Stadt Troisdorf
Der Stadtdirektor

# Begründung

zum

Bebauungsplan Sp 90, Blatt 3

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

für den Stadtteil Troisdorf-Spich im Bereich zwischen Straße Am Landgraben, Niederkasseler Straße mit Teilstück Pfarrer-Werr-Straße, Eisenbahnstrecke Köln-Rhein/Main

## 1. Abgrenzung, bisheriges Planungsrecht und Anlaß der Planung

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Troisdorf-Spich. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfaßt eine ca. 0,8 ha große Fläche im Einmündungsbereich der Straße Im Landgraben und der Pfarrer-Werr-Straße in die Niederkasseler Straße unmittelbar am S-Bahn-Haltepunkt Spich. Außer den genannten Straßen selbst liegen im Plangebiet nur eine öffentliche Sport- und Spielfläche (Rasenfläche, ausgestattet als Bolzplatz mit Tischtennisspielgelegenheit) und die Pausenfläche der ehemaligen Schule. Entlang der Eisenbahnlinie ist eine streckenbegleitende Bepflanzung aus Baum- und Strauchwerk vorhanden, die jedoch der planfestgestellten ICE-Neubaustrecke Köln-Rhein/Main weichen muß. Die Unterführung der Niederkasseler Straße ist z. T. mit steilen Böschungen in das Gelände eingegraben, die entsprechend ihrer Neigung mehr oder minder mit Gehölzen bewachsen sind.

Das Plangebiet zählt derzeit zum unbeplanten Innenbereich. Bebauungspläne grenzen nur nordwestlich an.

Der verbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf weist für den Planbereich ”Gemeinbedarfsfläche mit dem Planzeichen ”Schule” aus. Zwischenzeitlich wurde in dem Schulgebäude, das außerhalb des Planbereiches liegt, ein Kindergarten eingerichtet. Die Anpassung des Flächennutzungsplanes soll später erfolgen. Der Bebauungsplan ist daher der Bezirksregierung zur Genehmigung vorzulegen.

Die Planungen für die ICE-Neubaustrecke sehen eine Verlegung des S-Bahn-Haltepunktes an der Unterführung der Niederkasseler Straße um ca. 150 m in Richtung Köln auf die gegenüberliegende Seite der Straße vor. Mit dieser Verlegung bietet sich die Möglichkeit, den bisherigen beengten Zugang unmittelbar in der Unterführung durch eine neue funktionsgerechte Eingangssituation außerhalb der Unterführung zu ersetzen. Die Realisierung dieser Maßnahme sowie die Neugestaltung und Verbesserung der Anlagen zur Verknüpfung des S-Bahnverkehrs mit dem Busverkehr und Park + Ride sowie Bike + Ride-Plätzen wird vom Land Nordrhein-Westfalen zusammen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG im Rahmen eines Mischfinanzierungsvertrages für die S-Bahnlinien S 12 und S 13 gefördert. Eine kurzfristige Umsetzung ist daher möglich und erforderlich.

## 2. Ziel und Zweck der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Sp 90, Blatt 3 sollen die planungsrechtlichen Vorraussetzungen für die Umsetzung der vorgesehen Maßnahmen geschaffen werden. Ziel der Planung ist insbesondere eine Verbesserung der Umsteigebeziehung Bus/Bahn am Haltepunkt Spich. Um eine Vertaktung sicherzustellen, ist es notwendig den Bussen einen Halteplatz zu geben, um dort auf die ankommende S-Bahn zu warten. Gegenwärtig halten die Busse in der Straße Am Landgraben bzw. an der Niederkasseler Straße. Im dortigen Unterführungsbereich ist ein längeres Halten jedoch nicht möglich, da der Verkehr einstreifig, wechselseitig im Einbahnverkehr, geführt wird. Dieser Engpaß kann im Rahmen der ICE-Planung aus Kostengründen nicht beseitigt werden. Ebenso sind die Wartemöglichkeiten für die Busfahrgäste unzureichend und entsprechen nicht den Komfortansprüchen, die zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV notwendig sind.

Neben dem Busbahnhof soll zudem über Bike + Ride- und Park + Ride-Plätze die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Privatverkehr verbessert werden.

## 3. Planinhalt

Mit dem Betrieb der neuen S-Bahnlinien 12 und 13 wird die Bedeutung des Haltepunktes Spich entprechend den verkehrspolitischen Zielen zunehmen. Um den ergänzenden Busverkehr innerhalb eines integrierten Verkehrskonzeptes für den ÖPNV optimal an den S-Bahn-Haltepunkt Spich anzubinden, ist auf der heutigen Spielfläche die Anlage einer Busumsteigeanlage mit Haltemöglichkeit vorgesehen. Mit der Wende- und Wartemöglichkeit werden Voraussetzungen geschaffen, den Haltepunkt aus allen Richtungen bedarfsgerecht anfahren zu können und einen verlustzeitenfreien Übergang zur S-Bahn zu gewährleisten. Auf den zukünfigen Bedarf ausgelegt werden dort bis zu 6 Busse gleichzeitig halten können. Der neue Eingang liegt nach den planfestgestellten Plänen für die ICE-Neubaustrecke auf der Nordostseite der Strecke. Von dort sind die Bushaltestellen direkt erreichbar. Außerdem soll im Eingangsbereich eine überdachte Fahrradabstellanlage errichtet werden, um Bike+Ride noch attraktiver zu machen und so die Verkehrsmittel des Umweltverbundes weiter zu stärken.

Neben der Busanlage ist eine P+R-Anlage mit ca. 40 Stellplätzen geplant, die den Mobilitätsbedarf in den entfernteren, dünner besiedelten Ortsteilen auffangen soll, wo die Bedienung durch den ÖPNV strukturell bedingt unzureichend bleiben muß. Dazu soll der Planbereich als schräge Ebene tiefergelegt werden, so daß an der Niederkasseler Straße keine hohe Böschungskante mehr entsteht. Die gesamte Verkehrsanlage bleibt dadurch übersichtlich und barrierefrei. Zusammen mit dem Einbau von Aufzügen zum Bahnsteig wird so eine behindertengerechte Verkehrsinfrastruktur geboten, die auch Frauen und Familien zugute kommt.

Die schalltechnischen Auswirkungen der Anlage auf die Umgebung werden zum Entwurfsbeschluß in einem kurzgefaßtes Gutachten dargestellt. Daraus resultiert, daß die Immissionsgrenzwerte für die benachbarten Wohnhäuser eingehalten, bzw. unterschritten werden.
Die neu entstehende Platzanlage soll entsprechend ihrer Zweckbestimmung als Verkehrsfläche im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Der Verlust an Sport- und Spielfläche wird durch eine entsprechende Anlage zwischen dem Friedhof und der Niederkasseler Straße ausgeglichen. Der planungsbedingte Eingriff in Natur und Landschaft wird in einem stadtökologischen Fachbeitrag ermittelt. Danach werden Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich des Planes selbst und auf Ersatzflächen an anderer Stelle kompensiert.
Der Nachtrag zum ”Stadtökologischen Fachbeitrag” zeigt auf, daß die vorgesehene Maßnahme 2 (Umgestaltung des versiegelten Schulhofes) finanziell weit über die normalen Kosten einer Ausgleichsmaßnahme hinausgeht. Aufgrund der vorzunehmenden Abwägung wird daher auf die Durchführung der Maßnahme A 3 (Entsiegelung im Bereich Wasserwerk) zugunsten der neu zu gestaltenden ortsbildprägenden Grünanlage verzichtet. In der Anlage sollen zusätzlich einige Kleinkindspielgeräte aufgestellt werden. Der Bereich wird daher als ”Öffentliche Grünfläche” mit den Planzeichen ”Parkanlage” und ”Kinderspielplatz” festgesetzt.

Die auf den zu versiegelnden Flächen anfallenden Niederschlagswässer werden einer bereits bestehenden Versickerungsanlage südwestlich des DB-Geländes an der Niederkasseler Straße zugeleitet. Da der gesamte Bereich in der Wasserschutzzone III B des Wasserwerkes Zündorf liegt, wird die Anlage entsprechend ausgestattet.

## 4. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für den Busbahnhof und die Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen sollen im Rahmen des Ausbaus der S-Bahnlinien S 12 und S 13 gefördert werden, vorbehaltlich der endgültigen Förderanträge. Nach derzeitigem Stand der Planung sind von Seiten der Stadt Troisdorf ca. 150.000,-- DM bereitzustellen.

Anlagen:
- landschaftspflegerischer Fachbeitrag
- schalltechnisches Gutachten

Troisdorf, 27.05.1999

In Vertretung

Pietrek
(techn. Beigeordneter)

Troisdorf, 27.05.1999

Bieber
(Bürgermeister)