S t a d t T r o i s d o r f

B E G R Ü N D U N G

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan H 54, Blatt 1, 5. Änderung

A. Vorbemerkungen

Bisheriges Verfahren

Die Stadt Troisdorf hat im Jahre 1984 die Bebauungspläne T 102, Blatt 1 und Blatt 2, H 54, Blatt 1, 5. Änderung, T 31, 9. Änderung, Blatt 1, T 33, T 48, T 49, Blatt 1 und T 116 aufgestellt, deren wesentliches Ziel die planungsrechtliche Absicherung der geplanten Landstraße L 332 a sowie deren Einbindung in die städtebauliche Struktur ist. Die Bebauungspläne sind mit der Bekanntmachung der Genehmigung des Regierungspräsidenten Ende des Jahres 1984 rechtskräftig geworden. In Teilbereichen wurde mit dem Bau der Straße begonnen.

Durch Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 17.03.1987 wurde der Bebauungsplan T 102, Blatt 1 für nichtig erklärt. Grund hierfür war die bis dahin übliche "En-Bloc-Abstimmung", die nach Auffassung des OVG im Rat der Stadt Troisdorf zu einer fehlerhaften Abwägung der einzelnen Belange führte. Die Trassenführung der L 332 a sowie die sonstigen Festsetzungen und Planinhalte selbst waren nicht Gegenstand des Urteils.

Im Jahre 1987 hat der Rat der Stadt Troisdorf beschlossen, alle die L 332 a betreffenden Bebauungspläne erneut aufzustellen, da auch sie aufgrund des OVG-Urteils einer Überprüfung durch ein Gericht nicht standgehalten hätten. Aufgrund des zwischenzeitlich inkraftgetretenen Baugesetzbuches und den damit verbundenen erhöhten Anforderungen an den ökologischen Ausgleich und die städtebauliche Einbindung, der Anpassung der Art der Nutzung entsprechend der tatsächlich eingetretenen Entwicklung sowie z.T. geringfügiger Änderungen der Geltungsbereiche, hat der Rat der Stadt Troisdorf am 05.10.1988 erneut Aufstellungsbeschlüsse gefaßt.

Ziel und Zweck der Planung

Ziel und Zweck der Planung ist neben den Festsetzungen der Art und des Maßes der baulichen Nutzung und der überbaubaren Grundstücksflächen gemäß den zeitgemäßen Aussagen des BauGB und der BauNVO die planungsrechtliche Absicherung der Landstraße L 332 a sowie deren Einbindung in die städtebauliche Struktur

Die optimale Wirkung der L 332 ist nach Fertigstellung der Gesamtstrecke, also auch des Teilstückes L 332 n, zu erwarten. Damit ist auch die Entlastung der Kernbereiche der Ortsteile Eschmar und Sieglar gewährleistet. Nach dem Weiterbau der Landstraße auf Siegburger Stadtgebiet ist dann zusätzlich ihre Funktion als überörtliche Verbindungsstraße zwischen der Gemeinde Niederkassel und den Städten Troisdorf und Siegburg sichergestellt.

Das geplante Teilstück L 332 a ist ein wesentlicher Bestandteil des innerörtlichen Hauptverkehrsnetzes von Troisdorf. Seine verkehrliche Bedeutung ergibt sich aus der Bewältigung des starken Ziel- und Quellverkehres von Sieglar, Oberlar und Friedrich-Wilhelms-Hütte.

Die L 332 a dient vor allem der Entlastung von Sieglarer Str., Kölner Str., Stationsweg, Poststraße, Theodor-Heuss-Ring und Frankfurter Straße und ist somit Voraussetzung zur Verwirklichung der städtebaulichen Entwicklungsziele in den angesprochenen Bereichen, d.h.

- Verbesserung des Wohnumfeldes,
- Stärkung der Stadtkernfunktion durch Herausnahme des Durchgangsverkehres,
- Schaffung verkehrsberuhigter Straßen,und flächenhafter Verkehrsberuhigung
- Abbau von Nutzungskonflikten und Unverträglichkeiten sowie
- Bündelung von Verkehrsanlagen.

Die Stadt Troisdorf hat in allen ihren bisherigen Planungen,z.B. Flächennutzungsplan und Stadtentwicklungsplan,die städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich auf die L 332 a ausgerichtet. Die Fortschreibung des Generalverkehrsplanes im Jahre 1980 bestätigt die Notwendigkeit und verkehrliche Bedeutung des Straßenzuges allein schon aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen. Einwohnerzahl und Motorisierungsgrad haben sich entsprechend den zugrundegelegten Prognosen entwickelt.

Im "Städtebaulichen Fachbeitrag zur innerstädtischen Umgehungsstraße Troisdorf" (Planungsbüro Heinz und Moritz 1988) sind die positiven und negativen Effekte der geplanten Landstraße gegenübergestellt worden. Es zeigt sich, daß die positiven Effekte bei weitem überwiegen. Voraussetzung hierfür ist die Umsetzung und Verwirklichung der in den Begleitplänen dargestellten und im Bebauungsplan verankerten städtebaulichen, gestalterischen und ökologischen Ausgleichsmaßnahmen.

Bebauungsplanverfahren

Träger der Straßenbaulast für die Landstraße L 332 a ist der Landschaftsverband Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Bonn. Dieser erstellte die ingenieurtechnische Planung und führt nach Genehmigung und Rechtskraft der Bebauungspläne die Baumaßnahmen einschl. der notwendigen Nebenanlagen und Ausgleichsmaßnahmen durch.

Parallel hierzu wurden durch das RSBA Bonn und die Stadt Troisdorf ein städtebaulicher Fachbeitrag, eine Umweltverträglichkeitsstudie sowie landschaftspflegerische Begleitpläne zu den einzelnen Bebauungsplänen in Auftrag gegeben und erstellt. Diese Gutachten sind Anlage zur Begründung.

Neben dem bei klassifizierten Straßen üblichen Planfeststellungsverfahren ermöglicht § 38 Straßenwegegesetz NW die Planung einer Landstraße auch durch Bebauungspläne. Im Falle der L 332 a hat sich die Stadt Troisdorf für diese Verfahrensform entschieden. Dies wird damit begründet, daß die geplante Straße zu ca. 2/3 durch heute bebautes Gebiet führt, so daß im Rahmen der Bebauungspläne auch die umgebende Bebauung stärker berücksichtigt werden kann. Weiterhin bestehen zum Teil Bebauungspläne, die in bezug auf Art und Maß der Nutzung sowie sonstige Festsetzungen überholt und anpassungsbedürftig sind.

Trotz der Aufstellung von insgesamt sieben einzelnen Bebauungsplänen sind die Belange, die sich aus der Gesamttrasse ergeben, gewürdigt worden. Die L 332 a ist im Flächennutzungsplan als örtlicher Hauptverkehrszug dargestellt. Grundlage hierfür sind der Generalverkehrsplan und seine Fortschreibung sowie der Stadtentwicklungsplan, woraus sich Notwendigkeit und Erfordernis begründen. Lage und Trassenführung der Straße ergeben sich aus der Netztopographie an der Nahtstelle zwischen Troisdorf-Oberlar und Friedrich-Wilhelms-Hütte. Die Bebauung in Friedrich-Wilhelms-Hütte wurde unter Berücksichtigung und Freihaltung der geplanten Straße zugelassen. Die Führung parallel zur Bundesbahnstrecke im östlichen Bereich ergibt sich ebenfalls aus der Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung.

Die einzelnen Bebauungspläne werden so festgelegt, daß sie den lösungsbedürftigen Konfliktbereich, insbesondere in bezug auf den Immissionsschutz umfassen. Bedenken und Anregungen von Bürgern können im Rahmen des zweistufigen Beteiligungsverfahrens gemäß Baugesetzbuch berücksichtigt werden. Im Rahmen der Aufstellung der einzelnen Bebauungspläne erfolgt die Abwägung der privaten und öffentlichen Belange. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen der Planung umfassend eingestellt sowie abschließende Festsetzungen zu Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen, sonstiger Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und ökologischen Ausgleichsmaßnahmen getroffen worden.

Für den einzelnen Bürger ergeben sich somit aus der Entscheidung für das Bebauungsplanverfahren keine Nachteile gegenüber einem Planfeststellungsverfahren. Die Festlegung der Geltungsbereiche ermöglicht eine umfassende Abwägung sowohl gesamtstädtischer als auch einzelner Belange.

Immissionsschutz

Das Rheinische Straßenbauamt Bonn hat für die geplante L 332 a Berechnungen zur Bemessung der Lärmschutzanlagen vorgenommen. Die Berechnungen sind entsprechend den RLS 1981 durchgeführt worden (Runderlaß des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr vom 23.05.1984). Diese Richtlinie schreibt die Berechnungsverfahren zum Lärmschutz sowie die einzuhaltenden Grenzwerte entlang der klassifizierten Straßen vor.

Für die L 332 a wird vom Planungsfall "Neubau von Straßen in nicht vorbelasteten Gebieten" ausgegangen. Abhängig von der Nutzungsart sind folgende Grenzwerte einzuhalten

Reines Wohngebiet, Allgemeines Wohngebiet	55 dB(A) tags/ 45 dB(A) nachts
Mischgebiet	60 dB(A) tags/ 50 dB(A) nachts
Gewerbegebiet	65 dB(A) tags/ 55 dB(A) nachts

Bezüglich der Verkehrsmengen werden die Prognosewerte der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes 1980 zugrunde gelegt. Die Prognosewerte sind im Rahmen einer sog. Modellprognose durch Umlegung der erwarteten Fahrzeugmenge auf das zukünftige Straßennetz ermittelt worden. Die untersuchten Netzvarianten I und II unterscheiden sich dabei für den Streckenabschnitt der L 332 a nicht. Die in die Modellprognose eingeflossenen Vorgaben aus Stadtentwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Zahl der Arbeitsplätze und Motorisierungsgrad sind nach wie vor zutreffend bzw. zum Teil schon eingetreten. Die Prognose kommt zu dem Ergebnis, daß je nach Strekkenabschnitt mit 11.000 bis 13.500 Kfz/24 Stunden gerechnet werden muß.

Aufgrund der Berechnungen des Rheinischen Straßenbauamtes Bonn sind aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der oben beschriebenen Lärmgrenzwerte an den nächstgelegenen Wohngebäuden notwendig. Diese Maßnahmen in Form von Wänden und Wällen sowie in geringem Umfang auch durch den Einbau von Schallschutzfenstern, werden in den Bebauungsplänen als Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Ziff. 24 BauGB festgesetzt. Besonderer Wert wird auf die stadtgestalterische Einbindung der Wände sowohl von der Straßenseite als auch von der Bebauungsseite sowie die Minderung der Trennwirkung der gesamten Anlage gelegt. Diese Maßnahmen sind im städtebaulichen Fachbeitrag dargestellt und begründet.

Für einzelne Gebäude an der Moselstraße, die außerhalb des Geltungsbereichs von Bebauungsplänen liegen und an denen gemäß den Berechnungen des RSBA Bonn passive Schallschutzmaßnahmen notwendig sind, wird festgestellt, daß diese Schallschutzmaßnahmen durch den Träger der Straßenbaulast vorzunehmen sind (§ 17 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 42 BImSchG).

Landschaftspflegerische Begleitplanung

Durch die L 332 a werden Freiflächen in Anspruch genommen und somit ökologisch entwertet. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie und der landschaftspflegerischen Begleitpläne zu den einzelnen Bebauungsplänen werden die ökologische Bedeutung der einzelnen Flächen untersucht, die Eingriffe quantifiziert und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entwickelt, die den Eingriff minimieren.

Gemäß § 1 BauGB sind unter anderem auch die Belange des Naturhaushaltes, des Wassers, der Luft und des Bodens sowie des Klimas zu berücksichtigen. Sie unterliegen jedoch ebenso der Abwägung wie die übrigen städtebaulichen Belange und sind im Bebauungsplanverfahren untereinander und gegenüber den privaten Belange abzuwägen.

Im Rahmen der Bebauungspläne sind dort, wo möglich, Ausgleichsmaßnahmen in Form von Bepflanzungen vorgesehen und durch planerische Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 Ziff. 20 BauGB sichergestellt. Aufgrund des begrenzten, zur Verfügung stehenden Planungsraumes ist ein rechnerischer Ausgleich jedoch nicht möglich. Bei Würdigung der Entlastungswirkung der L 332 a im Bereich der vorhandenen Ortsdurchfahrten sowie der dort vorgesehenen Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen der stadtgestalterischen Einbindung der geplanten Straße und der Lärmschutzanlagen sowie der Belange des Verkehres sind die Eingriffe insgesamt als vertretbar anzusehen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß im Bereich Friedrich-Wilhelms-Hütte eine Parkanlage geplant ist, die ebenfalls stadtökologische Bedeutung hat sowie im unmittelbar westlich angrenzenden Bereich beidseits der Autobahn A 59 bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen in großem Umfang aufgewertet und ökologisch verbessert werden. Diese Planungen sind bzw. werden durch die Aufstellung von Bebauungsplänen verankert.

B. Begründung der Planinhalte

Bezeichnung und Abgrenzung

Der Bebauungsplan H 54, Blatt 1, 5. Änderung liegt im Stadtteil Friedrich-Wilhelms-Hütte im Bereich der L 332a , der Gladiolenstraße, des Jasminweges, des Blumenhofes, des Narzissenhofes und der Nelkenstraße. Die genaue Abgrenzung des Planbereiches ist im Bebauungsplan durch eine unterbrochene schwarze Linie dargestellt.

Bisherige planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Im verbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf ist der Verlauf der L 332 a eingetragen. Der übrige Bereich der 5. Änderung des Bebauungsplanes H 54 ist als Wohnbauflächen, ein kleiner Teil als gemischte Bauflächen, dargestellt. In der parallellaufenden 44. Änderung zum Flächennutzungsplan wird auch dieser Bereich in gemischte Bauflächen umgewidmet.

Bebauungsplan

Für den Bereich des Bebauungsplanes H 54, Blatt 1, 5. Änderung besteht zur Zeit die rechtskräftige 5. Änderung zum Bebauungsplan H 54.

In diesem Plan sind die Bereiche südlich der Trasse der L 332 a als Allgemeines Wohngebiet mit überwiegend zweigeschossiger, offener Bauweise mit Satteldach, einer Grundflächenzahl von o,4 und einer Geschoßflächenzahl von o,8 festgesetzt. Lediglich eine kleine Fläche westlich der Gladiolenstraße ist als Allgemeines Wohngebiet in eingeschossiger, geschlossener Bauweise mit Flachdach, einer Grundflächenzahl von o,4 und einer Geschoßflächenzahl von o,5 dargestellt.

Ein kleiner Bereich westlich der Straße "Im Auel" ist als landwirtschaftliche Nutzfläche, der gegenüberliegende Bereich als nicht überbaubare Grundstücksfläche im Mischgebiet dargestellt.

Festsetzungen des Bebauungsplanes

Art der baulichen Nutzung

Für den gesamten Bereich der baulichen Nutzung wird "Reines Wohngebiet" festgesetzt. Bei der bereits überwiegend vorhandenen Bebauung handelt es sich durchgehend um reine Wohnnutzung. Diese Struktur soll nicht verändert werden.

Maß der baulichen Nutzung

Der Bereich westlich der Gladiolenstraße ist in eingeschossiger Bauweise mit einer Grundflächenzahl von o,4 und einer Geschoßflächenzahl von o,5 gemäß dem Bestand festgesetzt.

Auf den gesamten übrigen Flächen ist zweigeschossige Bebauung mit einer Grundflächenzahl von o,4 und einer Geschoßflächenzahl von o,8 zulässig.

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden so ausgewiesen, daß ein individueller Versatz der Baukörper untereinander möglich ist, um keine zu starre Straßenfront im Planbereich zu erhalten.

Die überbaubaren Flächen für die Errichtung der Garagen sind gesondert ausgewiesen.

Im westlichen Planbereich wurden die Gebäude in geschlossener Bauweise mit Flachdach errichtet, die übrigen Flächen sind größtenteils bereits bebaut, bzw. können in offener Bauweise mit Satteldachabschluß zwischen 4o° und 5o° bebaut werden.

Verkehrsflächen

Kraftfahrzeugverkehr

Der nördliche Planbereich sichert ein Teilstück der Trasse der L 332 a ab.

Die übrigen Straßen im Planbereich sind als Erschließungsstraßen einzustufen und sollen als verkehrsberuhigte Wohnwege ausgebaut werden.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr kann im privaten Bereich zum Teil auf den Stellflächen vor den Garagen untergebracht werden. Öffentliche Stellplätze sind im Anschluß an den Planbereich entlang des Dahlienweges vorgesehen.

Fahrradverkehr

Der Fahrradverkehr muß in den Wohnbereichen die verkehrsberuhigt ausgebauten Wohnwege mitbenutzen. Der begleitende Rad-Gehweg entlang der L 332 a mündet in einen solchen Wohnweg nördlich der Bebauung ein, wird auf dieser Trasse weitergeführt und ein Anschlußplan wieder an die Landstraße zurückgeleitet.

Fußgängerverkehr

Der Fußgänger soll im Planbereich auf den verkehrsberuhigt auszubauenden Wohnwegen gleichberechtigt neben dem Autofahrer geführt werden.

Durch eine Unterführung unter der L 332 a hindurch ist in Verlängerung der Gladiolenstraße eine fußläufige Anbindung an den Stadtteil Troisdorf zur Straße "Im Auel" vorgesehen.

Öffentlicher Nahverkehr

Der Planbereich ist über eine Haltestelle an der Lahnstraße in das Verkehrsnetz der Stadt Troisdorf eingebunden.

o

Grün- und Freiflächen

Innerhalb des Planbereiches sind zwei kleinere Areale als öffentliche Grünfläche mit der Widmung

"Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Ziff. 2o Bau GB"

ausgewiesen, die gemäß den Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur L 332 a bepflanzt werden sollen.

Gestaltungsvorschriften

Die Gestaltungsvorschriften zum Bebauungsplan H 54, Blatt 1, 5. Änderung werden als isolierte Satzung vom Rat der Stadt Troisdorf beschlossen.

Sonstiges

Der gesamte Planbereich liegt z. T. in der Wasserschutzzone II und z.T. in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Oberlar der Hüls-Troisdorf AG.

Verwirklichungsmaßnahmen

Um den Bebauungsplan zu verwirklichen, muß in erster Linie der Bau der L 332a vorangetrieben werden. Weiterhin sind die bereits teilweise angelegten, befahrbaren Wohnwege fertigzustellen, um die Erschließung für die letzten Baugrundstücke zu sichern.

Kosten und Finanzierung

Kosten für die Gemeinde

Für die Durchführung der Planung fallen folgende Kosten an:

Grunderwerbskosten	ca.	5o.ooo,-- DM
Straßenbaukosten	ca.	5o.ooo,-- DM
Kanalbaukosten	ca.	46.ooo,-- DM
Beleuchtungskosten	ca.	6.ooo,-- DM
Kosten der Begrünung	ca.	---
Sonstige Kosten	ca.	8.ooo,-- DM
Gesamtkosten	ca.	16o.ooo,-- DM

Vorgesehene Finanzierung

Der Ausbau der L 332 a wird durch das Land Nordrhein-Westfalen sichergestellt.

Die Kosten für die innerörtlichen Erschließungsmaßnahmen werden zu 9o % durch die Anlieger und zu 1o % aus dem ordentlichen Haushalt der Stadt Troisdorf finanziert.

Troisdorf-Sieglar, den 06.06.1989

In Vertretung

Pietrek
(Techn. Beigeordneter)

Troisdorf-Sieglar, den

Jaax
(Bürgermeister)