BEGRÜNDUNG

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan T 102, Blatt 1 und 2

Aufgrund von rechtlichen Bedenken zu Aussagen des Bebauungsplanes hat der Regierungspräsident Köln im Zuge einer Vorprüfung die Korrektur und erneute Offenlage empfohlen. Die Begründung ist daher gegenüber der Begründung der vorangegangenen Offenlage vom 23.01.1989 bis 27.02.1989 gemäß Ratsbeschluß vom 19.12.1989 geändert worden. Weitere Ergänzungen wurden im Plan und in der Begründung wegen neu aufgezeigter Altlastenverdachtsflächen vorgenommen. Aufgrund der Ergebnisse der durchgeführten Erstbewertungen ist jedoch keine erneute Offenlage notwendig. Die Ergebnisberichte der Erstbewertungen und der Gefährdungsabschätzung sind dieser Begründung als Anlage beigefügt.

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 Belangen abzuwägen.

Im Rahmen der Bebauungspläne sind dort, wo möglich, Ausgleichsmaßnahmen in Form von Bepflanzungen vorgesehen und durch planerische Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 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.

Geforderte Ausgleichsflächen, die nicht innerhalb des Planbereiches nachgewiesen werden können, sollen in Absprache mit dem Straßenbaulastträger der L 332 a, dem Rheinischen Straßenbauamt Bonn, im Bereich der Siegniederung im Ortsteil Sieglar abgesichert werden.

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 T 102, Blatt 1 und 2, liegt in den Stadtteilen Oberlar, Troisdorf und Friedrich-Wilhelms-Hütte im Bereich der Sieglarer Straße, der Straße "Im Grandsgarten", der L 332 a und der Moselstraße.

Die genaue Abgrenzung des Planbereiches ist im Bebauungsplan durch eine unterbrochene schwarze Linie gekennzeichnet.

Bisherige planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf ist die zukünftige Trasse der L 332a eingezeichnet.

Die Bereiche entlang der Sieglarer Straße sind im Flächennutzungsplan als gemischte Bauflächen festgesetzt. Der Bereich an der Straße "Im Grandsgarten" ist als Wohnbaufläche gekennzeichnet. Eine Teilfläche zwischen der Moselstraße und der künftigen L 332 im südlichen Planbereich ist als gemischte Baufläche festgesetzt.

Die restlichen Bereiche sind als landwirtschaftliche Nutzfläche, ein kleiner Teil als Gemeinbedarfsfläche, ausgewiesen.

Die Umwandlung von Teilbereichen der landwirtschaftlichen Nutzflächen und von Flächen für den Gemeinbedarf in "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" (gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) aufgrund des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur L 332 a wird in der 44. Änderung zum Flächennutzungsplan vorgenommen. Ebenso sollen im Bereich der Moselstraße gemischte Bauflächen in Wohnbauflächen umgewidmet werden.

Bebauungsplan

Der am 17.11.1984 rechtskräftig gewordene Bebauungsplan T 102 wurde durch das Urteil des OVG Münster vom 17.03.1987, das die Blockabstimmung in Bebauungsplanverfahren als nicht zulässig erkennt, für nichtig erklärt. Für den Bereich des Planentwurfes T 102, Blatt 1 und 2 besteht daher zur Zeit kein Bebauungsplan.

Festsetzungen des Bebauungsplanes

Art der baulichen Nutzung

Die Gebäudezeilen beiderseits der Sieglarer Straße, die bis auf einige Baulücken fast durchgehend geschlossen sind, sind als Mischgebiet ausgewiesen. Diese Festsetzung wurde aufgrund des Bestandes in diesem Bereich getroffen.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen sollen aufgrund der bereits bestehenden Bebauung und der insgesamt ungünstigen Lage in diesem Stadtbereich nicht zulässig sein.

Die bereits überwiegend bebauten Bereiche an der Straße "Im Grandsgarten" und östlich der Straße "Im Auel" werden gemäß ihrer jetzigen Nutzung als Allgmeines Wohngebiet festgesetzt.
Im Bereich der Straße "Im Grandsgarten" ist die notwendige Trafostation planungsrechtlich abgesichert.

Maß der baulichen Nutzung

Die wenigen Baulücken in den Mischgebietsflächen entlang der Sieglarer Straße sind entsprechend dem überwiegenden Bestand mit dreigeschossigen Gebäuden zu füllen. Dabei ist eine Grundflächenzahl von 0,4 und eine Geschoßflächenzahl von 1,0 einzuhalten.

Im Allgemeinen Wohngebiet sind aufgrund des Straßencharakters "Im Grandsgarten" zweigeschossige Baukörper unter Berücksichtigung einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschoßflächenzahl von 0,8 zulässig.

Das Allgemeine Wohngebiet zwischen der Moselstraße und der L 332 a ist aufgrund der hier bestehenden Baukörper mit einer zweigeschossigen Nutzung und einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschoßflächenzahl von 0,8 ausgewiesen.

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Für die Bebauung entlang der Sieglarer Straße, die als Mischgebiet dargestellt ist, wird "Abweichende Bauweise" mit Satteldächern zwischen 40° und 50° ausgewiesen.
Im "Allgemeinen Wohngebiet" im Bereich der Straße "Im Grandgarten" ist entsprechend der vorhandenen Bebauung offene Bauweise mit 40° bis 50° Dachneigung zulässig.
Für das "Allgemeine Wohngebiet" zwischen Moselstraße und L 332a wird offene Bauweise z.T. mit Flachdach und z.T. mit Satteldach zwischen 40° und 50° Neigung gemäß dem Bestand festgesetzt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind im Bebauungsplan so ausgewiesen, daß die bestehende Bebauung noch eine sinnvolle Erweiterungsmöglichkeit hat. Die wenigen möglichen Neubauten können auch auf den überbaubaren Grundstücksflächen in wirtschaftlich sinnvoller Größe errichtet werden.

Verkehrsflächen

Kraftfahrzeugverkehr

Der Planbereich wird durch ein Teilstück der Trasse der L 332 a abgegrenzt. Im nordwestlichen Planbereich bildet die L 332 a einen Kreuzungspunkt mit der Autobahnauffahrt der A 59 in Richtung Köln und der Anbindung des Gertrudenweges. Dicht dahinter soll die Einmündung der Sieglarer Straße in die L 332 a entsprechend ausgebaut werden.
In den Bereichen, in denen die L 332 a durch die Wasserschutzzone II führt, ist entlang der Trassenseite zum Wasserwerk hin ein Zu- und Abfahrtsverbot eingetragen, um außer den im Plan dargestellten keine weiteren Einmündungen zu ermöglichen. Dies ist als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme für die Wasserschutzzone zu betrachten.

Im südlichen Bereich zweigt eine Planstraße ab, die in Richtung Roncallistraße führt und eine Anbindung des Stadtteiles Friedrich-Wilhelms-Hütte sicherstellen soll.

Die im Planbereich liegenden Straße bzw. Straßenteile des Gertrudenweges, der Agnesstraße, der Straße "Im Grandsgarten" und der Straße "Im Auel" sind als Anliegerstraßen einzustufen. Die Sieglarer Straße ist nach Ausbau der L 332 a als Landstraße zu entwidmen, stellt jedoch weiterhin eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße dar. Die Moselstraße wird kurz vor der L 332 a durch einen Wendehammer abgebunden, ist jedoch in ihrem gesamten Verlauf als stark frequentierte Wohnsammelstraße einzuordnen.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr kann z.T. im privaten Bereich, z.B. auf den Aufstellungsflächen vor den Garagen, untergebracht werden. Entlang der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind, soweit möglich, Längsparkplätze eingeplant.

Fahrradverkehr

Entlang der Trasse der L 332 a wird innerhalb des Planbereiches (und auch weiterführend) einseitig ein Rad-Gehweg geführt, der somit die tangierten Ortsrandbereiche verbindet. Auf der gegenüberliegenden Seite der Landstraße wird, von der Sieglarer Str. abzweigend, ebenfalls ein Rad-Gehweg geführt, der jedoch in Höhe des Schulkomplexes Oberlar abbiegt und zur Schulanlage hinführt.
Entlang der Moselstraße besteht bereits einseitig ein Rad-Gehweg, der nach der Abbindung dieser Straße vor der L 332 a über ein Brückenbauwerk in Richtung Sieglar weitergeführt wird.
Auf den übrigen Straßen im Plangebiet muß der Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen.

Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr wird im Bereich der innerstädtischen Straßen auf Bürgersteigen, die beidseitig entlang der Straßen angelegt sind, geführt.

Die L 332 wird einseitig von einer Rad-Gehwegfläche begleitet, die durch das gesamte Plangebiet führt. Zwischen der Sieglarer Straße und einem Verbindungsweg zum Schulkomplex Oberlar ist ein weiterer Rad-Gehweg eingeplant, der als sicherer Zuweg zur Schule dienen soll. Im Bereich der Moselstraße ist eine Überführung für den Fußgänger und Radfahrer, im Bereich der Gladiolenstraße eine Unterführung vorgesehen, um ein ausreichendes Rad- und Gehwegnetz auch für die Zukunft zu sichern.

Öffentlicher Personennahverkehr

Für den öffentlichen Personennahverkehr bestehen im Einmündungsbereich der Sieglarer Straße Haltebuchten. Die Haltestationen im Bereich der Moselstraße sind nach Abbindung dieser Straße vor der L 332 a zu überdenken und evtl. neu einzurichten.

Grün- und Freiflächen

Die Fläche im Eckbereich Sieglarer Straße/L 332 a ist als öffentliche Grünfläche mit dem Zeichen "Parkanlage" ausgewiesen, um diesen städtischen Eingangsbereich entsprechend gestalten zu können.
Die übrigen Freiflächen innerhalb des Plangebietes sind als

> "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 2 Ziff. 20 BauGB"

festgesetzt und sollen gemäß der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur L 332 a als Ausgleichsflächen für die neue Trasse zur Verfügung stehen.

Gestaltungsvorschriften

Die Gestaltungsvorschriften zum Bebauungsplan T 102, Blatt 1 und 2 werden vom Rat der Stadt Troisdorf als isolierte Satzung beschlossen.

Sonstiges

Der Planbereich liegt zum Teil in der Wasserschutzzone II und z.T. in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Oberlar der Hüls Troisdorf AG. Innerhalb des Planbereiches wurden verschiedene Altlastenverdachtsflächen aufgezeigt und zum Teil nachträglich im Bebauungsplan dargestellt. Für die Altlast Nr. 5108/54 wurde nach der Erstbewertung eine Gefährdungsabschätzung durchgeführt. Aufgrund der Untersuchungsergebnisse wurde zusammenfassend festgestellt, daß der von der geplanten Trasse der L 332 tangierte Altablagerungsbereich weder unter Berücksichtigung der derzeitigen noch einer anderen Nutzung eine akute Gefährdung oder ein erkennbares Gefährdungspotential im Hinblick auf die Emissionspfade Wasser, Boden und Luft aufweist.

Es ist auszuschließen, daß durch Straßenbaumaßnahmen Schadstoffmobilisierungen ausgelöst werden und/oder Schadstoffe angetroffen werden, die zu Entsorgungsproblemen führen könnten.

Die Erstbewertung der Altlast Nr. 5108/161 kam zu dem Ergebnis, daß keine Gefährdung durch Deponieinhaltsstoffe zu erwarten ist.

Für den Bereich der Altlastenverdachtsfläche Nr. 111a im Bereich der Straße "Im Grandsgarten" wurde bei den Anliegern recherchiert und eine Begehung des Geländes vorgenommen. Das beauftragte Baugrundlabor kam zu dem Ergebnis, daß im Bereich der untersuchten Fläche zu keiner Zeit Verkippungen größeren Ausmaßes stattgefunden haben. Eine Altablagerung ist nicht vorhanden. Eine Erstbewertung ist daher nicht notwendig.
Die Verdachtsfläche wurde deshalb auch nicht im Bebauungsplan dargestellt.

Verwirklichungsmaßnahmen

Um den Bebauungsplan zu verwirklichen, muß in erster Linie der Bau der L 332 a vorangetrieben werden. Weiterhin sind entsprechende Umbaumaßnahmen im Bereich der einmündenden Straßen notwendig. Die Straße "Im Grandsgarten" und die Moselstraße sind durch Wendehämmer abzubinden. Die Fortführung der Moselstraße als Rad-Gehweg ist durch ein entsprechendes Überführungsbauwerk, der fußläufige Weiterlauf der Gladiolenstraße durch ein Unterführungswerk sicherzustellen.

Kosten und Finanzierung

Kosten für die Gemeinde

Für die Durchführung der Planung fallen folgende Kosten an:

Grunderwerbskosten	ca.	70.000,-- DM
Straßenbaukosten	ca.	460.000,-- DM
Kanalbaukosten	ca.	45.000,-- DM
Beleuchtungskosten	ca.	25.000,-- DM
Kosten für die Begrünung	ca.	10.000,-- DM
Sonstige Kosten	ca.	40.000,-- DM
Gesamtkosten	ca.	650.000,-- DM

Vorgesehene Finanzierung:

Der Ausbau der L 332 wird durch das Land Nordrhein-Westfalen sichergestellt. Die Umbaumaßnahmen an den innerörtlichen Straße werden, falls sie nicht aus Anliegerbeiträgen zum entsprechenden Teil finanziert werden, durch den öffentlichen Haushalt der Stadt Troisdorf abgedeckt.

Bodenordnende oder sonstige Maßnahmen:

Zur Durchführung des Bebauungsplanes sind keine bodenordnenden Maßnahmen erforderlich.

Troisdorf-Sieglar, den 05.09.1990

In Vertretung

Pietrek
(Techn. Beigeordneter)

Troisdorf-Sieglar, den

Jaax
(Bürgermeister)