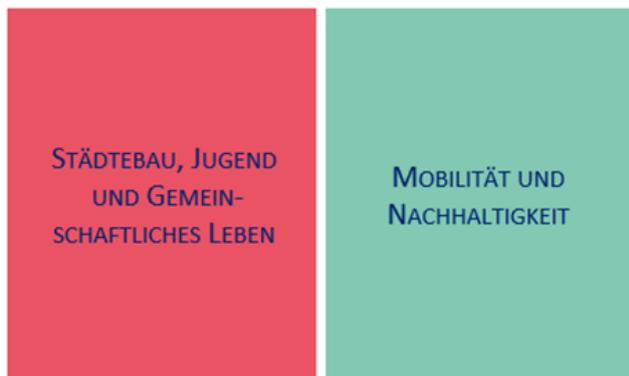




„BAHNSCHWELLENWERK“ KIRCHSEEON

EINBINDUNG DER BÜRGER 2022 | 2023



DOKUMENTATION ARBEITSKREISE

AK MOBILITÄT UND NACHHALTIGKEIT

SITZUNG 3 | 18.03.2023

09:30-15:00 UHR

GRUND- UND MITTELSCHULE
MÜNCHNER STRASSE 19
85614 KIRCHSEEON

Bearbeitung: FIRU mbH, Bahnhofsstraße 22, 67655 Kaiserslautern
Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de



1 Einordnung | Bürgerbeteiligungsformate zum Bahnschwellenwerk

Die ECE Group beabsichtigt die Revitalisierung des ehemaligen ca. 16,5 ha großen Bahnschwellenwerkes in Kirchseeon zu einem lokal und regional bedeutsamen Wohnstandort einschließlich weiterer Nutzungsbausteine. Hierzu wurden seitens ECE Group erste Entwicklungsüberlegungen (Konzepte) aufgestellt und eine Reihe von fachgutachterlichen Untersuchungen zum Standort eingeleitet.

Der Marktgemeinderat Kirchseeon hat am 27.06.2022 einen Grundsatzbeschluss gefasst, die weitere Entwicklung der Fläche vorlaufend in einem umfassenden Prozess unter Einbindung der BürgerInnen zu diskutieren. Hierzu fand am 27.07.2022 eine Auftaktveranstaltung für alle Bürger in der ATSV-Halle in Kirchseeon statt, die von über 230 Interessierten besucht wurde. In der Folge war Gelegenheit zur Interessensbekundung für die Mitwirkung in thematischen Arbeitskreisen gegeben worden. Die Mitwirkung steht allen BürgerInnen offen und ist hinsichtlich des Teilnehmerkreises nicht limitiert.

Die thematischen Arbeitskreise bilden seitdem die anstehenden funktionalen Aspekte zum Projekt ab und werden jeweils von einer neutralen externen Moderation geleitet. Ziel ist es, die einzelnen Fachthemen hinsichtlich der Ausgangssituation aufzubereiten, offene Fragen zu formulieren, diese wiederum unter Hinzunahme von Fachexperten einem Lösungsansatz zuzuführen.

Es geht darum, festzustellen, ob und inwieweit der Projektansatz und die Revitalisierung des Bahnschwellenwerkes für Kirchseeon einen positiven Entwicklungspfad abbilden können und welche Auswirkungen zu beachten sind.

Der Arbeitsprozess hierzu ist in den Workshops wie auch in allen sonstigen Formaten strikt ergebnisoffen; die Bürgerschaft ist als Experte eingebunden. Das „Wissen der Vielen“ solle für die Entwicklung des Marktes und des Projektes einfließen. Die Ergebnisse der einzelnen Arbeitskreise werden in einem wiederum für die gesamte Bürgerschaft offenstehenden Forum zusammengeführt.

Die Erkenntnisse der zuvor in 4 thematische Arbeitskreise aufgeteilte Beteiligung wurde am 09.02.2023 in einem Forum allen BürgerInnen präsentiert. Die hybride Veranstaltung wurde vor Ort und über einen Online-Livestream von bis zu 350 TeilnehmerInnen verfolgt. Die Diskussionen in den Arbeitskreisen, durch die sich zu vertiefende thematische Fokusbereiche und inhaltliche Überschneidungen ergaben, führten zur Verknüpfung in künftig zwei thematischen Arbeitskreisen.

Dies und weitere Beteiligungsformate sichern maximale Transparenz und Offenheit aller zu berücksichtigenden Argumente. Der Zeitraum der Beteiligung ist vorläufig für die Monate Oktober 2022 bis September 2023 festgelegt worden. Im Bedarfsfall ist das Beteiligungsformat für Anpassungen offen.

Die Ergebnisse der Arbeitskreise sind in dieser Dokumentation wertungsfrei zusammengestellt und spiegeln den Ablauf der Veranstaltung wider. Sie sind allseits öffentlich verfügbar und werden über die Homepage des Marktes Kirchseeon publiziert. Eine Einordnung und Bewertung der Ergebnisse wie auch des Gesamtprozesses mit Blick auf eine Entscheidung zur Projektfortsetzung obliegt dem Marktgemeinderat.

2 Arbeitskreis Mobilität und Nachhaltigkeit | Zielsetzung

Im Arbeitskreis Mobilität und Nachhaltigkeit werden auf Grundlage des Projektvorschlages der ECE die verkehrlichen Auswirkungen vertiefend betrachtet und mit Blick auf eine durch die Bundesstraße 304 infolge Durchgangsverkehrs negativ geprägte Vorbelastung bewertet. Unter Nachhaltigkeitsaspekten sollen nicht zuletzt Möglichkeiten einer zeitgemäßen Mobilität mit den dazu geeigneten Maßnahmen unter verstärkter Einbindung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad-, öffentlicher Personennahverkehr) beleuchtet werden. Ggfs. kann der ECE-Projektansatz als Handlungsimpuls auch dazu dienen, insgesamt eine Verbesserung der vielfach als belastend bewerteten Verkehrssituation zu erreichen. Weiterhin erfolgt eine Qualifizierung des vorgelegten Rahmenkonzeptes in den Nachhaltigkeitsthemen mit Blick auf Klima-, Energie- und CO₂-Belange sowie unter Berücksichtigung von Grün- und Freiraumqualitäten.

| | | |
|--------------|--|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|--|---|

3 3. Sitzung vom 18.03.2023 | Agenda und Teilnehmer

Die Agenda der Sitzung des Arbeitskreises Mobilität und Nachhaltigkeit umfasst nach der Begrüßung einen kurzen Stand zu den Beteiligungsformaten und dem Ablauf des Arbeitskreises. Daraufhin wird der aktuelle Stand des Rahmenplans präsentiert und die wichtigsten Stellgrößen erläutert. Anschließend erfolgen Inputs und Diskussion im Themenbereich Verkehr zur übergeordneten Anbindung durch die B304 und zum örtlichen Mobilitätskonzept. Im Bereich der Nachhaltigkeitsbeiträge folgen nach einer allgemeinen Einführung Inputs und Diskussion zu den Themen Regenwassermanagement und Umweltwärme.

| AK Umwelt und Nachhaltigkeit | |
|---------------------------------------|--|
| Moderation: Herr Jacob Frau Fastner | |
| Bis 09:30 Uhr | Einlass, Gespräche, Versorgung |
| 9:30 Uhr | Begrüßung/Zielsetzung/ aktueller Stand Beteiligungsverfahren (Moderation) |
| 09:40 Uhr | Input 1: Rahmenplan Fortentwicklung – Henning Wiethaus, ECE |
| 10:00Uhr | Diskussion / Lösungsansätze (alle) |
| 10:45 Uhr | Input 2: Verkehr – Herr Dr. Bockermann & Fr. Haugk, Bockermann Fritze IC |
| 11:15 Uhr | Diskussion / Lösungsansätze (alle) |
| 12:40 Uhr | Pause |
| 13:00 Uhr | Input 3: Mobilitätskonzept für Kirchseeon – Frau Loy, Mobility Institute Berlin |
| 13:15 Uhr | Diskussion / Lösungsansätze (alle) |
| 14:00 Uhr | Input 4: Nachhaltigkeitsbeiträge Energie & Regenwassermanagement – Herr Geier, Werner Sobek |
| 14:15 Uhr | Input 5: Umweltwärme – Herr Petschko, Büro für Umweltfragen |
| 14:30 Uhr | Diskussion / Lösungsansätze (alle) |

| | | |
|--------------|---|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofsstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|---|---|

15:00 Uhr

Ende der Veranstaltung

Am Arbeitskreis Mobilität und Nachhaltigkeit nahmen 47 Personen teil, darunter die anwesenden Gutachter, Vertreter der ECE mit Herrn Lukas Hoberg, Herrn Felix Richter und zeitweise Herrn Stefan Zeiselmair. Zudem nahmen Marktbaumeister Robert Gerhard König und kurzzeitig Bürgermeister Jan Paepflow teil. Die Moderation erfolgte über Herrn Andreas Jacob von der FIRU mbH.

Die Veranstaltung folgte nicht gänzlich der Zeitplanung. Infolge dynamischer Nachfrage und Diskussionsbedarf in den Themenbereichen Rahmenplan und übergeordneter Verkehr verlängerte sich die Veranstaltung um etwa eine Stunde und 30 Minuten. Zudem wurde eine 20-minütige Mittagspause durchgeführt.

Während den Inputvorträgen gab es teilweise bereits intensive Diskussionen und Nachfragen, weshalb der zeitliche Übergang zwischen Vortrag und Diskussion oft fließend war.

4 Ablauf | Input und Diskussion

Der Moderator Andreas Jacob begrüßt alle Anwesenden und dankt Ihnen für ihr Kommen und ihr Interesse in großer Zahl, die Entwicklung der Marktgemeinde an einem Samstag mitzugestalten. Er lässt anschließend anhand weniger Folien den Beteiligungsprozess Revue passieren, geht auf den aktuellen Stand des Prozesses ein und erläutert den Ablauf des Tages.

Zudem begrüßte Bürgermeister Paepflow kurz die Anwesenden und dankte für das Engagement der teilnehmenden Bürger.

4.1 Input 1 | Rahmenplan Fortentwicklung (Herr Henning Wiethaus, ECE)

Herr Henning Wiethaus stellte die wesentlichen Entwicklungen vor und erläuterte den aktuellen Rahmenplan vom Architekturbüro bogevischs buero mit Stand Februar 2023. Die Planinhalte wurden durch skizzenhafte Darstellungen und Visualisierungen untermalt. Die wesentlichen Erkenntnisse in der Fortentwicklung des Rahmenplans lauten wie folgt:

- In die Fortentwicklung des Rahmenplans sind die Anregungen der Bürger aus den vergangenen Beteiligungsformaten eingeflossen.
- Beratung im Bereich Schallschutz durch Fachplaner befindet sich in Arbeit.
- Zusätzliche Bedarfe der Feuerwehr werden abgestimmt.
- Die Gliederung von Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr erfolgt durchdacht, um Erreichbarkeit und Raum für alle Mobilitätsformen sicherzustellen. Eine Abstimmung mit den Fachplanern Verkehr und Mobilität erfolgt fortlaufend.
- Durch die Ausgestaltung der Wohnhöfe kann eine Soziale Mischung erfolgen und soziale Nachhaltigkeit geschaffen werden.
- Es erfolgt eine Mischung im Wohnungsangebot aus großen und kleineren Wohnungen.
- Bei der Gestaltung der Gebäude wird Wert auf architektonische Qualitäten gelegt.



Näheres ist der Anlage **1** zu entnehmen.

4.2 Input 2 | Verkehr (Herr Dr. Klaus Bockermann und Frau Jennifer Haug, Bockermann Fritze Ingenieur Consult)

Die Vertreter des Fachbüros stellten die Fortentwicklungen der Planung der identifizierten Problemknotenpunkte an der B304 seit den letzten Arbeitskreisen vor. Zu Beginn wies der Moderator darauf hin, dass die Beauftragung kurz- und mittelfristige Maßnahmen an der B304 umfasst und daher auch bspw. eine Umfahrungslösung nicht Gegenstand der Planung ist. Die Ansätze wurden durch Plandarstellungen und Simulationen in Form von Videos, die die Leistungsfähigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen verdeutlichten, kommuniziert. Die wesentlichen Erkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Verkehrssituation an der B304 soll, wie auch schon im letzten Arbeitskreis identifiziert, durch 3 Maßnahmenfelder optimiert werden:
 - Tempo 30
 - Kreisverkehre
 - Veränderte Abbiegeverhältnisse
- Ein möglicher Kreisverkehrsplatz (KVP) an der B304 zur Münchener Str. ist in 3 Varianten möglich.
 - Variante 1: Kleiner Kreisverkehr
 - Durchmesser des KVP beträgt 26m
 - Realisierung ohne Grunderwerb möglich, da sich die betroffenen Flächen in öffentlicher Hand befinden

- Komfortable Gehwegbreiten mit 2,50m möglich
 - Machbar für LKW -> Verdeutlichung des Fahrtweges durch Videosimulation
- Variante 2: Großer Kreisverkehr
 - Durchmesser des KVP beträgt 30m
 - Realisierung nicht ohne privaten Grunderwerb im nördlichen Bereich des KV möglich
 - Weniger komfortable Gehwegbreiten mit 1,50m möglich
 - Machbar für LKW -> Verdeutlichung des Fahrtweges durch Videosimulation
- Variante 3: Ellipse
 - Kombiniert Vorteile der Varianten 1 und 2
 - Größere Fahrbahnfläche als bei Variante 1
 - Komfortable Gehwegbreite mit 2,50m möglich
 - Kein privater Grunderwerb nötig -> Alle nötigen Erweiterungen befinden sich auf Grundstücken in öffentlicher Hand
 - Grundstück der Schulfläche wird minimal beschnitten, dies ist jedoch geringfügig; dafür wird der Schulweg an dieser Stelle breiter
 - Machbar für LKW -> Verdeutlichung des Fahrtweges durch Videosimulation
 - Als „Sonderlösung“ keine übliche Kreisverkehrsform
- Die Video-Simulation zum Vergleich einer T-Lösung (Bestand) und einer neuen Kreisverkehrslösung zeigt in der Nachmittagsspitze eine deutliche Verkürzung des Staus von der Münchner Str. aus auf die B304 kommend. Gleiches gilt für die Morgenspitze.
- Knotenpunkt B304 und Werkstraße
 - Variante 1: Kreisverkehrslösung
 - Durchmesser der Fahrbahnfläche beträgt 26m
 - Realisierung nicht ohne umfangreichen Grunderwerb möglich
 - Komfortable Lösung, jedoch nur 1,50m Gehwegbreite möglich
 - Variante 2: Anforderungs-Lichtsignalanlage
 - Leistungsfähig
 - Kein Links-Abbiegen aus Fahrtrichtung Ost zulässig
 - Alternatives Linksabbiegen -> Rathausstraße
- Knotenpunkt B304/ Anzinger Str.
 - Identifikation als zentraler verkehrlicher Problempunkt an der B304
 - Hohe Verkehrsbelastung auf der Anzinger Str. (DTV > 5000 Kfz/24h)
 - Möglichkeit 1: Kreisverkehrsplatz
 - Möglichkeit 2: Schleichverkehr verhindern durch Sperrung/Poller -> verringert Belastung
- Die Etablierung der Maßnahme Tempo 30 auf der B304 bietet Potenzial für Veränderung.
- Die Umsetzbarkeit und Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen für die B304 werden aktuell weiter geprüft.
- Es erfolgt die Untersuchung der Verkehrsqualität auf den nachgeordneten Straßen zur Anbindung des Schwellenwerksgeländes.

| | | |
|--------------|--|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|--|---|

- Moosacher Straße - Wasserburger Straße - Münchner Straße
- Karl-Birkmaier Straße – Koloniestraße - Werkstraße
- Auswirkungen von Verdrängung und Verlagerungspotentialen

Näheres ist der Anlage **2** zu entnehmen.

4.3 Input 3 | Mobilität (Frau Helene Loy, Mobility Institute Berlin)

Frau Loy vom Mobility Institute Berlin stellte die Ziele des Mobilitätskonzeptes für Kirchseeon und einzelne Maßnahmenvorschläge vor. Die wesentlichen Erkenntnisse für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes lauten wie folgt:

- Der Modal Split im Landkreis Ebersberg zeigt, dass ohne Mobilitätskonzepte zu 60% der MIV genutzt wird.
- Ein Wechsel im Mobilitätsverhalten kann durch Push- und Pull-Maßnahmen erreicht werden; Verkehr soll vermieden, Autofahren reguliert (Push) und Alternativen angeboten werden (Pull).
- Das Mobilitätskonzept erstreckt sich über den Gesamtort und vereint unterschiedliche Bausteine an verschiedenen Standorten im Markt.
- Durch zentral gelegene Einrichtungen im neuen Quartier die zu Fuß erreicht werden können kann motorisierter Verkehr vermieden werden; auch die Einwohner des Bestandsortes profitieren von der fußläufigen Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen.
- Durch den Ausbau der E-Ladesäuleninfrastruktur an stark frequentierten Orten in ganz Kirchseeon kann E-Mobilität gefördert und der steigende Bedarf erfüllt werden.
- Im Quartier soll bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur vorhanden sein, so könnten etwa 30% der Parkplätze in den Tiefgaragen und der Quartiersgarage mit Ladestationen ausgestattet werden; 100% der restlichen Parkplätze sind nachrüstbar.
- Für das neue Quartier wird ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 0,7-1,4 empfohlen; dies erfolgt angelehnt an Beispiele wie etwa das Schaffer Quartier in Pfarrkirchen.
- Erhöhung der Anzahl an Sharing Angeboten:
 - Carsharing: 12 Carsharing-Parkplätze im Quartier verteilt, 6 Carsharing-Parkplätze in Kirchseeon
 - (E-)Bikesharing: 9 Fahrräder im Quartier verteilt, 9 Fahrräder in Kirchseeon -> 1/3 aller Räder elektrifiziert mit Wechselakku
 - Lastenradsharing: 6 Lastenräder im Quartier verteilt
 - Im Quartier werden die Angebote an gut zugänglichen Mobilstationen gebündelt, im Rest Kirchseeons verteilen sie sich über den Ort
- Die Verlegung der Buslinie 442 soll geprüft werden und einen zentralen Haltepunkt im Westen des Plangebiets schaffen; durch eine neue Linie 414 könnte der östliche Teil des Quartiers an die Businfrastruktur angebunden werden.
- Um die Fahrradnutzung zu erhöhen, sollen wichtige Punkte in Kirchseeon und Umgebung mit guten Fahrradwegen erreichbar sein -> Fahrradschutzstreifen sollen ausgebaut und Fahrradwege asphaltiert werden, um den bestehenden Ortskern besser anzubinden; die Radinfrastruktur im neuen Quartier kann an den Markt angebunden werden und ermöglicht eine schnelle Anbindung an andere Ortsteile.

| | | |
|--------------|--|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|--|---|

- Paketstationen sollen in ganz Kirchseeon etabliert werden; im Quartier ist ein Quartiershub denkbar in dem zusätzlich der Aus- und Verleih privater Gegenstände ermöglicht werden kann.
- Das Mobilitätskonzept muss kommuniziert werden, um die Bewohner:innen Kirchseeons von der Nutzung zu überzeugen; dies kann durch z.B. Information, Schnupperangebote, Ausflugstipps und Vergünstigungen geschehen.

Näheres ist der Anlage **3** zu entnehmen.

4.4 Input 4 | Nachhaltigkeitsbeiträge Energie und Regenwassermanagement (Herr Peter Geier, Werner Sobek Green Technologies)

Herr Geier vom Büro Werner Sobek stellte zunächst allgemeine Konzeptionen zur Nachhaltigkeit und dem Themenbereich Energie vor. Anschließend ging er auf das Grobkonzept zum Regenwassermanagement für das neue Quartier ein, das vom Büro Henning Larsen erstellt wurde. Die wichtigsten Erkenntnisse lauten wie folgt:

- Die Umsetzung einer nachhaltigen Energieversorgung ist ein Ziel der Gesamtkonzeption Nachhaltigkeit für das neue Quartier; Umweltenergie soll nach Möglichkeit genutzt werden und eine schlüssige Konzeption erarbeitet werden.
 - Starkregen soll im Gebiet zurückgehalten werden, um umliegende Gebiete nicht negativ zu beeinflussen.
 - Da das Plangebiet im Starkregenfall durch Außengebietswasser beeinflusst wird, sind Maßnahmen gegen Außengebietswasser erforderlich.
 - Zielsetzung für die Planung:
 - Annäherung an die natürliche Wasserbilanz durch naturnahe Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen
 - Geringer Oberflächenabfluss bei möglichst hoher Verdunstungsleistung und Grundwasserneubildung
 - Zur Versickerungsleistung im Plangebiet tragen multifunktionale Retentions-/ und Versickerungsflächen, Baum-Rigolen, Straßenbegleitende Versickerung/Retention und offene Wasserflächen bei; Notentwässerungen leiten das Wasser (u.a. Außengebietswasser) bei Starkregen in vorgesehene Retentions- und Versickerungsflächen;
 - Maßnahmen auf Grundstücksebene (Dachbegrünung, Retentionsdächer, oberflächige Ableitung, Versickerungsmulden und Rigolen) ergänzen das Konzept.
- ➔ Ziel ist die Umsetzung des Schwammstadtprinzips, bei dem eine Annäherung an die natürliche Wasserbilanz durch Verdunstungs- und Versickerungsmaßnahmen erfolgt. Die Altlastensituation wird berücksichtigt.

Näheres ist der Anlage **4** zu entnehmen.

| | | |
|--------------|--|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|--|---|

4.5 Input 5 | Umweltwärme (Herr Niklas Petschko, Büro für Umweltfragen GmbH)

Herr Petschko ergänzte das Thema Nachhaltigkeit durch seinen Beitrag im Bereich Umweltwärme. Die wichtigsten Erkenntnisse lauten wie folgt:

- Die Nutzung von Erdwärme kann u.a. über geschlossene oberflächennahe Geothermie erfolgen; hierbei erfolgt keine Kontamination oder Wasserverbrauch.
- Die Standortfaktoren ermöglichen die Synergie aus Grundwassersanierung und Energiegewinnung durch offene Geothermie.
- Die Brunnen der Grundwassersanierungsanlage infiltrieren das gereinigte Wasser bereits jetzt zurück ins Grundwasser; zur Nutzung der Wasserwärme sind nur minimale Anpassungen an der Bestandanlage nötig.
- Die Förderung der Grundwassersanierungsanlage könnte von 30m³/h auf 90m³/h gesteigert werden; die Abstomsicherung muss hierbei stets gewährleistet bleiben, es entsteht kein zusätzliches Risiko für Mensch und Natur.
- Weitere Brunnen sind möglich, müssen jedoch zusätzlich genehmigt werden.
- Die Oberflächennahe Geothermie kann durch Koaxiale Erdwärmesonden die Wärmegewinnung über Brunnen ergänzen.

5 Festgestellte Herausforderungen | Offene Fragen

In der Diskussion werden die wesentlichen thematischen **Herausforderungen** und **offene Fragen** wie folgt benannt:

A) In Bezug auf den Rahmenplan und die Gesamtkonzeption:

- Wie gestaltet sich die Aufteilung des Wohnungsbestands?
- Wie sieht das Flächenverhältnis von Wohnflächen/Gemeinschaftsflächen/Gewerbeflächen aus?
- Bedenken, dass nur ein kleiner Anteil der Wohneinheiten verkauft werden wird.
- Bedenken, dass die Bereitschaft der Deutschen Bahn fehlt. Nachfrage nach möglicher Stellungnahme Seitens der DB.
- Gibt es Hochrechnungen zu den Kosten und Bedarfen für Senioren?
- Wann gibt es Erkenntnisse zur fiskalischen Wirkungsanalyse?
- Kann die Analyse schon durchgeführt werden, wenn der Plan noch nicht feststeht?
- Gibt es einen Zeitplan?
- Erfolgt die Bauleitplanung für das Gebiet in Teilen oder als Ganzes?
- Wann wird/würde ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden?
- Wird das Ratsbegehren auch durchgeführt, wenn das Vorhaben nicht wirtschaftlich lohnend für die Gemeinde ist?
- Über welche Bauwege erfolgt der Baustellenverkehr?
- Gibt es nur eine Durchgangsstraße (Ost-West) im neuen Quartier?
- Erfolgt nach der langen Zeitplanung dann doch kein Bau von Kita etc. mehr?
- Kann man die Bebauung des Bahnschwellenwerks nicht in Abschnitte aufteilen? Muss die ganze Fläche bebaut werden?
- Warum sollen so viele Wohnungen realisiert werden?

| | | |
|--------------|---|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofsstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|---|---|

- Wie haben sich die Zahlen im Vergleich zur Dichte/Geschossigkeit des ursprünglichen Rahmenplans verändert?
- Geäußerte Meinung eines Teilnehmers, dass man keine Angst vor Neu-Zuzug haben muss.
- Machen die geplanten Einrichtungen wie etwa die Kita auch dort (im Plangebiet) Sinn oder sollten diese lieber an anderer Stelle im Ort realisiert werden?

B) In Bezug auf die verkehrliche Anbindung über die B304:

- Nachfrage zum Umfang des nötigen Grunderwerbs an der Schule bei den Kreisverkehrslösungen.
- Wie siehts es mit der Berücksichtigung von Fahrradfahrern an der B304 aus?
- Bedenken, dass die Sperrung bei der Anzinger Str. nicht ausreicht, u.a. wegen möglicher neuer Verkehrsteilnehmer.
- Anmerkung, dass das Betrachtungsgebiet der B304 bis an die A99 ausgeweitet werden sollte, da sich das Problem sonst nur verlagert.
- Nachfrage zu KP Werkstraße? Hat ein KV wirklich zu wenig Platz?
- Ergibt sich durch den möglichen Einwohnerzuwachs und den allgemeinen Trend zu höherem Verkehrsaufkommen eine Verschlechterung?
- Gibt es bereits eine Simulation für den Zuzug durch Entwicklung des Schwellenwerks, auch in den nachgeordneten Straßen?
- Führen zu viele LKW und die Etablierung der Kreisverkehre zu einer Verstopfung? Anregung, dass ein mögliches hohes LKW-Aufkommen näher betrachtet werden muss.
- Anmerkung, dass der Querverkehr durch Rad und Fußgänger eine Herausforderung darstellt und berücksichtigt werden sollte.
- Wunsch geäußert, dass der Verkehr an Kinderhaus- und Grundschule komplett weggenommen werden sollte.
- Ist an der Rathausstr. kein Platz für eine Kreisverkehrsanlage?
- Wunsch, dass auch eine mögliche Kreisverkehrslösung am KP bei McDonalds betrachtet werden soll
- Anmerkung, dass auch andere Stellen nicht nur die Anzinger Str. betrachtet werden müssen
- Das Abbiegen an der Riederinger Str. muss mit bedacht werden muss. Feuerwehr und Schulbusverkehr müssen beachtet werden.
- Äußerung von Bedenken der Belastung von Fuß- und Radverkehr auf der B304 durch Neuverkehr einer möglichen Entwicklung des IVECO-Geländes. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger müssen stärker beachtet werden.
- Die Lage der Tiefgarageneinfahrten sollte berücksichtigt werden, um Anfahrtsverkehr möglichst gering zu halten.
- Anregung, dass eine mögliche Umfahrungslösung als „Riederinger-Spange“ im Rahmenplan mit aufgegriffen werden sollte.
- Anregung, dass es wichtig ist, die Ampelanlage an der Anzinger Str. und die Ampelanlage am Lidl abzuschaffen.
- Bedenken, dass die Lebensqualität im Ort durch den neuen Verkehr gefährdet wird.

C) In Bezug auf ein nachhaltiges Mobilitätskonzept:

- Geäußerte Bedenken, dass die Fußgängerunterführung eine zu schlechte Qualität zur Anbindung des Gebiets hat.
- Frage wie der Stellplatzschlüssel berechnet wird und ob auch ein Stellplatzschlüssel von 0 denkbar wäre.

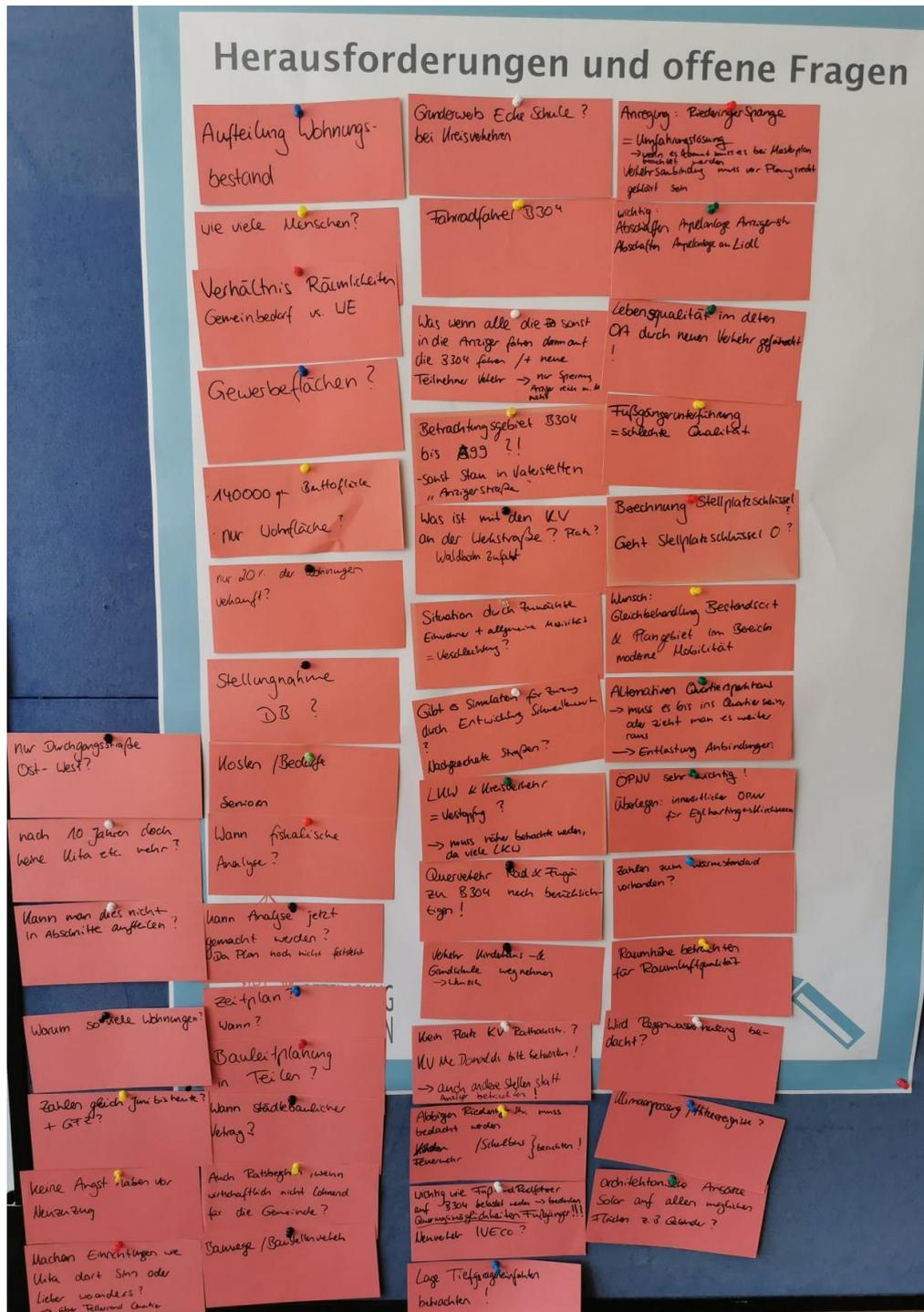
| | | |
|--------------|---|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofsstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|---|---|

- Es wurde der Wunsch geäußert, dass der Bestandsort und das Plangebiet im Bereich moderne Mobilität gleichbehandelt werden.
- Vorschlag zur alternativen Verortung des Quartiersparkhauses. Anregung, ob das Quartiersparkhaus im Quartier liegen muss oder ob man durch eine Verortung außerhalb eine Entlastung der Anbindungen erreichen kann.
- Der ÖPNV wird als sehr wichtig erachtet. Überlegungen eines innerörtlichen ÖPNV für die Verbindung Eglharting und Kirchseeon zu treffen, wird vorgeschlagen.

D) In Bezug auf die Nachhaltigkeitsbeiträge Energie und Regenwassermanagement:

- Sind Zahlen zum Wärmestandard vorhanden?
- Anmerkung, dass bei der Festlegung der Raumhöhe auch die Raumluftqualität betrachtet werden sollte.
- Wird die Regenwassernutzung bedacht?
- Werden Klimaanpassung und Hitzeereignisse mit betrachtet?
- Gibt es architektonische Ansätze zur Solarnutzung auf allen möglichen Flächen z.B. auch Geländern?

Nachfolgend das photographische **Zwischenergebnis** der festgestellten Herausforderungen:



6 Erste Lösungsansätze

In der Diskussion werden die ersten thematischen **Lösungsansätze** wie folgt benannt:

A) In Bezug auf den Rahmenplan und die Gesamtkonzeption:

- Der Wohnungsmix soll entsprechend der Nachfrage gestaltet werden. Etwa 10-15% der angebotenen Wohnungen sollen nach heutigem Stand Singlewohnungen sein. Der Schwerpunkt liegt mit 40-70% auf 3-4 Zimmer Wohnungen. Die genauen Anteile sind noch nicht in Stein gemeißelt, da sich der Rahmenplan durch den Input der Beteiligung noch verändern kann.
- Es sollen etwa 1.300 Wohnungen entstehen. Die durchschnittliche Belegung wird bei etwa 2,3 liegen. Es ist mit ca. 2800-3000 Neubürgern zu rechnen.
- Für alle Gebäude entstehen in etwa 148000 m² Bruttogeschossfläche; Die Wohnnutzung nimmt mit ca. 115000 m² Bruttogeschossfläche den größten Anteil ein.
- Der Großteil, etwa 80-90% der Wohneinheiten sollen in den Verkauf gehen.
- Die Bereitschaft zu Gesprächen Seitens der Deutschen Bahn ist groß. Es gibt bereits Abstimmungen zum Schallschutz und der Unterführung.
- Im Quartier soll es auch seniorengerechte Wohnungen geben.
- Die Bedarfe für Einrichtungen wie Kita oder Schule werden berechnet und mit der Gemeinde abgestimmt.
- Ein Fachbüro erstellt die Kostenberechnungen. Antworten hierzu können voraussichtlich im Juli gegeben werden. Die Berechnung für noch nicht feststehende Parameter erfolgt aufgrund Berechnungsannahmen und Ansätzen. Die errechneten Folgekosten müssen diskutiert werden.
- Als Zeitschiene für die Entwicklung können etwa 10 Jahre angesetzt werden. Ein Wachstum von etwa 200 Wohneinheiten pro Jahr wird angestrebt, was einer Wachstumsrate der Bevölkerung von 3-5% p.a. entspricht. Der Beginn erfolgt abhängig vom Ergebnis des Ratsbegehrens.
- Zum Vorgehen bei der Bauleitplanung gibt es noch keinen Beschluss. Beide Ansätze (komplett oder in Abschnitten) sind als legitim anzusehen.
- Ein abzuschließender städtebaulicher Vertrag muss vor der Planreife stehen.
- Der Marktgemeinderat beschließt am 17. Juli das Ratsbegehren. Die Entscheidung über die Durchführung des Ratsbegehrens erfolgt auf Grundlage der Beteiligung, der Kosten und der vorliegenden Gutachten.
- Der Baustellenverkehr wird voraussichtlich im nächsten Forum thematisiert.
- Die Erschließung im Quartier erfolgt u.a. durch Stichstraßen. Durch die Umfahrung für den MIV, die nördlich des Quartiersplatzes vorbeiführt, soll großer Durchgangsverkehr vermieden werden.
- Der Nachweis von bestimmter Infrastruktur wie Kita und Parkplätzen ist Pflicht bei Wohnbebauung.
- Jedes einzelne Baufeld soll auch für sich selbst funktionieren, um die abschnittsweise Realisierung zu ermöglichen.
- Das Gebiet nur in Teilen zu entwickeln, wird als sehr schwierig angesehen. Wenn das Gebiet bebaut wird, soll die Fläche nur im Ganzen saniert werden.

| | | |
|--------------|--|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|--|---|

- Die erheblichen Altlasten auf dem Gebiet erfordern eine teure Entsorgung. Zudem werden zahlreiche Gutachten durchgeführt und die Wünsche der Gemeinde und der Bürger mitberücksichtigt. Aufgrund der entstehenden Kosten ist eine Realisierung von vielen Wohneinheiten geplant.
- Trotz der vielen Wohneinheiten soll eine Dichte entstehen, die etwa der heutigen Dichte Kirchseeons entspricht.
- Die Anpassungen, die seit der ersten Vorstellung am Rahmenplan vorgenommen wurden, haben keinen Einfluss auf die Dichte. Es sind keine Stockwerke hinzugekommen.
- Zur „Angst vor Zuzug“ wird die Anmerkung gegeben, dass auch heute schon Zuzug erfolgt und in das neue Quartier auch viele Kirchseeoner ziehen können.
- Die Planung der Kita erfolgt für den gesamten Markt in einer gesamtgemeindlich strategischen Lage. Es gibt außerhalb des Quartiers wenig Möglichkeiten für eine Kita in der Gemeinde, es gibt also wenig Spielraum. Zudem können Kosten besser übernommen werden.

B) In Bezug auf die verkehrliche Anbindung über die B304:

- Der leichte Anschnitt der Schulflächen, der sich durch die Kreisverkehrslösungen an der B304/Münchner Str. ergibt, ist nur minimal. Es sind nur öffentliche Flächen betroffen, weshalb kein Grunderwerb erfolgen muss. Der Schulweg kann durch die Maßnahme an dieser Stelle breiter werden.
- Ein Radweg braucht gewisse Breiten. Diese sind auf der B304 nicht vorhanden, weshalb alternative Routen geprüft werden müssen.
- Die Ausweitung des Betrachtungsumfangs bis zur Autobahnauffahrt Vaterstetten ist über das Verkehrsmodell bisher nicht erfasst. Der Ansatz ist fachlich interessant, aber nicht im Zusammenhang mit der möglichen Entwicklung des Bahnschwellenwerks zu sehen.
- Die Simulation des Verkehrs erfolgte für die Nachmittagspitze als ungünstigste Tageszeit mit dem höchsten Verkehrsaufkommen.
- Maßnahmen am KP Anzinger Str. werden als Hauptlösungsaspekt für die Problematik an der B304 identifiziert. Kirchseeoner sind durch Schleichverkehr gleichzeitig Opfer und Täter.
- Die Verkehrsspitze kann durch die Maßnahmen verbessert werden. Auch bei Verkehrszunahme ist insgesamt immer noch eine Verbesserung der Situation zu erwarten.
- Die Problematik, die durch den KP Anzinger Str. entsteht, muss auch unabhängig vom Plangebiet verbessert werden. Es wird von einem Teilnehmer vorgeschlagen, die Maßnahme einfach mal zu testen.
- Die Untersuchung des Verkehrs erfolgt auch auf den nachgeordneten Straßen.
- Eine Einflussgröße auf die Berechnung von Neuverkehren aus dem Plangebiet ist der Modal Split.
- Die Berücksichtigung eines hohen LKW-Aufkommens, Radfahrer- und Fußgängerverkehr wird in die weitere Betrachtung aufgenommen.
- Ob ein KVP an der Rathausstraße möglich ist, muss noch abschließend geprüft werden. Eine Realisierung ist jedoch als sehr schwierig anzusehen.

| | | |
|--------------|---|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofsstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|---|---|

- Der Knotenpunkt am McDonalds ist über das Verkehrsmodell erfasst. Nach Bewertung der Bestandssituation ergibt sich kein konkreter Handlungsbedarf zur Etablierung einer Kreisverkehrsanlage.
- Der entstehende Neuverkehr aus einer möglichen Bebauung des Bahnschwellenwerks wird noch betrachtet.
- Zu einer in der Beteiligung immer wieder angesprochenen Umfahrungslösung äußerte sich Bürgermeister Jan Paepflow. Die Umfahrung stellt für das Projekt keine kurzfristige Lösung dar, weshalb diese Möglichkeit jetzt nicht betrachtet wird. Diese Lösung würde nicht tragbare Kosten für die Gemeinde, Verhandlungen über Grunderwerb und eine sehr lange Umsetzungsdauer nach sich ziehen. Eine mögliche Umfahrung könnte erst in weiter Zukunft ins Gespräch kommen, unabhängig von einer möglichen Entwicklung des Schwellenwerks.

C) In Bezug auf ein nachhaltiges Mobilitätskonzept:

- Durch Mobilitätskonzepte in modernen Quartieren kann der Verkehr durch MIV erfahrungsgemäß stark reduziert werden. Eine Reduktion um bis zu 50% ist möglich.
- Es wird von einer Teilnehmerin geäußert, dass mehr Innovations-Mut gewünscht ist. Weniger Kfz sollte der Maßstab sein.
- Die Fußgängerunterführung unter den Bahngleisen wird nicht so bleiben. Es erfolgt eine Verbesserung. Die Abstimmung mit der Deutschen Bahn findet bereits statt.
- Der Stellplatzschlüssel ist Sache der Gemeinde und beträgt momentan für die meisten Wohneinheiten in Kirchseeon 2,0. Dieser kann durch die Gemeinde angepasst werden, auch für einzelne Quartiere mit Mobilitätskonzept.
- Ein Parkkonzept ist auch für den Gesamtort wichtig. Die Gemeinde hat hier Stellmöglichkeiten.
- Das Quartiersparkhaus im Plangebiet kann als Ventil angesehen werden, falls der Bedarf an Parkplätzen steigt.
- Von Gutachter und Bürgerseite werden Beispiele vorgestellt, in denen eine nachhaltige Vernetzung schon funktioniert. Es wird der Wunsch geäußert, dass dies auch für Kirchseeon etabliert wird.

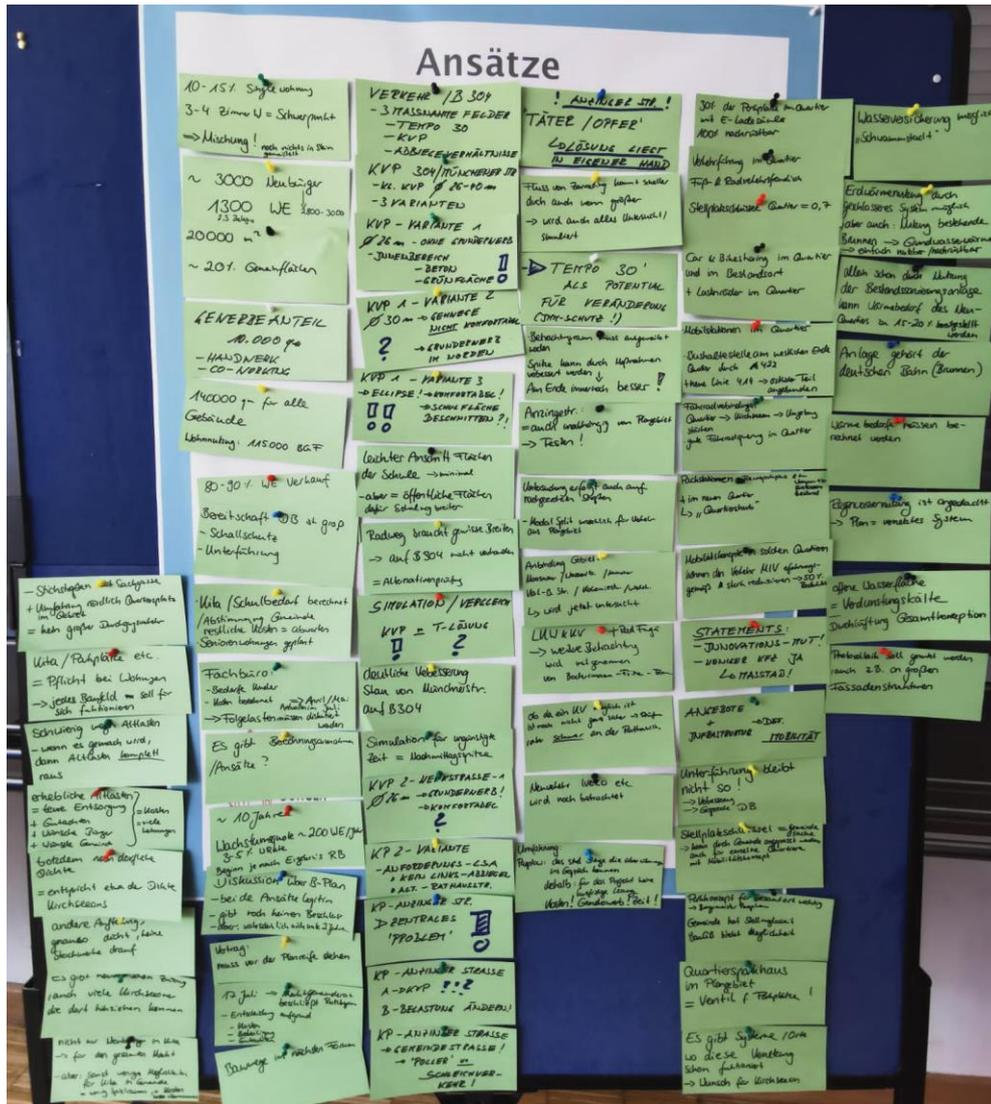
D) In Bezug auf die Nachhaltigkeitsbeiträge Energie und Regenwassermanagement:

- Allein schon durch die Nutzung der Bestandsanierungsanlage kann der Wärmebedarf des neuen Quartiers voraussichtlich zu etwa 15-20% gedeckt werden.
- Die Grundwasserförderanlage (Brunnen) gehört der Deutschen Bahn.
- Wärmebedarfe müssen berechnet werden.
- Eine Regenwassernutzung ist angedacht. Die Planungskonzeption bildet ein vernetztes System.
- Durch die offenen Wasserflächen kann Verdunstungskälte entstehen und Hitze reduziert werden. Auch die Durchlüftung, als weiterer Aspekt der Klimaanpassung, ist Teil der Gesamtkonzeption.

| | | |
|--------------|---|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|---|---|

- Photovoltaik soll genutzt werden und kann z.B. auch an großen Fassadenstrukturen etabliert werden. Jedoch muss die architektonische Qualität gewährleistet bleiben.

Nachfolgend das photographische **Zwischenergebnis** der ersten identifizierten Lösungsansätze:



7 Resümee | Folgeschritte

Der Abschluss der 3. Sitzung des Arbeitskreises wird seitens der Moderation wie folgt zusammengefasst:

1. Das Projekt wird als ganzheitliches Konzept entwickelt das u.a. städtebauliche, verkehrliche und Nachhaltigkeitsaspekte vereint.
2. Es soll eine Mischung an Wohneinheiten entstehen, die zu einem Großteil veräußert werden sollen. Wohnnutzung nimmt den Großteil der Fläche ein, ergänzt wird sie durch Gemeinbedarfsflächen und integrierte Flächen für gewerbliche Nutzung.
3. In die Berechnung der Kosten und Bedarfe fließen vielfältige Aspekte, wie der durch die Beteiligung noch veränderliche Rahmenplan, mit ein. Genaue Zahlen werden erst im weiteren Verlauf diskutiert.
4. Als Lösungskomplex für die Problematik der B304 zeigt sich:
 - Die Etablierung von Tempo 30 -> bietet Potenzial für Verbesserung der Knotenpunkte
 - Kreisverkehrslösung an der Münchner Str.
 - KVP oder Lichtsingalanlage an der Werkstraße
 - Verbesserung am KP Anzinger Str. -> Identifikation als zentrales Problem an der B304
5. Die Berücksichtigung eines hohen LKW-Aufkommens und die Betrachtung von Fuß- und Radverkehr an/quer zur B304 wird mitgenommen.
6. Als nächsten Schritt erfolgt die Untersuchung der Verkehrsqualität auf den nachgeordneten Straßen zur Anbindung des Schwellenwerksgeländes
 - Moosacher Straße - Wasserburger Straße - Münchner Straße
 - Karl-Birkmaier Straße – Koloniestraße – Werkstraße
 sowie die Auswirkungen von Verdrängung und Verlagerungspotentialen.
7. Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept bietet große Chancen den MIV-Anteil im Quartier gering zu halten. Eine Ausweitung auf den Gesamtort wird angestrebt und in der Planung berücksichtigt.
8. Die Umsetzung einer nachhaltigen Energieversorgung ist Ziel der Gesamtkonzeption Nachhaltigkeit für das neue Quartier. Umweltenergie soll möglichst genutzt werden und eine schlüssige Konzeption erarbeitet werden.
9. Die bestehende Brunnenanlage bietet großes Potenzial zur geothermischen Nutzung. Durch einfache Nachrüstung kann die Wärme der bereits jetzt stattfindenden Förderung von Grundwasser genutzt werden. Dies kann durch die Etablierung geschlossener oberflächennaher Geothermie ergänzt werden.
10. Im Regenwassermanagement soll das Schwammstadtprinzip umgesetzt werden. Umliegende Gebiete werden nicht negativ beeinflusst. Die Altlastensituation wird berücksichtigt, die Versickerung des Regenwassers erfolgt gezielt.

| | | |
|--------------|---|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofsstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|---|---|

11. Im weiteren Verlauf des Beteiligungsprozesses sollen im Themenkomplex Mobilität und Nachhaltigkeit die Ansätze zur Verkehrssituation an der B304 weiterbetrachtet, das örtliche Mobilitätskonzept vertieft und Erkenntnisse der Abstimmung mit der Deutschen Bahn kommuniziert werden. Zudem soll die Nachhaltigkeitskonzeption vertieft, die Thematik des Baustellenverkehrs aufgegriffen und das Thema Natur- und Freiraum bearbeitet werden.
12. Die nächste Sitzung der Arbeitskreise soll am 13.05.2023 stattfinden und die Möglichkeit bieten das Gelände zu begehen.

8 Impressionen

Nachfolgend einige Impressionen der Arbeitsatmosphäre der Sitzung des Arbeitskreises Mobilität und Nachhaltigkeit vom 18.03.2023. Es sind lediglich solche Personen erkennbar, die aus Gründen der verwaltungsmäßigen oder auftragsbezogenen Zuständigkeit mitgewirkt haben oder ihr Einverständnis gegeben haben.





9 Anlagen

Die Dokumentation der 3. Sitzung der Arbeitskreise zum Arbeitskreis Mobilität und Nachhaltigkeit beinhaltet die folgenden Inputvorträge der beauftragten Fachgutachter als Anlage:

- Anlage 1: Aktueller Stand Rahmenplan, ECE
- Anlage 2: Verkehrsanbindung, Bockermann-Fritze
- Anlage 3: Mobilitätskonzept, MIB
- Anlage 4: Nachhaltigkeitsstränge und Regenwassermanagement, Werner Sobek

Bearbeitung: M.Sc. Lena Fastner

230318_Dokumentation_Arbeitskreise_Kirchseeon_MobilitätNachhaltigkeit_Sitzung3_04042023

| | | |
|--------------|---|---|
| Bearbeitung: | FIRU mbH, Bahnhofsstraße 22, 67655 Kaiserslautern Tel.: 06 31 / 3 62 45-0 • Fax: 06 31 / 3 62 45-99 • E-Mail: firu-kl1@firu-mbh.de |  |
|--------------|---|---|