassung sind die Anlieger im Fall des Umbaus des Innenstadtringes jedoch nicht zu Ausbaubeiträgen heranzuziehen.

Der von der Stadt zu tragende Kostenanteil kann unter Berücksichtigung der geltenden Sanierungsförderungsrichtlinien als Erschließungsmaßnahme im Sanierungsgebiet anerkannt und zumindest in Teilen mit Sanierungsförderungsmitteln bezuschußt werden.

Die entstehenden Straßenumbaukosten wurden 1988 grob auf ca. DM 6,4 Mio. geschätzt. Diese Kosten sind entsprechend der auf der Basis der gesetzlichen Bestimmungen zu treffenden Vereinbarungen auf die beteiligten Straßebaulastträger zu verteilen. Die mittlerweile eingetretenen Kostensteigerungen sind zu berücksichtigen. Hinzu kommen Kosten für Schallschutzmaßnahmen sowie für den Mehraufwand - gegenüber dem ersten Bebauungsplanentwurf - im Bereich Brückstraße (s. Ziffer 12.7.5).

Die für die Sanierungsmaßnahme "Umbau des Innenstadtringes B 209" benötigten städtischen Mittel sind im Finanz- und Investitionsplan der Stadt Walsrode berücksichtigt.

Im übrigen bemüht sich die Stadt um Zuwendungen nach § 5 a des Bundesfernstraßengesetzes, der die Möglichkeit von Hilfen des Bundes an die Gemeinden in bestimmten Fällen vorsieht.

Die Kostentragung für die Änderung der Kreuzungen richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen (Bundesfernstraßengesetz / Nds. Straßengesetz), so daß neben der Stadt Walsrode und dem Bund auch der Landkreis Soltau-Fallingb. als Straßebaulastträger der Oskar-Wolff-Str. (Kreisstr.120) und das Land Niedersachsen als Straßebaulastträger der Bergstraße (Landesstraße 161) sowie der Hannoverschen Straße (Landstraße 190) zur Kostentragung verpflichtet sind.

Die Kosten der Lärmvorsorge sind ebenso wie die Baukosten von jedem Baulastträger (Bund, Land Niedersachsen, Landkreis Soltau-Fallingb., Stadt Walsrode) anteilmäßig zu tragen.

7. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen entsprechen der Darstellung der Verkehrsfläche im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Walsrode. Die dort zusätzlich vorgesehene Trasse einer Verkehrsstraße von der Kreuzung Kirchplatz/Moorstraße/Brückstraße über das Grundstück Brückstraße Nr. 7 mit einer Brücke über die Böhme und einem weiteren Verlauf nach Osten wird bei Verwirklichung der vorliegenden Planung nicht mehr benötigt.

8. Zeitperspektive für die Umsetzung der Planung

Die Stadt beabsichtigt, unverzüglich nach Erlangung der Rechtskraft dieses Bebauungsplanes mit den Umbaumaßnahmen zu beginnen.

Unter derzeit (Herbst 1990) abschätzbaren Voraussetzungen kann bei günstig verlaufendem Planverfahren (Anzeigeverfahren) des Bebauungsplanes und zügiger technischer Ausführungsplanung ein Baubeginn im Frühjahr 1991 möglich sein.

Um die etwaigen Beeinträchtigungen für die einzelnen Anlieger während der Bauzeit möglichst gering und kurzzeitig zu halten, ist eine Baudurchführung in mehreren Bauabschnitten beabsichtigt. Insgesamt wird mit einer Dauer der Baumaßnahmen von mindestens zwei Jahren gerechnet.

9. Beschreibung des Verkehrskonzeptes

Die Entwurfsprinzipien sind:

- Beibehaltung des Einrichtungsrings (Ausnahme: Neue Straße),
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf einen Fahrstreifen in der Langen Straße und der Moorstraße,
- Zweirichtungsverkehr in der Neuen Straße,
- Verringerung der Verkehrsmengenbelastung,

- Verminderung der Geschwindigkeiten,
- Regelung durch verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen,
- Einrichtung von Radwegen,
- Einrichtung eines Streifens für Anlieferung und Stellplätze,
- Verbreiterung von Gehwegen,
- mehr Grün in die Stadt.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtring werden von flankierenden Maßnahmen im äußeren Verkehrsnetz der Stadt Walsrode begleitet. Dies sind im wesentlichen:

- Verkehrsbeschilderungen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (bereits durchgeführt),
- Anschlußverbesserungen im Bereich des Vorbrücker Ringes im Einmündungsbereich der Bundesstraße 209,
- Einrichtung eines Linksabbiegerstreifens als Anschlußverbesserung im Knotenbereich Graesbecker Weg (K 19) Hannoversche Straße (bereits durchgeführt).

Die drastische Verringerung von Schwerlast- und Durchgangsverkehr und eine weiträumige Umfahrung der Walsroder Innenstadt sind vordringliches Interesse der Stadt und Sanierungsziel. Die Stadt bemüht sich neben den Maßnahmen im Innenstadtbereich auch um eine Verbesserung der Wegweisung und um andere Maßnahmen, wie z. B. um die Erstellung eines Parkplatzhinweissystems, damit eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt erfolgt.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis durch das Gutachten Prof. Brilon /2/ bezieht sich auf den Prognosehorizont 1995. Für den Fall, daß nach dem Prognosehorizont - also nach 1995 - die Verkehrssituation in der Innenstadt die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht oder überschreitet, besteht folgende Perspektive:

Durch weitere Anschlußverbesserungen im Bereich Graesbecker Weg/Hannoversche Straße über die bisher durchgeführten Markierungsmaßnahmen hinaus kann die Akzeptanz der Alternativroute Vorbrücker Ring/Graesbecker Ring/Bismarckring gesteigert werden und damit eine weitere Entlastung des Innenstadtringes eintreten. Entsprechende Untersuchungen über weitere Anschlußverbesserungen unter Einbeziehung einer möglichen Brückenbaulösung sind im Auftrag der Stadt Walsrode von Prof. Brilon/Dr. Ahn, Universität Bochum, durchgeführt worden /5/.

Unter den oben aufgeführten Planungsansätzen ist die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des zukünftigen Verkehrsnetzes, insbesondere der Innenstadt, in einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Brilon, Universität Bochum, /2/ geprüft und nachgewiesen worden. Die prognostizierten Belastungen sind in folgender Tabelle zusammengestellt (Quelle /1/):

Tabelle 1:

	Zählung 1986	Prognose- Null-Fall	Prognose Planungsfall
Neue Straße	1.381	1.248	1.269
Lange Straße West	1.361	1.119	688
Lange Straße Mitte	(n.vorh.)	779	486
Kirchplatz	1.534	1.337	855
Moorstraße Mitte	(n.vorh.)	852	457
Moorstraße West	1.395	1.086	662

Erläuterung

zu Tabelle 1: Verkehrsbelastungen im Innenstadtring (Kfz/Spitzenstunde)

Gegenüberstellung von Verkehrsstärken

- nach der Zählung 1986 (soweit vorhanden)
- nach der Prognose 1995 im Planungs-0-Fall
(= ohne Veränderungen im Innenstadtring)
- nach der Prognose 1995 im Planungsfall
(= nach Umbaumaßnahmen)

Differenzierte Aussagen sind der Verkehrsuntersuchung /1/ zu entnehmen.

Die oben aufgeführten Prognosebelastungen, dargestellt in Kraftfahrzeugen pro Spitzenstunde, basieren auf Berechnungen aus dem Jahre 1986.

Um das Zahlenmaterial zu aktualisieren, ist im April 1990 eine 24-Std.-Verkehrszählung an zwei Querschnittsstellen durchgeführt worden. Die Zählungen ergaben eine 14%ige Steigerung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) gegenüber 1986. Somit wurden die Analysedaten von 1986 an allen Querschnitten entsprechend korrigiert. Die festgestellte Verkehrsmengensteigerung entspricht in ihrer Größenordnung dem auch bundesweit zu beobachtenden Trend.

Die als Abb. 3 eingefügte Übersicht stellt die aktuell ermittelten Analysebelastungen und die darauf basierenden Prognosebelastungen nach dem Innenstadumbau dar. Eindeutig erkennbar ist hier, daß an den meisten Querschnitten die Belastung erheblich zurückgehen wird, und zwar bis herunter auf etwa 35 % (Moorstraße Mitte) oder ca. 45 % (Lange Straße Mitte) der heutigen Belastung.

Dennoch gibt es neben diesen erheblichen Vorteilen auch Querschnitte, an denen die Verkehrsbelastung im Vergleich zu heute höher sein wird. Dies sind mit sehr geringfügigen Steigerungen die Worth und die Poststraße.

Größere Verkehrsmehrbelastungen sind zu verzeichnen in der Verdener Straße, in der Oskar-Wolff-Straße und in der verlängerten Moorstraße. Diese Belastungen gerade für die Anwohner der Oskar-Wolff-Straße oder der verlängerten Moorstraße werden erkannt, aber als hinnehmbar angesehen, da die gesamtstädtischen Vorteile höher wiegen als diese Nachteile. Die zwar absolut mit 1.699 Kfz/d hohe Steigerung in der Verdener Straße wird wegen der hohen Vorbelastung und der somit geringen prozentualen Steigerung als ebenfalls hinnehmbar angesehen.

Dies relativiert sich im übrigen dadurch, daß auch ohne Umbau allein aufgrund der allgemeinen Motorisierungsentwicklung eine merkliche Erhöhung der Verkehrsbelastung zu erwarten wäre.

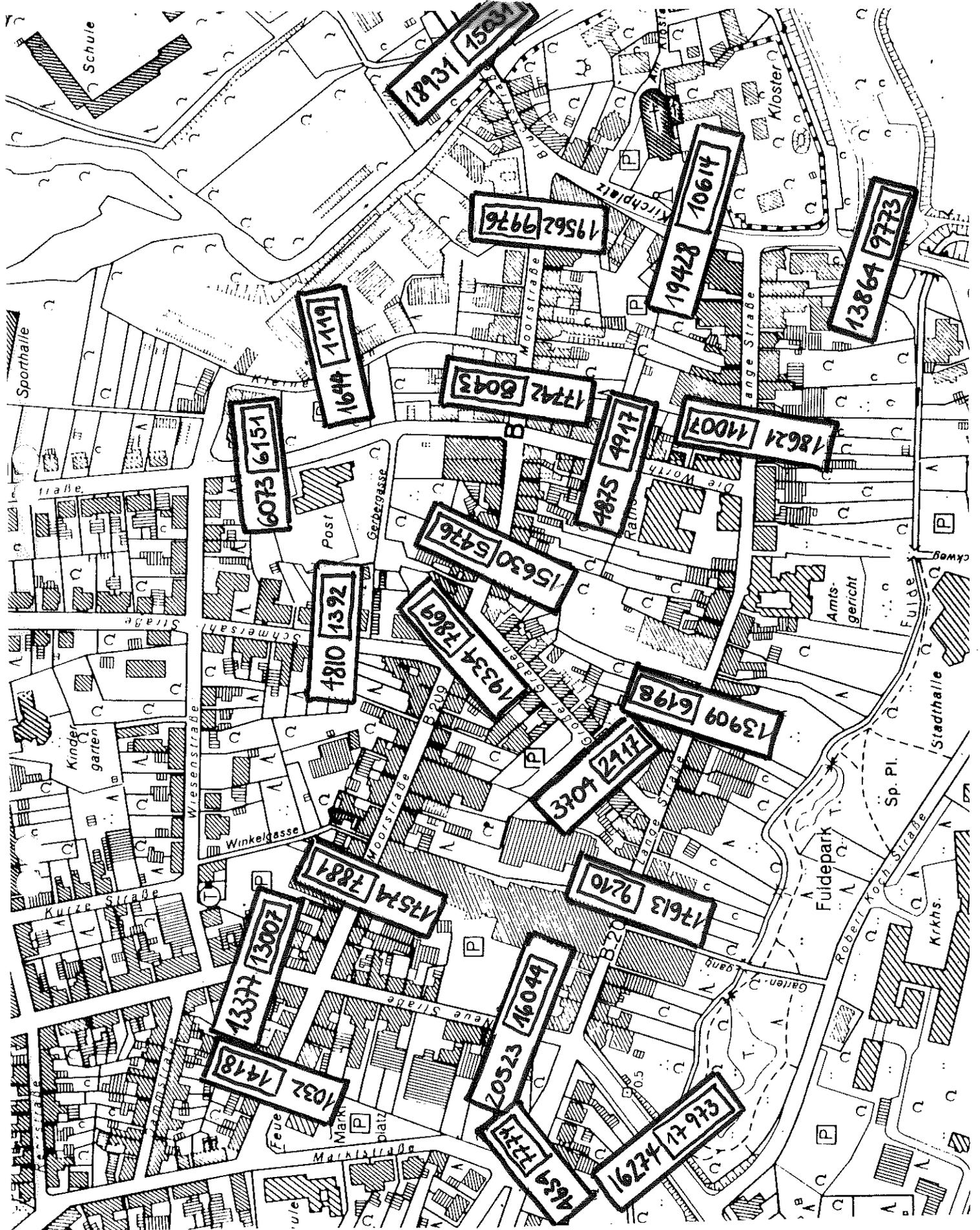


Abb. 3: Analyseverkehrsbelastung April 1990

und Prognoseverkehrsbelastungen

DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (Kraftfahrzeuge pro Tag)

9.1 Beibehaltung des Einrichtungsringes

Die grundsätzliche Führung des Verkehrs in einer Richtung als Ring hat sich bewährt. Mit einer gegenläufigen Verkehrsführung wäre eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten, die zur Verbesserung der Situation der anderen Verkehrsteilnehmer notwendig ist, nicht möglich. Eine Umkehrung der Einbahnrichtung würde zu erheblichen verkehrstechnischen Problemen im Bereich Brückstraße/Moorstraße/Kirchplatz führen und keine erkennbaren Vorteile mit sich bringen.

9.2 Reduzierung auf einen Fahrstreifen

Der Kraftfahrzeugverkehr auf den beiden Hauptachsen, der Langen Straße und der Moorstraße, wird auf einem Streifen abgewickelt werden. Die prognostizierten Belastungen liegen in Größenordnungen, die erfahrungsgemäß auf einem Fahrstreifen abzuwickeln sind. Die Reduzierung auf nur einen Fahrstreifen ermöglicht die Vergrößerung der Flächen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und ist damit ein Kernpunkt der Verkehrssanierung. Dem Kraftfahrzeugverkehr wird eine zwar ausreichende, jedoch minimierte Fläche eingeräumt. Die Fahrbahnbreite beträgt 2,75 m zuzüglich 2 x 0,32 m für die Gossen, d.h. also 3,39 m zwischen den Bordsteinen. Bei einer maximalen Fahrzeugbreite von 2,50 m nach der Straßenverkehrszulassungsordnung besteht so genügend Raum auch für das größte Fahrzeug, wobei jedoch auch eine - durchaus gewünschte - Geschwindigkeitsreduzierung und eine vorsichtige Fahrweise provoziert werden.

Die Eckausrundungen an Kreuzungen und Einmündungen entsprechen ebenfalls den Anforderungen des größten zulässigen Fahrzeugs. Mit wenigen Ausnahmen sind alle - entsprechend der Einrichtungsregelungen zulässigen - Richtungsbeziehungen möglich, und zwar sowohl innerhalb des Ringes mit seinen vier Eckknoten als auch zu den anschließenden Straßen Großer Graben, Am Kloster, Worth, Poststraße und Schmersahlstraße. Ausnahmen, an denen für Lastzüge ein Abbiegen aus fahrgeometrischen Gründen nicht möglich ist, liegen vor für das Rechtsabbiegen aus der Bergstraße in die "verlängerte Moorstraße" (zwischen Moorstraße und Bergstraße) und für das Rechtsab-

biegen aus der Moorstraße in den Kleinen Graben. Schwerverkehre aus der Bergstraße mit Ziel der "verlängerten Moorstraße" können entweder über die Fritz-Reuter-Straße und die Marktstraße oder über die Neue Straße, die Oskar-Wolff-Straße und die Marktstraße ihr Ziel erreichen. Schwerverkehre mit dem Ziel "Kleiner Graben" können über die Poststraße von Norden die Grundstücke am "Kleinen Graben" anfahren.

Für Personenkraftwagen bestehen keine Einschränkungen aus fahrgeometrischen Gründen. Abweichende Regelungen durch die Verkehrsbehörden bleiben möglich und können mit dem vorliegenden Bebauungsplan nicht festgesetzt werden.

Zur Bemessung der Eckausrundungen der Bordsteine sind die Schlepplkurven für Lastzüge aus den "Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen 1985" /3/ herangezogen worden. Dort werden zwei Typen unterschieden, die folgende Auswirkungen auf den Abbiegevorgang haben:

Fahrkurve 1: Der Kraftfahrer fährt zügig mit stetig zunehmendem Lenkradeinschlag in den Bogen ein und verläßt ihn mit ebenso stetig abnehmendem Lenkradeinschlag.

Fahrkurve 3: Der Kraftfahrer fährt sehr langsam mit sehr schnell zunehmendem Lenkradeinschlag in den Bogen ein und verläßt ihn mit ebenso schnell abnehmendem Lenkradeinschlag.

In den meisten Fällen ist aus Platzgründen nur die Fahrkurve 3 möglich. In den Bereichen, an denen entsprechend Platz zur Verfügung steht, ist die Fahrkurve 1 angesetzt.

Um die Befahrbarkeit mit jedem zulässigen Kraftfahrzeug auch für den Linksabbiegestrom aus der Moorstraße in die Neue Straße zu gewährleisten, ist dort im Bereich des Grundstücks Moorstraße Nr. 85 eine Engstelle für den schwächeren Verkehrsteilnehmer unvermeidbar. (s. Abschnitt 9.9)

9.3 Zweirichtungsverkehr in der Neuen Straße

Die Neue Straße - derzeit nur von Norden nach Süden geöffnet - wird in beiden Richtungen befahrbar sein. Die Öffnung für die Süd-Nord-Richtung führt zu einer Entlastung der Langen Straße, der Moorstraße und des Großen Grabens. Umwegfahrten durch diesen "kleinen Ring" oder gar den gesamten Innenstadtring werden somit vermieden. Die Belastungssituation auf der Neuen Straße wird sich nur geringfügig gegenüber dem derzeitigen Zustand verbessern. Während derzeit eine Belastung von 1.381 Kfz pro Spitzenstunde vorliegt, geht die Prognose von 1.269 Kfz pro Spitzenstunde aus. Der Prognose-Null-Fall (Beibehaltung der derzeitigen Situation im Innenstadtring bei Realisierung der Maßnahmen am äußeren Netz) mit 1.248 Kfz pro Spitzenstunde ist im Falle der Neuen Straße als einzigem Straßenzug in der Innenstadt günstiger. Zur Funktionsfähigkeit des Gesamtkonzepts ist jedoch die Maßnahme notwendig, den Verkehr in beiden Richtungen zu führen.

Die zukünftige Situation an der Neuen Straße wird gekennzeichnet durch:

- Verringerung der Gesamtbelastung (von derzeit 20523 auf 16044 Kfz/24 Std.),
- Geschwindigkeitsreduzierung durch schmalere Fahrbahnen und durch Gegenverkehr,
- geringere Belastungen für die Anwohner wegen des größeren Abstandes zum Verkehr: die zukünftigen Geh- und Radwege, teilweise auch Parkstreifen, werden breiter als die derzeitigen Gehwege,
- erhöhte Lärm- und Abgasemissionen im Bereich der Knotenpunkte wegen der neu einzurichtenden Lichtsignalanlagen und der damit verbundenen Halte- und Anfahrvorgänge der Kraftfahrzeuge (s. Ziff. 10).

9.4 Aufstellflächen vor Kreuzungen und Einmündungen; Fahrbahnaufweitungen

Um die Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr zu gewährleisten, ist die Einrichtung von Aufstellstreifen vor den Kreuzungen notwendig. Die Längen der Aufstellstreifen sind in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Brilon /2/ berechnet. Diese Längen sind in die Planung eingeflossen.

Aufstellflächen in der Neuen Straße:

In der Neuen Straße liegt der zusätzliche Streifen im südlichen Bereich, der im Vergleich zum weitaus engeren nördlichen Bereich genügend Raum bietet.

Aufstellflächen in der Langen Straße und der Moorstraße:

Zum Zwecke der Einrichtung eines Aufstellbereiches wird vor den Lichtsignalanlagen der Langen Straße und der Moorstraße in den unmittelbaren Kreuzungsbereichen der Parkplatzstreifen fortfallen. Dies ist zum einen in den engen räumlichen Verhältnissen und zum anderen darin begründet, um den Verkehrsfluß im Kreuzungsbereich nicht durch Ein- und Ausparkvorgänge zu behindern. Im übrigen ist hier eine Fahrbahnbreite von $2 \times 3,25$ m zwischen den Gossen erforderlich, um das Aufstellen von Lkw zu ermöglichen und ihnen genügend Bewegungsraum zur Verfügung zu stellen.

In weiterer Entfernung vor den Kreuzungsbereichen kann in Kauf genommen werden, daß etwa Lkw sich nicht nebeneinander, sondern nur versetzt hintereinander aufstellen können und daß Parkvorgänge stattfinden. Deshalb kann die Breite der hier zweistreifigen Fahrbahn etwas reduziert und ein Parkplatzstreifen eingerichtet werden. Zwischen den Alternativen

- Einrichtung eines Parkplatzstreifens bei Minimierung der Flächen für Radweg und Gehweg oder
- Verzicht auf Parkplätze zugunsten von Radweg- und Gehwegbreite

wird sich für die Einrichtung von Parkplätzen entschieden. Die Schaffung und Erhaltung von möglichst vielen Stellplätzen im innerstädtischen Straßenraum wird gewünscht.

Zwar ist im gesamten Innenstadtbereich eine genügende Anzahl von Stellplätzen vorhanden, gleichwohl sollte der Verlust von Stellplätzen im Innenstadtring B 209 gegenüber der derzeitigen Situation möglichst gering gehalten werden. Außerdem sollten die verbleibenden Stellplätze auch möglichst gleichmäßig auf alle Straßenabschnitte verteilt werden. Ein Verzicht auf die Stellplätze im Übergangsbereich vor den Einmündungen würde bedeuten, daß zusätzlich zu den stellplatzfreien unmittelbaren Kreuzungsbereichen weitere Strecken ohne Parkmöglichkeiten kämen, und zwar in der Langen Straße vor der Einmündung in den Kirchplatz weitere ca. 35 m und in der Moorstraße vor dem Knoten mit der Neuen Straße weitere ca. 50 m. Wenn auch diese Stellplätze nicht direkt den Anliegern zuzuordnen sind, so sind dennoch derart lange stellplatzlose Straßenabschnitte im Hinblick auf den Bedarf der Anlieger und der motorisierten Kunden unerwünscht.

Im Bereich des Abbiegestreifens für den Verkehrsstrom aus der Moorstraße in die Poststraße besteht nicht die Möglichkeit, weitere Stellplätze einzurichten. Der gesamte Abbiegestreifen mit seiner Länge von nur ca. 30 m entspricht etwa dem Bereich, der an den anderen Knoten als der "unmittelbare Kreuzungsbereich" bezeichnet wird und an dem die volle Fahrstreifenbreite erforderlich ist.

Aufweitung an der Worth:

Die Fahrbahn der Langen Straße ist im Bereich der Einmündung der Worth auf Kosten des Parkplatzstreifens aufzuweiten, um den fahrgeometrischen Anforderungen des Linienbusses zu entsprechen. Die Buslinie über Poststraße/Worth/Lange Straße soll aufrechterhalten werden. Der Abbiegevorgang von der Worth in die Lange Straße benötigt diese Aufweitung.

9.5 Verminderung der Verkehrsmengenbelastung

Die Verkehrssanierung hat als Oberziel die Verminderung der im Kfz-Verkehr begründeten Belastungen für die Innenstadt. Die Hauptursache für die Belastungen wie Immissionen oder Sicherheitsprobleme ist neben zu hohen Geschwindigkeiten die hohe Anzahl an Kraftfahrzeugfahrten, also die hohe Querschnittsbelastung. Eine Verringerung der Querschnittsbelastung soll erreicht werden durch

- Verkehrsverlagerungen auf dafür vorgesehene Trassen,

- Veränderungen des Verkehrsverhaltens,
- Verringerung des Parksuchverkehrs.

Verkehrsverlagerungen:

Derzeit wird die Innenstadt auch durch einen hohen Anteil von Durchgangsverkehr befahren. Diese Durchgangsverkehre sind in der Innenstadt unerwünscht und sollen verlagert werden; Quell- und Zielverkehre sollen die Innenstadt weiterhin anfahren können.

Durchgangsverkehre stammen zum Teil von den Autobahnen A 7 und A 27. Kraftfahrer nutzen die Bundesstraße 209 als weg- und zeitsparende Abkürzung, um das Autobahndreieck Walsrode "abzuschneiden". Zum weiteren handelt es sich um Verkehre, die aus Verkehrsbeziehungen zwischen westlichen und östlichen Stadtgebieten bzw. anschließenden Gemeinden stammen. Es ist zu erwarten, daß der Durchgangsverkehr bei der geplanten erheblichen Vergrößerung des Durchfahrtwiderstandes die Innenstadt meiden wird. Somit werden heutige "Abkürzungsverkehre" zukünftig auch über das Autobahndreieck Walsrode fahren. Die "örtlichen" Durchgangsverkehre sollen von der dafür vorgesehenen Trasse Vorbrücker Ring/Graesbecker Weg/Bismarckring aufgenommen werden. Diese Trasse ist ebenfalls als "innerörtliche Hauptverkehrsstraße" als "Teil einer Südtangente zur Entlastung der Innenstadt" vorgesehen und auch mit den für solche Zwecke gezahlten Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ausgebaut worden (vergleiche Bescheid der Bezirksregierung Lüneburg vom 29.8.1974 mit Erläuterungsbericht, AZ.: 311-31331/6/74/5006).

Die zusätzlichen Belastungen für den Bismarckring liegen bei ca. 350 Kfz pro Spitzenstunde (gegenwärtig 548 Kfz pro Spitzenstunde, Prognosewert 894 Kfz pro Spitzenstunde). Die Lärmbelastung steigt daher um weniger als 3 db(A); diese Erhöhung ist kaum wahrnehmbar. Zur Geschwindigkeitsdämpfung hat die Stadt Walsrode bereits bauliche Maßnahmen wie z.B. Verschwenkungen durch Mittelinseln, Begrünungen und Pflasterbänder durchgeführt.

Im Zuge der Planungen ist die Frage gutachterlich untersucht worden, wohin die aus der Innenstadt verdrängten "örtlichen" Verkehre, die nicht auf die Autobahn ausweichen können, sich verlagern können und sollen. Die Trasse Vorbrücker Ring/Graesbecker Weg/Bismarckring hat sich - auch als Bestandteil des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts - als sinnvoll erwiesen und stellt sich als Trasse dar, die den verdrängten Verkehr aufnehmen kann und für die eine ausreichende Akzeptanz durch den Autofahrer aufgrund der angebotenen Alternative zur Innenstadt zu erwarten ist.

Die Stadt Walsrode hält die für die Anwohner an der Ausweichroute zu tragenden zusätzlichen Immissionsbelastungen für vertretbar, da sie relativ gering sein werden und die dagegen erreichbaren Vorteile für die Innenstadt ganz erheblicher Art sind.

Verkehrsverlagerungen auf andere Gemeindestraßen im Innenstadtbereich sind nur in sehr geringem Umfang zu erwarten (s. /1/).

9.6 Verminderung der Geschwindigkeiten

Derzeit wird aufgrund der überbreiten Fahrbahnen in der Innenstadt häufig - und gerade während der verkehrsschwachen Zeiten - mit stark überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Eine Verringerung der Geschwindigkeiten wird erwartet durch folgende Maßnahmen:

- erhebliche Verringerung der Fahrbahnbreite,
- Einengung des lichten Straßenraumes durch Baumpflanzungen, zumindest in den Einmündungsbereichen.

9.7 Regelung der Verkehre durch Lichtsignalanlagen

Die Abwicklung der zukünftigen Verkehrsmengen ist im Längsverkehr unproblematisch. Die Engstellen für den Verkehrsablauf sind die Knotenpunkte. Die Leistungsfähigkeit für das gesamte Innenstadtnetz ist nur gewährleistet, wenn der Verkehr an den Knotenpunkten

- Neue Straße/Oskar-Wolff-Straße/Verdener Straße/Lange Straße,

- Lange Straße/Hannoversche Straße/Kirchplatz,
- Kirchplatz/Brückstraße/Moorstraße,
- Moorstraße/Poststraße/Worth und
- Moorstraße/Bergstraße/Neue Straße

mit Lichtsignalanlagen geregelt wird.

Im Verkehrsgutachten von Prof. Brilon /2/ ist die Leistungsfähigkeit für den ungünstigsten Fall, die Spitzenstunde, nachgewiesen und ein entsprechendes Schaltprogramm für die Lichtsignalanlagen aufgezeigt. Für verkehrsschwache Zeiten mit anderen Belastungssituationen - z.B. Mittagszeit, Wochenenden oder Nacht - können weitere Programme installiert werden, die der jeweiligen Verkehrssituation besser entsprechen und z.B. längere Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer bieten. Die Möglichkeit einer Beeinflussung der Schaltung von der Feuerwache oder von den Einsatzfahrzeugen (Feuerwehr, Rettungsdienste) aus soll eingerichtet werden.

Die Schaltung der Lichtsignalanlagen geht von einer sogenannten "Pförtnerlösung" aus: Ist der Innenstadtbereich an der Grenze seiner Belastbarkeit, wird nur noch so viel Verkehr von den Pförtnern - den Ampeln für die einstrahlenden Verkehre - in die Innenstadt gelassen, wie es verträglich ist.

Dies kann außerhalb des Ringes kurzfristig zu Staubildungen in Richtung auf die Innenstadt führen.

In folgender Tabelle 2 werden für die ungünstigste Belastungssituation und ohne Berücksichtigung noch möglicher Optimierungen der Schaltung (z.B. Koordinierung zwischen zumindest nahe zusammenliegenden Knoten)

- die zu erwartenden Staulängen im Mittelwert,
- die Staulängen, die in 95 % der Fälle nicht überschritten werden, sowie
- die Zahl der Halte in Prozent

dargestellt.

Tabelle 2: Staulängen in der Spitzenstunde

	Staulänge im Mittelwert	95 %-Wert	Halte
Bergstraße	54 m	114 m	110 %
Verdener Straße	90 m	228 m	137 %
Hannoversche Straße	42 m	66 m	95 %
Brückstraße	48 m	90 m	87 %

Erläuterungen zu Tabelle 2: Bei der Zahl der Halte bedeutet z.B. 100 %, daß jedes ankommende Fahrzeug einmal halten muß, d.h. eine Rotphase zumindest zum Teil abwarten muß. Eine geringere Prozentzahl bedeutet, daß nur dieser Prozentsatz der Fahrzeuge halten muß. Eine Prozentzahl über 100 bedeutet, daß ein Teil der Fahrzeuge auch zweimal halten muß.

In günstigen Belastungssituationen, d.h. außerhalb der nachmittäglichen Spitzenstunde, ist eine Verkehrsabwicklung ohne solche Staus zu erwarten. Mit dieser - hier für den ungünstigsten Fall berechneten - Konzeption der Pförtnerfunktion an den einstrahlenden Verkehrsströmen wird der Verkehrsfluß im Innenstadtring aufrechterhalten. Das bedeutet, daß die dort sich befindenden Fahrzeuge an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen entweder freie Fahrt durch Grünzeichen haben oder maximal eine Rotphase abwarten müssen. Es werden also im Innenstadtring keine Staubildungen - es sei denn in Ausnahmefällen - erwartet, der Verkehr in der Innenstadt wird nicht "zusammenbrechen".

Im Zuge der verkehrstechnischen Untersuchungen hat sich die vorgestellte "Pförtnerlösung" als die einzig tragfähige Lenkungsmaßnahme erwiesen, die ein Aufrechterhalten des Verkehrs in der Innenstadt ermöglicht.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist nur bei Installierung von Lichtsignalanlagen mit der "Pfortnerlösung" eine funktionierende Realisierung der Planung vorstellbar. Ohne dieses Konzept ist ein Erliegen des Verkehrs bei Verkehrsspitzenzeiten mit den daraus resultierenden erheblichen Lärm- und Abgasemissionen zu erwarten.

Die Installation von verkehrsabhängig geschalteten Lichtsignalanlagen an den fünf Knotenpunkten ist daher unverzichtbar und vorgesehen.

9.8 Radverkehr

9.8.1 Radwege

Die Stadt Walsrode möchte den Radverkehr fördern. Dafür hat sie bereits auf der Grundlage eines Radwegebedarfsplanes für ihr Gemeindegebiet und für die in ihrer Baulast liegenden Straßen ein umfangreiches Radwegenetz gebaut. Ebenso sind an den klassifizierten Straßen, die in die Innenstadt führen, Radwege eingerichtet (Bergstraße, Hannoversche Straße und Quintusstraße) oder doch zumindest fest geplant (Verdener Straße).

In der Innenstadt selbst jedoch fehlen derzeit Radwege: Die Radwegrouten - sei es auf Gemeindestraßen, klassifizierten Straßen oder Grünverbindungen - enden derzeit am Innenstadtring und finden in der Innenstadt keine Fortsetzung.

Die Innenstadt mit ihren Bewohnern, Geschäften und Dienstleistungsbetrieben ist zentrale Quelle und Ziel für den Radverkehr. Außerdem gibt es erheblichen innerörtlichen Durchgangsverkehr von Radfahrern. Der Radfahrer ist jedoch gerade im Innenstadtbereich besonders gefährdet.

Zur Erhöhung der Sicherheit und Vervollständigung des Radwegenetzes sollen in der Innenstadt Radwege eingerichtet werden. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden die Radwege im Innenstadtring planerisch gesichert; für die Straßen Worth und Großer Graben sind ebenfalls Radwege im Anschluß an den Umbau des Ringes vorgesehen.

In überwiegenden Teilen des Innenstadtringes liegen räumliche Verhältnisse vor, die es nicht erlauben, den vielen Nutzungsanforderungen - Fahrverkehr, Anliefern, Parken, Radfahren, Fußgängerverkehr, Aufenthalt, Begrünung - optimal zu entsprechen, wenn auch ausdrücklich den schwächeren Verkehrsteilnehmern - Fußgängern und Radfahrern - Vorrang eingeräumt wird. So können die Radverkehrsanlagen auf zwar ausreichende, jedoch keineswegs großzügige Breiten ausgelegt werden.

Die Radwegbreiten betragen

- für Einrichtungsverkehr mindestens 0,90 m
- für Zweirichtungsverkehr in der Regel 1,80 m, in den Bereichen vor den Kreuzungen 1,60 m.

Hinzu kommt ein Sicherheitsstreifen zu den Fahrbahnen bzw. Stellplatzstreifen hin, in der Breite von 0,75 m, der baulich durch einen erkennbaren Pflasterstreifen abgesetzt wird.

Teilweise zugerechnet werden kann den Radwegbreiten noch der Abstandstreifen zwischen Geh- und Radweg, der in einer Breite von 0,32 m durchläuft. Hier ist zu berücksichtigen, daß auf diesem Streifen auch die Aufstellung von Leuchtenmasten oder Verkehrsschildern vorgesehen ist.

Die Zweirichtungsradwege in der Langen Straße und in der Moorstraße sind gewählt worden, weil ein Radweg für beide Richtungen erheblich weniger Raum beansprucht als zwei Radwege für je eine Richtung: Der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn ist nur einmal einzuhalten, ebenso fällt der Abstandstreifen zum Gehweg nur einmal an. Zudem ist ein Radweg von 1,80 m Breite für zwei Richtungen erheblich komfortabler als ein Radweg von 0,90 m Breite für eine Richtung. So sind Überholen oder Ausweichen vor Hindernissen leichter möglich.

Es muß eingeräumt werden, daß Zweirichtungsradwege grundsätzlich ein gewisses Sicherheitsrisiko bergen können. Zum Beispiel wird vom Kraftfahrer erhöhte Aufmerksamkeit gefordert, wenn er an Kreuzungen oder beim Befahren von Grundstückszufahrten auch den aus einer ungewohnten Richtung kommenden Radfahrer beachten muß. Es wird jedoch erwartet, daß wegen der niedrigen Geschwindigkeit das Sicherheitsrisiko der Radfahrer gering sein wird und daß auch ortsfremde Kraftfahrer nicht überfordert werden.

Die Platzersparnis durch den Zweirichtungsradweg geht zugunsten der Gehwegbreite und führt damit auch dazu, daß der Abstand zwischen Gebäudefront und Radweg größer ist als bei zwei Einrichtungsradwegen. Auch dadurch wird das Gefährdungspotential für Konflikte zwischen Radfahrern und die Grundstückszufahrt befahrenden Kraftfahrern geringer.

Ein weiterer wichtiger Grund für die Entscheidung, einen einseitigen Zweirichtungsradweg einzurichten, ist, daß dieser mit seiner Gesamtbreite von üblicherweise mehr als 2,50 m zwischen Fahrbahn und Gehweg die Möglichkeit einer Ausweichtrasse für den Kraftverkehr bietet, ohne daß der Gehweg in Anspruch genommen werden muß. Im Falle einer Störung auf der Fahrbahn, z.B. bei einem Unfall, können Einsatzfahrzeuge von Rettungsdiensten, Polizei und Feuerwehr auf den Radweg ausweichen. Außerdem kann im Falle von kurzfristigen Reparaturarbeiten an der Fahrbahn der gesamte Kraftverkehr über den Radweg geführt werden. Die Radwege werden entsprechend baulich ausgebildet.

Die Ausweisung des breiten Zweirichtungsradweges bietet so im Falle von Störungen eine große Flexibilität. Dies ist besonders deshalb notwendig, weil ansonsten alle Flächen im Straßenraum ihre eindeutige Bestimmung haben und keine "Dispositionsflächen", wie man sie sich bei großzügigeren Platzverhältnissen vorstellen könnte, vorhanden sind.

9.8.2 Fahrradabstellanlagen

Wie schon mehrfach erläutert, unterliegt der Straßenraum vielfältigen Nutzungsansprüchen, die alle nicht optimal berücksichtigt werden können. Dies gilt auch für Flächen, auf denen Fahrräder abgestellt werden können.

Innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes können lediglich folgende Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern angeboten werden:

- In der Langen Straße und in der Moorstraße können jeweils auf der Straßenseite, auf der der Radweg verläuft, Fahrräder an die Leuchtmasten und Verkehrsschildermasten angestellt werden, die innerhalb des Trennstreifens zwischen Radweg und Fußweg vorgesehen sind. Dieses Anstellen geschieht in Längsrichtung. Solche Möglichkeiten werden vom Radfahrer ohnehin genutzt. Wegen des mangelnden Flächenangebots können eigens dem Zwecke "Fahrradabstellen" dienende Flächen nicht ausgewiesen werden.
- Auf der jeweils anderen Straßenseite in der Langen Straße und in der Moorstraße können Fahrräder dort abgestellt werden, wo in den Beiplänen Standorte für Bäume dargestellt sind (siehe auch Punkt 9.14). Es sollen Vorrichtungen geschaffen werden, die Beschädigungen der Baumrinde und zu hohe Bodenverdichtungen verhindern. Über die Art der Fahrradständer wird im Rahmen der späteren Ausführungsplanung zu entscheiden sein.
Auch diese Abstellmöglichkeit ist nicht ganz zufriedenstellend, da sie nicht auf derselben Straßenseite wie der Radweg angeboten wird. Der Radfahrer, der den Radweg benutzt, muß also die Fahrbahn queren.
- Als Platzbereich, in dem zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden können, bietet sich der Vorplatz des Rathauses an.
- Im Bereich Kirchplatz ist der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten wegen der dort vorhandenen Einrichtungen (Volkshochschule, Arzt, Rechtsanwalt, Kirche, Bank, Geschäfte, soziale Einrichtungen) erhöht. Fahrradständer können hier in den breiteren Gehwegabschnitten geschaffen werden. Zusätzlich ist vorgesehen, bei der Neugestaltung des Kirchenvorplatzes und des Grundstücks "Alte Realschule" eine größere Fahrradabstellanlage zu schaffen. Hier könnten Radfahrer ihre Räder abstellen und sich von hier aus zu Fuß in die Innenstadt begeben.

9.8.2.1 Einrichtung von Fahrradabstellflächen auf Kraftfahrzeugstellplätzen

Die Stadt Walsrode strebt die Beibehaltung einer Vielzahl von Stellplätzen im Straßenraum trotz einer entspannten Stellplatzsituation in der Innenstadt an. Dennoch bleibt die Perspektive bestehen, auf bisher den Kraftfahrzeugen als Stellplatz zugewiesenen Flächen durch entsprechende provisorische oder bauliche Maßnahmen - entweder zeitlich befristet, z. B. für den Sommer, oder auch dauerhaft - Flächen zum Abstellen von Fahrrädern zur Verfügung zu stellen. Die bauliche Ausgestaltung der Flächen sowie die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes erlauben ohne weiteres eine solche flexible Nutzung.

9.9 Anliefer- und Parkstreifen

Die Abwicklung des Anliefer- und Parkverkehrs in der Langen Straße und der Moorstraße steht unter besonderen Bedingungen:

Die Bundesstraßenklassifizierung stellt die Anforderung, daß Störungen auf der Fahrbahn gering gehalten werden, um den Verkehrsfluß zu gewährleisten. Blockierungen der Fahrbahn, z. B. durch Ladevorgänge, dürfen keinesfalls provoziert werden. Somit ist die Situation in Walsrode nicht vergleichbar mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in anderen Städten. Zumeist bestehen dort mehrere Möglichkeiten: Entweder kann bei zwei Fahrstreifen im Falle von Störungen auf die andere Fahrbahn ausgewichen werden, oder es sind im Falle von Einkaufsstraßen, die üblicherweise in der Baulastträgerschaft der Gemeinde liegen und nicht klassifiziert sind, kurzfristige Blockierungen tragbar. Im besonderen Fall Walsrode, in der eine Bundesstraße auf einen Fahrstreifen reduziert wird, ist dafür Sorge zu tragen, daß auch bei Anliefer- und Parkvorgängen keine oder nur geringe Störungen für den auf der Fahrbahn fließenden Kraftverkehr eintreten.

Die Geschäfte werden derzeit, sofern sie nicht die Möglichkeit einer rückwärtigen Belieferung auf dem eigenen Grundstück haben, von der Straße aus beliefert. Zwar sollen die Geschäfte sich um die Einrichtung einer Belieferungsmöglichkeit auf dem eigenen Grundstück bemühen, dennoch ist grundsätzlich für Belieferungsmöglichkeiten von der öffentlichen Verkehrsfläche her zu sorgen. Rückwärtige Anlieferstraßen kommen für die Walsroder Situation nicht in Betracht, da eine weitere Zerstörung der schützenswerten begrünten rückwärtigen Grundstücksteile den Sanierungszielen widersprechen würde.

Neben der Berücksichtigung der Anliefermöglichkeiten sollen auch möglichst viele Stellplätze im Straßenraum eingerichtet werden. Zwar wird ein verändertes Verkehrsverhalten mit z.B. häufigeren Einkaufswegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad sowie mit vermehrter Annahme von Parkplätzen außerhalb des Innenstadtringes gefördert, dennoch möchte die Stadt möglichst viele Stellplätze auch in unmittelbarer Nähe der Geschäfte vorhalten.

Zur Erfüllung dieser Anforderungen

- Vermeidung von Störungen auf der Straße,
- Berücksichtigung von Anlieferverkehr und
- Einrichtung möglichst vieler Stellplätze im Straßenraum

ist ein besonderes Konzept für einen Anliefer- und Stellplatzstreifen entwickelt worden. Dieser Streifen wird auf der in Fahrtrichtung rechten Seite angeordnet, weil der Kraftfahrer das Anfahren des rechten Fahrbahnrandes gewohnt ist; es ist somit komfortabler und sicherer. Zum zweiten findet der Radfahrer auf der anderen Straßenseite, auf der Innenseite des Ringes, einen durchgehenden "umlaufenden" Radweg vor. Radweg und Anliefer- bzw. Stellplatzstreifen sind folglich auf verschiedenen Straßenseiten angeordnet, einmal um Gefährdungen des Radfahrers durch aufschlagende Autotüren o.ä. zu vermeiden, andererseits auch, um eine Distanz zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr der Gegenrichtung zu schaffen (die Gegenrichtung auf dem Radweg verläuft auf der dem Gehweg zugewandten Seite). Schließlich soll die Fahrbahn möglichst mittig in die Verkehrsfläche eingeordnet werden, um so dem historischen Straßenbild und stadtgestalterischen Gesichtspunkten zu entsprechen.

Auf obengenanntem rechten Seitenstreifen folgen Bereiche zum Parken und Bereiche zum Anliefern aufeinander. Diese Abfolge kommuniziert mit dem Rhythmus des typischen Walsroder Stadtgrundrisses, der durch Doppelhäuser mit beiseitigen Einfahrten gekennzeichnet ist. In der Regel sind jeweils im Bereich von Einfahrten die Anlieferflächen und im mittleren Bereich der Doppelhäuser zwei Stellplätze angeordnet. Unregelmäßigkeiten in diesem Rhythmus sind im abweichenden Grundstückszuschnitt begründet.

9.9.1 Stellplätze

Die Stellplätze - in der Regel zwei Stück im mittleren Bereich eines Doppelhauses - sollen unter Überfahung der anschließenden Anlieferflächen angefahren werden. Dies soll ein möglichst rasches Verlassen der Fahrbahn ermöglichen und zeitaufwendige Rangiervorgänge auf der Fahrbahn vermeiden (s. Abbildung 4).

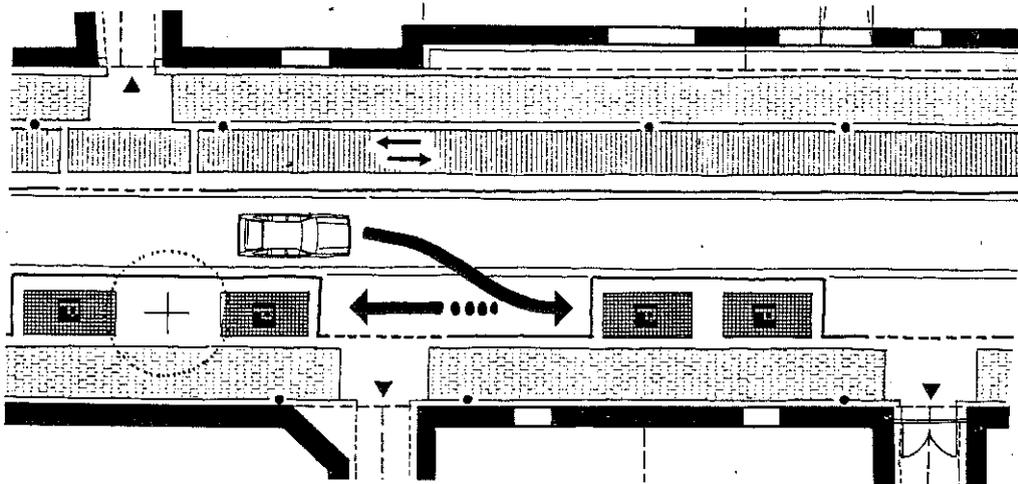


Abb. 4: Anfahren eines Stellplatzes über die Anlieferfläche

Um den Autofahrer zu solcher Fahrweise zu veranlassen, wird die Trennung zwischen Stellplatz und Fahrbahn mit einem Hochbord ausgeführt, während der Übergang zwischen Anlieferfläche und Stellplatz ohne Niveausprung mit einer Anrampung ausgebaut wird. Somit ist das Anfahren über den Anlieferbereich komfortabler.

Die Stadt Walsrode hat der Versorgung mit Stellplätzen in der Innenstadt erhebliche Bedeutung beigemessen. Sie hat, um Beurteilungsgrundlagen zu schaffen, schon im Jahre 1986 eine Untersuchung durch die Arbeitsgemeinschaft Rastede, Prof. Zlonicky und Partner, Stadtplanung und Stadtforschung, durchführen lassen. Im Jahre 1989 ist eine weitere Untersuchung /4/ durchgeführt worden, die zum einen die aktuelle Situation analysiert und zum anderen weitere Themenbereiche bezüglich des ruhenden Verkehrs behandelt.

Die Bestandserhebungen zeigen folgende Ergebnisse:

	<u>1986</u>	<u>1989</u>
- Stellplätze im Straßenraum	314	367
- öffentliche Stellplätze in der Innenstadt und am Stadtrand	447	592
- private Stellplätze, öffentlich zugänglich	<u>795</u>	<u>784</u>
Summe:	1.556	1.743
	=====	=====

Quelle: /4/

Diese Zahlen stellen nur Annäherungswerte dar, weil z.B. bei ungeordneten Stellplatzanlagen ohne Markierungen eine exakte Erhebung nicht möglich ist. Aber auch unter Berücksichtigung dieser - geringen - Unsicherheit zeigt der Vergleich zwischen den Erhebungen 1986 und 1989 eindeutig einen Zuwachs an öffentlich zugänglichen Stellplätzen.

Dieser Zuwachs ist zum Teil begründet in den Maßnahmen der Stadt Walsrode, die zur Verbesserung des Stellplatzangebotes öffentliche Stellplätze geschaffen hat, obwohl die Stellplatzerhebung von 1986 schon nachgewiesen hat, daß eine weitgehende Deckung des Stellplatzbedarfes vorliegt und Stellplatzanlagen zum Teil sogar unterbelegt sind. Diese damaligen Ergebnisse hatten zur Folge, daß mit Ausnahme des geplanten Ausbaus des Parkplatzes am "Großen Graben" die Schaffung von öffentlichen Stellplätzen nicht mit Sanierungsmitteln durch Bund und Land gefördert wird.

Mit den inzwischen entstandenen zusätzlichen Stellplätzen ist in der Walsroder Innenstadt der Verlust von ca. 90 Stellplätzen im Zuge des Bundesstraßenumbaus schon im Vorgriff weit mehr als ausgeglichen. Dabei sind die in Planung befindlichen zusätzlichen Stellplätze

- in der Robert-Koch-Straße (Neueinrichtung)
- in der Straße "Am Kloster" (Neueinrichtung, bereits fertiggestellt)
- am Parkplatz "Großer Graben" (Zuwachs durch Umorganisation, bereits fertiggestellt)
- Hannoversche Straße (bereits fertiggestellt)
- im geplanten Parkhaus an der Poststraße

noch nicht berücksichtigt.

Die Untersuchungen der Arbeitsgemeinschaft Rastede haben den Stellplatzbedarf durch die Gegenüberstellung von Stellplatzangebot und tatsächlicher Belegung erhoben; rein rechnerische Erhebungen wie Geschäftsflächenzahlen, Wohnungsbestand und Einwohnerzahlen seien im Bestand einer historischen Innenstadt keine praktikablen Kriterien /4/.

Das Gesamtbild ergab, daß zur absoluten Spitzenzeit (Freitagnachmittag zur Zeit des Winterschlußverkaufes) eine Auslastung im Jahre 1989 von ca. 67 % gegenüber 64 % im Jahre 1986 vorlag. Es bestanden und bestehen also erhebliche Stellplatzreserven.

Bei einer Auslastung von ca. 2/3 zur Zeit des höchsten Stellplatzbedarfes ist davon auszugehen, daß auch in Zukunft das Stellplatzangebot ausreichen wird.

Durch die Stellplatzplanungen verlagert sich das Stellplatzangebot leicht vom direkten Innenstadtbereich - in dem die Stellplatzanzahl im Straßenraum reduziert werden muß - zum Innenstadtrand hin. Dort befinden sich z.B. die Stellplatzanlagen

- Marktplatz
- Poststraße
- Hannoversche Straße
- Kirchplatz
- Am Kloster
- Stadthalle
- Am Krankenhaus.

Die Verlagerung des Stellplatzangebotes ist durchaus erwünscht. Im Zusammenhang mit einem Parkhinweissystem - ebenfalls schon konzipiert -, das den ruhenden Verkehr frühzeitig auf Parkmöglichkeiten am Innenstadtrand aufmerksam macht, wird so eine Entlastung der Innenstadt vom Parksuchverkehr erwartet.

Die Entfernungen zwischen den Stellplatzanlagen am Innenstadtrand und der engeren Innenstadt sind gering und zumutbar.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß die Stellplatzsituation insgesamt in der Innenstadt Walsrode im Vergleich zu anderen Städten entspannt ist; dies soll mit der Weiterverfolgung des entwickelten Stellplatzkonzeptes auch für die Zukunft gesichert werden. Zur weiteren Verbesserung der Situation sind ein Bewirtschaftungskonzept, ein Informations- und Hinweissystem sowie eine Informationsbroschüre vorgesehen. Auch für die zukünftige Erweiterung des zahlenmäßigen Angebots bestehen Perspektiven. Die Maßnahmen sind ausführlich im "Konzept zur städtebaulichen Situation des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt von Walsrode", Arbeitsgemeinschaft Rastede, Peter Zlonicky und Partner, beschrieben /4/.

Neben den Verbesserungen im gesamten Innenstadtgebiet ist zudem eine Verbesserung der Annahme vorhandener - zur Zeit wenig genutzter - Stellplätze in den Blockinnenbereichen zu erwarten. Die Befahrbarkeit von Zufahrten in die Innenhöfe wird durch die Umbaumaßnahmen erheblich erleichtert. Dies geschieht vor allem durch die Reduzierung der Geschwindigkeit, durch den weiteren Abstand der Fahrbahn von den Einfahrten und den damit zusammenhängenden bequemeren Einfahrtradien.

9.9.2 Anlieferbereiche

Die Anlieferbereiche sind in der Regel vor den Grundstückszufahrten in einer Länge von ca. 10 - 15 m angeordnet. Da die Einfahrten meistens nur 2,50 - 3,00 m breit sind, bleibt genügend Raum für die Anlieferung mit kleineren Lkw, d.h. bis etwa 5 m Länge entsprechend ca. 5 t Gesamtgewicht.

Für den Anlieferbereich gilt ein Parkverbot .

Zum Teil liegt dieser Bereich vor Einfahrten, so daß § 12 (3) Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung greift: "Das Parken ist unzulässig vor Grundstückszufahrten".

Das Parkverbot für den weiteren Teil des Anlieferbereichs wird über den § 12 (3) Nr. 2 der StVO geregelt: "Das Parken ist unzulässig, wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert".

Damit wird deutlich gemacht, daß im Anlieferbereich zwar gehalten, aber nicht geparkt werden darf. Zu den Haltevorgängen gehören Anlieferungen, Ein- und Aussteigen oder Halten bis zur Dauer von 3 Minuten - auch mit Verlassen des Fahrzeugs .

Ohne Versperren von Einfahrten können nur Haltemöglichkeiten für kleinere Lkw gewährleistet werden. Zwar ist das Anliefern als Haltevorgang ohne Verzögerungen auch vor Einfahrten zulässig, dennoch könnten länger-dauernde Liefervorgänge vor Einfahrten zu Konflikten mit den Anliegern führen.

Andererseits ist bei Rücksichtnahme durch die Anlieger, die ja selbst größtenteils als Geschäftsinhaber ein entsprechendes Eigeninteresse haben, ein Anliefern auch mit größeren Lkw möglich. Diese würden für die Dauer des Anliefern eine Einfahrt versperren. Solche Situationen sind auch in der derzeitigen Verkehrsführung häufig zu beobachten und führen in der Regel nicht zu Konflikten.

Darüber hinaus ist ein Anliefern mit großen Fahrzeugen in dem Falle möglich, in dem die anschließenden Stellplätze nicht besetzt sind und somit von Lieferfahrzeugen mit genutzt werden können. Da jedoch für den Lieferanten keine Ausweichmöglichkeit besteht, wenn eben diese Stellplätze doch besetzt sind, wäre bei Bedarf für ein Freihalten der Plätze zu sorgen. Ein solches Freihalten dieser Plätze kann grundsätzlich mit einer Zeitregelung erfolgen (Halteverbote mit Zulassung für Lieferverkehr zu bestimmten Tageszeiten) oder auch im Einzelfall durch Absperrung, wofür die Erlaubnis der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einzuholen wäre.

Um jedoch den Ansprüchen der Geschäftsstruktur mit unregelmäßigem Lieferverkehr zu genügen, soll möglichst eine Zeitregelung vermieden werden und eine flexible Handhabung durch die Behörden, die Geschäftsleute, die Anwohner, Lieferanten und Spediteure angestrebt werden. Deshalb ist vorgesehen, nach Umbau der Straße zunächst auf Beschilderung mit einengenden Regelungen zu verzichten. Eine Gewöhnungszeit soll mit Informationsarbeit begleitet werden. Dabei wird man beobachten, ob sich die Regelungen ohne zusätzliche Beschilderung bewähren oder ob weitere straßenverkehrsrechtliche Regelungen notwendig sind.

Ein besonderer Anspruch liegt vor durch den Reisebusverkehr zum Restaurations- und Hotelbetrieb "Walsroder Hof", Lange Straße 48. Derzeit können Reisebusse auf einer der zwei Fahrspuren vor dem Hotel auf der Langen Straße halten, um Reisegruppen ein- bzw. aussteigen zu lassen. Ein Halten auf der Fahrbahn wird bei der zukünftigen Regelung nicht mehr möglich sein. Auch ein Freihalten einer entsprechend langen Haltebucht ist nicht möglich. Die Lösung besteht darin, daß die Reisebusse in den Großen Graben einbiegen und dort die Fahrgäste aus- bzw. einsteigen lassen. Dies ist bei derzeitigem Ausbauzustand des Großen Grabens möglich und soll auch bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden.

9.10 Gehwege

Unter der grundsätzlichen Zielsetzung einer Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmer werden weitgehend breitere Gehwege geschaffen. Hiermit soll für die Fußgänger

- die Sicherheit erhöht,
- die Aufenthaltsqualitäten verbessert und
- die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufsbereich gesteigert werden.

Wie schon oben ausgeführt, unterliegt der Straßenraum in seiner Enge vielfältigen Nutzungsansprüchen. Unter Zurückdrängen der Ansprüche des Kraftfahrzeugverkehrs und bei Einrichtung der Radwege können jedoch auch Gehwege eingerichtet werden, die weitgehend breiter sind als die derzeitigen. Zudem wird die vom Fußgänger als Schutzbereich vor dem Kraftverkehr empfundene Breite erheblich größer, da sowohl der Radweg als auch der Anliefer- und Stellplatzstreifen Distanz zur Fahrbahn schaffen. Ferner sind diese Streifen - Radweg, Anliefer- und Parkstreifen - auch gestalterisch an die Gehwege angeglichen und von der Fahrbahn abgesetzt.

An der Straßenecke Moorstraße/Neue Straße (Grundstück Moorstraße Nr. 85) ist bei derzeitigen Grundstücksgrenzen trotz einer Reduzierung der Fahrbahnflächen bzw. der Eckausrundungen auf ein Minimum eine Engstelle im Gehweg nicht zu vermeiden. Diese Engstelle stellt sich als Viertelkreisfläche mit einem Abstand von 2,40 m zwischen Gebäudeecke und Bordstein dar. Auf dieser Fläche befinden sich Bereiche für den Radfahrer und den Fußgänger.

Das Gebäude Moorstraße Nr. 85 hat als "Ecke" des historischen, leiterförmigen Stadtgrundrisses besondere Bedeutung. Die Situation ist in der Denkmalinventarisierung der Stadt Walsrode aufgenommen und unterliegt demnach de facto den Bestimmungen des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes.

Die Stadt Walsrode erkennt die Schutzwürdigkeit der Situation an und trifft deshalb in diesem Bebauungsplan keine Festsetzungen, die die Substanz des Eckgebäudes gefährden könnten. Zur Engstelle im Geh- und Radweg besteht keine Alternative: Innerhalb der Verkehrsfläche werden keine Möglichkeiten einer Verschiebung der Grenzen zwischen dem Bereich verschiedener Nutzungsbestimmungen zugunsten des Geh- und Radweges gesehen.

Die Situation an dieser Stelle stellt zwar den engsten Geh- und Radwegbereich im gesamten Ring dar, gleichwohl bedeutet sie eine Verbesserung gegenüber der gegenwärtigen Situation. Denn derzeit liegt ein hohes Gefährdungspotential allein schon dadurch vor, daß Lastzüge den Gehweg an der Ecke zum Teil überfahren. Dies geschieht zum Beispiel dann, wenn sich der Fahrer eines längeren Lastzuges zum Befahren des Knotenpunktes an der Bordsteinführung der in der Fahrbahn vorhandenen Insel orientiert. Wenn er die Insel nicht überfährt, zieht zwangsläufig der hintere Teil des Fahrzeuges über den Gehwegbereich vor den Grundstücksbereich Moorstraße 85.

Zukünftig dagegen kann aufgrund der veränderten Achsen der Fahrbahnen auch der größte Lastzug den Knoten befahren, ohne die Bereiche des schwächeren Verkehrsteilnehmers mit in Anspruch zu nehmen, also auch, ohne die Fußgänger und Radfahrer zu gefährden. Das Gefährdungspotential, das zukünftig im engen Nebeneinander zwischen Fußgänger und Radfahrer liegen kann, wird gesehen. Es muß jedoch von allen Verkehrsteilnehmern, d.h. hier insbesondere den Radfahrern, an solchen engen Bereichen ein

situationsgerechtes Verhalten mit besonderer Aufmerksamkeit und sehr niedriger Geschwindigkeit erwartet werden. Daß besondere Verhältnisse vorliegen, ist ohnehin schon auch durch die sich verschmälernden Bereiche des Radweges und des Gehweges erkennbar. Zudem wird sie dem Radfahrer noch durch einen Pflasterwechsel signalisiert.

Sollte sich die Erwartung, daß sich Radfahrer und Fußgänger in dieser Situation miteinander arrangieren, nicht erfüllen, sind später, nach Ablauf einer gewissen Erfahrungsphase, möglicherweise weitere Maßnahmen, insbesondere verkehrsregelnde Beschilderungen, zu ergreifen. Zudem steht es der Stadt frei, in einem neuen Bebauungsplanverfahren, das sich über die Bereiche außerhalb der Verkehrsfläche erstrecken würde, die Belange des Verkehrs erneut einer Prüfung zu unterziehen und gebotene Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

9.11 Fußgängerquerungen

Neben den lichtsignalgeregelten fünf Kreuzungspunkten sind im Verlauf der Langen Straße und der Moorstraße keine weiteren Fußgängerquerungshilfen vorgesehen. Es wird erwartet, daß bei dem niedrigen Geschwindigkeitsniveau ein Queren der nur 3,39 m breiten Fahrbahn an jeder Stelle im einstreifigen Bereich möglich sein wird.

Im mittleren Bereich der Neuen Straße ist eine Fußgängerquerungshilfe vorgesehen.

9.11.1 Bedarfsampel am Alten Rathaus

Die Einrichtung einer Bedarfsampel vor dem Alten Rathaus ist technisch mit der Gesamtsteuerung vereinbar. Durch diese Ampel werden Vorteile insbesondere für den morgendlichen und mittäglichen Schülerverkehr gesehen. Gleichwohl entspricht diese Ampel nicht dem grundsätzlichen Konzept, das von einer sicheren Überquerbarkeit der einstreifigen Straßen-

abschnitte an jeder Stelle ausgeht. Dennoch ist die ausgeprägte Konzentration der Querungsvorgänge an dieser einen Stelle ein Argument für die Einrichtung bzw. Beibehaltung der vorhandenen Bedarfsampel. Zudem wird eine solche Ampel dem Verkehr aus der Worth in die Lange Straße das Einfädeln erleichtern.

Die Stadt Walsrode wird die Installation einer solchen Ampel durch den Einbau von Leerrohren vorbereiten.

9.12 Einsatzfahrzeuge

Auch bei der zukünftig einstreifigen Verkehrsführung wird dafür Sorge getragen, daß Einsatzfahrzeuge möglichst ungehindert zu ihren Einsatzorten gelangen. Dies wird dadurch gewährleistet, daß im Bereich der einstreifigen Verkehrsführung in der Langen Straße und in der Moorstraße auf den parallel verlaufenden Radweg ausgewichen werden kann. Dazu wird dieser mit entsprechender Befestigung ausgebaut; Leuchtenmasten, Verkehrsschilder oder ähnliches werden so installiert, daß ein ungehindertes Ausweichen für die Einsatzfahrzeuge möglich wird. Ebenso wird verfahren in zweistreifigen Bereichen, wo z. B. durch Mittelinseln ein Ausweichen von Einsatzfahrzeugen auf die Gegenfahrbahn unmöglich wäre.

9.13 Grundstückszufahrten

Die derzeitigen Grundstückszufahrten sind bei der Planung berücksichtigt. Die Benutzbarkeit der Grundstückszufahrten wird durch die Umbaumaßnahmen nicht eingeschränkt; Bordsteinabsenkungen sind vorgesehen.

Aufgrund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus und des weiten Abstandes der Fahrbahn von den Gebäuden sind die Grundstückszufahrten im Vergleich zum derzeitigen Zustand komfortabler zu befahren.

9.14 Begrünungskonzept

Entsprechend dem historischen Erscheinungsbild der Langen Straße und der Moorstraße soll dort zurückhaltend mit Begrünung umgegangen werden. Historisch gab es in diesen Straßenzügen keine Bäume; einige wenige Baumkronen ragten aus den Einfahrtsbereichen in den Straßenraum. Darüber hinaus gab es Vorgartengrün und Fassadenberankungen.

Um jedoch die Belastungen aus dem Kraftfahrzeugverkehr zumindest ein wenig auszugleichen und um ein Gegengewicht durch Grün zu schaffen, sind Baumpflanzungen an bestimmten Stellen, den Kreuzungspunkten, vorgesehen. Fassadenbegrünungen an den Gebäuden sollen, in Abstimmung mit den Eigentümern und in Koordination mit den Planungen der Objektsanierung, an passenden Stellen gepflanzt werden.

Darüber hinaus bleibt die Möglichkeit, auf Flächen, die nicht anderen Funktionen zugewiesen sind, weitere Baumpflanzungen vorzusehen. Das ist im wesentlichen jeweils zwischen zwei Stellplätzen der Fall.

(Anmerkung: Diese möglichen Baumstandorte sind in den Beiplänen zurückhaltend durch einen gepunkteten Kreis dargestellt, während die auf jeden Fall vorgesehenen Bäume kräftiger und in der Regel auch mit größerem Durchmesser dargestellt sind.)

In der Neuen Straße sind mehrere Baumpflanzungen vorgesehen.

Am Kirchplatz ist die Wiederherstellung einer ehemals vorhandenen Lindendoppelreihe geplant, um auch hier eine Anlehnung an das historische Straßenbild zu erreichen.

9.15 Gestaltungsvorstellungen

Vorstehend sind die Zuordnungen von bestimmten Nutzungsarten und deren Flächen beschrieben worden.

Diese Flächenzuweisung soll durch klare Erkennbarkeit unterstützt werden. Demgegenüber steht das Ziel einer möglichst ruhigen Oberfläche, um die ohnehin schon kleinen Flächen nicht durch Zersplitterung in zusammenhanglose "Kleinstflächen" aufzulösen.

Diese sich widersprechenden Ansprüche

- eindeutige Zuweisung und Erkennbarkeit der Flächen einerseits und
- das Ziel einer ruhigen, einheitlichen Gestaltung andererseits

sollen erfüllt werden durch folgendes Gestaltungsprinzip:

Möglichst wenig verschiedene Materialien und einheitlicher Farbton sollen mit unterschiedlichen Pflasterformaten und möglicherweise unterschiedlichen Oberflächenstrukturen verwendet werden.

10. Immissionsbelastungen

Mit der Verkehrsberuhigung wird eine Verminderung der Gesamtimmissionsbelastung in der Innenstadt erwartet. Die bislang erheblichen Belastungen sollen durch die Maßnahmen der

- Verkehrsmengenreduzierung, insbesondere im Durchgangs- und Schwerverkehrsanteil und
- Geschwindigkeitsreduzierung

vermindert werden.

Um fundierte Aussagen zugrunde legen zu können, sind Gutachten zur Beurteilung der Abgassituation /7/ und zur Lärmsituation /8/ eingeholt worden.

10.1 Abgassituation

Die Beurteilung der Abgassituation /7/ ist vom Technischen Überwachungsverein Hannover e.V. durchgeführt worden.

Sie bestätigt die von Anfang des Planverfahrens an erwartete Verbesserung der Abgassituation.

Nach den Untersuchungen werden die durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Schadstoffbelastungen in der Innenstadt Walsrode durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf ca. 70 % der Belastungen von 1990 sinken. Auch an den am stärksten belasteten Abschnitten - wie den Staustrecken vor den Lichtsignalanlagen - sind keine unzulässig hohen Belastungen zu erwarten. Dies gilt auch für die wenigen Straßen, z. B. für die Oskar-Wolff-Straße, an denen sich die Belastung erhöht. Dies ist im Sinne der Gesamtlösung vertretbar.

10.2 Lärm

Im Rahmen der Bauleitplanung sind die Auswirkungen in Bezug auf die Lärmsituation mit zu berücksichtigen.

Die Stadt Walsrode hat von Anfang dieses Planverfahrens an die Problematik der Lärmbelastung mit in ihre Überlegungen eingestellt. Man ging davon aus, daß im gesamten Innenstadtbereich eine Verringerung der Lärmbelastung eintreten würde. Auf dieser Annahme beruhte die Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes, der in den damaligen Entwürfen allein die Straßenverkehrsflächen umfaßte.

Um jedoch die Auswirkungen der Planung auf die Lärmentwicklung genauer beurteilen zu können, wurde vom Ing.-Büro Odermann, Krause und Anhaus, Hamburg, eine Schalltechnische Untersuchung ausgearbeitet /8/. In der Schalltechnischen Untersuchung sind die derzeitige Situation (Analyse 1990) und die künftige - nach Durchführung der Verkehrsberuhigungsmaßnahme - (Prognose 1995) ermittelt worden.

Die dafür notwendigen Berechnungen erfolgten auf der Grundlage der Anlage 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990, Bundesgesetzblatt, 1990, Teil I, S. 1036.

Folgende Faktoren sind der Berechnung zugrunde gelegt:

- Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastungen wurden anhand einer im April 1990 an zwei Querschnitten des Bundesstraßenringes B 209 ("Moorstraße" und "Lange Straße") durchgeführten 24-Stundenzählung ermittelt und mit den vom Büro Prof. Brilon für das Jahr 1986 angegebenen Verkehrsbelastungen für diese Querschnitte verglichen (s. auch Kap. 9). Das Verkehrsaufkommen ist dabei um ca. 14% gestiegen. Um auch an allen anderen Querschnitten die erhöhte Verkehrsbelastung zu berücksichtigen, wurden die Verkehrsbelastungen für 1986 mit dem Faktor 1.14 für das Jahr 1990 hochgerechnet.

Anhand der Querschnittszählung 1990 wurde auch die prozentuale Verteilung der LKW-Belastung für den Tageszeitraum (6 - 22h) und den Nachtzeitraum (22 - 6 h) ermittelt.

Die Verkehrsbelastung für den Prognosezeitraum war vom Büro Prof. Brilon unter Beachtung der Wirkung der Pfortneranlage, der geänderten Verkehrsführung in der "Neuen Straße" und unter Berücksichtigung der allgemeinen Steigerung der Verkehrsbelastung ermittelt worden.

Die schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Odermann, Krause und Anhaus legt für den Tageszeitraum die vom Büro Prof. Brilon ermittelte Verkehrsbelastung zugrunde.

Für den Nachtzeitraum geht die schalltechnische Untersuchung nicht von den vom Büro Prof. Brilon ermittelten Verkehrsbelastungen aus, sondern legt für den Prognosezeitraum die heutige Verkehrsbelastung zugrunde. Diese ist höher als die vom Büro Prof. Brilon ermittelte.

Die abweichende Annahme ist damit begründet, daß die vom Büro Prof. Brilon auch für den Nachtzeitraum angenommene Wirkung der Pfortneranlage nicht greifen wird. Hieraus folgt, daß der Anteil des Verkehrs während der Nacht - z. B. wegen der nicht eintretenden Pfortnerwirkung - höher anzusetzen ist. Nach Ansicht der schalltechnischen Untersuchung bleiben jedoch die übrigen Verdrängungswirkungen durch bauliche Maßnahmen - wie z. B. die Einengung des Lichtraumprofils und der Fahrbahn oder die Verringerung der Radian - erhalten, so daß trotz erwarteter allgemeiner Erhöhung der Verkehrsbelastung die zukünftige Verkehrsbelastung für den Innenstadtring in der Nacht nicht über der derzeitigen Verkehrsbelastung in der Nacht liegt.

- Lichtsignalsteuerung

Derzeit handelt es sich im Walsroder Innenstadtring um Bedarfsampeln, an denen die Freigabe des Überweges vom Fußgänger angefordert wird. Am Knoten Moorstraße/Poststraße/Worth wird zusätzlich dazu auch durch Induktionsschleifen in der Fahrbahn der Bedarf zur Freigabe der Poststraße ermittelt und entsprechend geschaltet.

Die zukünftigen Lichtsignalanlagen werden einen regelmäßigen Umlauf haben, wie es in der Leistungsfähigkeitsberechnung von Prof. Brilon /2/ für notwendig erachtet wird. Während derzeit eindeutig eine Bevorzugung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Bundesstraße vorliegt, werden durch den zukünftig regelmäßigen Umlauf auch die Interessen der anderen Verkehrsteilnehmer - der Fußgänger und Radfahrer - berücksichtigt. Dies entspricht der grundsätzlichen Intention des Umbaus, nämlich der Verbesserung der Situation für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und ein Zurückdrängen des motorisierten Verkehrs zu erreichen.

Es ist vorgesehen, die Lichtsignalanlagen auch nachts zu betreiben. Sie bieten so eine sinnvolle, hervorragende Steuerungsmöglichkeit, um den Verdrängungseffekt und die Verkehrssicherheit auch nachts zu erhöhen. Denn bei einer Nachtabschaltung wäre zu befürchten, daß der gewünschte Verdrängungseffekt - insbesondere durch ortskundige Lastkraftwagenfahrer - gemindert würde und aufgrund freier Fahrt durch die Walsroder Innenstadt mehr als die prognostizierten Verkehrsmengen den Innenstadtring befahren würden.

- Entwurfsgeschwindigkeit

Zwar wird eine Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus aufgrund des erhöhten Durchfahrtwiderstandes, des durch Parkvorgänge gebremsten Verkehrsflusses und nicht zuletzt auch durch die bauliche Einengung von Fahrbahn und Lichtraumprofil erwartet. Die zulässige Höchstge-

schwindigkeit wird jedoch tatsächlich durch die Straßenverkehrsordnung, Höchstgeschwindigkeit im Ortsbereich, geregelt und nicht durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf z. B. 30 km/h. Somit ist zur Berechnung der Lärmbelastung von einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auszugehen.

- Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung

Die Immissionspegel, die von der Schalltechnischen Untersuchung ermittelt wurden, zeigen, daß die Verkehrslärmbelastung in der Innenstadt von Walsrode z. Z. sehr hoch ist. Sie liegt an den dem Bundesstraßenring zugewandten Fassaden bei und zum Teil noch über den in der 16. BImSchV genannten Werten von 70/60 dB (A) tags/nachts.

Die ermittelten Prognosewerte unterschreiten nur außerhalb des Einwirkungsbereiches der Lichtsignalanlagen die Analysewerte. Im Einwirkungsbereich der Lichtsignalanlagen wurde gegenüber der heutigen Situation eine Erhöhung der Immissionspegel ermittelt. Ursache dieser Erhöhung ist der nach den Berechnungsgrundlagen für die Lichtsignalanlagen mit Umlauf anzusetzende Lästigkeitszuschlag.

Angesichts dieser Untersuchungsergebnisse ist nochmals untersucht worden, welche Maßnahmen zu einer Verringerung der Lärmbelastung führen könnten.

Es kommen aktive und passive Maßnahmen in Betracht:

- weitergehende Verkehrsverlagerung durch restriktivere Ampelschaltung mit stärkerer Pfortnerwirkung
- Geschwindigkeitsreduzierung
- lärmdämpfender Fahrbahnbelag
- Nachtabstaltung der Lichtsignalanlagen
- Durchfahrtsbeschränkung für LKW.

Diese Maßnahmen müssen jedoch alle ausscheiden:

Eine restriktivere Ampelschaltung würde eine weitergehende Verdrängung auf Alternativrouten nach sich ziehen. Weil die zur Verfügung stehenden Alternativrouten jedoch bezüglich ihrer Lärmschutzwürdigkeit mindestens ebenso hoch beurteilt werden wie der Innenstadtring und zumindest zu Spitzenstunden schon jetzt nahe der Kapazitätsgrenze liegen, scheidet diese Maßnahme aus /5/.

Dasselbe gilt für eine Geschwindigkeitsreduzierung und ein Durchfahrtsverbot für LKW, weil dies wegen der Unvereinbarkeit mit der Bundesstraßenklassifizierung vom Straßenbaulastenträger nicht zugelassen wird.

Ein lärmdämpfender Fahrbahnbelag, sog. Flüsterasphalt, entfaltet erst bei bedeutend höheren Geschwindigkeiten seine positive Wirkung.

Eine Nachtsabschaltung der Lichtsignalanlagen muß aus Gründen der Verkehrssicherheit ausscheiden. Zudem bieten die Lichtsignalanlagen insbesondere nachts durch kurze Grünzeiten eine wirksame Möglichkeit zur Verkehrsmengenreduzierung.

- Beurteilung der Lärmentwicklung

Die Stadt Walsrode hat mit der vorliegenden Planung alles getan, um in der vorhandenen Situation, d. h. bei dem z. Zt. zur Verfügung stehenden Straßennetz, eine höchstmögliche Reduzierung der vom Verkehr ausgehenden Lärmbelastungen zu erreichen.

Die demgegenüber für die Grundstücke im Wirkungsbereich der Lichtsignalanlagen ermittelte Verschlechterung läßt sich nicht vermeiden, soll nicht auf die anderen städtebaulichen Verbesserungen für die Innenstadt verzichtet werden. Die städtebaulichen Verbesserungen, die mit der Planung erreicht werden können, werden gegenüber der bereichsweise auftretenden Lärmerhöhung als höherrangig bewertet, insbesondere, weil die bereichsweise auftretende Lärmerhöhung durch im folgenden aufgeführte passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen werden können.

10.2.1 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind im wesentlichen der Einbau von Schallschutzfenstern und -türen, in Ausnahmefällen auch schalltechnische Verbesserung von anderen Außenbauteilen, wie Fassaden- oder Dachteilen.

Entsprechend den Aussagen des Gutachtens zu Maßnahmen der Lärmvorsorge sind solche passive Maßnahmen in den Bereichen um die Lichtsignalgeregelten Knoten herum, etwa in einem Radius von ca. 100 m, erforderlich. Auf die Durchführung und Finanzierung dieser Maßnahmen haben die Anlieger grundsätzlich einen Rechtsanspruch. Finanziert werden diese Maßnahmen - ohne finanzielle Beteiligung der Eigentümer - als Kosten der Straßenbaumaßnahme. Zur Anwendung kommt die Verkehrslärmschutzverordnung (VLärmSchErstR, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1987, veröffentlicht im Verkehrsblatt 1987, Heft 21, Seite 740 ff).

Die Lärmvorsorge ist kreuzungsbedingt, d. h. sie wird durch den Umbau der Kreuzungen hervorgerufen. Die Kosten der Lärmvorsorge sind daher, ebenso wie die Baukosten, von jedem Baulastträger (Bund, Land Niedersachsen, Landkreis Soltau-Fallingb., Stadt Walsrode) anteilmäßig zu tragen.

Im Gutachten sind einige Grundstücke, die derzeit nicht bebaut sind oder deren Gebäude keine Öffnung zur Straße aufweisen, nicht als schutzwürdig definiert. In den Festsetzungen des Bebauungsplanes sind diese Grundstücke gleichwohl berücksichtigt, da im Falle einer Bebauung der Baulücken oder bei Umbau, z. B. Öffnung der geschlossenen Fassade, für Lärmschutz zu sorgen ist.

Auf den Strecken zwischen den Knotenbereichen ergeben sich keine Mehrbelastungen, so daß hier nur Lärmsanierungsmaßnahmen in Betracht kommen können. Diese Belastungen sind nicht planbedingt, so daß der vorliegende Bebauungsplan auch keine Regelungen zur Lärmsanierung zu treffen hat; die insofern betroffenen Grundstücke liegen außerhalb seines Geltungsbereiches. Auf die Durchführung dieser Maßnahmen und deren Finanzierung besteht kein Rechtsanspruch.

Es wird darauf hingewiesen, daß aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu Lärmschutzmaßnahmen ein Anspruch auf Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen oder sonstige Entschädigungsleistungen nicht abgeleitet werden kann. Vielmehr kommt eine Anerkennung von Entschädigungsleistungen zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach und nur durch den jeweiligen Straßenbaulastträger in Betracht. Dabei wird auf den Gebäudebestand bei der dritten Auslegung des Planentwurfs in dem zu diesem Zeitpunkt bauaufsichtlich genehmigten Zustand abgestellt.

"Dem Grunde nach" bedeutet, daß bei grundsätzlichem Anspruch die Schutzwürdigkeit der von Lärm betroffenen Nutzungen im Einzelfall unter Anwendung der Verkehrslärmschutzrichtlinie geprüft werden muß.

Im Rahmen der Einzelfallprüfung sind auch die baulichen Maßnahmen zum Lärmschutz festzulegen. Dabei kann es sich bei Fenstern um den völligen Austausch handeln, wenn nur damit die erforderliche Schutzklasse erreicht wird. Es ist aber ebenso denkbar, daß z. B. ein Schaufenster bei genügender Scheibendicke allein durch Verbesserung der Dichtungsprofile eine entsprechende Schutzklasse erreicht. Es ist schon erwähnt, daß eine finanzielle Beteiligung des Bundes bei Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung nur an bestehenden Gebäuden in Betracht kommt und nicht für künftige Bauvorhaben. Dennoch ist bei Neubebauungen, z. B. von Baulücken, die Berücksichtigung ausreichenden Schallschutzes im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen. Da mit dem vorliegenden Lärmgutachten eine Beurteilungsgrundlage über die Beeinträchtigung von Wohn- und Arbeitsverhältnissen durch Verkehrslärm vorhanden ist, besteht nunmehr Anlaß für die Bauaufsichtsbehörden, im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren zu prüfen, ob die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall notwendig ist. Auch ist es möglich, daß bei Modernisierungen im Rahmen der Stadtsanierung die sanierungsbedingten Kosten als förderfähige Kosten anerkannt werden.

Die Stadt Walsrode bemüht sich im Rahmen der Stadtsanierung sehr um die Pflege und Erhaltung des historischen Stadtbildes. Dazu gehören städtebauliche und architektonische Aspekte von der Erhaltung des Stadtgrundrisses bis hin zu traditionellen, historischen Bauweisen entsprechenden Fensterdetails.

Bei Modernisierungen im Rahmen der Stadtsanierung und auch bei Veränderungen oder Umbauten von nicht im Rahmen der Stadtsanierung geförderten stadtbildprägenden Gebäuden wird besonderer Wert auf die im Sinne der Stadtbildpflege richtige, historische Fensterkonstruktion gelegt. Deshalb müssen auch beim Austausch von Fenstern im Rahmen der Schallschutzmaßnahmen dieser Aspekt berücksichtigt und entsprechende Fenster, d. h. im wesentlichen Kastenfenster aus Holz, eingebaut werden. Das gleiche gilt entsprechend für Türen und andere Außenbauteile wie Fassaden oder Dächer.

Die Stadt Walrode beabsichtigt, zur Verdeutlichung dieses Zieles eine Gestaltungsfibel mit entsprechenden Empfehlungen für Planer und Bauherren zu entwickeln und anzuwenden.

11. Ver- und Entsorgung

Im Innenstadtring sind diverse Leitungstrassen von Versorgungsträgern (Post, Stadtwerke) vorhanden. Im Zuge der Umbaumaßnahmen sind Anpassungsarbeiten, z.B. Höhenangleich von Schachtdeckel oder Verlagerung von Trassen an Baumstandorten, notwendig.

Die Träger werden gebeten, anfallende Arbeiten an ihren Leitungen mit den Umbaumaßnahmen der Straße zu koordinieren, insbesondere auch den Ersatz von abgängigen bzw. zu gering dimensionierten Leitungen vorzusehen.

12. Brückstraße

Im Bereich der Brückstraße liegt das Problem vor, daß derzeit in den engen räumlichen Verhältnissen für den Kraftfahrzeugverkehr zwar knappe, aber ausreichende Flächen zur Verfügung stehen.

Für Fußgänger bleibt jedoch auf der Südseite kaum mehr als ein "Schrammbord"; der Radfahrer wird in beiden Richtungen auf die Fahrbahn gezwungen. Insbesondere diese derzeitige erhebliche Gefährdung der Radfahrer muß für die Zukunft ausgeschlossen werden, dies vor allem auch deshalb, weil der Bereich Brückstraße in erheblichem Umfang von Schülerverkehren genutzt wird.

12.1 Ausdehnung des Geltungsbereiches

Im Bereich der Brückstraße ist die Beschränkung des Geltungsbereichs allein auf die derzeitigen Straßenverkehrsflächen nicht möglich. Dort befindet sich eine Engstelle mit einem kürzesten Abstand von nur 9,10 m zwischen den gegenüberliegenden Gebäuden Nr. 4 und 5.

Zur Lösung dieses Problembereiches mußte der Geltungsbereich auf Flächen außerhalb der derzeitigen Straßenverkehrsflächen ausgedehnt werden. Die letztlich entschiedene Planung mit der Einrichtung eines rückwärtigen Geh- und Radweges ist im "Teilbereich E" des B-Planes dargestellt. Dieser Teilbereich umfaßt im wesentlichen:

- die Straßenverkehrsflächen der Brückstraße und angrenzende Teilflächen von Moorstraße und Quintusstraße,
- die Grundstücke Brückstraße 1, 3, 5 und 7,
- Teile der Grundstücke Quintusstraße 2 und 3,
- Teile der nach Wasserrecht parzellierten Grundstücke der "Böhme" und des Uferbereiches (Parzelle 393/143).

Die genauen Grenzen sind im "Teilbereich E" des Bebauungsplanes festgesetzt.

Festsetzungen werden für die betroffenen Grundstücke nur insoweit getroffen, als für die Führung des Geh- und Radweges Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Weitere Festsetzungen werden nicht getroffen.

12.2 Denkmalschutz

Die gesamte Bebauung an der Brückstraße einschließlich der Nebengebäude ist als Gruppe baulicher Anlagen entsprechend § 3 Abs. 3 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes in der vorläufigen Denkmalliste der Stadt Walsrode aufgeführt.

Diese Liste verzeichnet im Vorgriff auf den Vorschlag des Denkmalverzeichnisses den Denkmälerbestand der Stadt. Es ist somit von einer Schutzwürdigkeit entsprechend dem Denkmalschutzgesetz auszugehen. Der schützenswerte Charakter liegt vornehmlich in der räumlichen Wirkung dieses Ensembles, das an dieser Stelle eines historischen Stadteinganges ein "Stadttor" bildet.

Der Stadtgrundriß ist hier auf die mittelalterliche Siedlung zurückzuführen. Im Gegensatz zu den übrigen Innenstadtbereichen sind hier auch kaum Veränderungen im Zuge der Vick'schen Wiederaufbauplanung /10/ nach dem großen Brand 1757 durchgeführt worden. Es handelt sich an dieser Stelle also um Gebäudestandorte, die zu den ältesten der Stadt gehören.

Es wird geschätzt, daß die Gebäude an der Südseite der Brückstraße aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts stammen.

12.3 Verkehrliche Ansprüche im Bereich Brückstraße

Die Bundesstraße 209 ist in ihrem weiteren Verlauf als Quintusstraße mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m, mit schmalen beidseitigen Gehwegen sowie Radwegen in einer Breite von jeweils 1,00 m bzw 0,80 m und Sicherheitsstreifen von jeweils 0,50 m ausgebaut worden. Diese Minimierung der Abmessungen war aus Platzgründen nicht zu vermeiden.

Für den Umbau der Quintusstraße ist ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Die Brückstraße schließt an die schon fertiggestellte Quintusstraße an.

Aus rein verkehrlicher Sicht wäre eine Fortsetzung der Verkehrsfläche zumindest in den im weiteren Verlauf vorhandenen Breiten sinnvoll. Dies ist aber in der derzeitigen Situation mit der Engstelle nicht zu realisieren.

Breiten der Verkehrsflächen entsprechend Quintusstraße:

Fahrbahn			6,50 m
2 x Sicherheitsstreifen	á	0,50 m	1,00 m
2 x Radwege	à	0,80 m	1,60 m
2 x Gehwege	mindestens	á 1,00 m	<u>2,00 m</u>
	mindestens		11,10 m
			=====
Vorhandene Breite in der Brückstraße			9,10 m
			=====

12.4 Planungen zum Bereich Brückstraße

Aus der Sicht des Denkmalschutzes und des Verkehrs waren zwei alternative Planungen für den Bereich Brückstraße herausgearbeitet worden. Der Rat der Stadt Walsrode hat sich anfänglich für die Alternative "Arkaden" entschieden, sich jedoch nach dem Verfahren der Träger- und Bürgerbeteiligung den eingegangenen Bedenken angeschlossen und erneut nach anderen Lösungsmöglichkeiten gesucht. Er hat sich letztlich für einen rückwärtigen Geh- und Radweg bei weitgehendem Erhalt der Brückstraßenbebauung entschieden.

12.4.1 Alternative "Arkaden" (Inhalt des B-Plan-Entwurfs vom 17.07.1989, erste Auslegung)

Auf der Südseite der Brückstraße in den Gebäuden Nr. 1, 3, 5 und im Anbau von Nr. 7 werden Arkaden ausgebildet. Darin wird ein Gehweg geführt. Die Verkehrsflächenaufteilung entspricht der der Quintusstraße. Es werden neue 2 1/2-geschossige Gebäude errichtet; die vorhandene Bausubstanz kann im wesentlichen nicht erhalten bleiben. Möglicherweise werden Fragmente der Gebäude in eine Neubebauung integriert .

Während die Erdgeschoßfassade eingerückt wird, ragen die Obergeschosse möglichst weit vor. Unter den Ansätzen

- Beibehaltung des Gehweges auf der Nordseite in der derzeitigen Breite,
- Anfügung eines Radweges an der Nordseite,
- Fahrbahnbreite von 6,50 m,
- Geh- und Radweg an der Südseite,
- "Abstand" der Obergeschosse von der Fahrbahn 1,00 m, als "Wackelraum" für LKW

liegt die durch die Obergeschosse gebildete Raumgrenze ca. 1,20 m hinter der derzeitigen Fassade zurück.

Damit wird die räumliche Engstelle um dieses Maß leicht verbreitert; die gewünschte Wirkung als "Stadtter" mit der konvexen Form des Straßenraumes bleibt der bestehenden Situation ähnlich.

Mit dem Ziel, die Neubauten in ihrer Bauflucht und Gestaltung eng an dem historischen Bild zu orientieren, soll der Anspruch des Denkmalschutzes - der Erhalt der Torsituation - berücksichtigt werden.

Vorteile für die sichere Verkehrsführung mit Radwegen und Gehwegen an der Straße werden gerade auch unter dem Aspekt gesehen, daß hier auch erhebliche Schülerverkehre vorliegen.

Um bei einem Umbau eine Bauform zu ermöglichen, die dem Ziel entspricht, die Torsituation weitgehend wiederherzustellen, war eine textliche Festsetzung vorgesehen, die eine für die Arkadenlösung notwendige Überbauung des Gehweges oberhalb einer lichten Höhe von 2,50 m vorschrieb.

Arkaden in der vorhandenen Bausubstanz:

Eine Lösung, die die Arkaden in die bestehende Bausubstanz einfügt, wäre bei den zum Teil eingeschossigen Gebäuden unzweckmäßig; es blieben an der Straßenseite nur "aufgeständerte Dächer" bestehen. Außerdem würde auch bei dieser Lösung unter den oben aufgeführten Abmessungen der Verkehrsflächen ein Zurückversetzen des Obergeschosses notwendig.

12.4.2 Alternative "Erhalt der Gebäude, rückwärtiger Geh- und Radweg" (Inhalt des B-Plan-Entwurfs vom 17.05.1990, 2. Auslegung)

Die Gebäude Brückstraße Nr. 1, 3 und 5 werden erhalten, die räumliche Situation - das Stadttor - wird nicht verändert.

Durch die Engstelle werden allein der Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn sowie Fußgänger auf einem Gehweg an der Nordseite geführt. Der Radverkehr und die Fußgänger an der Südseite werden über einen rückwärtig angelegten Radweg geführt, d.h. hinter den Gebäuden Brückstraße 1, 3 und 5.

Der Anbau des Gebäudes Nr. 7 wird abgebrochen und durch diese Lücke wird ein Radweg für beide Richtungen sowie ein Gehweg über die rückwärtigen Grundstücke geführt. Diese Trasse wird durch eine eigens zu errichtende Brücke - möglichst in Holz - über die Böhme fortgesetzt und führt am Grundstück Quintusstraße Nr. 2 wieder an die Straße.

Für die Gebäude Brückstraße 1, 3 und 5 sollen Nutzungskonzepte mit einer Öffnung nach hinten entwickelt werden, z.B. auch mit einer Außenrestauration im grünen Bereich o. ä.

Im Straßenraum verbleiben die Fahrbahn - mit einer Engstelle von 6,0 m - sowie der Gehweg an der Nordseite in seiner derzeitigen Breite. Auf der Südseite wird ein "Schrammbord" von 1,0 m Breite hergestellt, der allein ein Abstandhalten der Fahrzeuge von den Gebäuden gewährleisten soll und der nicht für Fußgängerverkehr vorgesehen ist.

Die zu errichtende Brücke über die Böhme liegt im Landschaftsschutzgebiet "Böhmetal" (Verordnung Landkreis Soltau-Fallingb. SFA 16). Die Beeinträchtigungen für das Landschaftsschutzgebiet durch die Brücke sind gering.

Eine genaue Beschreibung dieser Lösung findet sich unter Ziffer 12.8 dieser Begründung.

12.5 1. Auslegung mit der Arkadenlösung und Anlaß der Entwurfsänderung

Der Rat der Stadt Walsrode hat sich zunächst für die Alternative "Arkaden" entschieden. Dabei hat er folgende Argumente für die Arkadenlösung höher eingeschätzt als diejenigen, die ihn später zur Änderung seiner Planungsvorstellungen bewegt haben:

- sichere Führung aller Verkehrsteilnehmer ohne die Gefahr ungenügender Akzeptanz
- Erhalt des ortsbildprägenden Gebäudes Quintusstraße 3 im Sinne der Sanierungsziele
- vermeintlich höhere Chancen für die Verwertbarkeit der Grundstücke Brückstraße 1, 3 und 5
- Eindeutigkeit der Planungen; im Planfeststellungsbeschluß für die Quintusstraße war von einem Abbruch der Gebäude Brückstraße 1, 3 und 5 ausgegangen worden, was sich auch in der Achslage der realisierten Brücke darstellt.

Die "Arkadenlösung" war Teil des ersten Bebauungsplanentwurfes, für den die förmlichen Träger- und Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt worden sind.

Zu dem Problem "Abriß der Gebäude Brückstraße 1, 3 und 5" sind dann von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange eine Vielzahl von Bedenken eingegangen, die den Rat der Stadt Walsrode zur Änderung des Entwurfs veranlaßt haben.

Im einzelnen haben folgende Argumente den Rat der Stadt Walsrode veranlaßt, seine Planungsvorstellungen zu korrigieren und einen geänderten Planentwurf zu beschließen:

- Gerade öffentliche Maßnahmen haben den Belangen des Denkmalschutzes besondere Rechnung zu tragen. Daher hat die Stadt Walsrode eine besondere Verantwortung für eine stärkere Berücksichtigung der Denkmalschutzbelange im Bereich Brückstraße.
- Die Authentizität des Stadtgrundrisses wird an einer Stelle zerstört, wo die ältesten Grundstücksparzellen in Walsrode vorliegen.

- Die typische und authentische Torsituation mit ihrer räumlichen Wirkung wird verändert,
- Der Abriß der bestehenden Gebäude widerspricht den grundsätzlichen Sanierungszielen der erhaltenden Stadterneuerung und der Pflege des Ortsbildes.
- Eine Neubebauung auf den Grundstücken Brückstraße 1, 3 und 5 kann kaum den typischen Charakter alter Bausubstanz erreichen.
- Wenn mit dem Umbau des Bundesstraßenringes eine Verkehrsberuhigung erreicht werden soll, dann ist es widersinnig, die enge räumliche Situation im Bereich Brückstraße zu zerstören, die eine "natürliche" Verkehrsberuhigung darstellt.

Unter der Voraussetzung, die Brückstraßenbebauung zu erhalten, ist erneut nach Lösungsmöglichkeiten für eine zukünftige Verkehrsführung gesucht worden.

12.6 Ansätze zur Problemlösung im bestehenden Straßenraum

Ziel muß es sein, eine Gefährdung der Radfahrer - insbesondere der Schülerverkehre - für die Zukunft auszuschließen.

Folgende Ansätze sind denkbar:

- a) Verlegung der "Pfortnerampel" an das westliche Widerlager der Böhmebrücke und Vorrangregelung für den Fahrradverkehr vor dem wartenden Individualverkehr.

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn mit eigener Grünzeit geführt. D.h. Kraftfahrer und Radfahrer fahren mit jeweils eigener Ampelphase durch den Engpaß. Dabei sind folgende Schaltmöglichkeiten denkbar:

- Die Radfahrer beider Richtungen werden abwechselnd zum Kraftfahrzeugverkehr beider Richtungen geführt, d.h. Begegnungsfälle im Engpaß nur Rad/Rad oder Kraftfahrzeug/Kraftfahrzeug

- Radfahrer der einen Richtung werden zeitgleich mit den Kraftfahrzeugen der anderen Richtung geführt, d.h. Begegnungsfall im Engpaß nur Rad/Kraftfahrzeug

Diese Möglichkeiten sind im Bezug auf ihre Vereinbarkeit mit den Signalschaltungen des gesamten Ringes geprüft worden. Die Leistungsfähigkeit des Innenstadtringes hängt, wie oben ausführlich dargelegt, maßgeblich von der entsprechenden Lichtsignalregelung ab. Mit den hier aufgeführten Lösungsansätzen ist jedoch nach Untersuchungen von Prof. Brilon/Dr. Ahn keine ausreichende Leistungsfähigkeit zu erreichen /6/.

- b) Beidseitige Einrichtung von genügend breiten Geh- und Radwegen bei Reduzierung der Fahrbahn auf eine Fahrspur.

Auf dieser einen Fahrspur werden die beiden Fahrtrichtungen des Kraftfahrzeugverkehrs wechselzeitig geführt, d.h. etwa vergleichbar mit der allgemein bekannten "Baustellenampel". Fußgänger und Radfahrer hätten keine Einschränkungen.

Diese Lösung wird vom Straßenbaulastträger nicht akzeptiert. Die erheblichen Beeinträchtigungen für den Kraftfahrzeugverkehr stünden in keinem Verhältnis zu den Vorteilen für den Radverkehr, der in dieser Lösung behinderungsfrei durch den Engpaß fahren könnte.

Die Stadt Walsrode sieht in Übereinstimmung mit dem Straßenbaulastträger in dieser Möglichkeit der Verkehrsführung keine akzeptable Problemlösung für den Bereich Brückstraße.

Im übrigen ist auch diese Lösung unter verkehrstechnischem Aspekt von Dr. Ahn /6/ geprüft worden. Die Prüfung hat ergeben, daß aufgrund der verlängerten Räumlängen diese Lösungsmöglichkeit nicht realisierbar ist .

- c) "Beschränkung der Ausbauquerschnitte auf die konstruktiven Mindestabmessungen (nach EAE 1985 , Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen) /3/:

Die EAE empfiehlt folgende Mindestabmessungen:

- Begegnungsfall LKW/LKW bei verminderter Geschwindigkeit: 5,50 m
- Begegnungsfall Bus/Bus: 6,50 m.

Der im vorliegenden Fall anzuwendende Begegnungsfall wäre Bus/Bus, also Fahrbahnbreite 6,50 m. Aber selbst für den Fall, daß man von der geringeren Fahrbahnbreite 5,50 m ausginge, würde keine befriedigende Lösung entstehen:

Es summieren sich in dem Falle Fahrbahn plus 2 x 0,80 m Radwege = 7,10 m, so daß noch jeweils 1,00 m für den Gehweg bliebe (der Abstand zwischen den Häusern beträgt 9,10 m). Zwar kann eine solche Lösung in anderen Situationen anwendbar sein, im Bereich der Brückstraße jedoch, wo erhebliche Schülerverkehre vorliegen, kann diese Lösung nicht sinnvoll sein, weil für die Radfahrer - und hier insbesondere für die Schüler - mehr Raum benötigt wird. Es widerspräche einem grundsätzlichen Ziel der Verkehrsberuhigung - nämlich der Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer -, wenn durch die Minimierung der Querschnittsabmessungen eine Engstelle geschaffen würde, die ein erhebliches Gefährdungspotential in sich bergen würde.

d) "Nulllösung"

Die "Nulllösung", also die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands, würde ebenfalls ein erhebliches Gefährdungspotential für die Radfahrer und insbesondere für die Schüler festschreiben. Dies widerspricht dem grundsätzlichen Ziel der Verkehrsberuhigung, nämlich die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger. Zudem kollidiert die "Nulllösung" mit dem Gebot des Baugesetzbuches, im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens Konfliktbewältigungen zu leisten. Der vorhandene Konflikt würde mit der "Nulllösung" festgeschrieben und nicht gelöst.

12.7 Rückwärtig geführter Geh- und Radweg

Wenn sich also keine annehmbare und verkehrlich leistungsfähigen Lösungen im vorhandenen Straßenraum ergeben, so verbleibt nur die Einrichtung eines separaten Radweges, zweckmäßigerweise in Kombination mit einem Gehweg, um auch die Engstelle für die Fußgänger zu beseitigen.

12.7.1 Trassierung

Durch den Engpaß werden ein Gehweg auf der Nordseite und die Fahrbahn geführt. Der Zweirichtungs-Radweg und ein weiterer Gehweg führen über die rückwärtigen Grundstücke der Brückstraße Nr. 1, 3 und 5 und über eine neu zu erstellende Brücke über die Böhme.

Anschlußpunkte des rückwärtigen Radweges an die Straße liegen

- im Bereich des Grundstückes Brückstraße 7
- zwischen dem östlichen Böhmebrückenlager und dem Gebäude Quintusstraße 2.

Um beim Grundstück Brückstraße Nr. 7 in die rückwärtigen Grundstücksbereiche gelangen zu können, bestehen folgende Möglichkeiten (siehe Abb. 5):

- durch die Einfahrt zwischen den Häusern Brückstraße 7 und Kirchplatz 9, in der Abbildung bezeichnet als Trasse A.
- durch eine zu schaffende Lücke zwischen den Häusern Brückstraße 5 und 7, in der Anlage bezeichnet als Trasse B.

Trasse A

Mit dieser Möglichkeit wird eine zügige Trassierung erreicht. Die Durchfahrt verläuft mit einer nur leichten Verschwenkung in Verlängerung der Achse der Moorstraße. Problematisch sind die engen räumlichen Verhältnisse. Zwischen den Gebäuden Brückstraße 7 und Kirchplatz 9 liegt ein Abstand von nur 3 m, und zwar zwischen der Südwestecke des Gebäudes Nr. 7 und der Außentreppe des Nachbargebäudes. Um die ohnehin schon

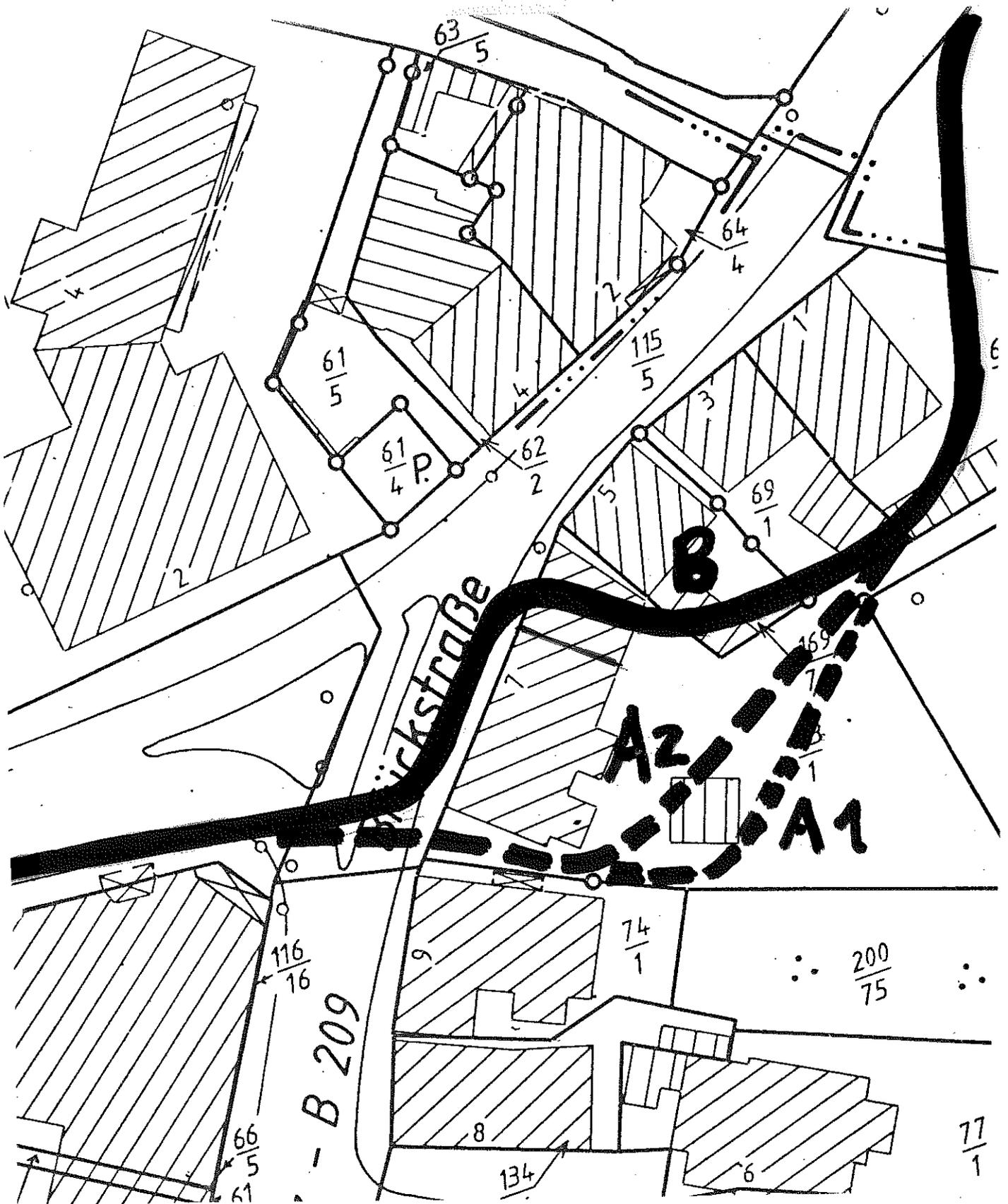


Abb. 5: grundsätzliche Trassierungsmöglichkeiten eines Anschlusses im Bereich Brückstraße Nr. 7

unübersichtliche Situation an dieser Stelle nicht weiter zu verschärfen, würde eine Trassierung mit weitem Abstand vom Haus - entsprechend Trasse A 1 - eher sinnvoll sein als eine Trassierung entsprechend der Trasse A 2. Die enger geführte Trasse A 2 beschreibt zwar einen kürzeren Weg, ist aber wegen der Unübersichtlichkeit an der Gebäudeecke unter dem Sicherheitsaspekt bedenklich. Zu schnell oder rücksichtslos fahrende Radfahrer könnten Fußgänger gefährden.

Trasse B

Es besteht die Möglichkeit, die Trasse durch den Anbau des Gebäudes Brückstraße 7 zu führen. Das Hauptgebäude Brückstraße Nr. 7 selbst, das als Einzelobjekt unter Denkmalschutz steht, würde nicht tangiert. Der Anbau aus späterer Bauzeit ist jedoch in seiner Bausubstanz nicht schützenswert, wenn auch Fragmente von alten Gründungen und von Torbögen im Mauerwerk erkennbar sind. Diese Torbögen können möglicherweise erhalten bleiben. Es ist jedenfalls Ziel der Stadt Walsrode, an dieser Stelle eine Ausgestaltung der Situation zu ermöglichen, die den Zielen des Denkmalschutzes und der Stadtsanierung entspricht. Deshalb soll auch eine Überbauung der Trasse möglich sein. Mit dem Erhalt der Erdgeschoßfassade und einer Überbauung würde vermieden, daß in dem Ensemble Brückstraße 1, 3, 5 und 7 eine unpassende Lücke entstünde. Eine solche Überbauung sollte allerdings so gestaltet sein, daß kein dunkler, düsterer Eindruck beim Durchfahren bzw. Durchgehen entsteht.

In der Breite ist zwischen den Gebäuden Brückstraße 5 und dem Hauptgebäude Nr. 7 genügend Raum vorhanden. Der Abstand beträgt an der engsten Stelle 7 m, was eine Kombination aus Zweirichtungsradweg und Gehweg sowie ausreichende Abstände zu den bestehenden Gebäuden ermöglicht. So würde eine hinreichend übersichtliche Situation entstehen und eine Gefährdung von Fußgängern durch zu schnell bzw. rücksichtslos fahrende Radfahrer verringert.

Auswahl einer Trassenvariante

Die Stadt Walsrode befürwortet die Lösung mit einem Durchstich zwischen den Gebäuden Brückstraße Nr. 5 und 7. Dabei zählen insbesondere folgende Gründe:

- Die Situation ist unter Sicherheitsaspekten übersichtlicher.
- Der von Süden kommende Radfahrer kann den Engpaß der Brückstraße einsehen und wird deshalb eher den Umweg akzeptieren, als wenn er ohne offensichtlichen Grund von der Straße weggeführt würde.
- Die Akzeptanz, den rückwärtigen Radweg zu benutzen, hängt sicherlich auch von der Länge des Straßenabschnittes ab, an dem der Radweg von der Straße getrennt verläuft. Diese Länge ist bei der Trasse B erheblich kürzer als bei der Trasse A.
- Die Länge des Umweges selbst ist im Vergleich der Trassen A und B annähernd gleich, so daß hieraus keine Präferenz abzuleiten ist.

12.7.2 Verkehrsführung

12.7.2.1 Kraftfahrzeugverkehr

Der Kraftfahrzeugverkehr wird im Bereich Brückstraße in zwei Richtungen auf einer Fahrbahn von in der Regel 6,50 m Breite geführt, wobei eine Engstelle von 6,20 m in Höhe der Grundstücksgrenze zwischen den Grundstücken Brückstraße 3 und 5 bestehen bleibt. Die für den Kraftfahrzeugverkehr ausgewiesenen Flächen entsprechen weitgehend dem bisherigen Zustand.

An der Südseite wird durch ein "Schrammbord" von ca. 1,00 m Breite sichergestellt, daß Kraftfahrzeuge und insbesondere Lastkraftwagen den notwendigen Abstand zur Bebauung einhalten. Dies dient einerseits der Sicherheit des Kraftfahrzeugverkehrs und andererseits dem Schutz der Bausubstanz.

Durch die Engstelle in der Fahrbahn wird eine Geschwindigkeitsreduzierung bewirkt. Gerade an einer Stelle, an der die Kraftfahrzeuge von der vielbefahrenen Einfallstraße - zudem noch in einer Gefällestrecke - in die Innenstadt hineinkommen, ist eine Verringerung der Geschwindigkeit dringend geboten. Der Bereich Brückstraße markiert in diesem Sinne den Wechsel von der Einfallstraße zur Innenstadt, in der langsamer gefahren werden soll. Die durch die Einengung der räumlichen Situation und durch die Verschmälerung der Fahrbahn provozierte Geschwindigkeitsreduzierung entspricht somit dem Ziel der Verkehrsberuhigung. Dieses Ziel ist das wichtigste des Bebauungsplanes Nr. 54.

Der Anlieferverkehr für die Grundstücke Brückstraße Nr. 1, 3 und 5 wird durch die Lücke zwischen Nr. 5 und 7 in die rückwärtigen Grundstücksbereiche gelangen. Im Falle der vorgesehenen Überbauung dieser Lücke würde somit eine Höhenbegrenzung der möglichen Zulieferfahrzeuge notwendig. In Ausnahmefällen ist jedoch auch eine Belieferung mit größeren Fahrzeugen denkbar, wenn diese dann durch die vorhandene Einfahrt zwischen den Gebäuden Brückstraße Nr. 7 und Kirchplatz Nr. 9 über das Grundstück Nr. 7 in die rückwärtigen Bereiche gelangen. Im Zuge einer weiteren Überplanung der Innenstadt wird auch eine Neuordnung der rückwärtigen Grundstücksbereiche angestrebt. Dabei ist eine neue Anbindung mit einer Anliegerstraße an die Straße "Am Kloster" denkbar.

12.7.2.2 Radverkehr

Der Radverkehr wird aus der Engstelle Brückstraße herausgenommen und über einen rückwärtigen Radweg geführt, der hinter den Gebäuden Brückstraße 1, 3 und 5 und über eine neue Böhmebrücke verläuft.

Der Radverkehr führt für beide Richtungen über die rückwärtigen Grundstücke.

- Der Radverkehr aus der Moorstraße und vom Kirchplatz her fährt hinter den Gebäuden Brückstraße Nr. 1, 3 und 5, dann über die neu zu erstellende Brücke und weiter auf der Südseite - in Fahrtrichtung rechten Seite - der Quintusstraße. Zusätzlich wird dem Radfahrer mit Ziel Schulzentrum die Möglichkeit geboten, die Quintusstraße zu kreuzen, ein kurzes Stück vor dem Grundstück Quintusstraße 3 auf dem gegenläufigen Radweg zu fahren, um dann in den öffentlichen Weg vor der Kolkbrücke nach links einzubiegen.
- Der Radverkehr aus der Quintusstraße kommend kreuzt an dem mit Lichtsignal geregelten Überweg die Quintusstraße, fährt über die Brücke und hinter den Gebäuden Brückstraße 1 - 5 entlang und kreuzt - wiederum mit Lichtsignal geregelt - den Kirchplatz. Danach ist der Radfahrer auf der richtigen Seite, um die Radwege in der Moorstraße oder am Kirchplatz zu benutzen.

12.7.2.3 Fußgängerverkehr

Dem Fußgänger wird auf der Nordseite der Brückstraße ein Gehweg wie im derzeitigen Zustand und auf der Südseite der rückwärtige Weg in Kombination mit dem Radweg angeboten. Die Nutzung des "Schrammbordes" als Fußweg ist nicht vorgesehen.

Die Gebäude Brückstraße 1, 3 und 5 sollen so umorientiert werden, daß die Eingänge mit dem rückwärtigen Gehweg erschlossen werden können. Außerdem ist eine Umgestaltung der rückwärtigen Grundstücksbereiche vorgesehen, die eine attraktive, zum Verweilen einladende Situation schaffen soll.

12.7.3 Akzeptanz

Der weitaus überwiegende Teil des Fußgängerverkehrs in der Brückstraße wird aufgrund der Verkehrsverbindungen Innenstadt - Bahnhof - Schule auf der Nordseite auf einem regulären parallel zur Fahrbahn verlaufenden Gehweg abgedeckt. Nur für den relativ geringen Fußgängeranteil auf der Südseite ergibt sich bei den Planungsfestsetzungen ein geringfügiger Umweg durch die Gehwegführung hinter den Gebäuden. Bei einer Umorientierung der Gebäudenutzungen in den rückwärtigen Grundstücksteil

führt der Gehweg allerdings auf direktem Weg zum Ziel. Lediglich für den Fußgängerlängsverkehr auf der Südseite ergibt sich ein kleiner Umweg, der dazu führen kann, daß die Fußgänger dann den kürzeren Weg über den "Schrammbord" an der Fahrbahn benutzen werden. Dem wird sicher durch Maßnahmen wie Poller, Verbotsschilder, unebene Pflasterung nur teilweise entgegengewirkt werden können.

Ähnlich verhält es sich hinsichtlich des Radverkehrs. Durch die Führung des Radweges auf der Südseite der Brückstraße ergibt sich ein geringfügiger Umweg, so daß die Gefahr besteht, daß Radfahrer auf der Fahrbahn die Brückstraße vereinzelt umfahren. Hier wird ebenfalls durch Gegenmaßnahmen nicht ausnahmslos Abhilfe geschaffen werden können.

Es soll versucht werden, die Benutzung der Straßenflächen entsprechend dieser Verkehrsbestimmung auch praktisch umzusetzen. Dabei kann jedoch nicht sichergestellt werden, daß verbotswidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer tatsächlich vollständig ausgeschlossen ist. Die Ausführungen dieser Begründung machen deutlich, daß eine andere Lösung des Verkehrsproblems unter genügender Würdigung der Belange des Denkmalschutzes nicht zu finden war.

12.7.4 Abriß des Gebäudes Quintusstraße Nr. 3, der Nebengebäude von Brückstraße Nr. 1, 3 und 5 sowie des Anbaus von Brückstr. Nr. 7

Derzeit befindet sich auch in der Quintusstraße zwischen den Gebäuden Nr. 2 und 3 ein Engpaß, der eine besondere Situation darstellt. Gleichwohl ist diese Situation - bei 10,40 m Breite - nicht mit der Engstelle Brückstraße zu vergleichen, da in der Quintusstraße Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer - Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge - geschaffen werden konnten, wenn auch äußerst knapp. In den früheren Planungsvorstellungen mit der "Arkadenlösung" war die Engstelle Quintusstraße nicht betroffen, das Gebäude Quintusstraße 3 - als ortsbildprägend eingestuft - hätte erhalten bleiben können.

Mit Änderung der Planungsvorstellungen aufgrund des Zieles, die Brückstraßenbebauung zu erhalten, haben sich im Detail Schwierigkeiten ergeben. Und zwar ist für den rückwärtigen Radweg eine ausreichend sichere Querung der Quintusstraße zu gewährleisten. Dafür sind geeignete Aufstellflächen notwendig. Als einzig tragfähige Lösung stellt sich die

Aufweitung des Geh- und Radwegbereiches vor dem Gebäude Quintusstraße 3 dar. Dieses Gebäude muß somit im Rahmen des Innenstadtumbaus weichen. Dies entspricht auch den bisherigen Vorstellungen des Eigentümers, der einen Abbruch des Gebäudes beantragt hatte. Mittlerweile hat der Eigentümer zwar andere Absichten signalisiert, der Abbruch des Gebäudes Quintusstr. 3 ist jedoch zur Schaffung sicherer Verkehrsverhältnisse unumgänglich.

Zwar ist der Verlust des Gebäudes Quintusstraße Nr. 3 als stadtbildprägendes Gebäude im Sinne der Sanierungsziele bedauerlich, jedoch ist dieser Verlust kaum vergleichbar mit dem in den früheren Planungsvorstellungen vorgesehenen Abriß der Gebäude Brückstraße Nr. 1, 3 und 5. Das besondere an der Situation in der Brückstraße ist die Einmaligkeit der gewachsenen Torsituation.

Durch den Abriß des Gebäudes Quintusstraße Nr. 3 wird die zwingend gebotene Ausdehnung der Straßenverkehrsflächen vor dem Grundstück auf ausreichende Abmessungen möglich. Dies ist mit den zeichnerischen Festsetzungen geschehen. Es können ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg vor dem Grundstück Quintusstraße 3 geführt werden. Die den Fußgängern zur Verfügung stehende Fläche wurde zudem noch auf dem privaten Grundstück vergrößert, wenn der Eigentümer, - wie schon einmal beabsichtigt - seine Schaufensterfassade von der Grenze zurücksetzt und davor Pflasterung vornehmen würde.

Wenn der Eigentümer des Grundstückes Quintusstraße Nr. 3 entgegen jetziger Vorstellung nicht in angemessener Zeit eine Wiederbebauung durchführt, erwägt die Stadt Walsrode den Erlaß eines Baugebotes, um die städtebauliche Situation zu verbessern.

Nebengebäude auf den Grundstücken Brückstraße 1, 3 und 5

Hinter den Gebäuden Nr. 1, 3 und 5 befinden sich Nebengebäude - wohl ehemalige Stallungen - in Backsteinbauweise, teilweise baufällig.

Diese Gebäude unterliegen - wie auch die Hauptgebäude - als Gruppe baulicher Anlagen grundsätzlich den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes. Doch die Schutzwürdigkeit der Gebäudegruppe Brückstraße bezieht sich vornehmlich auf die Raumbildung der Straße und nicht auf die Bausubstanz - etwa wie ein denkmalgeschütztes Einzelgebäude - und nicht auf die rückwärtigen Nebengebäude.

Somit wird bei der Trassierung des rückwärtigen Radweges in Kauf genommen, daß die Nebengebäude abgerissen werden. Eine Trassierung unter Erhalt auch der Nebengebäude hätte noch weitere Wegverlängerungen und unübersichtliche Situationen zur Folge. Mit dem Abriß der Nebengebäude wird neben dem Vorteil einer günstigeren Trassierung von Radweg und Gehweg auch die Chance für eine attraktive Umgestaltung der Hofflächen mit grünplanerischen Maßnahmen geschaffen.

Abriß des Anbaus Brückstraße Nr. 7

Das Hauptgebäude Brückstraße Nr. 7 wird durch die Planung nicht beeinträchtigt. Der aus späterer Zeit stammende Anbau muß zur Realisierung des rückwärtigen Geh- und Radweges abgebrochen werden; ein Erhalt von Teilen der Fassade soll ermöglicht werden.

Die Fassade des Anbaus weist Fragmente früherer Umfassungen von Einfahrten auf. Diese sollen - soweit dies im Detail möglich ist - wieder aufgenommen werden. Dafür würden der Fußgänger- und Radfahrerverkehr jeweils durch eine dieser früheren Einfahrten geführt.

Mit dem Erhalt der Fassade wird das Ziel verfolgt, das Entstehen einer an dieser Stelle aus denkmalpflegerischer und stadtgestalterischer Sicht unpassenden Lücke zu vermeiden. Dies soll mit der textlichen Festsetzung ermöglicht werden. Grundsätzlich wäre ansonsten die Überbauung einer Verkehrsfläche nicht möglich; sie kann nur mit Hilfe besonderer planungsrechtlicher Festsetzungen ermöglicht werden. Mit der getroffenen Festsetzung als Verkehrsfläche sollen jedoch hier allein die verkehrlichen Belange gesichert werden, ohne ein aus denkmalpflegerischer und stadtgestalterischer Sicht sinnvolles Schließen der Baulücke zu verhindern.

Für den Nutzer des Gebäudes Brückstraße Nr. 7, das Kirchenkreisamt Walsrode, entsteht durch den Abriß des Anbaus ein Flächenverlust. Mit den Vertretern der Kirche ist bereits verhandelt worden. Dabei haben sich durchaus Perspektiven zur Schaffung von Ersatzraum ergeben. Da das Kirchenkreisamt ohnehin - also auch ohne den Verlust des Anbaus - einen erheblichen Mehrbedarf an Nutzflächen hat, sind Überlegungen zur Übernahme des im Eigentum der Stadt befindlichen Gebäudes Brückstraße Nr. 5 oder auch eines Umzuges auf ein ganz anderes Grundstück mit größeren bzw. erweiterungsfähigen Nutzflächen angestellt worden.

Auch wenn der Abbruch des Gebäudes auf Widerstand des Eigentümers stoßen sollte, so möchte die Stadt dennoch ihre Planung unverändert bestehen lassen.

Es ist Überzeugung der Stadt Walsrode, daß für den sensiblen Bereich Brückstraße keine weiteren Planungsalternativen außer dem rückwärtigen Geh- und Radweg möglich sind. Die Stadt muß alles tun, um mit begleitenden Maßnahmen eine möglichst hohe Akzeptanz bei Fußgängern und Radfahrern zu erreichen. Die Stadt ist davon überzeugt, daß im Vergleich der beiden Anschlußmöglichkeiten (s. Ziff. 12.7.1) die gewählte Lösung die bessere ist, auch und gerade unter dem Gesichtspunkt der Akzeptanz durch die Radfahrer und Fußgänger.

12.7.5 Kosten für besondere Maßnahmen im Bereich Brückstraße

Neben den Kosten für den Umbau der bisherigen Straßenverkehrsflächen entstehen Kosten für

- den Bau einer weiteren Brücke,
- die Entschädigung für die in Anspruch genommenen Flächen und Gebäude vom Grundstück Brückstr. Nr. 7 und möglicherweise anteilige Umbaukosten,
- Abbruchkosten für die Nebengebäude Brückstraße 1, 3 und 5, für den Anbau Brückstr. Nr. 7 und für das Gebäude Quintusstr. 3 sowie
- Grunderwerb Quintusstraße Nr. 1, 2 und 3

Es ist davon auszugehen, daß die für die Stadt anfallenden Kosten vollständig mit Sanierungsmitteln förderfähig sind.

12.8 Gestaltung des Übergangsbereiches von der Brückstraße in die Moorstraße

Der frühere Entwurf (der 1. Auslegung) sah eine Trassierung der Fahrbahn vor, die fast Übergangslos von der Brückstraße in die Moorstraße führte. Dies hatte eine trichterförmige Aufweitung am Beginn der Moorstraße zur Folge.

Die Bezirksregierung Lüneburg hat im Rahmen des Trägerbeteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch angeregt, diese aus gestalterischer Sicht unbefriedigende Lösung zu überarbeiten. Die Stadt Walsrode hat diese Anregung aufgenommen und eine leichte Veränderung der Gestaltung in diesem Bereich vorgenommen. Der Verlauf der Trennlinie zwischen Straßenverkehrsfläche und Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wurde geändert, und zwar lediglich der Bordsteinverlauf.

Während ursprünglich eine trichterförmige Aufweitung am Anfang der Moorstraße geplant war, ist nun eine Führung vorgesehen, wonach ein von der Quintusstraße/Brückstraße hereinkommendes Fahrzeug einen leichten Bogen nach rechts beschreiben muß, um in die Moorstraße zu gelangen. Diese weniger zügige Trassierung hat zum einen gestalterische Gründe. Sie dient aber zum anderen auch dem Ziel der Verkehrsberuhigung, insbesondere um die von der Einfallstraße kommenden Kraftfahrer - nach der Abbremsung durch den Engpaß Brückstraße - nicht wieder zum Beschleunigen zu verleiten.

13. Plandarstellungen

Der Bebauungsplan Nr. 54 besteht aus 6 Teilplänen, die folgende Bezeichnungen tragen:

Teilplan A:	Bergstraße, Neue Straße, Oskar-Wolff-Straße, Verdener Straße
Teilplan B:	Lange Straße
Teilplan C:	Hannoversche Straße, Kirchplatz
Teilplan D:	Moorstraße
Teilplan E:	Brückstraße
Teilplan F:	Übersichtsplan

Die Teilpläne A, B, C, D und E beziehen sich in ihren Festsetzungen auf die Verkehrsflächen sowie die textliche Festsetzung Nr. 1. Der Teilplan F setzt die Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes fest sowie die textliche Festsetzung Nr. 2 (Lärmschutzmaßnahmen).

Die Teilpläne A-E sind wie die Beipläne im Maßstab 1 : 200 gehalten. Dieser große Maßstab ist für den Detaillierungsgrad, den die Beipläne aufweisen, durchaus üblich, für Bebauungspläne jedoch unüblich. Es ist jedoch zweckmäßig, Bebauungsplan und Beipläne im selben Maßstab vorzulegen, um für die Bürger und die Träger öffentlicher Belange einen leicht nachvollziehbaren Abgleich zwischen B-Plan und Beiplänen zu gewährleisten. Der Teilplan F als Übersichtsplan ist im üblichen Maßstab 1 : 1000 erstellt.

13.1 Zeichnerische Festsetzungen

13.1.1 Straßenverkehrsflächen

Die Fahrbahnen der Bundesstraße, der anschließenden Landes- und Kreisstraßenabschnitte und wichtiger Gemeindestraßenanschlüsse (Worth,

Poststraße, Marktstraße) werden als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Dazu gehören auch Bushaldebuchten und eine aus fahrgeometrischen Anforderungen des Busses notwendige Aufweitung der Fahrbahn in der Langen Straße gegenüber der Einmündung der Worth.

13.1.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Radweg

Zur Sicherung des Radweges werden die dafür notwendigen Flächen als Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung "Radweg" festgesetzt.

13.1.3 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Flächen für Fußgänger, Parkstände, Anlieferung, Bepflanzung, Verweilzonen, Ausstattung

Alle Flächen, die nicht dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr oder dem Radverkehr vorbehalten sind, werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für Fußgänger, Parkstände, Anlieferung, Bepflanzung, Verweilzonen, Ausstattung festgesetzt.

Innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird auf die beabsichtigte Unterteilung in Flächen für

- Anlieferbereiche,
- Parkstände und
- Fußgänger, Bepflanzung und Ausstattung

sowie

- die Bereiche von Grundstückszufahrten

hingewiesen. Deren Abgrenzungen sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Ein Festsetzen dieser Flächen hält die Stadt Walsrode nicht zweckmäßig, um flexibel auf möglicherweise notwendig werdende Detailänderungen reagieren zu können.

13.1.4 Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Im Bebauungsplan - Teilplan F - ist die Grenze des Geltungsbereiches festgesetzt.

13.1.5 Bereich Brückstraße / textliche Festsetzung Nr. I

Wie im übrigen Plangebiet werden auch im Bereich Brückstraße nur Festsetzungen zu Verkehrsflächen getroffen. Grundstücke, die außerhalb von derzeitigen Straßenverkehrsflächen liegen, sind teilweise durch die Festsetzungen von zukünftigen Verkehrsflächen betroffen.

Festgesetzt werden

- die Fahrbahn als Straßenverkehrsfläche,
- die Radwege als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Radweg" und
- die Gehwege sowie der "Schrammbord" als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung analog den Festsetzungen im übrigen Planbereich.

Als Besonderheit für diesen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 54 wird eine textliche Festsetzung aufgenommen, die eine Überbauung der Trasse im Bereich des jetzigen Anbaus des Gebäudes Brückstraße 7 ermöglicht. Diese textliche Festsetzung soll die Möglichkeit eröffnen, die ansonsten nicht überbaubare Durchfahrt so zu gestalten, daß eine Lücke im Ensemble vermieden werden kann. Da dieser Bebauungsplan die Regelung der Verkehrsverhältnisse zum Ziel hat, werden auch bei der Möglichkeit der Überbauung nur insoweit Festsetzungen getroffen, als sie für die Belange des Verkehrs notwendig sind. Weitergehende Aussagen zur Ausgestaltung einer Überbauung werden deshalb nicht getroffen. Die Gestaltung soll mit den Denkmalpflegebehörden abgestimmt werden.

13.1.6 Schallschutzmaßnahmen, textliche Festsetzung Nr. II

Die Bebauung, die innerhalb der in der Planzeichnung grau dargestellten Grundstücke liegt, ist durch baulichen Schallschutz (Schallschutzfenster, Maßnahmen an der Fassade, immissionshemmende Ausführung von Außenwänden eines Gebäudes u. ä.) an den im Sinne der 16. BImSchV v. 12.06.1990 (BGBl I S. 1036) betroffenen raumumschließenden Teilen zu sichern.

Gutachten und sonstige Grundlagen:

- /1/ Prof. Dr.-Ing. W. Brilon und
Dipl.-Ing. M. Ahn:
Verkehrstechnische Voruntersuchung zur Verkehrsberuhigung Walsrode - Innenstadt
Ruhr-Universität Bochum, Institut für Verkehrswesen I
Bochum, 1987
- /2/ Prof. Dr.-Ing. Brilon:
Verkehrsuntersuchung Walsrode, Leistungsfähigkeitsberechnung der Lichtsignalsteuerung im Innenstadtbereich
Bochum, 1988
- /3/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrstechnik (Hrsg.):
Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen 1985
(EAE'85)
- /4/ Arbeitsgemeinschaft Rastede, Prof. Peter Zlonicky und Partner:
Konzept zur städtebaulichen Integration des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt von Walsrode
Dortmund, Mai 1989
- /5/ Prof. Dr.-Ing. W. Brilon, Dr.-Ing. M. Ahn,
Gutachten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Verknüpfungsbereiche der L 190 - K 119 - K 148 und Ernst-August-Straße
- Tischvorlage zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 03.04.1990
Bochum, April 1990
- /6/ Prof. Dr.-Ing. W. Brilon, Dr.-Ing. M. Ahn,
Verkehrsuntersuchung Walsrode, Verkehrstechnische Überprüfung der Radwegführung im Bereich der Brückstraße
Bochum, im April 1990

- /7/ Technischer Überwachungs-Verein Hannover e. V.:
Gutachterliche Stellungnahme zu der Immissionssituation durch
den Kfz-Verkehr "Innenstadtring von Walsrode" im Sinne der Rein-
haltung der Luft
Hannover, im Juli 1990
- /8/ Ingenieurgesellschaft W. Odermann, H. Krause, R. Anhaus:
Schalltechnische Untersuchung - Lärmvorsorge B 209 - Innenstadt-
ring Walsrode
Hamburg/Celle, August 1990
- /9/ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)
vom 12.06.1990, BGBl I S. 1036
- /10/ Stuhlmacher, Hans: Geschichte der Stadt Walsrode, S. 24 ff,
Abb. 2-7,
Herausgeber: Stadtverwaltung Walsrode
Walsrode 1964

