StadtTroisdorf

~~B E G R Ü N D U N G~~

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch
zum Bebauungsplan T 116

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 den Ratsbeschlüssen vom 19.12.1989 und vom 29.04.1993 geändert worden.
Nach der erneuten Offenlage wurde die Begründung nochmals geändert.

A Vorbemerkungen

Bisherige 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 die planungsrechtliche Absicherung der Landstraße L 332 a sowie der neu errichteten RWE-Station.

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 Quellverkehrs von Sieglar, Oberlar und Friedrich-Wilhelms-Hütte.

Die L 332 a dient vor allem der Entlastung der Sieglarer Straße, der Kölner Straße, 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 Durchgangsverkehrs,
- 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 dei 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 landschaftspflegeri-

sche 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 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 FriedrichWilhelms-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 Streckenabschnitt 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 Schallschutzfenster, 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. 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 Verkehrs 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 Troisdorf-Sieglar abgesichert werden.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß im Bereich Friedrich-WilhelmsHütte 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 116 liegt im Bereich der Deutschen Bundesbahnstrecke in Richtung Siegen, der Grenze zur Nachbarstadt Siegburg (Agger) und dem Gelände der Klöckner-Mannstaedt-Werke. Die genaue Abgrenzung des Planbereiches ist im Bebauungsplanentwurf durch eine unterbrochene schwarze Linie dargestellt.

Bisherige planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan sind sowohl die bestehende Bahnfläche als auch die geplante Trasse der L 332 festgesetzt. Der Bereich der Klöckner-Mannstaedt-Werke ist als gewerbliche Baufläche dargestellt. Innerhalb dieser Fläche ist das Planzeichen für eine Umspannanlage eingefügt. Im Bereich der Aggerniederung ist eine "Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt.

Bebauungsplan

Der noch rechtskräftige Bebauungsplan T 116 hat im wesentlichen den gleichen Inhalt wie die unter "Festsetzungen des Bebauungsplanes" erläuterte Neuaufstellung. Der Bereich der Aggerniederung ist jedoch noch als öffentliche Grünfläche mit dem Planzeichen "Parkanlage" festgesetzt. Die im Eingangsbereich der Klöck-

ner-Mannstaedt-Werke gelegene Freifläche ist im Rechtsplan als nicht überbaubare, private Grundstücksfläche dargestellt. An die Versorgungsfläche für die Umspannanlage grenzt im nordwestlichen Planbereich eine kleine GI-Fläche an.

Festsetzungen des Bebauungsplanes

Art der baulichen Nutzung

Die bestehende Umspannungsstation wurde mit einer Erweiterungsfläche als Versorgungsanlage für Elektrizität festgesetzt.
Sie dient der Stromversorgung für die bestehenden Industrieanlagen.
Sonstige, baulich zu nutzende Flächen sind innerhalb des Planbereiches nicht ausgewiesen, dadurch entfallen Festsetzungen über das

Maß der baulichen Nutzung

und über

Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Verkehrsflächen

Kraftfahrzeugverkehr

Der Fahrverkehr, der sich im Planbereich abspielt, liegt im wesentlichen auf überörtlichen Hauptverkehrsstraße. Dies sind die L 332, die aus Richtung Mondorf kommend das Stadtgebiet Troisdorf durchschneidet und nach Siegburg führt, sowie die L 143, die aus Richtung St. Augustin kommt und in Troisdorf auf der B 8 endet. Von diesen beiden Straße ist die L 143 als Bestand vorhanden, während dei L 332 erst in der Planung existiert.

Im nördlichen Bereich begrenzt das Gelände der Deutschen Bundesbahn den Plan mit ihrer Streckenverbindung Köln-Siegen.

Ruhender Verkehr

Entlang der beiden Landstraßen sind keine Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen und auch nicht erwünscht.

Fahrradverkehr

Entlang der L 332 a und der L 143 sind jeweils einseitig, entlang des Verbindungsohres beidseitig Rad-Gehwege geführt, die sowohl örtliche als auch überörtliche Bedeutung haben. So kann z.B. das Klöckner-Mannstaedt-Werk von Werksangehörigen günstig angeradelt werden und auch die Beziehungen zu den Nachbarstädten Siegburg und St. Augustin werden verbessert.

Fußgängerverkehr

Entlang der südlichen Seite der L 332 wird ein 2,50 m breiter kombinierter Rad-Gehweg geführt, der auch über das geplante Brückenbauwerk über die L 143 und die Agger hinweg nach Siegburg geleitet werden soll.

Entlang der L 143 (Siebengebirgsallee) soll auf der der Agger zugewandten Seite ein 1,50 m breiter Bürgersteig angelegt werden. Auf der gegenüberliegenden Seite ist ein 2,50 m breiter kombinierter Rad-Gehweg geplant. Eine Verbindung der kombinierten Rad-Gehwege zwischen der L 143 und der L 332 ist entlang des Verbindungsohres geplant.

Öffentlicher Personennahverkehr

Für den öffentlichen Nahverkehr sind an der L 143 beidseitig Bushaltebuchten eingeplant. Diese dürften überwiegend für die Belegschaft der Klöckner-Mannstaedt-Werke von Bedeutung sein.

Grün- und Freiflächen

Der Bereich zwischen der Siebengebirgsallee (L 143) und der Agger ist als "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt, um die hier vorhandene Flora und Fauna der Flußniederung abzusichern.

Sonstiges

Der gesamte Planbereich liegt in der vorgesehenen Wasserschutzzone III B des Wasserwerkes Oberlar der Hüls Troisdorf AG.
Teilbereiche des Planes liegen im gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet. Die Darstellung wurde nachrichtlich übernommen.

Verwirklichungsmaßnahmen

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes anstehende Maßnahmen betreffen in erster Linie den Grunderwerb für die L 332 und die notwendigen Erweiterungsflächen für die L 143. Bezüglich der erforderlichen Brückenbauwerke (Bereich L 332/L 143, Bereich Deutsche Bundesbahn, Bereich Agger) bedarf es der Abstimmung mit den zuständigen Behörden.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für den Ausbau der L 332 und die notwendigen Umbaumaßnahmen an der L 143 werden vom Landschaftsverband Rheinland getragen. Hier kämen evtl. nur Kosten für die Beleuchtung auf die Stadt Troisdorf zu. Diese sowie sonstige Kosten werden mit ca. 200.000,-- DM veranschlagt.

Die Finanzierung für diese Summe muß durch den öffentlichen Haushalt der Stadt Troisdorf gedeckt werden.

Troisdorf-Sieglar, den 12.08.1993

In Vertretung

Uedelhoven
(Beigeordneter)

Troisdorf-Sieglar, den

Göllner
(Bürgermeister)

Anlagen
- Städtebaulicher Fachbeitrag
- Umweltverträglichkeitsstudie
- Landschaftspflegerische Begleitpläne