

Bebauungsplan 10.42 "Sinziger Straße" im Ortsbezirk Remagen (10.42/01)

**Abwägung zu den Anregungen
aus der Offenlage (§ 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB)**

Inhaltsverzeichnis

A	Anlass der Planung, Planungserfordernis	4
B	Ergebnis der Beteiligung	4
C	Behörden ohne Stellungnahme	4
D	Behörden und Träger öffentlicher Belange ohne Hinweise oder Anregungen zur Planung	5
E	Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Hinweisen oder Anregungen zur Planung	5
1	Stellungnahme Kreisverwaltung Ahrweiler vom 28.03.2024	5
1.1	Inhalt der Stellungnahme, Naturschutz	5
1.2	Inhalt der Stellungnahme, Wasserwirtschaft	6
1.3	Inhalt der Stellungnahme, Abfallwirtschaft	7
2	Stellungnahme Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Koblenz, vom 29.02.2024.....	8
2.1	Inhalt der Stellungnahme, Oberflächenwasserbewirtschaftung	8
2.2	Inhalt der Stellungnahme, Allgemeine Wasserwirtschaft / Starkregenvorsorge.....	8
2.3	Inhalt der Stellungnahme, Abfallwirtschaft, Bodenschutz	9
2.4	Inhalt der Stellungnahme, Abschließende Beurteilung.....	9
3	Stellungnahme Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz, vom 02.02.2024	10
3.1	Inhalt der Stellungnahme	10
4	Stellungnahme Polizeiinspektion Remagen vom 24.01.2024.....	11
4.1	Inhalt der Stellungnahme	11
5	Stellungnahme Westnetz GmbH, Saffig, für die Rhein-Ahr-Energie Netz GmbH & Co KG, Grafschaft, vom 19.02.2024	11
5.1	Inhalt der Stellungnahme	11
6	Stellungnahme Deutsche Telekom Technik GmbH, Mayen, vom xxxx.2024.....	12
6.1	Inhalt der Stellungnahme	12
7	Stellungnahme Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Trier, vom 14.03.2024.....	14
7.1	Inhalt der Stellungnahme	14
8	Stellungnahme DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Koblenz, vom 18.01.2024.....	15
8.1	Inhalt der Stellungnahme	15
9	Stellungnahme Ortsbeirat Remagen	15
9.1	Inhalt der Stellungnahme, Martin Dinkelbach	15
9.2	Inhalt der Stellungnahme, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen	16
F	Anregungen der Öffentlichkeit und Bürger*innen zur Planung	18
10	Stellungnahme Bürger 1.....	18
10.1	Inhalt der Stellungnahme	18
11	Stellungnahme Bürger 2.....	21
11.1	Inhalt der Stellungnahme	21

12	Stellungnahme Bürger 3 vom 28.03.2024.....	31
12.1	Inhalt der Stellungnahme	31

A Anlass der Planung, Planungserfordernis

Mit dem Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Grundlagen zum Ausbau der Ortsdurchfahrt der Sinziger Straße im Bereich zwischen den Einmündungen Am Anger und Am Schwalbenberg geschaffen. Die Planung erstreckt sich im Wesentlichen über den bereits bestehenden Straßenkörper und seine Nebenflächen. Hinzu kommen zudem einzelne Teilflächen von Flurstücken, die bislang noch in Privatbesitz sind.

Ein Bauleitplan ist gemäß § 1 Abs. 3 BauGB aufzustellen, zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Vorliegend ergibt sich das Erfordernis aus dem Umstand, dass der Verkehrsraum auf der Sinziger Straße unter Einbeziehung zusätzlicher Flächen, die derzeit noch in Privatbesitz sind, neu geordnet werden soll. Die geplante Baumaßnahme setzt daher nach § 125 BauGB einen Bebauungsplan voraus.

Verantwortlich für die Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahme ist zunächst der Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz (LBM) als Straßenbaulastträger der Bundesstraße. Der Bebauungsplan, der im Wesentlichen nur die Verkehrsfläche festsetzt, wurde auf Basis der zur Verfügung gestellten Unterlagen von der Stadt Remagen entwickelt. Der Entwurf der Ausbauplanung, der vorläufige Grunderwerbsplan wie auch die vom LBM beauftragte schalltechnische Untersuchung sind den Verfahrensunterlagen nachrichtlich bzw. als Anlage beigefügt.

Kostenträger der Baumaßnahme ist der LBM, jedoch wird die Stadt Remagen an den Baukosten bestimmter Einrichtungen beteiligt; diese Kosten können gemäß des Ortsrechts auf die Anlieger bzw. als wiederkehrender Beitrag auf die betroffenen Bürger umgelegt werden.

B Ergebnis der Beteiligung

Die Beteiligung der Bürger sowie der planbetroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage erfolgte in der Zeit vom 26.01. bis einschließlich 01.03.2024. Die ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Remagen (Remagener Nachrichten, Ausgabe 3/2024) vom 18.01.2024 enthielt den Hinweis, dass die Unterlagen auf der Internetseite der Stadt Remagen als auch in den Räumen der Bauverwaltung eingesehen bzw. als PDF-Datei abgerufen werden können. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden mit Datum vom 12.01.2024 über das Beteiligungsverfahren informiert. Frist für die Abgabe von Stellungnahmen war hier ebenfalls der 01.03.2024. Die Kreisverwaltung Ahrweiler erhielt eine Fristverlängerung bis zum 28.03.2024, weil das Anforderungsschreiben zur Abgabe einer koordinierten Stellungnahme dort nicht angekommen ist.

Das Ergebnis der Beteiligung wird nachstehend dokumentiert und für die nach § 1 Abs. 7 BauGB vorgesehene Abwägung durch die zuständigen Gremien aufbereitet.

C Behörden ohne Stellungnahme

Folgende Einrichtungen wurden an der Planung beteiligt, gaben aber keine Stellungnahme ab:

- SGD Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht, Koblenz
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Düsseldorf
- Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz, Cochem
- Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, Mainz
- Vermessungs- und Katasteramt Osteifel-Hunsrück, Mayen
- Landesamt für Geologie und Bergbau, Mainz

- Abwasserzweckverband Untere Ahr, Sinzig
- Energienetze Mittelrhein GmbH & Co KG, Koblenz
- Energieversorgung Mittelrhein GmbH & Co KG, Stadtwerke Remagen, Remagen/Koblenz
- Stadtverwaltung Remagen
- die im Stadtrat vertretenen Parteien, Wählergruppen und Einzelvertreter.

D Behörden und Träger öffentlicher Belange ohne Hinweise oder Anregungen zur Planung

Folgende Einrichtungen teilten mit, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt sind oder in den Unterlagen bereits ausreichend berücksichtigt werden:

- Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Referat Erdgeschichte, Koblenz
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw), Bonn
- PLEdoc GmbH, Essen, für Open Grid Europe GmbH, Essen
- Stadtverwaltung Sinzig

E Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Hinweisen oder Anregungen zur Planung

Die Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange, die Hinweise oder Anregungen zum Verfahren vorgetragen haben, werden wörtlich wiedergegeben, wobei die Formatierung des Originaltextes an die der Beschlussvorlage angepasst wird.

1 Stellungnahme Kreisverwaltung Ahrweiler vom 28.03.2024

1.1 Inhalt der Stellungnahme, Naturschutz

Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans 10.42 „Sinziger Straße“ handelt es sich um einen Straßenkörper, der mit einer hohen Vorbelastung für die Natur einhergeht. Für den Ausbau werden ausschließlich vorhandene Verkehrsflächen überplant und ein Gehölzverlust ist nicht vorgesehen.

Laut Begründung wird auf eine artenschutzrechtliche Untersuchung aufgrund fehlender relevanter Lebensräume verzichtet. Die Untere Naturschutzbehörde empfiehlt jedoch dringend die Begleitung der Arbeiten durch eine ökologische Baubegleitung oder eine vorherige Begutachtung vor allem der Gehölzstrukturen im südlichen Teil des unbebauten Plangebietsbereichs, da je nach Zeitpunkt der Arbeiten u.a. ein Brutgeschehen in diesen Strukturen nicht ausgeschlossen werden kann. Anderenfalls bestehen keine weiteren Bedenken der Unteren Naturschutzbehörde.

1.1.1 Bewertung

Die Empfehlung, im Zuge der Umsetzung eine ökologische Baubegleitung zu beauftragen bzw. Gehölzstrukturen auf angrenzenden Flächen auf ein Brutgeschehen hin zu untersuchen, wird mit der Bitte um Beachtung an den LBM als Vorhabenträger weitergeleitet. Eine Aufnahme der Empfehlung als Festsetzung in den Bebauungsplan ist rechtlich nicht möglich, da sie Flächen außerhalb des Plangebietes betrifft. Daher wird die Begründung zum Bebauungsplan hierzu im dortigen Kapitel 7 wie folgt ergänzt:

Die Untere Naturschutzbehörde empfiehlt gleichwohl dringend die Begleitung der Arbeiten durch eine ökologische Baubegleitung oder eine vorherige Begutachtung der Gehölzstrukturen angrenzend an den südlichen Teil, da je nach Zeitpunkt der Arbeiten ein Brutgeschehen in diesen Strukturen nicht ausgeschlossen werden kann. Weitergehende Regelungen aus dem Fachplanungsrecht bleiben hiervon unberührt.

1.1.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird wie vorgeschlagen ergänzt. Weitergehende Änderungen oder Ergänzungen erfolgen nicht.

1.2 Inhalt der Stellungnahme, Wasserwirtschaft

Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Es wird empfohlen, sich bezüglich des abzuleitenden Niederschlagswassers in die bestehende Kanalisation mit dem zuständigen Abwasserwerk hinsichtlich etwaiger Anforderungen abzustimmen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass in dem Planungsgebiet (Bezugnahme zur Begründung, Rn. 10, Teil B: Planungsbericht) gemäß der Sturzflutgefahrenkarte bei einem siebenjährlichen Niederschlagsereignis (SRI 7) Wassertiefen mit bis zu 100cm entstehen können.

1.2.1 Bewertung

Die Ausführungen, dass gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes keine Bedenken bestehen, werden zur Kenntnis genommen.

Weitergehende Festsetzungen zum Schutz des Plangebietes vor Starkregen sind auf der Ebene der Bauleitplanung nicht erforderlich. Im Wege der anschließenden Ausführungsplanung kann durch Einbau entsprechender Einrichtungen zusätzlicher Stauraum oder eine verbesserte Ableitung für das anfallende Niederschlagswasser geschaffen werden. In der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes wird auf das sich am Rand der Straße aufstauende Niederschlagswasser bereits hingewiesen.

Der Inhalt der Stellungnahme ist zur Vermeidung von Missverständnissen dahingehend zu korrigieren, dass der Indexwert „SRI7“ keinesfalls einem siebenjährlichen, sondern eher einem hundertjährlichen Ereignis entspricht. Die Zahlen der Indexwerte beziehen sich – anders als beim Hochwasser – nicht auf eine Jährlichkeit, sondern dienen primär der Abstufung der Regenintensitäten (vgl. Abbildung 1)

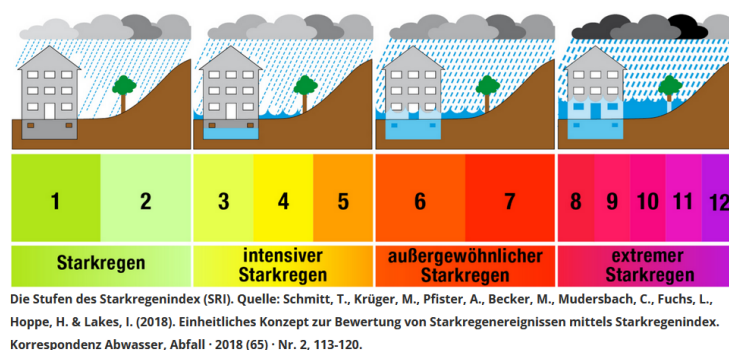


Abbildung 1: Stufen des Starkregenindex (SRI). Quelle: <https://wasserportal.rlp-umwelt.de/auskunftssysteme/sturzflutgefahrenkarten> (Abruf vom 04.04.2024)

1.2.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Planunterlagen sind nicht erforderlich.

1.3 Inhalt der Stellungnahme, Abfallwirtschaft

Die Erschließung des Plangebietes - insbesondere auch die innere Erschließung - ist grundsätzlich so vorzusehen, dass die Straßen durch Müllfahrzeuge zum Zwecke der Abfallentsorgung befahren werden können.

Von daher wird zunächst generell auf die Unfallverhütungsvorschriften „Müllbeseitigung“ und „Fahrzeuge“ (DGUV Vorschrift 43 und 70) sowie auf die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt 06) verwiesen. Des Weiteren sind die Vorgaben der DGUV Information 214-033 der BG Verkehr zu beachten. Insbesondere haben Erschließungsstraßen mit Begegnungsverkehr, welche zum Zwecke der Abfallentsorgung durch Müllsammelfahrzeuge befahren werden sollen, eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m vorzuweisen, Erschließungsstraßen ohne Begegnungsverkehr müssen eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,55 m aufweisen.

In Stichstraßen sind entsprechend ausreichend dimensionierte Wendeanlagen für dreiachsige Müllsammelfahrzeuge vorzuhalten, da ein Rückwärtsfahren mit Müllsammelfahrzeugen grundsätzlich unzulässig ist, insbesondere wenn vorgenannte Mindestbreiten nicht eingehalten werden können. Außerdem dürfen einem erforderlichen Wendemanöver keine anderen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen.

Ergänzend wird auf die in § 5 Abs. 16 der Satzung über die Vermeidung, Verwertung und Beseitigung von Abfällen im Landkreis Ahrweiler (Abfallwirtschaftssatzung- AbfWS) vom 27.10.2017 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 16.12.2022 enthaltene Regelung verwiesen:

(16) Befahrbare Straße im Sinne dieser Satzung ist eine Straße, die so befestigt ist, dass sie mit 3-achsigen Entsorgungsfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 26 t befahrbar ist und zudem in Übereinstimmung mit verkehrsrechtlichen Bestimmungen und mit Anforderungen der gesetzlichen Unfallversicherungsträger tatsächlich dauernd ohne unzumutbare Gefährdung von einem Entsorgungsfahrzeug befahren werden kann. Dies ist nicht der Fall, wenn die für das Entsorgungsfahrzeug zur Verfügung stehende lichte Durchfahrtsbreite weniger als 3 m beträgt oder die lichte Höhe von 4 m unterschreitet. Nicht durchgängige Straßen sind im Sinne dieser Satzung nur dann befahrbar, wenn ein für die Entsorgungsfahrzeuge ausreichender Wendeplatz für dreiachsige Müllfahrzeuge vorhanden ist und einem erforderlichen Wendemanöver keine anderen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen. Ist eine Straße nicht öffentlich gewidmet, ist diese nur befahrbar, wenn die o. g. Anforderungen erfüllt sind und zudem alle betreffenden Eigentümer die Überfahrtgenehmigung in das Privatgrundstück bzw. Privatstraße schriftlich erteilt haben. Der Abfallwirtschaftsbetrieb kann verlangen, dass die Überfahrtgenehmigung am Grundstück dinglich gesichert wird.

Grundsätzlich gilt, in allen Fällen, wo eine Befahrbarkeit für dreiachsige Müllfahrzeuge nicht gegeben ist, sind die Abfallbehälter und auch Sperrabfall und Elektroaltgeräte an der nächsten für das Abfallsammelfahrzeug sicher befahrbaren Straße für die Abfuhr bereitzustellen.

Nach den uns vorliegenden Informationen könnte das Plangebiet von folgenden Altablagerungsstellen betroffen sein bzw. liegt in unmittelbarer Nähe zu diesen:

- 131 00 070 – 3003 / 000 – 00; ARAL-Tankstelle Jenderko-Wiedle, Remagen, Sinziger Str. 19; potentielle Verdachtsfläche (sanierte Schädliche Bodenveränderung)
- 131 00 070 – 5004 / 000 – 00; ehem. Tankstelle, Remagen, Sinziger Str. 8
- 131 00 070 – 3002 / 000 – 00, Freie Tankstelle Klein, Remagen, Sinziger Str. 39; potentielle Verdachtsfläche, nicht verdächtig

- 131 00 070 – 0226 / 000 – 00; Ablagerungsstelle Remagen, Lohmers Heiligenhäusschen; (Gef. St.3 (ALG)).

Parzellengenaue Auskünfte über Altlasten kann jedoch nur die SGD Nord erteilen.

1.3.1 Bewertung

Die Ausführungen in der Stellungnahme zu den Anforderungen an den Straßenbau, um eine Befahrbarkeit mit Müllfahrzeugen zu ermöglichen, werden zur Kenntnis genommen. Die genannten Belange werden bereits dadurch beachtet, dass bei der späteren Ausbauplanung weitergehende Anforderungen an eine Straße im Militärstraßengrundnetz zu beachten sind und damit die Benutzung durch Müllfahrzeuge sichergestellt wird.

Die Hinweise auf die an das Plangebiet angrenzenden Altablagerungsstellen werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Die SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft Abfallwirtschaft Bodenschutz, Koblenz, wurde unmittelbar am Verfahren beteiligt (vgl. Nr.). Bedenken gegen die Bauleitplanung wurden von dort nicht geäußert.

1.3.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

2 Stellungnahme Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Koblenz, vom 29.02.2024

2.1 Inhalt der Stellungnahme, Oberflächenwasserbewirtschaftung

Das Planungsgebiet ist bereits vollständig bebaut. Es wird eine Neuordnung der bestehenden Bebauung verfolgt. Die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über Entwässerungseinrichtungen in den bestehenden Kanal.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das o.g. Vorhaben.

2.1.1 Bewertung

Der Inhalt der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.1.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

2.2 Inhalt der Stellungnahme, Allgemeine Wasserwirtschaft / Starkregenvorsorge

Durch die vorgesehene Maßnahme sind keine Oberflächengewässer betroffen.

Wir bitten außerdem um Beachtung unserer Hinweise zur Starkregenvorsorge:

Gemäß der Sturzflutgefahrenkarten des Landes Rheinland-Pfalz ist das Plangebiet im Falle eines Starkregenereignisses gefährdet. Annahme für diese Aussage ist ein außergewöhnliches Starkregenereignis mit einer Regendauer von einer Stunde (SRI 7). In Rheinland-Pfalz entspricht dies einer Regenmenge von ca. 40 – 47 mm (bzw. l/m²) in einer Stunde. Im Falle eines solchen Ereignisses besteht für die B9 teilweise eine Betroffenheit.

Die Sturzflutgefahrenkarte sowie detaillierte Erläuterungen zu den darin enthaltenen Informationen (Wassertiefen, Fließgeschwindigkeiten und Fließrichtungen) können Sie unter folgendem Link abrufen: <https://wasserportal.rlp-umwelt.de/servlet/is/10360/>

Die Gefährdungen durch Starkregen sollten in der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Das vorhandene örtliche Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzept der Stadt Remagen sollte herangezogen werden und geprüft werden, ob durch Anpassungen der Planung der B9 die Starkregensituation vor Ort verbessert werden kann.

2.2.1 Bewertung

Die Begründung zum Bebauungsplan nimmt bereits Bezug auf die Sturzflutgefahrenkarte (vgl. Begründung, Kapitel 6.3 „Niederschlagswasser“). Die wesentlichen Aussagen der Stellungnahme sind ebenso wie ein Kartenausschnitt zur bildlichen Erläuterung schon Bestandteil der Begründung. Eine weitergehende Berücksichtigung auf der Ebene der Bauleitplanung ist nicht erforderlich. Der LBM als Vorhabenträger wird im Rahmen der nachfolgenden finalen Ausbauplanung auf die dargelegten Umstände hingewiesen und wird auf sie in der Planung eingehen.

2.2.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung oder Ergänzung der Unterlagen erfolgt nicht.

2.3 Inhalt der Stellungnahme, Abfallwirtschaft, Bodenschutz

Im Bereich der Sinziger Straße 14 befindet sich gemäß Bodenschutzkataster Rheinland-Pfalz der Altstandort „ehem. Tankstelle, Remagen, Sinziger Str.“ mit der Registrier-Nr.: 131 00 070 – 5004.

Das ehemalige Tankstellengelände wurde 1992 orientierend untersucht. Die OU ergab keine Auffälligkeiten. Bei Erdarbeiten im Bereich des Altstandortes ist jedoch nicht auszuschließen, dass noch punktuelle Untergrundverunreinigungen angetroffen werden.

Aus Sicht des Bodenschutzes / Abfallwirtschaft wird dem BPlan in der vorliegenden Version zugestimmt.

Weitere Belange unserer Regionalstelle werden nicht berührt.

2.3.1 Bewertung

Der Inhalt der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Flächen der ehemaligen Tankstelle sind nicht Gegenstand der Planung, da hier für den Ausbau keine Teilflächen angekauft werden müssen. Im Anschluss an die Baumaßnahme sind lediglich Anpassungen der Zufahrten an den neuen Straßenkörper erforderlich.

2.3.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung oder Ergänzung der Unterlagen erfolgt nicht.

2.4 Inhalt der Stellungnahme, Abschließende Beurteilung

Unter Beachtung der vorgenannten Aussagen bestehen gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes aus wasserwirtschaftlicher und bodenschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Ihre zuständige Kreisverwaltung erhält diese Mail in cc zur Kenntnisnahme.

2.4.1 Bewertung

Der Inhalt der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.4.2 *Beschlussvorschlag*

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung oder Ergänzung der Unterlagen erfolgt nicht.

3 **Stellungnahme Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Koblenz, vom 02.02.2024**

3.1 Inhalt der Stellungnahme

Betreff

Archäologischer Sachstand

Planungsinhalt

Archäologische Fundstellen bekannt, jedoch gemäß Vorhabenplanung nicht gefährdet

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Pufferzone des seriellen transnationalen UNESCO-Welterbes "Niedergermanischer Limes". Diese Pufferzone ist per Rechtsverordnung vom 16.06.2020 als Grabungsschutzgebiet gem. §22 DSchG RLP ausgewiesen. Sofern die Erdingriffe innerhalb des bisherigen Starkkörpers stattfinden, haben wir gegen die Planungen keine Bedenken.

Sobald in Bereiche eingegriffen wird, die bislang un bebaut bzw. ungestört sind, muss der archäologische Sachstand bauvorbereitend durch einen Mitarbeiter unserer Dienststelle geprüft werden. Auf diesen Sachverhalt bezieht sich nachfolgende Forderung bzgl. Sachstandsermittlung.

Überwindung / Forderung:

Sachstandsermittlung durch Sondage

Erläuterungen zu archäologischem Sachstand

Archäologische Fundstellen bekannt, jedoch gemäß Vorhabenplanung nicht gefährdet

Im angegebenen Planungsbereich sind der Direktion Landesarchäologie archäologische Fundstellen bekannt. Auch wenn die vorliegenden Planungen keine erheblichen Bodeneingriffe beinhalten, weisen wir vorsorglich darauf hin, dass Bodeneingriffe im Rahmen der Vorhabenumsetzung, die aus vorliegenden Planunterlagen nicht absehbar beziehungsweise in vorliegenden Planunterlagen nicht enthalten waren, zu Beeinträchtigungen oder Zerstörungen an diesen Fundstellen führen können. Der Veranlasser der Baumaßnahme unterliegt der Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflicht (§16-21 DSchG RLP).

Erläuterung Überwindungen / Forderungen

Sachstandsermittlung durch Sondage

Die Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz fordert in dem überplanten Gelände eine fachgerechte Sachstandsermittlung, um Art und Umfang der ggf. vorhandenen archäologischen Befunde festzustellen. Diese erfolgt in Form von Baggersondagen. Hierbei wird durch Mitarbeiter der Landesarchäologie ermittelt, ob im Plangebiet archäologische Funde und Befunde vorhanden sind und inwieweit diese durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Die Kosten dieser Sachstandsermittlung sind gemäß §21 Abs. 3 DSchG RLP durch den Verursacher zu tragen. Das Ergebnis der Untersuchung wird dem Vorhabenträger von Seiten der Landesarchäologie schriftlich mitgeteilt.

Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Belange der Direktion Landesarchäologie. Eine Stellungnahme der Direktion Landesarchäologie, Referat Erdgeschichte (erdgeschichte@gdke.rlp.de) sowie der Direktion Landesdenkmalpflege (landesdenkmalpflege@gdke.rlp.de) muss gesondert eingeholt werden.

Bei Rückfragen stehen wir gerne unter der oben genannten Rufnummer oder Emailadresse zur Verfügung. Bitte geben Sie unser oben genanntes Aktenzeichen an.

3.1.1 *Bewertung*

Die Stellungnahme nimmt Bezug auf den Umstand, dass Teile des Plangebietes im Bereich der Pufferzone des transnationalen UNESCO-Welterbes „Niedergermanischer Limes“ liegen. Diese sind in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichnet, auch geht die Begründung im Abschnitt der nachrichtlichen Übernahmen auf die Belange des Denkmalschutzes ein (vgl. dort, Kap. 10.1). Gleichwohl

soll der vorhandene Text im Kapitel 10.1 „Denkmalschutz“ klarstellend um folgende Passage ergänzt werden:

Die Generaldirektion Kulturelles Erbe weist darauf hin, dass der Veranlasser der Baumaßnahme der Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflicht unterliegt (§§ 16 – 21 DSchG). In Ihrer Stellungnahme zur Offenlage fordert die Landesarchäologie überdies, in dem überplanten Gelände eine fachgerechte Sachstandsermittlung, um durch Baggersondagen Art und Umfang der ggf. vorhandenen archäologischen Befunde sicherzustellen. Mitarbeiter der Landesarchäologie ermitteln, ob im Plangebiet archäologische Funde und Befunde vorhanden sind und inwieweit diese durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Die Kosten dieser Sachstandsermittlungen sind gem. § 21 abs. 3 DSchG durch den Verursacher zu tragen. Das Ergebnis der Untersuchung wird dem Vorhabenträger von Seiten der Landesarchäologie schriftlich mitgeteilt.

3.1.2 *Beschlussvorschlag*

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und die Begründung wie dargelegt ergänzt. Weitergehende Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen, insbesondere des normativen Teils, erfolgen nicht.

4 Stellungnahme Polizeiinspektion Remagen vom 24.01.2024

4.1 Inhalt der Stellungnahme

Bezugnehmend auf ihr Schreiben und unser Telefonat bzgl. der Planung „Sinziger Straße“ im Ortsbezirk Remagen kann ich Ihnen mitteilen, dass ich zum jetzigen Zeitpunkt keine verkehrsrechtliche Stellungnahme abgeben kann.

Erst mit Vorliegen der tatsächlichen Baustellenplanung und im Hinblick auf die Zuständigkeiten des LBM / der KV Ahrweiler kann hinsichtlich der RSA21 beratend Bezug genommen werden.

Eine Benutzung der BOS Fahrzeuge, hier insb. Die Ein-Ausfahrt der Rettungswache Remagen bzw. des Krankenhauses Remagen bitte ich weiterhin in die Planung mit einzubeziehen.

4.1.1 *Bewertung*

Für den Inhalt des Bebauungsplans ist die Stellungnahme ohne Belang, da sie auf die Umsetzung der Maßnahmen und die eigentliche Bauzeit abzielt. Der Vorhabenträger wird in dieser Hinsicht frühzeitig mit allen Betroffenen in Kontakt treten, um die notwendigen Abläufe während der Bauphase koordinieren zu können.

4.1.2 *Beschlussvorschlag*

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

5 Stellungnahme Westnetz GmbH, Saffig, für die Rhein-Ahr-Energie Netz GmbH & Co KG, Grafschaft, vom 19.02.2024

5.1 Inhalt der Stellungnahme

wir planen in dem von Ihnen ausgeschriebenen Bereich unsere Anlagen zu erneuern.

Bitte berücksichtigen Sie unsere vorhandenen Leitungen/Anlagen, bei Ihrer weiteren Planung. Sollten Änderungen von Parzellen und Grundstücken entstehen, teilen Sie uns die Information bitte rechtzeitig mit.

5.1.1 Bewertung

Für den Inhalt des Bebauungsplans ist die Stellungnahme ohne Belang, da sie auf die Umsetzung der Maßnahmen und die eigentliche Bauzeit abzielt. Der Vorhabenträger wird in dieser Hinsicht frühzeitig mit allen Betroffenen in Kontakt treten, um die notwendigen Abläufe während der Bauphase koordinieren zu können.

5.1.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

6 Stellungnahme Deutsche Telekom Technik GmbH, Mayen, vom xxxx.2024

6.1 Inhalt der Stellungnahme

wir danken Ihnen für die Mitteilung Ihrer Planungsabsichten.

Die Telekom Deutschland GmbH – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 2 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegsicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

In dem von Ihnen angezeigten Ausbaubereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, die ggf. von ihrer Baumaßnahme berührt werden. Die vorhandenen Telekommunikationslinien sind zu berücksichtigen, damit kostenintensive Veränderungen vermieden werden. Wir weisen darauf hin, dass eigenmächtige Veränderungen an unseren Anlagen durch den von Ihnen beauftragten Unternehmer nicht zulässig sind. Unsere unterirdischen Telekommunikationslinien wurden im Ortsbereich in einer Regeltiefe von 60 cm und außerhalb des Ortsbereiches in einer Regeltiefe von 80 cm verlegt. Wir gehen davon aus, dass die Telekommunikationslinien nicht verändert werden müssen. Sollten sich in der Planungs- und / oder Bauphase andere Erkenntnisse ergeben, erwarten wir ihre Rückantwort, mindestens 5 Monate vor Baubeginn, sowie ihren Auftragnehmer, damit in unserem Hause die erforderlichen Planungsschritte für die Veränderung der TK-Linien eingeleitet werden können.

Falls erforderlich setzen Sie sich mit Frau Schneider, 0261 / 490-4523 (Tel.) oder 0171 / 2 21 17 63 (Mobil) in Verbindung.

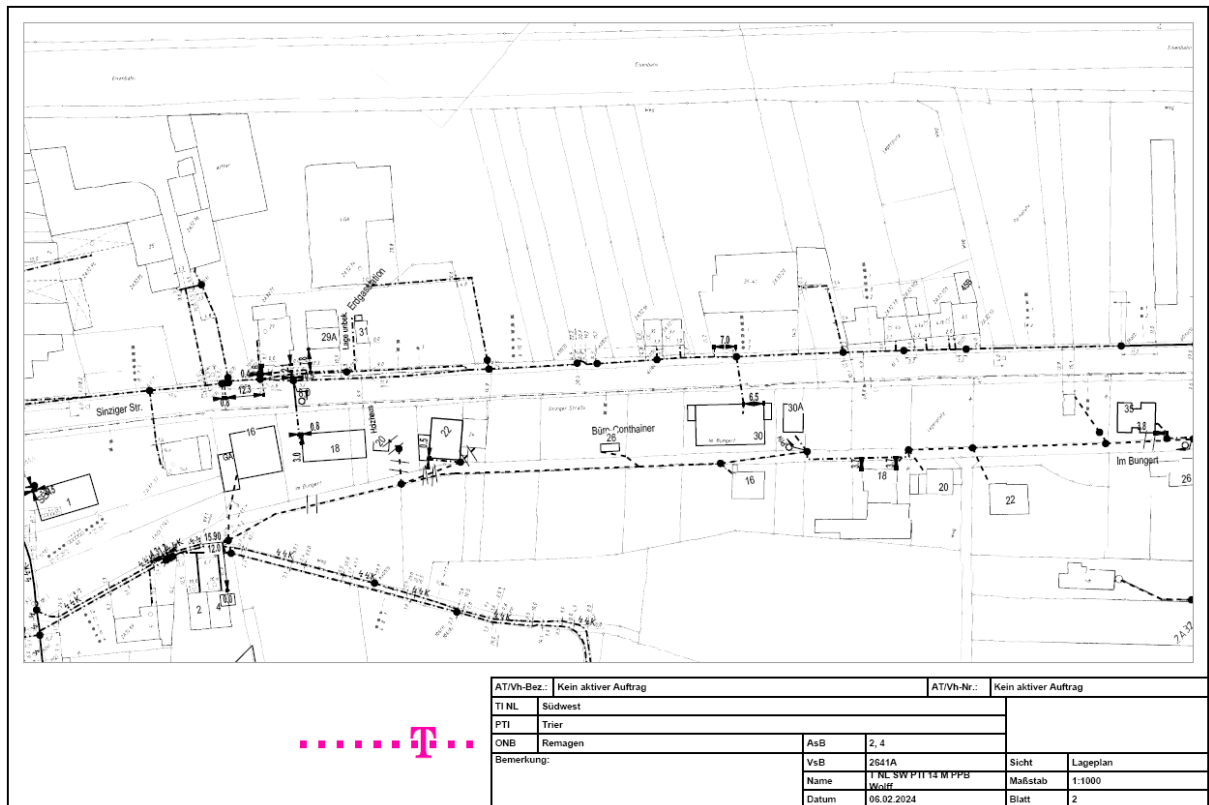
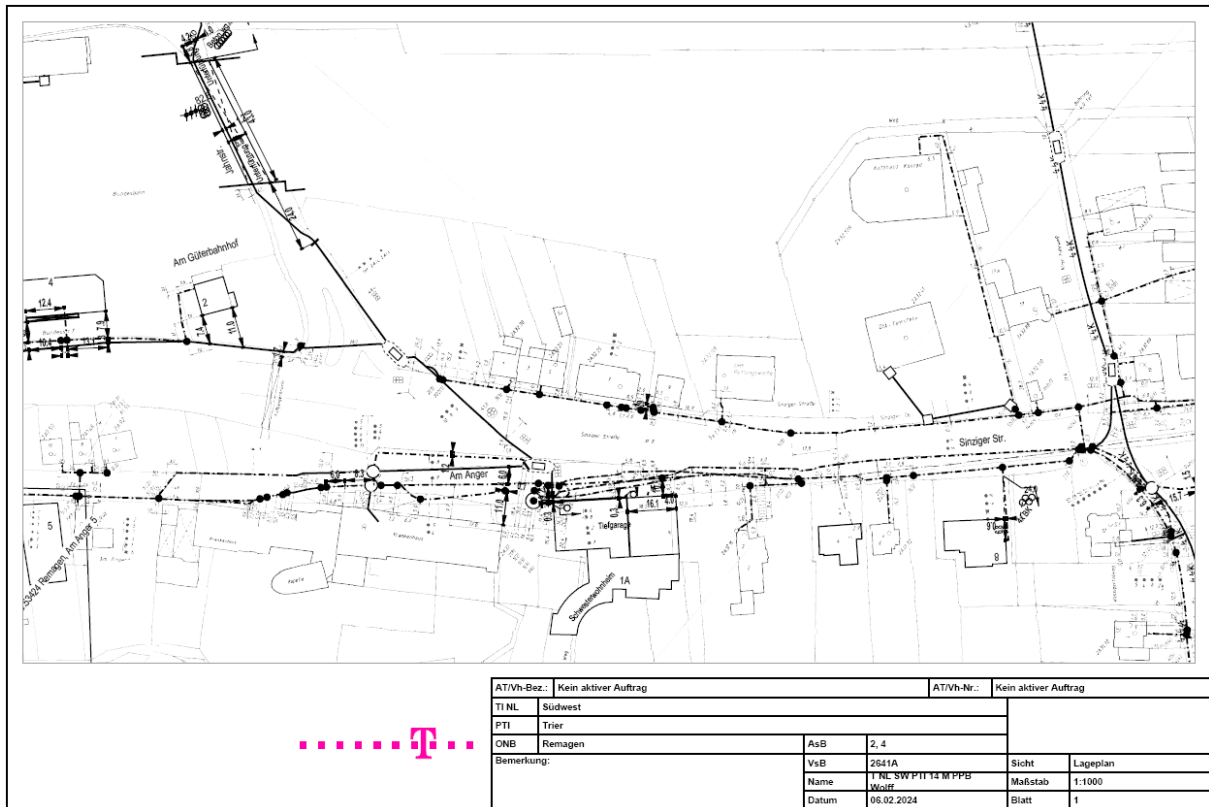
Wir möchten Sie bereits jetzt in der Planungsphase bitten, dies zu berücksichtigen und entsprechende Bauzeitenfenster einzukalkulieren, damit die erforderlichen Arbeiten von Telekom Deutschland GmbH bzw. durch Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragte Unternehmen ausgeführt werden können.

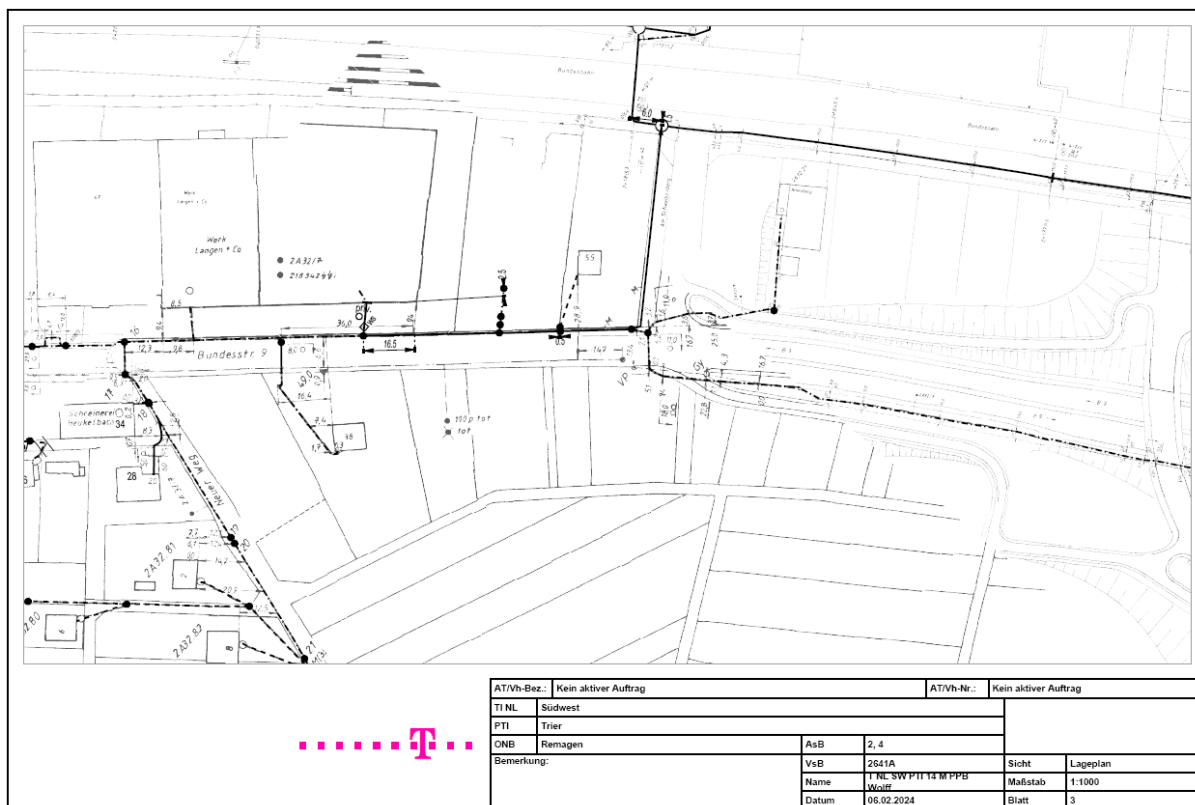
Eine Mit- oder Neuverlegung von TK-Linien ist nicht geplant.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vorher von uns in die genaue Lage dieser Anlagen einweisen lassen. (Planauskunft.Mitte@telekom.de).

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass beigefügte Pläne keine Einweisung ersetzen!

Bitte beteiligen Sie uns bitte bei der Erstbeteiligung zukünftig ausschließlich unter der folgenden E-Mail- Adresse: T-NL-SW-Pti-14-Bauleitplanung@telekom.de





6.1.1 Bewertung

Für den Inhalt des Bebauungsplans ist die Stellungnahme ohne Belang, da sie auf die Umsetzung der Maßnahmen und die eigentliche Bauzeit abzielt. Der Vorhabenträger wird in dieser Hinsicht frühzeitig mit allen Betroffenen in Kontakt treten, um die notwendigen Abläufe während der Bauphase koordinieren zu können.

Dem Wunsch, künftig digital über Bauleitplanverfahren informiert zu werden, wird gerne aufgenommen und in künftigen Verfahren entsprechend berücksichtigt.

6.1.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

7 Stellungnahme Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Trier, vom 14.03.2024

7.1 Inhalt der Stellungnahme

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 12.01.2024.

Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht.

In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.

7.1.1 *Bewertung*

Für den Inhalt des Bebauungsplans ist die Stellungnahme ohne Belang, da sie auf die Umsetzung der Maßnahmen und die eigentliche Bauzeit abzielt. Der Vorhabenträger wird in dieser Hinsicht frühzeitig mit allen Betroffenen in Kontakt treten, um die notwendigen Abläufe während der Bauphase koordinieren zu können.

7.1.2 *Beschlussvorschlag*

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

8 Stellungnahme DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Koblenz, vom 18.01.2024

8.1 Inhalt der Stellungnahme

Ihr Schreiben vom 12.01.2024 hat uns auf dem Postweg erreicht.

Die „Sinziger Straße“ in Remagen wird von unserem ÖPNV genutzt.

Zu dieser geplanten Baumaßnahme, die nicht weiter beschrieben ist, wäre für uns wichtig zu erfahren, wann diese Maßnahme erfolgt, wie lange sie dauert und besonders wichtig, wird diese Maßnahme wie einer Vollsperrung oder einer halbseitigen Sperrung erfolgen?

Vielen Dank vorab.

8.1.1 *Bewertung*

Für den Inhalt des Bebauungsplans ist die Stellungnahme ohne Belang, da sie auf die Umsetzung der Maßnahmen und die eigentliche Bauzeit abzielt. Der Vorhabenträger wird in dieser Hinsicht frühzeitig mit allen Betroffenen in Kontakt treten, um die notwendigen Abläufe während der Bauphase koordinieren zu können.

8.1.2 *Beschlussvorschlag*

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

9 Stellungnahme Ortsbeirat Remagen

9.1 Inhalt der Stellungnahme, Martin Dinkelbach

- Können die anbindenden- bergseitigen Straßen (z.B. Wässigertal) durch eine sogenannte Schwerlastrinne getrennt werden, damit eine Minderung des Wasserflusses über diese Straßen auf die B9 beim Starkregen gefolgt?
- Ist es erlaubt und/ oder vorgesehen, dass über die Entwässerung des gesammelten Oberflächenwassers über unterirdische Rigolen versiegelt?
- Besteht die rechtliche Möglichkeit, die Fahrspur von 3,50 m plus 0,5 m Entwässerungsrinne auf 3,50 m mit Entwässerungsrinne zu reduzieren, für mehr Gehweg und/ oder Grünfläche, zur Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit?

9.1.1 *Bewertung*

Für den Inhalt des Bebauungsplans ist die Stellungnahme ohne Belang, da sie auf die Umsetzung der Maßnahmen und die eigentliche Bauzeit abzielt.

Zu den für die Ausbauplanung bedeutsamen Fragen positioniert sich der LBM als Maßnahmenträger wie folgt:

- In der Planung ist an den Einmündungen zur B9 eine durchgehende 3-zeilige Pendelrinne in Pflasterbauweise vorgesehen. In Gegensatz zur bestehenden Situation stellt dies bereits eine deutliche Verbesserung dar, da aktuell teilweise gar keine durchgehende Längsentwässerung vorhanden ist (z.B. vor der Einmündung „Wässigertal“). Wegen der erhöhten Kosten der Schwerlastrinnen sollten diese nur im Bereichen mit häufiger Frequentierung durch Schwerverkehr eingesetzt werden, z.B. an Busbahnhöfen. Da an den Einmündungen zur B9 nur mit einem geringen Anteil an Schwerverkehr zu rechnen ist, sehen wir den Einbau von Schwerlastrinnen dort als nicht zweckmäßig an.
- Aufgrund der großen anfallenden Menge des abzuführenden Oberflächenwassers und des entsprechend großen Platzbedarfs ist eine Rigolenversickerung im Bereich der OD Remagen ungeeignet. Zudem wären hier weitere Untersuchungen bzgl. der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes notwendig.
- Die Bundesstraße 9 weist in der Ortsdurchfahrt Remagen eine hohe Verkehrsbelastung und damit einhergehend einen hohen Anteil an Schwerverkehr auf. Nach der maßgebenden Planungsvorschrift RAS (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) ist für Hauptverkehrsstraßen mit großer Begegnungshäufigkeit von Bus- oder Lkw-Verkehr eine Fahrstreifenbreite von 3,50 vorzusehen. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite ist daher für den LBM Cochem-Koblenz keine Option.

Zur letzten Teilfrage ist zudem auszuführen, dass sich auch aus der Funktion als Straße im Militärstraßengrundnetz Anforderungen an Mindestbreiten ergeben.

9.1.2 *Beschlussvorschlag*

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen oder Ergänzungen der Unterlagen ergeben sich hieraus nicht.

9.2 Inhalt der Stellungnahme, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Ziel dieses Bebauungsplanes ist es, die planungsrechtliche Grundlage für Aus- und Umbau der Sinziger Straße als Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 9 in Remagen vorzubereiten. Aufgrund der sehr langfristig wirksamen Festlegungen der Verkehrsführung (ca. 50-60 Jahre) ist das zugrundeliegende Verkehrskonzept, das sich im Vorentwurf des Landesbetriebes Mobilität findet, von entscheidender Bedeutung für die Bewertung des vorliegenden Bebauungsplans.

Nach Durchsicht der Unterlagen ergeben sich für die Fraktion folgende zu beachtende Anregungen.

1. Die Planskizze erhält im mittleren Teil des Ausbauabschnitts – Plan 2- keinen Verweis/Hinweis auf einen Radweg. Der alternative Radweg ist im B-Plan nicht als solches ausgewiesen. Dies erfährt man nur auf Nachfrage nach einem Fahrradweg.
2. Der alternative Radweg ist grundsätzlich zu begrüßen, besonders für Personen, die den Süden Remagens oder auch Sinzig erreichen wollen und umgekehrt, da er eine verkehrsberuhigte Möglichkeit darstellt, mit ca 1 km ohne die Belastung und Risiken durch den Autoverkehr an der B9. Er müsste jedoch seitens der Stadt asphaltiert werden.
3. Dennoch beanstanden wir, dass für Fahrradfahrer/innen im Plan 2 gar kein Fahrradweg an der B9 vorgesehen ist. Was ist z.B. mit Fahrradfahrer/innen, die Orte/Punkte an der B9 anfahren möchten? Sind diese dann gezwungen, die Fahrbahn der B9 nutzen und sich einem erhöhten Unfallrisiko aussetzen? Wir bitten, zu prüfen, ob man nicht doch durch Grundstücksankäufe für eine Verbreiterung der Fahrbahn sorgen und einen Fahrradweg planen kann.
4. Eine alternative Möglichkeit sehen wir darin, das Tempo im gesamten südlichen Bereich der B9 auf Tempo 30 zu reduzieren und den Radweg auf der Fahrbahn der B9 auszuweisen, wie das z.B. in Bonn an Engstellen der B9 umgesetzt wurde. Auch dies müsste aus unserer Sicht geprüft werden.

5. Insgesamt geben wir zu bedenken, dass der Ausbau der B9 auf ca 50 Jahre gedacht werden muss. Sowohl der Individualverkehr mit PKW, im Verlauf der nächsten Jahre klimaneutral, als auch der Fahrradverkehr wird zunehmen. Die Fahrradfahrer/innen Remagens meiden zurzeit die B9 aus Sicherheitsgründen. Um Gleichberechtigung im Straßenverkehr zu gewährleisten, wie es auch im Mobilitätskonzept der Stadt Remagen verankert ist, braucht es eine weitsichtigere Planung als die gegebene.
6. Die Überquerungsmöglichkeiten und Linksabbiegerspuren halten wir grundsätzlich für gut.
7. Uns wurde damals in der Ortsbeiratssitzung mitgeteilt, dass die Fahrbahnbreite von 3,50 wegen des militärischen Bedarfs nicht eingeschränkt werden sollte. Aus unserer Sicht ergäbe sich hier das Potenzial für einen beidseitigen, niveaugleich und durch Markierungslinien abgetrennten Fahrradweg, der die Nutzung für diesen Sonderfall nicht einschränkt. Auch dies müsste auf den Prüfstand.
8. Es ist auffällig, dass keine Art der Bepflanzung vorgesehen ist, was wir jedoch angesichts des Klimaschutzes für notwendig erachten und was auch im Beschluss des Ortsbeirates vom 17.04.2019 zu Protokoll gegeben ist.
9. Insgesamt ist festzustellen, dass diskutierte Alternativen zur Radwegeführung, z. B. im Bungert oder durchgehende einseitige Radwegeführung, nicht Bestandteil des Geltungsbereiches des B-Plans sind und damit auch nicht rechtsverbindlich mit erfasst werden. Diese Alternativ-Optionen sind damit nicht vereinbart, sondern nur vage und ohne jede Verbindlichkeit in Aussicht gestellt. Da es sich hier um einen planfeststellungsersetzenden B-Plan handelt, wäre es sinnvoll, den Geltungsbereich des B-Plan-Gebietes so zu erweitern, dass diese Alternativoption ebenfalls planerisch mit behandelt werden können. Damit wären Planergänzungen im vorliegenden Verkehrskonzept des LBM möglich und realisierbar, die aktuell ausgeschlossen sind.

9.2.1 Bewertung

Soweit sich die Stellungnahme auf die den Verfahrensunterlagen nachrichtlich beigefügten Ausführungsplanungen beziehen, werden diese zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger zur Kenntnisnahme weitergeleitet. Der Bebauungsplan setzt in seinem Geltungsbereich lediglich die Verkehrsfläche fest, die für den späteren Ausbau benötigt wird. Weitergehende Festlegungen, wie etwa zur Aufteilung der Verkehrsfläche in Fahrbahn, Rad- und/oder Gehwege, trifft er ausdrücklich nicht.

Auf die Inhalte der im einzelnen vorgetragenen Aspekte soll nachstehend, ggf. auch zusammenfassend, gleichwohl kurz eingegangen werden.

Auch im Zusammenhang mit anderen Stellungnahmen (vgl. nachstehenden Abschnitt F, Nr. 1) hat der LBM der Stadt zugesagt, für die finale Ausbauplanung die Möglichkeit zur Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen für Fahrradfahrer zu prüfen. Der für einen Vollausbau erforderliche Raumbedarf (unter Berücksichtigung von durchgehend beidseitigen Rad- und Gehwegen) ist in der Örtlichkeit nicht umsetzbar, insbesondere wegen der erheblichen Eingriffe in die privaten Grundstücke. Auch kann wegen der überörtlichen Erfordernisse nicht der Querschnitt der Fahrbahnen gemindert werden, zumal der Straßenbaulastträger der LBM und nicht die Stadt Remagen ist.

Die bisherige Planung geht für die Radfahrer von einer Fahrtstrecke aus, die im mittleren Teil über den parallel verlaufenden Wirtschaftsweg Im Bungert führt. Diese wird erforderlich, weil in es in dem Abschnitt zwischen den Einmündungen „Wässigertal“ und „Im neuen Weg“ die Raumverhältnisse beengt sind und selbst den Bau eines einseitig geführten Rad- und Gehweges nicht erlaubt. Für die Befestigung der Oberfläche dieses Weges wird – im Gegensatz zum grundhaften Ausbau der Ortsdurchfahrt auf der Sinziger Straße – kein Bebauungsplan benötigt. Die Umsetzung der Oberflächenbefestigung auf dem Weg obliegt zudem der Stadt Remagen in eigener Zuständigkeit, da sie – anders als bei der Bundesstraße – dort Eigentümer und auch „Straßenbaulastträger“ ist. Der Stadtrat

müsste die Verwaltung hierzu mit der Erstellung einer entsprechenden Planung beauftragen und hierauf aufbauend im Haushalt entsprechende Finanzmittel zur Verfügung stellen. Die Begründung zum Bebauungsplan wird hierzu entsprechend textlich und durch Beifügung einer Karte ergänzt (s.u.).

Bereits im Zusammenhang mit der Absicht, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf allen Straßen im Stadtgebiet auf max. 30 km/h zu beschränken, hat der LBM einem solchen Ansinnen für die qualifizierten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen eine Absage erteilt. Gerade im Plangebiet besitzt die Straße einen überörtlichen Charakter und dient dem Verkehr in weit überwiegenden Anteil als Verbindungsstraße. Zudem bestehen keine Gefahrenstellen, die eine Tempobeschränkung erforderlich machen würde, wie dies abschnittsweise auf der B266 in der Ortsdurchfahrt Kripp der Fall ist.

9.2.2 *Beschlussvorschlag*

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und die Begründung wie dargelegt ergänzt. Änderungen oder Ergänzungen der normativen Inhalte ergeben sich nicht.

F Anregungen der Öffentlichkeit und Bürger*innen zur Planung

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit werden nachstehend ebenfalls wörtlich wiedergegeben. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden personenbezogene Daten jedoch „geschwärzt“/ausgelassen, soweit sie im Einzelfall nicht doch für die Abwägung erheblich sind. Die Formatierung des Originaltextes wird an die der Beschlussvorlage angepasst.

10 Stellungnahme Bürger 1

10.1 Inhalt der Stellungnahme

als Mitglied des Projektes Fahrrad AG habe ich folgende Anmerkungen zum Bebauungsplan 10.42 „Sinziger Straße“ (10.42/01) im Ortsbezirk Remagen der Stadt Remagen

- ich betrachte die vermutlich über 5 Jahre alte Planung als inhaltlich weitgehend überholt nicht zuletzt durch die von der Bundesregierung angestrebte Verkehrswende; der Radverkehr wird in der Planung praktisch völlig ignoriert. Gemeinsame Geh-/Radwege entsprechen nicht mehr bzw. nur noch bedingt den Regeln der Technik.
- Die Führung des Radverkehrs entlang der B 9 ist unklar. Dargestellt wird ein Stückwerk aus kurzen gemeinsamen Rad/Gehwegabschnitten. Die Begründung enthält weder Aussagen zur Führung des Radverkehrs außerhalb des direkten Planungsraumes noch zur Verträglichkeit der Planung mit dem übergeordneten Radwegkonzept ("Radschnellweg").
- Ich rege an, wie in zahlreichen Kommunen bereits seit Jahren üblich, eine Organisation aus dem Bereich Radverkehr (z.B. ADFC) als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

10.1.1 *Bewertung*

Für die innerörtliche Planung von Radwegen sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) aus dem Jahr 2010 maßgebend. Diese Vorschrift sieht die Anlage von innerörtlichen, gemeinsamen Geh- und Radwegen (mit Zeichen 240 StVO) durchaus vor. Daher entsprechen diese auch noch dem Stand der Technik.

Das Plangebiet umfasst mit der Bundesstraße 9 ein wesentliches Straßenelement für den motorisierten Durchgangsverkehr durch Remagen und die Fernverbindungen mit Anschlüssen in Richtung Bonn/Köln bzw. Koblenz/Frankfurt. Für den Radverkehr ist die Bedeutung hingegen geringer einzustufen. Hier liegt der Fokus weitgehend auf dem Anliegerverkehr, da es an Anschlüssen an bedeut-

same inner- oder überörtliche Radwegenetze fehlt. Diese verlaufen in Remagen abseits der Bundesstraße entlang des Rheins auf der Trasse des Leinpfades. Auch die in einer Machbarkeitsstudie unter Federführung des LBM Rheinland-Pfalz entwickelte PendlerRadRoute bindet im Bereich der Kernstadt Remagen die Bundesstraße nicht ein, sondern verläuft bewusst abseits derselben. Die PendlerRadRoute verläuft demnach von Süden kommend von der Kläranlage Sinzig über gemeindliche Wirtschaftswege und bindet sodann an die Straßen und Wege Querweg – Am Römerhof – Alte Straße – Bahnhofstraße – Drususstraße – Deichweg – Leinpfad mit Fortsetzung in Richtung Oberwinter und Bonn an. Die Fahrtroute in südliche Richtung verläuft ähnlich, im Bereich der Stadtmitte jedoch abweichend vom Leinpfad kommend über die Verbindung Deichweg – Geschwister-Scholl-Straße – Seelenstraße – Marktstraße und setzt sich dann über die Alte Straße in umgekehrter Reihenfolge fort wie vor (vgl. Abbildung 2).

In der durch das Beteiligungsverfahren angestoßenen internen Diskussion hat der LBM eingeräumt, über die bisherige Planung hinaus vertiefend die Möglichkeit von Schutzstreifen auf der B9 in beide Fahrtrichtungen zu prüfen. Eine Rückmeldung hierzu soll bis zur abschließenden Beratung vorliegen, wenngleich die finale Aufteilung des Verkehrsraums nicht zu den normativen Inhalten des Bebauungsplanes gehört.

Auf eine Einbindung von Interessenverbänden des Radverkehrs wurde verzichtet, da nicht die Ausbauplanung der Ortsdurchfahrt Gegenstand der städtischen Planung ist, sondern lediglich die Festsetzung einer Verkehrsfläche.



Abbildung 2: Machbarkeitsstudie zur PendlerRadRoute im Bereich der Ortsteile Remagen und Kripp
(Planung: sweco GmbH für LBM Rheinland-Pfalz)

In der Begründung zum Bebauungsplan wird die Führung des Radverkehrs durch das Plangebiet bisher kurz angesprochen (vgl. dort Kap. 4.3 Verkehrskonzept). Diese Passage wird künftig wie folgt gefasst:

Der vorliegende Entwurf der Straßenplanung zum Ausbau der Sinziger Straße sieht für die B9 eine zweispurige Fahrbahn vor, abschnittsweise ergänzt um eine mittig liegende Spur mit unterschiedlichen Aufgaben (Abbiege- oder Einfädelungsspur). Nahezu über die vollständige Länge des Ausbaus werden zu beiden Straßenseiten Gehwege geführt.

[Abbildung 4]

[Anmerkung für die Beschlussvorlage: diese Abbildung entspricht der vorstehenden Abbildung 2]

Anders als beim motorisierten Individualverkehr geht die Bedeutung des Plangebietes für den Radverkehr nicht wesentlich über den Anliegerverkehr hinaus. So führt der Radfernverkehr im Wesentlichen über den Leinpfad entlang des Rheins (Fernradwanderweg). In der Machbarkeitsstudie des LBM Rheinland-Pfalz zur PendlerRadRoute führt diese nordöstlich der Eisenbahnlinie über die Achse Am Römerhof – Alte Straße und bindet nicht an das Plangebiet an (vgl. Abbildung 4). Eine Verknüpfung zum Plangebiet ist hier maximal über die Joseph-Rovan-Allee gegeben, die über die südlich angrenzende „Südeinfahrt“ erreicht werden kann.

Angesichts des knappen Raumangebotes prüft der LBM eine Überarbeitung der Ausbauplanung der Ortsdurchfahrt dergestalt, dass in beide Fahrtrichtungen ein durchgängiges Angebot für Fahrradfahrer in Form von Schutzstreifen aufgenommen wird. Diese mind. 1,25 m breiten Schutzstreifen werden durch Leitlinien (StVO-Zeichen 340) mit Schmalstrichen von 1 m Länge abgegrenzt und dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern im Bedarfsfall (z.B. Begegnungsverkehr) benutzt werden.

Eine weitergehende Vergrößerung der Verkehrsfläche mit dem Ziel, ersatzweise durchgängige und baulich von der Fahrbahn getrennte Rad- und Gehwege oder gar eigenständige Rad- und Gehwege zu errichten, bedarf erheblicher Eingriffe in das Privateigentum. Dort würde dies zu z.T. erheblichen Verlusten von Pkw-Stellplätzen führen und es wäre zu befürchten, dass angesichts fehlender Parkraumalternativen Fahrzeuge künftig auf den Radwegen abgestellt werden würden. Eine Minderung der Breite der sonstigen Fahrstreifen ist aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.

Alternativ kann abschnittsweise die neu errichteten gemeinsamen Rad-Gehweg sowie die außerhalb des Plangebietes liegende Verbindung über den Weg Im Bungert genommen werden. Letzterer wäre von der Stadt in eigener Zuständigkeit in seiner Oberfläche ordnungsgemäß herzustellen, da es sich bislang nur um einen weitgehend unbefestigten Wirtschaftsweg handelt.



Abbildung 3: Radwegeführung Im Bungert

10.1.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird wie vorgeschlagen geändert und ergänzt. Weitergehende Änderungen oder Ergänzungen erfolgen nicht.

11 Stellungnahme Bürger 2

11.1 Inhalt der Stellungnahme

E-Mail vom 01.03.2024

vielen Dank daß Sie gestern Zeit für mich hatten. Hier sind meine Überlegung zur Umgestaltung der Sinziger Straße:

Zusammenfassung:

- Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die Sicherheit der Radfahrenden sind beidseitig der Straße ausreichend breite kombinierte Fuß- und Radwege zu fordern.
- Der Verkehrsfluss sollte mit mindestens einer Lichtzeichenanlage (Ampel) am Südenende des Planungsgebietes gesteuert werden.

Status:

Die Straße ist in der Substanz nicht veränderbar.

Fußwege sind nicht durchgängig angelegt, Fahrradwege sind nicht angelegt. Zum Teil sind sie nur mit Markierungen von der Fahrbahn getrennt. Die Hochborde sind schmal und haben oft eine mangelhafte Oberfläche. Insgesamt ist kein einheitliches Bild erkennbar.

Das Fahren mit einem Fahrrad auf den Straßenfahrbahnen der Bundesstraße 9 darf als lebensgefährlich angesehen werden.

Hier sind nur die „Anbauten“, wie Fuß- und Radwege zu betrachten

Wenn es geht, sollten beidseitig der Straße kombinierte Fuß- und Radwege angelegt werden.

200 cm bis 250 cm Breite, besser mehr des Hochbords sollten angestrebt werden. Möglichst gleichmäßig!
Damit geht die Planungsrichtung ab der Straßengrenze in die Richtung zu den Grundstücken.

Es sollte darauf geachtet werden, daß Ein- und Ausfahrten nicht zu tiefe Einschnitte in diesem Weg erzeugen.

Es sollte darauf geachtet werden, daß die Anschlüsse vom/ zum Krankenhaus und zum Jahntunnel eindeutig markiert sind und sicher befahren werden können. Die Abbiegespur zum Jahntunnel kann stark verkürzt werden oder entfallen.

Es sollte auf eine ebene Fahrbahnoberfläche geachtet werden (keine Betonsteine, sondern Asphalt)

Bei manchen Grundstücken sind befahrbare Flächen (Ein- und Ausfahrten) anzupassen:

- Vor Läden kann es nötig werden, daß Flächen, die bisher als Parkplatz genutzt werden, abgegeben werden müssen. Eine Hilfestellung für eine verkehrlich sichere Einrichtung der verbleibenden Flächen vor den Läden (u.a. Kundenparkplätze) dient der Verkehrssicherheit, auch auf dem straßenbegleitenden Hochbord - und wertschätzt die Ladenbetreiber. Es sind Anpassungen in der Breite, dem Höhenniveau und der Verkehrsführung zu erwarten.
- An anderer Stelle sind Stützwände zu errichten oder zu versetzen, Rampen zu verändern. Auch hier sollten die Besitzer mit kompensierender Planung auf ihrem Grundstück im Bereich, der verändert werden soll, unterstützt werden.
- In Fahrtrichtung Nord stehen einige Gebäude dicht an der Fahrbahn. Hier ist besondere Sorgfalt nötig.

Warum keine Radschutzstreifen?

Radschutzstreifen bieten keinen Schutz für Radfahrende.

Man stelle sich mehrere Radfahrende in kürzeren Abständen auf der Straße vor (z.B. Schichtwechsel in der Fabrik). Es sollen ja mehr Menschen das Rad nutzen. Autofahrende sind wegen des dichten Gegenverkehrs nicht in der Lage, mit korrektem Abstand das Fahrrad zu überholen. Konflikte sind vorprogrammiert.

Querung

Es kann sich als günstig erweisen, eine Lichtzeichenanlage (Ampel) am Südende der Strecke einzurichten. Das unterbricht den stetigen Verkehrsfluß für einige Sekunden und schafft auch in der Hauptverkehrszeit die Möglichkeit für Zufußgehende, Fahrradfahrende und andere Fahrzeuge, die Straße im Planungsabschnitt einigermaßen sicher zu queren. Das macht gegebenenfalls sogar Linksabbiegespuren unnötig. Weitere Querungshilfen sind richtig und vermindern die Gefahr, daß auf diesem Abschnitt überholt wird.

Ergänzende E-Mail vom 12.03.2024

in der vergangenen Woche konnte ich eine Befahrung der Sinziger Straße mit Blick auf die Anlage von Geh- und Radwegen durchführen. Es ist meine Einschätzung, daß die Geh- und Radwege wegen des sehr starken Verkehrs möglichst breit sein sollten. Anzustreben ist eine Mindestbreite von 250 cm, die nahezu überall problemlos erreichbar ist. Hangseitig sind oft auch bis zu 300 cm möglich. Eine einigermaßen gleichmäßige Breite ist aber sinnvoll. Gut ausgebaute Geh- und Radwege auf beiden Seiten erhöhen die Verkehrssicherheit (können dort Kinder zur Schule gehen?). Sie werten die Sinziger Straße auch optisch erheblich auf.

Arbeitsblatt Gehwegbreiten B9/ Sinziger Straße, Remagen



Gehwegbreite: ca. 200 cm (Asphalt)

Verbreiterung möglich: ja



Gehwegbreite: ca 320 cm

Verbreiterung möglich: ja



Gehwegbreite: ca. 320 cm
Verbreiterung möglich: ?
Schaltkästen bei 320 cm,
Problem: Stützmauer versetzen.



Gehwegbreite: ca 120 cm
Verbreiterung möglich: ja
Problem: Grünstreifen entfällt,
Parkplätze sind evtl. neu zu
konzipieren.



Gehwegbreite: ca 220 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Parkplätze sind evtl. neu zu konzipieren.



Gehwegbreite: ca 220 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Parkplätze sind evtl. neu zu konzipieren.



Gehwegbreite: ca 220 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Betriebsgelände/
 Parkplätze sind evtl. neu zu konzipieren.



Gehwegbreite: ca 100 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: -> Dialog
 Vor nächsten Gebäuden Hausnr.
 30: 120 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Parkplätze sind evtl. neu zu konzipieren.



Gehwegbreite: ca 100 cm
Verbreiterung möglich: ja
Problem: Böschung zu
Betriebsgelände evtl. neu
konzipieren.



Gehwegbreite: ca 100 cm,
Stützmauer bei 300 cm
Verbreiterung möglich: ja



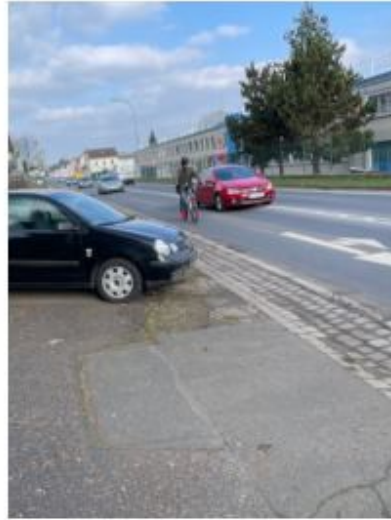
Gehwegbreite: ca 240 cm
Verbreiterung möglich: ja
Problem: Stützmauer versetzen.



Gehwegbreite: ???
Verbreiterung möglich: ja



Kein Weg vorhanden
möglich: ja



Radfahrende werden nicht mit
dem vorgeschriebenen Abstand
überholt.

Nordwärts



Erlaubte Zufahrt



...



Gehwegbreite: ca 200 cm/150 cm
Verbreiterung möglich: ja



Gehwegbreite: ca 200 cm
Verbreiterung möglich: ja
Grünstreifen mit einbeziehen



Gehwegbreite: ca 200 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Private Parkplätze???



Gehwegbreite: ca 200 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Reklamemast der
 Tankstelle bei 250 cm,
 Abschlußmauer am nördl. Ende
 bei 260cm



Gehwegbreite: ca 160 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Böschung verändern.



Gehwegbreite: 0 cm
 Verbreiterung möglich: ja
 Problem: Böschung verändern.



Gehwegbreite: ca 300 cm
Verbreiterung möglich: ja
Problem: Private Flächen
verändern sich.



Gehwegbreite: ca 300 cm,
Vor ehem. Tankselle 120 cm - 100 cm
Verbreiterung möglich: ja



Gehwegbreite: ca 220 cm, mit
Ablaufrinnen 300 cm
Verbreiterung möglich: ja



Gehwegbreite: ca 150 cm, mit
Ablaufrinnen 250 cm
Verbreiterung möglich: ja



Gehwegbreite: ca 250 cm,



Die Abbiegespur kann verkürzt werden.

11.1.1 Bewertung

Die umfangreiche Stellungnahme wurde mit viel Aufwand zusammengestellt und enthält Überlegungen, die in Teilen einen gänzlich anderen Ansatz als die bisherigen Planungsziele wählen und diesen diametral entgegenstehen. Vorausgesetzt wird darin als Grundprinzip eine Beibehaltung der bestehenden Fahrbahnen, an die beidseitig Rad- und Gehwege mit Breiten von mind. 2,5 m angesetzt werden sollen.

Dieser Ansatz lässt allerdings die Bedeutung der Bundesstraße insbesondere für den überörtlichen Verkehr außer Betracht, ebenso den grundlegenden Umstand, dass nicht die Stadt, sondern der Landesbetrieb Mobilität als Straßenbaulastträger fungiert und damit für den Ausbau der Straße zuständig ist.

Bereits im Oktober 2018 wurde der Beschluss über die Ausbauplanung der Bundesstraße 9 durch den Ortsbeirat Remagen gefasst. Auf dieser Grundlage hat der LBM Cochem-Koblenz als zuständiger Straßenbaulastträger in Abstimmung mit der Stadt Remagen die Ausbauplanung weiter fortgeführt und den nun vorliegenden Entwurf erstellt. Sollte die Stadt Remagen weitgehende Änderungen an dem bislang vereinbarten Konzept beschließen, müsste die Planung einschließlich deren Kostenfolgen zu Lasten der Stadt geändert werden.

Die Anlage eines durchgängigen Geh- und Radweges ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse insbesondere im Abschnitt zwischen den Einmündungen „Wässigertal“ und „Im neuen Weg“ nicht bzw. nur mit erheblichen Folgemaßnahmen und Eingriffen auf Privatflächen zu realisieren. So wäre beinahe von jedem Privatanlieger Grunderwerb erforderlich. In größerem Umfang wären Einbauten (Zäune, Stützmauern) abzureißen bzw. zu versetzen, in Teilabschnitten müsste mit zusätzlichen Stützkonstruktionen gerechnet werden und es würden den Privatanliegern Parkplätze und Gewerbeflächen verloren gehen. Da der wegfallende Parkraum an anderer Stelle nicht ersetzt werden

kann, wäre für die Zukunft eine missbräuchliche Nutzung des Radweges als Parkfläche zu befürchten, was erheblichen Konfliktstoff mit sich brächte, denn der Parkraumbedarf auch für die anliegenden Betriebe würde unverändert bestehen bleiben.

Aufgrund der genannten Umstände wurde bereits während der vorangegangenen Planungsphasen die Idee eines Geh- und Radweges zwischen den Einmündungen „Wässigertal und „Im Neuen Weg“ verworfen und vom LBM Cochem-Koblenz auch weiterhin nicht befürwortet. Als Alternativen sind eine Mitführung des Radverkehrs auf der Bundesstraße (Schutzstreifen) oder eine Führung über die parallel zur B9 verlaufende Straße „Im Bungert“ vorgesehen.

Die Thematik des Radverkehrs wird in der bestehenden Fassung der Begründung zum Bebauungsplan kurz angerissen und schlagwortartig erläutert. Im Zusammenhang auch mit weiteren vorstehend dokumentierten Stellungnahmen soll die Begründung hierzu ergänzt werden. Der Kernforderung der vorliegenden Stellungnahme, beidseitig und durchgängig einen mind. 2,5 m breiten Geh- und Radweg umzusetzen, kann aus den genannten Gründen jedoch nicht gefolgt werden.

11.1.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird wie vorgeschlagen ergänzt. Weitergehende Änderungen oder Ergänzungen erfolgen nicht.

12 Stellungnahme Bürger 3 vom 28.03.2024

12.1 Inhalt der Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich beziehe mich mit meiner Stellungnahme auf den Bebauungsplan (B-Plan) 10.42 „Sinziger Straße“. Das im B-Plan dargestellte zu überplanende Gebiet umfasst den Verlauf der B 9 von der Kreuzung B 9 / Jahntunnel bis zur Abfahrt vor der Südeinfahrt zu den Feldstraßen zum „Haus Hohenlinden“ und „Im obersten Tal“.

Als Eigentümer der Grundstücke [...] bin ich direkt von den Maßnahmen betroffen. Diese Betroffenheit umfasst materiell auch ein kleines Teilgrundstück in meinem Eigentum.

Aus Sicht des unmittelbaren Anliegers, aber auch aus der Perspektive des regelmäßigen Nutzers der Verkehrsfläche der B 9 als Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer in ihrem gesamten auszubauenden Abschnitt habe ich einige Einwände, die neben dem B-Plan selbst die hinter dem B-Plan liegende Ausbauform der Bundesstraße betreffen.

Der B-Plan ist kein Selbstzweck. Er hat die Ausgestaltung und damit Verwendung der Bundesstraße für die nächsten drei bis fünf Dekaden zum Gegenstand. Deshalb müssen die Ziele und Zwecke der Planung, wie sie in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes 10.42 „Sinziger Straße“ (10.42/01) abgeführt werden, in den Kern der Überlegungen gestellt werden. Dies gilt auch und ganz besonders, weil der konkrete Ausbau vom Landesbetrieb Mobilität im Auftrag der Bundesstraßenverwaltung festgelegt wird und die Stadt nach Verabschiedung eines B-Planes nur noch geringen Einfluss ausüben kann.

1. Ziele des B-Plans nicht vereinbar mit Mobilitätskonzept der Stadt Remagen

§ 1.3 der Begründung sieht vor, dass durch den Aus- und Umbau die bedeutsame Straße den gestiegenen Anforderungen des modernen Individualverkehrs angepasst werden soll.

Bereits dieses Ziel ist mit dem Verkehrskonzept der Stadt Remagen nicht vereinbar, das ein gleichberechtigtes Nebeneinander der verschiedenen Mobilitätsarten vorsieht und nicht primär der Optimierung des „fließenden Verkehrs“ (gemeint: der motorisierte Verkehr) dienen soll, wie im B-Plan-Entwurf vorgesehen.

¹ Angaben aus Gründen des Datenschutzes ausgelassen

Die Nebenabsicht, durchgehend auch einen Gehweg einrichten zu wollen, ist löblich, sie wird aber auch nicht konsequent umgesetzt, indem die Ausbauplanung im südlichen Bereich teilweise nur auf einer Seite einen Gehweg vorsieht. Vor dem Betrieb „Integral“ soll auf einen Fußweg ganz verzichtet werden. Dies bedeutet bereits für die FußgängerInnen, die zu dem Gewerbegebiet (z.B. Getränkemarkt, Lidl oder Toom-Markt) gehen wollen oder von dort kommen, eine doppelte Querung der B 9. Auch wenn ggf. Querungshilfen vorhanden sind, kann dies erfahrungsgemäß zu langem Warten während der Stoßverkehrszeiten führen. Ein auf diese Weise unterbrochener Fußweg ist mit den Zielen der Stadt Remagen im Bereich der Mobilität nicht vereinbar.

2. Fehlen eines Radweges

Was indes ganz in der Zielsetzung fehlt und dem Mobilitätskonzept der Stadt Remagen diametral entgegensteht, ist die Nichtaufnahme eines Radweges in die primäre Ziel- und Zweckfestlegung des §1.3. Ein Radweg wird erstmals unter § 4.2 (Nutzungskonzept) beiläufig und mit Verweis auf die Ausbauplanung erwähnt.

Aus der Begründung zum Entwurf des B-Plans vom Januar 2024 geht explizit hervor, dass die weitergehende Aufteilung des Verkehrsraums der Ausbauplanung vorbehalten bleibt. Diese wurde seinerzeit dem Remagener Ortsbeirat vorgelegt (17.4.2019). Dieser empfahl zum Ausbau, Radwege entlang der B 9 vorzusehen.

In dem heute dem P-Plan unterlegten Ausbauplan findet sich in der Tat der Hinweis, dass über die vollständige Länge des Ausbaus beidseitig Gehwege geführt werden sollen, die abschnittsweise auch als gemeinsamer Rad- und Fußweg fungieren sollen.

Im mittleren Abschnitt soll der Radverkehr abseits der B 9 über die Straße Im Bungert (derzeit Feldweg) geführt werden. Das geringe Raumangebot, so die Hinweise zur Ausbauplanung, ließen unmittelbar entlang der B9 keinen sicheren Radweg zu, so nahezu wörtlich im Ausbauplan (§ 4.3 Verkehrskonzept).

Entsprechend zeigen die Pläne, erkennbar eindeutig nur in der eingesehenen Originalgröße, dass ein Radweg an der B 9 lediglich in zwei kleinen Abschnitten geplant ist: Im nördlichen Teil (Plan 1) lediglich von der Einmündung „Am Anger“ bis zur Einmündung des „Wässiger-Tals“ zwischen den Hausnummern Sinziger Straße 2 und 12 und zwischen der Einmündung „Im Neuen Weg“ und der vor der Südeinfahrt abgehenden Feldstraße zum „Haus Hohenlinden“ und der Straße „Im Obersten Tal“ (Plan 4).

Daneben und dazwischen fehlt in der Ausbauplanung auch in den beiden genannten Radwegeteilstücken auf der jeweils anderen Seite der B 9 und jenseits der beiden Teilstücke generell ein Radweg. Es besteht offensichtlich lediglich die Idee (in keinem Plan bisher vorgesehen und daher zunächst ohne jede Relevanz für die Bewertung der Planvorlagen), einen Radweg abseits der B 9 anzulegen. Dieser soll über den Feldweg „Am Bungert“ geführt werden. Die Planung, den Radweg abseits der B 9 anlegen zu wollen, zeigt, dass es sich hier nicht um einen zur B 9 und den Anliegern zugehörig gedachten Radweg handeln soll, sondern um einen Durchgangsrادweg, der ggf. RadfahrerInnen, die aus Richtung Birresdorf (L 79) kommen, in Richtung Sinzig und Rhein ableiten kann.

Die Anlage dieses Radweges erfolgt offenkundig so, dass die AnwohnerInnen und die Kundschaft / BetreiberInnen der an der Bundesstraße gelegenen Betriebe über „Im Bungert“ nicht mit dem Rad erreichbar sind und der Radweg auch für sie selbst nicht erreichbar und folglich nicht nutzbar ist. Aber selbst diese implizite Fixierung des geplanten Radweges auf seine reine Durchgangsfunktion ohne Verbindung mit der Anwohnerschaft und den Betrieben an der B 9 scheint den PlanerInnen bedeutungslos zu sein, denn ein Radweg „Am Bungert“ kommt in der Radwegeplanung des Kreises Ahrweiler überhaupt nicht vor.

Drei in der Ausbauplanung vorgesehene Querungshilfen in Höhe von Tankstelle (vis-à-vis Sinziger Str. 10), Sportstudio „Aktiwita“ (Sinziger Str. 18/29a) und im Bereich des Hauses Sinziger Str. 47 wür-

den für eine Radwegführung „Im Bungert“ keine Rolle spielen, weil es auf der gesamten Länge zwischen „Wässiger-Tal“ und „Im neuen Weg“ keinerlei Möglichkeit gibt, die B 9 und ein dort liegendes Gebäude zu erreichen.

Unabhängig von der fehlenden Logik der Ausführungen zu einem Radweg „Im Bungert“ im Kontext der B 9 ist festzuhalten, dass mit der Planung, sollte sie denn beschlossen werden, nach heutigem Stand selbst der Bau eines Durchgangsradweges keineswegs gesichert ist, da weder aus dem B-Plan noch der Ausbauplanung eine rechtliche Verpflichtung zu seiner Herstellung hervorgeht.

3. Ein Ausbau nach Planungsvorlage macht die B 9 noch schneller

Noch einmal mit Bezug auf § 1.3 ist festzuhalten, dass es bei dem Ausbau der B 9 bis auf den teilweise in der Ausbauplanung vorgesehenen Fußweg nicht um die AnwohnerInnen geht. Klar ist formuliert, dass den „Anforderungen des modernen Individualverkehrs“ als Kernziel entsprochen werden soll. Der fließende Verkehr soll sogar durch die Einrichtung von Abbiegespuren oder innenliegenden Einfädelspuren verstetigt und optimiert (d.h. in der Praxis beschleunigt) werden.

Hierdurch werden die heute bereits durch Lärm, Abgase und Feinstaub von täglich 15.387 Fahrzeugen und alleine 806 Schwerlastfahrzeugen auf der B 9 belästigten AnwohnerInnen weiter geschädigt¹. Hinzu kommt die tagsüber wie auch nachts stark überhöhte Geschwindigkeit eines Großteils der Fahrzeuge, die in mehr als nur Einzelfällen Extremwerte von mehr als 30 km/h über den zugelassenen 50 km/h aufweisen.

Durch die geplante von Abbiegern „freie“ Fahrt kommt es zwangsläufig zu überhöhter Geschwindigkeit dadurch, dass Fahrzeuge, die im Gegenverkehr abbiegen wollen, nicht mehr die Fahrbahn kurzzeitig blockieren und den folgenden Verkehr damit nicht mehr zu langsamerem Fahren zwingen. Mit anderen Worten: Die B 9 wird durchschnittlich noch schneller als heute und wahrscheinlich lauter. Dies widerspricht dem Lärmgutachten bzw. Aktionsplan aus dem Jahre 2018 (Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr nach § 47d BImSchG, Stufe 2 der Stadtverwaltung Remagen), der im Gegenteil sogar eine Geschwindigkeitsreduzierung empfiehlt².

4. Weitere Aspekte zu den Zielen von B-Plan und Ausbauplanung

Aus den Unterlagen ist die „hidden agenda“ nicht erkennbar, die unheilvoll über den Planungen liegt. Wenn argumentiert wird, der Raum sei nicht vorhanden, um Fuß- und Radwege durchgängig anzulegen, wird auf Verteidigungspläne der 1950er Jahre rekuriert, die die B 9 als Verbindungsstraße für Panzer vorsehen, die im Kontext einer „Zweiten Linie“ („Verteidigung des Westens an der Rheinlinie gegen einen russischen Durchmarsch über „Fulda-Gap“) relevant gewesen wäre. Heute, nach 70 Jahren, sollte es möglich sein, die aus Sicht des B-Plan-Entwurfs so wichtige B 9 rational zu überplanen und die Klassifizierung der Straße als Panzer-Begegnungsstraße zu streichen.

Die Überplanung einer wichtigen Bundesstraße, die heute mit einem Zeithorizont von mindestens 30, eher 50 Jahren ausgebaut werden soll, kann nicht auf Fuß- und Radwege verzichten, nur weil in Aktenschränken Papiere verstauben, die vorsehen, dass sich zwei Panzer - ohne den Fuß- und/oder Radweg nutzen zu müssen -, sich auf der Fahrbahn begegnen können sollen. Die Planungen zum Ausbau der B 9 sind zwischenzeitlich so lange im Fluss, dass sie auch ggf. sechs Monate warten können, bis die Bundesregierung die B 9 umklassifiziert in das, was sie ist, ein Verkehrsweg, der bewohnte Gebiete durchschneidet.

5. Schlussfolgerungen

(i.) Der B-Plan ist in der vorliegenden Form nicht mit der politischen Mobilitätsplanung von Remagen kompatibel.

(ii.) Ein B-Plan, der mit dem Ziel eines gleichberechtigten Nebeneinanders der verschiedenen Mobilitätsarten vereinbar ist, muss im Jahre 2024 anstelle der Optimierung des „fließenden Verkehrs“ die „Optimierung einer gleichberechtigten Nutzungsmöglichkeit durch Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr“ vorsehen.

(iii.) Konsequenterweise ist die Ausbauplanung an diese Vorgabe anzupassen. Die Festlegungen im B-Plan und seiner Begründung sind entsprechend abzuändern

Fußnoten:

1 Siehe unter: https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?cms_map=1&cms_filter=true&cms_jahr=Jawe2021&cms_land=&cms_str-Typ=B&cms_str=&cms_dtvKfz=&cms_dtvSv=

2 Siehe unter:

https://www.remagen.de/images/001_2019_Rathaus_Buergerservice/Bauen_Umwelt/Umwelt/Laerm_Umgebungs-laerm/Laermaktionsplan_2018-05-18.pdf

12.1.1 Bewertung

Der vorliegende Bebauungsplan hat den Ausbau der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße im Bereich der Sinziger Straße zum Ziel. Er trifft inhaltlich lediglich Festsetzungen über die Abgrenzung der Flächen, die künftig für den Straßenkörper insgesamt zur Verfügung stehen sollen. Eine Vergrößerung der Verkehrsfläche geht damit immer zu Lasten der anliegenden Privatgrundstücke, ein Eingriff in das Eigentum, der entsprechend begründet werden muss, um im Streitfall als Grundlage für ein Enteignungsverfahren dienen zu können. Hinsichtlich der Ausdehnung nimmt die Satzung damit Bezug auf den nachgeordneten Ausbauplan, übernimmt darüber hinaus dessen Inhalte ausdrücklich nicht.

Die Stellungnahme bemängelt, dass der Ausbauplan nicht dem städtischen Mobilitätskonzept entspricht. Dieser städtische Selbstbindungsbeschluss legt Ziele und Maßnahmen für eine gleichberechtigte und nachhaltigere Mobilität im Stadtgebiet fest. Im konkreten Fall mit einer Bundesstraße liegt die Baulastträgerschaft aber nicht bei der Stadt Remagen, sondern beim Landesbetrieb Mobilität als Vertreter des Bundes, für den die Inhalte des Mobilitätskonzeptes nicht verbindlich sind. Ziel der Stadt kann es mithin nur sein, mit den Verantwortlichen gemeinsam möglichst viele dieser Inhalte in einem konkreten Projekt umzusetzen. Dies ist mit der vorliegenden Ausbauplanung gelungen, wenngleich angesichts verschiedener Zwangspunkte nicht alles optimal im Sinne des Mobilitätskonzeptes gebaut werden kann.

Zu beachten ist ferner, dass die Grundlagen für die Ausbauplanung zu einer Zeit weit vor dem Mobilitätskonzept gelegt wurden und angesichts der Langwierigkeit von Planungsprozessen nicht ohne Folgen geändert werden können.

Die Stellungnahme befasst sich im Wesentlichen mit den Inhalten der Ausbauplanung, die wie dargelegt nicht unmittelbar Gegenstand der Bauleitplanung sind, sondern dieser nur nachrichtlich beigefügt werden. Eine vertiefende Auseinandersetzung mit allen Punkten ist für den Bebauungsplan mithin nicht zielführend und ändert an dessen normativen Inhalten nichts. Der Bebauungsplan könnte allenfalls durch die Bereitstellung weiterer Flächen für den Straßenausbau Einfluss im Sinne der vorgetragenen Anregungen nehmen. Die Vorgaben über die Bemessung von Straßen im Militärstraßennetz mag man missbilligen, sie können als übergeordnete und überörtliche Belange von der Stadt jedoch auch im Rahmen der bauplanungsrechtlichen Abwägung nicht überwunden werden. Überdies kämen bei einer weitergehenden Flächeninanspruchnahme auf viele Anlieger Probleme zu, müssten sie doch für die Straßenraumplanung zusätzliche Flächen abgeben, die sie als Inhaber für ihren Betrieb oder aber derzeit für notwendige Stellplätze vorhalten müssen. Ein Ersatz für Betriebsflächen oder Stellplätze ist nicht erkennbar.

Eine Entscheidung über die Aufteilung der Fahrbahn einer qualifizierten Straße obliegt letztlich nicht der Stadt. Ersatzweise müsste sie auf der Grundlage einer eigenen detaillierten Straßenbauplanung einen vollständigen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan erlassen. Dies ist angesichts des bisherigen Planungsfortschritts nur mit einem erheblichen Zeit- und Kostenaufwand zu Lasten der Stadt möglich. Auch hat der Ortsbeirat in diesem Sinne keinen weitergehenden Beschluss gefasst.

Wenngleich viele Aspekte diskutiert wurden lautete der Beschluss vom 17.04.2019 ausweislich der Niederschrift letztlich nur: „Der Ortsbeirat bittet nochmals anzufragen, ob eine Reduzierung der Straßenbreite zugunsten eines durchgehenden Rad- und Fußweges entlang der Straße möglich ist.“

Im Zusammenhang mit weiteren Stellungnahmen von Bürgern wurde bereits dargelegt, dass die Begründung zum Bebauungsplan in Bezug auf die geplante Radwegeführung ergänzt werden soll. Auch wurde bereits dargelegt, dass die bisher vorgesehene Ertüchtigung des Weges „Im Bungert“ vollständig in der Hand der Stadt liegt, sofern der Stadtrat der Verwaltung einen Planungsauftrag hierzu erteilt und weitergehend entsprechende Finanzmittel in den kommunalen Haushalt einstellt.

12.1.2 Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird wie vorgeschlagen ergänzt. Weitergehende Änderungen oder Ergänzungen erfolgen nicht.