Stadt Troisdorf
Der Bürgermeister

# B e g r ü n d u n g

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

# Bebauungsplan E 65, Blatt 1, 20. Änderung

Stadtteil Troisdorf-Eschmar, Bereich Lochnerstraße

## 1. Plangebiet

Die 20. Änderung des Bebauungsplanes E 65, Blatt 1 liegt im Stadtteil Troisdorf-Eschmar in der so genannten Gartenstadt, einer seit 1973 planmäßig angelegten Wohnsiedlung nach den Grundsätzen des Städtebaus der 1970er Jahre. Die Planänderung betrifft den nicht befahrbaren Teil der Lochnerstraße hinter der Wendeanlage für den Kfz-Verkehr. Der Anlass der Planänderung erfordert eine Abgrenzung des Geltungsbereiches, die im Wesentlichen alle Grundstücke umfasst, die den nicht befahrbaren Teil der Lochnerstraße berühren.

Die Lochnerstraße ist seit der bautechnischen Abnahme am 26.01.1976 im Änderungsbereich in einer Breite von 3 m und einer Länge von ca. 110 m als nicht befahrbarer Wohnweg mit einem Betonplattenbelag hergestellt. Als Wegebegleitgrün besteht auf beiden Seiten ein 1 m breiter Grünstreifen mit niedriger Strauchbepflanzung. Die Wegeführung ist geradlinig und geht am Ende hinter dem Haus Lochnerstraße 59 in einen Platzbereich über, an den sich eine verschachtelt Raumfolge bis zum Raffaelplatz anschließt. Dem Platzbereich am Ende der Lochnerstraße sind bereits die Adressen des Raffaelplatzes zugeordnet. Als Gestaltungselement ist dort ein Mittelbett mit 4 Bäumen angelegt

## 2. Bisherige planungsrechtliche Situation

### 2.1 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan ist das Gebiet als Wohnbaufläche dargestellt. Die Art der baulichen Nutzung, die sich durch die Bebauungsplanänderung nicht ändert, ist gemäß § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) aus dieser Darstellung entwickelt.

### 2.2 Bebauungsplan

Die Erschließung des Neubaugebietes Gartenstadt Eschmar erfolgte seit 1973 auf der Grundlage des Bebauungsplanes E 65, der am 24.04.1973 rechtskräftig wurde. Im Geltungsbereich der 20. Änderung liegen die Änderungsbereiche der 1., 2., 3. und 5. Planänderung. Mit der 19. Änderung des Bebauungsplanes E 65,

Blatt 1 wurden Festsetzungen des Gesamtplanes geändert, sodass der Plan in dieser seit dem 27.04.04 gültigen Fassung derzeit maßgebend ist.

# 3. Ziel und Zweck der Planung

## 3.1 Anlass der Planänderung

Anlass der Planänderung ist eine jahrelange Auseinandersetzung zwischen Anliegern über die Befahrbarkeit des Wohnweges Lochnerstraße 47-59 mit Kraftfahrzeugen, die durch Urteil des Verwaltungsgerichts (VG) Köln vom 23.10.2001 auf der Grundlage des seinerzeit rechtskräftigen Bebauungsplanes, der sich inhaltlich in Bezug auf die festgesetzten Verkehrsflächen seitdem nicht geändert hat, entschieden wurde. Das Urteil hatte verkehrsrechtlich notwendige Anordnungen zur Folge, die im Widerspruch zum Rechtsempfinden des Antragstellers und der Befürworter der Planänderung stehen. Aus der gerichtlichen Entscheidung zogen die davon nachteilig betroffenen Anlieger den Schluss, dass es einer Änderung der Rechtsgrundlagen für dieses Urteil bedarf. Kernpunkt des Konfliktes ist die Tatsache, dass der Wohnweg aufgrund des Richterspruches heute auf einem ca. 10 m langen Teilstück, gemessen vom äußeren Fahrbahnrand der Wendeanlage, im Wege einer Dauerausnahmegenehmigung für einen Anlieger zur Benutzung einer Garage mit Kraftfahrzeugen befahrbar ist, während die restlichen 100 m durch einen Poller abgesperrt sind, um eine widmungsgemäße Benutzung als fußläufigen Wohnweg zu sichern.

Mit Datum vom 01.06.2002 wurde von 10 betroffenen Anwohnern aus dem abgesperrten Abschnitt des Wohnweges erstmals ein Antrag auf Änderung des Bebauungsplanes gestellt, der jedoch seinerzeit durch Beschluss des Umwelt- und Planungsausschusses vom 18.09.2002 zunächst abgelehnt wurde. Der damalige ablehnende Beschluss war von der Sorge getragen, der Beschluss könnte für andere Wohnwege in der Gartenstadt eine Vorbildwirkung erzeugen. Im Hinblick auf die nach wie vor gültigen grundlegenden städtebaulichen Zielvorstellungen der Stadt Troisdorf, an dem vorhandene Erschließungssystem nicht nur aus faktischen Gründen festzuhalten, wurde befürchtet, unter Gleichbehandlungsgesichtpunkten unklare Verhältnisse zu schaffen.

Der weiter schwelende Konflikt führte dazu, dass die Antragsteller von 2002 im Jahre 2003 mit nicht unbeachtlichem Erfolg versuchten, große Teile der Anwohner der Gartenstadt in einer "Flugblattaktion" zu mobilisieren. Presseaktionen begleiteten diese erneute Initiative. Die Stadtverwaltung, vertreten durch den Bürgermeister, hat damals allen Petenten erläutert, warum eine Bebauungsplanänderung für die Gartenstadt Eschmar kein gangbarer Weg ist, um eine praktikable, zeitgemäße und rechtssichere Befahrbarkeit der fußläufig gewidmeten Fußwege in Ausnahmefällen zu erreichen. So zeigten Bürgerinnen und Bürgern zunehmend Verständnis für die Auffassung der Stadt, dass es keine rechtlichen Möglichkeiten gibt, die bestehenden Wohnwege für lediglich grob umrissene Ausnahmefälle als mit Kraftfahrzeugen befahrbar zu erklären. Gleichzeitig zeigte sich, dass sehr viele Bewohner mit ihrer gegenwärtigen Wohnsituation zufrieden sind und in der Gartenstadt gut leben können, wenn ihnen nachbarschaft-

lich akzeptierte Zufahrtsmöglichkeit behördlicherseits nicht genommen würden. Hierzu hat die Stadt darauf hingewiesen, dass Sie bisher zwar nach dem Opportunitätsprinzip verfahren ist, aber nunmehr ein Einschreiten nur durch strengste bürgerschaftliche Selbstdisziplin vermieden werden kann.

Vor dem Hintergrund eines immer weiter zerrütteten Nachbarschaftsverhältnisses in dem umstrittene Wohnweg Lochnerstraße hat eine vom Poller betroffene Familie mit Unterstützung der übrigen damaligen Petenten mit Schreiben ihrer Anwälte vom 19.04.2004 erneut die Änderung des Bebauungsplanes beantragt mit dem Ziel, den Wohnweg als Fahrstraße auszuweisen. Im Vertrauen auf den Bürgerwillen und das Verständnis der übrigen Bürger in der Gartenstadt Eschmar hat die Stadt nunmehr die Erkenntnis gewonnen, dass die neuerlich begehrte Planänderung ohne negative Vorbildwirkung auf die Lochnerstraße beschränkt bleiben kann, zumal die Straße besondere und in ihrer Kombination singuläre Merkmale in der Gartenstadt aufweist, die eine gesonderte Betrachtung rechtfertigen.

Der Antrag von 2002 wurde hinsichtlich der Zweckmäßigkeit und städtebaulichen Vertretbarkeit u. a. begründet mit der unverhältnismäßig großen Länge des nicht befahrbaren Weges und der nur hier bestehenden Möglichkeit, in einer breiten Vorgartenzone Stellplätze vor dem Haus unterzubringen. Zum Erfordernis der Planung wurde ausgeführt, dass die Mehrzahl der betroffenen Anwohner mit dem Entstehen der Siedlung vor über 30 Jahren eingezogen seien und diese jetzt die streng reglementierte Befahrbarkeit ihres Wohnweges im Ausnahmefalle durch antragsgebundenen und kostenpflichtigen Verwaltungsakt in ihrem täglichen Leben aufgrund ihres höheren Alters als schwere Belastung empfinden.

## 3.2 Ziel und Zweck der Planung

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 17.06.2004 beschlossen, zunächst ergebnisoffen ein Planänderungsverfahren einzuleiten, um die planungsrechtliche Möglichkeiten einer Konfliktlösung noch einmal auszuloten und die Mitwirkungsbereitschaft der Anwohner sowie die Einstellung der übrigen Bürger festzustellen. In seiner Sitzung am 20.02.2005 hat der neu gebildete Stadtentwicklungsausschuss das nachstehend erläuterte Planungskonzept als Diskussionsgrundlage beschlossen

Die Gartenstadt Eschmar stellt ein zeittypisches Zeugnis des Städtebaus der 1970er Jahre dar. Dazu gehört auch das Erschließungskonzept, dessen besonderes Kennzeichen die Trennung von Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr ist sowie die Vermeidung von Durchgangsverkehr. So sind die Anliegerstraßen als Sackgassen konzipiert, die ihre Fortsetzung in nicht befahrbaren Wohnwegen finden, die ihrerseits ein eigenständiges Wegesystem bilden. An den Enden der Sackgassen befinden sich Garagenhöfe als Sammelanlagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Dieses Konzept bietet eine hohe Verkehrssicherheit und völlige Lärm- und Abgasfreiheit im unmittelbaren Wohnumfeld der so erschlossenen Grundstücke und ist als städtebauliches Erbe aufzufassen. Sich nicht zu diesem Konzept zu bekennen hieße, die Siedlung in wesentlichen Teilen neu bauen müssen, was weder realistisch noch erforderlich ist. Das Erschließungskonzept

entspricht den Bewohnerbedürfnissen und hat sich in über 30 Jahren auch als funktionsfähig erwiesen. Die vorliegende 20. Änderung des Bebauungsplanes ist auf einen Einzelfall beschränkt, in dem ein in der zugespitzten Form selten denkbarer Konfliktfall durch die besonderen örtlichen Umstände im Wege der Umwidmung einer Verkehrsanlage nach sorgfältiger Abwägung aller Belange bewältigt werden kann.

Die große Länge von ca. 110 m und die guten Grundvoraussetzungen für eine Kfz-Mitbenutzung des Wohnweges wie Wegebreite, Wendemöglichkeiten und Platz für Einstellplätze auf den Privatgrundstücken vor den Häusern rechtfertigen es, die festgesetzte rein fußläufige Zweckbestimmung der Verkehrsfläche zu überdenken. Einzelne Gebäude weisen erhebliche Fußweglängen zu ihrer Garage auf (z. B. Haus Lochnerstr. 57 fast 90 m). Der Antragsteller hat durch seine Rechtsanwälte zu recht darauf hingewiesen und das VG Köln hat dies ausdrücklich anerkannt, dass aus § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (BauO NW) gegenwärtiger Fassung ein Planungserfordernis entstehen kann. Danach müssen Wohnwege über 50 m Länge befahrbar sein. Der Landesgesetzgeber hat damit inzwischen die Problematik erkannt und eine Länge von 50 m als zumutbar und noch funktionsgerecht normiert. Die Stadt Troisdorf folgt in der Abwägung diesem Maß, sodass über das persönliches Interesse der Betroffenen hinaus auch ein gewichtiges öffentliches Interesse besteht, materiellen baurechtlichen Anforderungen durch Planänderung zur Verwirklichung zu verhelfen, wenn die übrigen Umstände es zulassen.

Ziel der Planänderung ist es, für das bisher mit Bekanntmachung vom 04.07.1979 als fußläufiger Wohnweg gewidmete Teilstück der Lochnerstraße die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Umbau in einen verkehrsberuhigten Bereich zu schaffen. Mit der dann möglichen verkehrsrechtlichen Anordnung des Verkehrszeichens 325 kann eine sichere Rechtsgrundlage für ein verträgliches Nebeneinander von Fußgänger-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr gelegt werden. Verkehrsberuhigte Bereiche sind in Deutschland zu Beginn der 1980er Jahre eingeführt worden als Reaktion auf die Vor- und Nachteile getrennter Erschließungen für die einzelnen Verkehrsarten. Die Idee verbindet die Vorteile einer unmittelbaren Fahrerschließung mit den Vorteilen eines sicheren, lärm- und abgasarmen Wohnumfeldes. Durch eine Mischung der Verkehrsarten auf dem Geschwindigkeitsniveau des Fußgängers (4 - 7 km/h) ist es möglich, dass auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer die Straße gefahrlos in voller Breite nutzen können und sich die Verkehrsemissionen in einem wohnverträglichen Rahmen halten. Diese Konzeption hat sich bewährt und ist allgemein anerkannt. Die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereiches wird in diesem Fall in besonderer Weise als geeignet angesehen, den bestehenden Zielkonflikt zu bewältigen. Damit wird sowohl den Einwendern Rechnung getragen, die einen Verlust ihrer Wohnqualität befürchten, indem die Beeinträchtigungen auf das geringstmögliche Maß reduziert werden, als auch den berechtigten Interessen der rückwärtigen Anwohner, die nur über einen unzumutbar langen Fußweg die nächstgelegene Erschließungsanlage für den Fahrverkehr erreichen können. Diese modifizierte Form der Fahrerschließung wurde vom Antragsteller und einer Mehrheit der Anlieger akzeptiert. Von den 13 unmittelbar betroffenen Eigentümern / Mietern haben drei im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Einwände erhoben.

Die überwiegende Akzeptanz des Planungskonzeptes gilt auch für den erforderlichen Straßenumbau und seine anteilige Finanzierung über Anliegerbeiträge. Als Ergebnis einer ergänzenden schriftlichen Befragung, die vom 01.08. bis 16.09.05 unter den 13 Anliegern durchgeführt wurde, die auch von Anliegerbeiträgen nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) durch den Straßenumbau betroffen wären, haben lediglich drei ihre Zustimmung verweigert.

Über die Abwägung der planerischen Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Lösungen hinaus sind diese auch gegenüber wirtschaftlichen Belangen abgewogen worden. Der Straßenumbau erhöht den Nutzwert der Grundstücke und wird sich nach der allgemeinen Geschäftsauffassung positiv im Verkehrswert niederschlagen. Unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten ist ein Umbau auch deshalb begründet, weil die Lochnerstraße bereits 30 Jahre alt ist. Bei einer Gesamtnutzungsdauer von rd. 50 Jahren hat sich somit schon mehr als die Hälfte der damaligen Investitionskosten verzehrt, sodass der Restwert, der mit einem Umbau verloren geht, in der Kosten-Nutzen-Relation wirtschaftlich vertretbar ist.

# 4. Umweltbericht gem. § 2 Abs. 4 und § 2 a BauGB

## 4.1 Einleitung

### 4.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der Ziele der Planung, Beschreibung der Festsetzungen des Planes mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen, um das als "fußläufigen Wohnweg" gewidmete letzte Teilstück der Lochnerstraße in Troisdorf-Eschmar auch für den Kraftfahrzeugverkehr zu öffnen. Dazu soll dieses Straßenstück als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "Verkehrsberuhigter Bereich" in der Planänderung festgesetzt werden. Die übrigen Festsetzungen der zurzeit rechtskräftigen Fassung des Bebauungsplanes bleiben im Wesentlichen durch die Planänderung unberührt.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Dabei werden die 9 Einfamilienhäuser, die nach den Festsetzungen der Bebauungsplanänderung über einen vom Wohnweg erschlossenen Einstellplatz verfügen können oder deren Eingang zum Wohnweg orientiert ist, als angeschlossene Wohneinheiten gerechnet. Bei einer Haushaltsgröße von 2 bis 3 Personen je Wohneinheit ergäben sich nach der als Anlage 1 beigefügten Berechnung 57 bis 87 Fahrten am Tag (Hin- und Rückfahrten in 24 Stunden). Da die Haushaltsgröße im Plangebiet eher bei 2 als bei 3 Personen liegt, ist statistisch mit rd. 65 Fahrten wochentäglich zu rechnen. Eine Plausibilitätsprüfung bestätigt eine Annahme in dieser Größenordnung. Unterstellt man bei einer unbeschränkten Öffnung des Wohnweges für die 9 Wohneinheiten nur 2 Fahrten am Tag, so sind dies mit Hin- und Rückfahrt bereits 36 Fahrten im Sinne von Fahrzeugbewegungen. Liefer- und Versorgungsverkehr von durchschnittlich 1 bis 2 Fahrten täglich erscheint ebenso realistisch und würde weite-

re 2 bis 4 Fahrzeugbewegungen auslösen. In dieser Größe bewegt sich auch der zu erwartende Besucherverkehr. Hinzu kommt die allerdings eher als sporadisch einzustufende Anfahrt der rückwärtigen Gärten auf der Nordwestseite des Wohnweges. Auch aus dieser überschlägigen Ermittlung ergeben sich bereits rd. 50 Fahrzeuge, die den Wohnweg täglich voraussichtlich befahren werden.

Bei der Annahme, dass der Verkehr von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr in 16 h abgewickelt wird, ergibt sich theoretisch eine durchschnittliche stündliche Verkehrsbelastung von 4 Fahrzeugen. Da die Tagesganglinie jedoch Schwankungen unterworfen ist, sind morgendliche und nachmittägliche Spitzen zu erwarten, während in der Zwischenzeit ein reduziertes Verkehrsaufkommen stattfindet. Die Spitzenstunde ist mit 10 % von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge anzunehmen und entspricht rd. 6 - 7 Fahrzeugen/h.

Mit der Schaffung von Stellflächen auf den privaten Grundstücken können nach den Festsetzungen der Bebauungsplanänderung noch rd. 70 qm Gartenfläche zusätzlich versiegelt werden.

Die Durchführung der Bebauungsplanänderung erfordert einen Straßenumbau, bei dem das heute vorhandene Straßenbegleitgrün in Form von 1 m breiten Strauchpflanzungen ganz oder teilweise entfernt werden muss. Im Rahmen der Ausbauplanung ist unter Beteiligung der Anwohner über die Straßenumgestaltung und Grünausstattung im Einzelnen zu entscheiden. Zur Disposition stehen ca. 190 qm mit Strauchwerk sowie ein Straßenbaum der Platzbegrünung. Sofern der Grünstreifen einseitig erhalten werden kann, werden nur ca. 95 qm Grünfläche in Anspruch genommen.

### 4.1.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange berücksichtigt wurden

Für die Planänderung relevante Umweltschutzziele finden sich in der Straßenverkehrsordnung (StVO), den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Landesbauordnung (BauO NW), dem Baugesetzbuch (BauGB), dem Bundesimmsssionschutzgesetz (BImschG), der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImschV), der Verordnung zur Umsetzung der EU-Feinstaubrichtlinie (22. BImSchG), der 1. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG - Technischen Anleitung (TA) Lärm, der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG - Technische Anleitung (TA) Luft, dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Landschaftsgesetz Nordrhein Westfalen (LG NW), dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), dem Landeswassergesetz (LWG NW), der Wasserschutzgebietsverordnung Köln-Zündorf vom 07.02.1992 i. d. F. der Änderungsverordnung vom 04.02.1999, der DIN 18 005 (Schallschutz im Städtebau und der VDI-Richtlinie 2310 (verschiedene Blätter zu Immissionsgrenzwerten) sowie den Luftqualitätsleitlinien der WHO.

Die Planung berücksichtigt die Anforderungen, indem die Empfehlungen, Vorschriften sowie die Grenz- und Orientierungswerte beachtet bzw. unterschritten werden.

## 4.2 Beschreibung und Bewertung der in der Umweltprüfung ermittelten Umweltauswirkungen und verwendeten technischen Verfahren

### 4.2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

*Schutzgut Mensch*
Der Abschnitt der nicht befahrbaren Lochnerstraße ist gegenwärtig frei von Störungen aus Kfz-Verkehr und weist damit eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Durch die erweiterten Zufahrtsmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge bis vor die Haustür erweitert sich der Einsatz eines in seinen Auswirkungen auf die Umwelt grundsätzlich belastend wirkenden Verkehrsmittels. Hierbei sind in erster Linie die gasförmigen Emissionen der Verbrennungsmotoren maßgeblich, die heute noch üblicherweise zum Einsatz kommen. Schallemissionen betreffen wegen der zulässigen geringen Geschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen nur das Motorengeräusch, wobei hier nach dem Stand der Technik von geringeren Auswirkungen ausgegangen werden kann. Nachteilige Auswirkungen werden in erster Linie durch Türenschlagen und erhöhte Motorgeräusche nach dem Anlassen während der Kaltlaufphase hervorgerufen, die konstruktionsbedingt unterschiedlich ausgeprägt sind.

Mit der Schaffung einer Koexistenzzone für den motorisierten und nicht motorisierten Verkehr werden straßenverkehrsrechtlich der Bewegungsraum und die Beweglichkeit beider Gruppen neu definiert. Davon sind insbesondere die Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl der schwächeren Verkehrsteilnehmer betroffen.

*Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt*
Der Wohnweg wird heute nördlich von Straßenbegleitgrün gerahmt. Dies sind hier in erster Linie Ziergehölze, die randlich in der Verkehrsfläche gepflanzt wurden. Mit dem Straßenumbau können Vegetationsbestände mit nachteiligen Wirkungen für die Tier- und Pflanzenwelt (Insekten, Vögel) verloren gehen.

*Schutzgut Boden*
Das Schutzgut Boden ist von der zusätzlichen Versiegelung bei dem Verlust offener, nicht versiegelter Pflanzflächen und Stellpatzflächen nachteilig betroffen. Damit wird das vorhandene Bodenleben dort zerstört. Die natürlichen Puffer- und Filterfunktionen des Bodens sind aufgrund der Überbauung und Versiegelung des Wohngebietes bereits stark verändert. Ein Eintrag wassergefährdender Stoffe in den Boden kann ausgeschlossen werden, da der übliche Abrieb und ggf. Tropfmengen an Betriebsstoffen mit dem Oberflächenwasser von der geschlossenen Pflasteroberfläche in den Kanal eingeleitet werden.

*Schutzgut Wasser*
Das Gebiet liegt im Wasserschutzgebiet III B des Wasserwerkes Köln-Zündorf. Grundwasseraufkommen und die Grundwasserneubildungsrate oder das Wasserleitvermögen werden durch die Planänderung nicht berührt.

Die Beseitigung des auf dem Wohnweg anfallenden Oberflächenwassers erfolgt durch Ableitung in den städtischen Kanal und Behandlung in der städtischen Kläranlage im Stadtteil Müllekoven, die das gereinigte Wasser in die Sieg als örtlichen Vorfluter abgibt. Es ist mit einer geringfügig höheren stofflichen Belastung des anfallenden Oberflächenwassers zu rechnen.

*Schutzgut Luft und Klima*
Das Plangebiet liegt, wie seine Umgebung, in einem insgesamt mäßig bis hoch wärmebelasteten Bereich, wie es überwiegend für die bebauten Ortslagen der Stadt Troisdorf gilt. Vegetationsbestände, hier Straßenbegleitgrün tragen allgemein zu einem klimatischen Ausgleich bei. Versiegelte Flächen tragen dagegen allgemein zu Klimaextremen bei.

Durch die räumliche Erweiterung der Befahrbarkeit mit Kraftfahrzeugen wird die Luftqualität negativ beeinflusst. Nennenswerte Beeinträchtigungen treten allerdings nur im Bereich der unmittelbaren Abgasfahnen auf.

*Schutzgut Landschaft*
Durch die Lage im Innenbereich ist das Schutzgut Landschaft nicht betroffen. Kennzeichnend für das Ortsbild im Geltungsbereich der Planänderung sind Gartenhofhäuser und durchgrünte Wohnwege.

*Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*
Besondere Kulturgüter sind nicht betroffen. Als Sachgut ist der vorhandene Wohnweg betroffen, der zum Zeitpunkt des Umbaus voraussichtlich noch eine Restnutzungsdauer von ca. 18 bis 19 Jahren hat und vorzeitig umgebaut und erneuert werden soll.

*Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern*
Es ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern bestehen.

### 4.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung

#### a) Umweltzustand bei Durchführung der Planung

*Schutzgut Mensch*
Durch die Mitbenutzung des Wohnweges durch Kraftfahrzeuge treten zusätzliche Belastungen in Form von Lärm und Abgasen auf. Bei dem ermittelten Verkehrsaufkommen liegen diese nachteiligen Auswirkungen unterhalb aller Grenz- und Orientierungswerte (Beurteilungswerte bezogen auf eine Zeiteinheit). Das Merkblatt für die Luftverunreinigung an Straßen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen stellt für Prognoseausbreitungsrechnungen auf Straßen hö-

herer Netzkategorie ab, insbesondere als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße klassifizierte Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 5.000 Kfz/24h.

Eine kurzzeitige Belastung tritt im Einzelfall im Nahbereich von Kraftfahrzeugen auf. Diese sind in verkehrsberuhigten Bereichen in ihrem Lästigkeitsempfinden allgemein akzeptiert, bleiben aber störend. Einzelne Personen können aus unterschiedlichen Gründen temporär oder auf Dauer so disponiert sein, dass sie sich in ihrem subjektiven Empfinden deutlich stärker betroffen fühlen. Da ansonsten alle Grenz- und Orientierungswerte weit unterschritten werden, bleiben die Auswirkungen in der Summe nicht erheblich. In der Abwägung mit den Erschließungsvorteilen einer direkten Anfahrbarkeit, die sich hier verwirklichen lassen, wird dem Prinzip der Mischung der Verkehrsarten Vorrang eingeräumt. Zu erwartende weitere Verbesserungen am Fahrzeug zur Reduzierung der Emissionen wie z. B. Rußpartikelfilter und neue Antriebstechniken rechtfertigen die Annahme, dass die Umweltauswirkungen tendenziell in der Zukünftig weiter abnehmen.

Die Verkehrssicherheit verringert sich objektiv gesehen bereits durch die Existenz von Kraftfahrzeugen auf dem Wohnweg. Dies gilt umso mehr für die gefühlte Verkehrssicherheit. Gleichwohl sind Verkehrsunfälle in verkehrsberuhigten Bereichen äußerst selten, wenn auch nicht völlig ausgeschlossen. Da sich die Verkehrssicherheit in verkehrsberuhigten Bereichen auf einem sehr hohen Niveau bewegt, wird dies nur als wenig erheblich beurteilt. Die nachteiligen Auswirkungen ergeben sich aus dem Zielkonflikt einer angemessenen Erschließung und einer geringstmöglichen Störung des unmittelbaren Wohnumfeldes. Sie sind deshalb unvermeidbar und werden zur Schaffung einer zumutbaren Länge der fußläufigen Erschließung in Kauf genommen.

*Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt*
Die vorhandenen Vegetationsbestände sind in der gegenwärtig rechtsgültigen Planfassung nicht als Verkehrsgrün planungsrechtlich gesichert. Deshalb stellt ein Straßenumbau, der die Grünstreifen ganz oder teilweise als Verkehrsfläche in ihrer eigentlichen Bedeutung in Anspruch nimmt, im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung formalrechtlich nach § 21 BNatSchG keinen Eingriff dar, der ökologisch in einer Eingriffs- / Ausgleichsbilanz zu ermitteln und ggf. zu kompensieren wäre. Aufgrund der geringen Größe der vom Umbau ganz oder teilweise betroffenen Fläche sind die Umweltauswirkungen nicht in der Weise erheblich, dass eine Entscheidung über Art und Umfang des Wegebegleitgrüns im Bebauungsplan sachgerecht wäre. Es widerspräche der Aufgabe und dem Charakter der Bauleitplanung, Elemente der durchführungsbezogenen Ausbauplanung im Einzelnen im Bebauungsplan selbst zu regeln, sodass die Frage des Umfangs der Begrünung im öffentlichen Verkehrsraum im Zuge der Ausbauplanung zu entscheiden ist.

*Schutzgut Boden*
Die nachteiligen Auswirkungen durch zusätzliche Versiegelung sind in der ermittelten Größenordnung von max. 260 qm für die natürliche Bodenfunktion in dem bebauten Gebiet nicht erheblich.

*Schutzgut Wasser*
Das Schutzgut wird kaum von der Durchführung der Planung beeinflusst. Die Umweltauswirkungen sind deshalb nicht erheblich.

*Schutzgut Luft und Klima*
Durch die Befahrbarkeit des Wohnweges erhöht sich die Betriebdauer der Kraftfahrzeuge geringfügig. Im Nahbereich der Kraftfahrzeuge, insbesondere in Quellhöhe, können allerdings höhere Konzentrationen auftreten. Die Auswirkungen sind von Art und Umfang insgesamt aber nicht erheblich.

Eine Beeinflussung des lokalen Klimas ist durch die geplanten Veränderungen nicht zu erwarten und ist in seinen Auswirkungen somit nicht erheblich.

*Schutzgut Landschaft*
Das Schutzgut Landschaft ist von der Durchführung der Planänderung nicht betroffen. Durch die Straßenumbauplanung ist voraussichtlich ein heute noch ungewisser Anteil Straßenbegleitgrün durch Verlust betroffen, der für das Erscheinungsbild des Wohnweges positiv wirkt.

*Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*
Kulturgüter sind von der Durchführung der Planänderung nicht betroffen. Die Auswirkungen der Planänderung auf das Sachgut des vorhandenen Wohnweges werden vor dem Hintergrund des bereits erreichten Alters des Weges als weniger erheblich eingestuft. In der Abwägung mit dem Erschließungsvorteil durch die Planänderung wird diesem auch in gewissem Umfang geldwertem Vorteil Vorrang eingeräumt.

*Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern*
Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind nicht zu erwarten.

**b) Umweltzustand bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde der Status Quo bis auf weiteres bestehen bleiben. Negative Auswirkungen auf die Schutzgüter wären im unmittelbaren Plangebiet nicht zu erwarten. In den befahrbaren Anliegerstraßen würde sich je nach Entwicklung des Motorisierungsgrades der Wohnbevölkerung der Parkdruck ggf. verstärken, da keine zusätzlichen Stellplatzflächen geschaffen werden können, die entlastend wirken.

### 4.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung , Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Planänderung stellt keinen Eingriff im Sinne der Eingriffsregung nach BNatSchG und LG NW dar. Die unvermeidbaren Auswirkungen im Bereich der Schutzgüter Mensch, Luft und Sachgüter bedürfen daher keines Ausgleichs. Darüber hinaus wird im Rahmen der Straßenumbauplanung geprüft, inwieweit nachteilige Auswirkungen im Bereich der Schutzgüter Pflanzen und Tiere bzw. Boden vermieden oder gemindert werden können.

### 4.2.4 Darstellung der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsvorschläge

Alternative Planungsmöglichkeiten außer der Nullvariante, auf die Planung zu verzichten, bestehen nicht.

Verkehrsrechtliche Lösungsansätze, die eingeschränkte Befahrbarkeit des Wohnweges zu gestatten, haben sich als nicht gerichtsfest erwiesen. Jede Nachbesserung dieses Lösungsansatzes würde daran scheitern, dass die ausnahmsweise Befahrbarkeit im gewünschten Sinne kaum bestimmbar ist und ohne permanente Überwachung durch die Verkehrsordnungsbehörde ohnehin nicht vollzugstauglich wäre. Es versteht sich jedoch von selbst, dass die dauernde Überwachung eines einzelnen Wohnweges keine tragbare Lösung sein kann.

## 4.3 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen, Zusammenfassung

### 4.3.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der technische und sonstige Verfahren bei der Umweltprüfung, Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen lässt sich bei der geringen Zahl angeschlossener Wohneinheiten nur unvollkommen prognostizieren, da die individuellen Nutzungsgewohnheiten des Einzelnen hier maßgebend sind. Es kann nicht auf Dauer davon ausgegangen werden, dass im Plangebiet vom Nutzungsverhalten ein repräsentativer Durchschnitt der Wohnbevölkerung vertreten ist wie in größeren Plangebieten. Von daher kann im Einzelfall die Zahl der Fahrten stärker schwanken. Allerdings gibt es derzeit keine Hinweise darauf, dass die getroffenen Annahmen bei den dort gegenwärtig wohnenden Anliegern überschritten werden.

### 4.3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

Besondere Maßnahmen zur Umweltüberwachung sind nicht erforderlich.

### 4.3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Mit der 20. Änderung des Bebauungsplanes E 65, Blatt 1 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Umbau eines Wohnweges in eine verkehrsberuhigte Straße, die auch von Kraftfahrzeugverkehr befahren werden kann, geschaffen. Infolge des Umbaus werden voraussichtlich ca. 65 Kfz-Bewegungen pro Tag in dem betreffenden Abschnitt stattfinden. Damit ist eine Zunahme von Geräuschen und Abgasen aus Kfz-Verkehr in dem bisher nicht befahrbaren Abschnitt zu erwarten. Bei dem ermittelten Verkehrsaufkommen liegen diese nachteiligen Auswirkungen unterhalb aller Grenz- und Orientie-

rungswerte und werden als unerheblich im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB bewertet. Diese Auswirkungen beruhen auf dem Zielkonflikt der Planung, unzumutbare Fußweglänge zu reduzieren und zugleich Störungen durch Kraftfahrzeuge im unmittelbaren Umfeld zu vermeiden. Sie sind unvermeidbar. Die widerstreitenden Ziele werden durch das Konzept eines verkehrsberuhigten Bereiches als Koexistenzzone von motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr bestmöglich in Einklang gebracht. Da die Planung i. S. der Eingriffsregelung keinen Eingriff darstellt, ist ein Ausgleich für negative Umwelteinwirkungen nicht erforderlich. Für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere und Boden wird eine Vermeidung oder Minderung des Eingriffs im Rahmen der Straßenumbauplanung geprüft.

# 5. Begründung einzelner Festsetzungen des Bebauungsplanes

## 5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Art und Maß der baulichen Nutzung sind unverändert aus dem zurzeit rechtskräftigen Plan übernommen worden. Dem bestehenden Gebietscharakter entsprechend ist ein reines Wohngebiet festgesetzt. Um den besonderen Wohnverhältnissen im verdichteten Flachbau mit Gartenhofhäusern Rechnung zu tragen, sind sämtliche Ausnahmen ausgeschlossen. Dadurch soll die bestehende homogene Art der Nutzung auch für die Zukunft gesichert werden.

Als höchstzulässiges Maß der Nutzung ist ein Vollgeschoss mit einer Grundflächenzahl und einer Geschossflächenzahl von jeweils 0,6 festgesetzt. Dies entspricht den bisher gültigen Festsetzungen, denen das Konzept einer verdichteten Gartenhofhausbebauung mit fremder Einsicht entzogenen Gartenbereichen zugrunde liegt. Das bisherige Nutzungsmaß orientierte sich an den Obergrenzen des § 17 Abs. 2 BauNVO in der Fassung von 1968. In der aktuellen Fassung der BauNVO von 1990 ist für die Grundflächenzahl eine Obergrenze von 0,4 vorgeschrieben. Da es sich um einen bebauten Bereich handelt, der den damaligen Vorgaben des Verordnungsgebers entsprach, liegen besondere städtebauliche Gründe für eine Überschreitung nach § 17 Abs. 2 BauNVO (Fassung 1990) vor. Durch das verwirklichte städtebauliche Konzept sind zugleich die Voraussetzungen für die Überschreitung erfüllt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Die Bedürfnisse des Verkehrs werden durch die Änderung des Bebauungsplanes in besonderer Weise befriedigt. Öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Die Gebäudehöhe wurde aus den bisher geltenden Festsetzungen übernommen, um die Kontinuität der städtebaulichen Ordnung für die Gartenstadt Eschmar auch im Änderungsbereich zu gewährleisten.

## 5.2 Bauweise, überbaubare Flächen

Als Bauweise ist wie bisher die geschlossene Bauweise festgesetzt, damit eine Grenzbebauung als Gartenhofbebauung möglich ist. Die überbaubaren Flächen

entsprechen diesem Bebauungsmuster und sind weitgehend unverändert der bisher gültigen Planfassung entnommen.

Stellplätze sind für die Häuser gesondert festgesetzt, deren Eingänge zum Wohnweg Lochnerstraße orientiert sind und auf deren Grundstücken die Unterbringung eines Stellplatzes von den Platzverhältnissen möglich ist. Damit wird jedem Haus die Möglichkeit gegeben, im Rahmen der gegebenen Verhältnisse mindestens einen Stellplatz am Haus anzulegen bzw. zu nutzen. Soweit möglich bieten die festgesetzten Flächen einen angemessenen Spielraum, um die Lage dieses Stellplatzes im Einzelnen noch selbst zu bestimmen. Ansonsten sind Stellplätze, Garagen und Carports nur innerhalb der überbaubaren Fläche oder innerhalb der dafür gesondert ausgewiesenen Flächen zulässig. In Anbetracht der begrenzten Platzverhältnisse ist es erforderlich, diese Anlagen zu ordnen und zu beschränken.

## 5.3 Verkehr

Die Planänderung legt die Zweckbestimmung der öffentlichen Verkehrsflächen entsprechend der Planungsziele neu fest. Der bisher nicht befahrbare Teil der Lochnerstraße wird bis zu einer Wendeanlage hinter dem Haus Lochnerstraße 59 als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung "Verkehrsberuhigter Bereich" festgesetzt. Die Verkehrsfläche steht damit gleichberechtigt Fußgängern, Radfahren und Kraftfahrern zur Verfügung. Die Breite der Verkehrsfläche beträgt 5 m. Diese reicht aus, um auch einen Begegnungsfall von zwei Lieferwagen bei verminderter Geschwindigkeit mit einem Platzbedarf von 4,75 m Breite zu ermöglichen, der für die Bemessung zumindest in Teilbereichen für erforderlich gehalten wird. Durchgängig befahrbar müssen mindestens 3 m Wegebreite sein. In diesem Fall sind in geeignetem Umfang Ausweichstellen zu schaffen. Die möglichen Wegeprofile entsprechen den Anliegerwegen AW 1 und AW 2 der Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen. Der AW 2 mit einer Breite von 3 m ist für bis zu 10 angeschlossene Wohnungen empfohlen, der AW 1 mit einer Breite von 4,75 m bis zu 30 Wohnungen. Die ausgewiesene Verkehrsflächenbreite reicht somit aus, um den fließenden Verkehr mit angemessener Geschwindigkeit abzuwickeln. Wegen der notwendigen Ausweichstellen können Parkstände im öffentlichen Verkehrsraum voraussichtlich nur in sehr reduzierter Anzahl geschaffen werden. Die Schaffung von Parkständen ginge auch zu Lasten des Verkehrsgrüns und ist im Rahmen der Ausbauplanung abzuwägen. Die empfohlene Anzahl von mindestens 25 % der notwendigen Stellplätze entspräche einem Bedarf von 2 bis 3 Parkständen, der von den Platzverhältnissen realisiert werden kann.

Die Wendeanlage am Ende des befahrbaren Bereiches ist für Pkw und Lieferwagen ausgelegt. Durch eine verkehrsrechtliche Regelung wird sichergestellt, dass die Zufahrt nur für Fahrzeugarten zugelassen ist, die dort auch wenden können. Für die Abfall- und Wertstoffentsorgung sind keine Änderungen der Befahrbarkeit vorgesehen.

Die übrige Verkehrsfläche im Änderungsbereich ist mit der Zweckbestimmung "Fußgängerbereich" festgesetzt, da diese Wegeabschnitte vorrangig für die fußläufige Erschließung vorgesehen und geeignet sind.

### 5.4 Gestaltungsvorschriften

Für das Plangebiet gilt eine isolierte Gestaltungssatzung, die weiterhin Gültigkeit behält. Darauf wird im Textteil der Bebauungsplanänderung hingewiesen.

### 5.5 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes ist gesichert.

Aufgrund des hohen Anteils an verdichteter eingeschossiger Bebauung mit Gartenhofhäusern sind gegenseitige Störungen und Belästigungen der Bewohner durch Emissionen aus Hausbrandstellen zu besorgen. Sowohl für Festbrennstoffe geeignete Heizanlagen als auch Einzelöfen für die stundenweise Befeuerung waren in der Vergangenheit in der Gartenstadt Anlass für Beschwerden. Deshalb sind in der bisher gültigen Planfassung Verwendungsbeschränkungen für bestimmte luftverunreinigende Brennstoffe festgesetzt, die in die Planänderung übernommen werden. Zur Rechtsklarheit wurde bezüglich der Verwendung von Brennstoffen in Kaminen und Öfen für die gelegentliche stundenweise Befeuerung ein Hinweis auf die Kleinfeuerungsanlagenverordnung eingeführt, die dies abschließend regelt. Die Anzahl der zusätzlichen Kamine und Öfen wird auf eine Anlage je Wohnung beschränkt.

Während maximal eine zusätzliche Kaminheizung in jedem Haus für begrenzte Zeiträume noch vertreten werden kann, ist die Dauerbeheizung mit festen Brennstoffen ganz besonders dazu geeignet, vermeidbare Störungen oder Belästigungen hervorzurufen. Die geringe Quellhöhe der Schornsteine, die aus gestalterischen Gründen nicht unangemessen erhöht werden kann, die bauliche Dichte und die eingeschränkte Durchlüftung der Innenhöfe der Gartenhofhäuser rechtfertigen es, an die Verwendung der Brennstoffe besondere Anforderungen zu stellen. Dabei sollen nicht nur Festbrennstoffe wegen ihres höheren Ausstoßes an Rußpartikeln und Schadstoffen ausgeschlossen werden, sondern auch ölbefeuerte Anlagen, die auch bei modernster Verbrennungstechnik stärkere Luftverunreinigungen verursachen als gasbefeuerte Anlagen.

## 6. Verwirklichungsmaßnahmen

Besondere Planverwirklichungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

## 7. Kosten und Finanzierung

Der Umbau der Straße verursacht überschlägig ermittelt Kosten in Höhe von 55.000 €. Diese überschlägig ermittelten Kosten sind aus Haushaltsmitteln der

Stadt Troisdorf zu decken. Für den Umbau der Straße werden Beiträge auf der Grundlage des § 8 des Kommunalabgabengesetzes (KAG) für das Land Nordrhein-Westfalen erhoben. Die Höhe des Beitrages richtet sich nach der Satzung der Stadt Troisdorf über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen.

## 8. Anlagen

Anlage 1: Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im verkehrsberuhigten Bereich Wohnweg Lochnerstraße nach statistischen Kennzahlen

Troisdorf, den 21.06.2006

In Vertretung

Wolfgang Pietrek
(Erster u. techn. Beigeordneter)

Troisdorf, den 17.07.2006

Manfred Uedelhoven
(Bürgermeister)