



Wirksamkeit von verkehrsanordnenden Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen) gegenüber oft sehr teuren investigativen Maßnahmen (hier Umfahrung) auch im Verkehrsmodell des Planungsreferats dargelegt.

Eine Unterscheidung der drei Varianten der Umfahrung ist modelltechnisch nicht abbildbar, bzw zeigt keine konkreten Auswirkungen auf, weshalb auf die einzelnen Varianten nicht eingegangen werden kann.

Frage 2:

Eine annähernde Kostenermittlung für die drei Trassenvarianten kann ohne konkrete Vorplanung weder in unserem Hause noch im Baureferat durchgeführt werden. Für eine entsprechende Vorplanung der Trassenvarianten müsste ein Ingenieurbüro beauftragt werden, das allein für die Vorplanung 30.000 bis 50.000 € einer einzigen Trassenvariante erhalten würde. Hinzu kämen noch die Kosten für einen Lärmgutachter, der erst im Anschluss seine Berechnungen je nach Lage der Trassen (Troglage oder ebenerdig) und der städtebaulichen Anordnung der Wohnbebauung mit einer qualifizierten Bewertung abgeben kann. Bei drei Varianten entstünden somit Kosten von mindestens 100.000 €. Weitere kostenbestimmende Faktoren sind:

- Flächenbedarf
- Rückbau bereits hergestellter Parkteile (verlorene Herstellungskosten und eigentliche Rückbaukosten)
- Erwerb privater Grundstücke
- Anteil der zusätzlichen Erschließungsfunktion für die Arrondierung Kirchtruderings an der Umfahrung
- Lärmschutzmaßnahmen
- Wertverlust oder Wertsteigerung von Grundstücken
- Bedarf an Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft und Ersatz für verloren gehende, bestehende Ausgleichsflächen.

An der Vielzahl der Faktoren kann die Problematik einer überschlägigen Kostenermittlung abgelesen werden, weshalb eine vertiefte Untersuchung erst im Anschluss im Rahmen des Bauleitplanverfahrens durchzuführen ist.

Frage 3-6:

Für die Fragen 3 bis 6 gelten die Aussagen der Frage 2 ebenfalls.

Zusammenfassend ergeben sich aus Sicht des Planungsreferats bereits aus den verkehrlichen, städtebaulichen und landschaftsplanerischen Betrachtungen der verschiedenen Varianten der Umfahrung von Kirchtruderung ausreichend konkrete und eindeutige Entscheidungsgrundlagen, so dass der Einsatz zusätzlicher Geldmittel für die Gewinnung weiterer Entscheidungsgrundlagen nicht gerechtfertigt wären.

Auch stellen im vorliegenden Projekt die Kosten- und Lärmbetrachtungen gegenüber den verkehrlichen, städtebaulichen und landschaftsplanerischen Aspekten ein untergeordnetes Entscheidungskriterium dar.

- II. Abdruck von I. und II.**  
an die HAI/3  
an I  
über I/31 an I/31-3  
über I/3 und I/32 an I/32-2  
je z. K.

- III. WV. I/32-2**

I.A.

Christine Weis-Hiller

Anlage