Stadt Troisdorf

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan T 120, 3. Änderung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Der Bebauungsplan T 120, 3. Änderung liegt im Ortsteil Troisdorf im Bereich des Bahnhofes. Der zur Zeit rechtskräftige Bebauungsplan T 120 setzt für den Änderungsbereich zum Teil öffentliche Straßenverkehrsflächen und zum Teil Flächen für Bahnanlagen fest. Der verbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf weist für den Änderungsbereich ebenfalls Straßenverkehrsfläche mit dem angrenzenden Bahngelände aus.
Der Bahnhof Troisdorf liegt am Südwestrand der Troisdorfer Innenstadt und bildet die räumliche Mitte der drei inneren Stadtteile Oberlar, Friedrich-Wilhelms-Hütte und Troisdorf.

Im Zuge der ICE-Neubaumaßnahme Köln – Rhein/Main werden durch die DB umfangreiche Umgestaltungen der vorhandenen Bahnhofs- und Gleisanlagen vorgenommen.
Der Bahnhof Troisdorf und sein unmittelbares Umfeld sind in ihrer jetzigen Form Ergebnis der Planungen der Siebziger Jahre. Der Bahnhof selbst ist zwar als Verkehrsstation funktionsfähig, wird aber seiner Bedeutung als Hauptverknüpfungspunkt der Mittel des öffentlichen Personennahverkehrs nicht mehr gerecht.
Er wird derzeit von einer S-Bahnlinie sowie von drei RegionalExpress-Strecken angedient:

S 12 Köln -- Au/Sieg
RE 8 Rhein – Holland – Express
RE 9 Rhein – Sieg – Express
RE18 Rhein – Erft – Express

Die Vertaktung mit den Buslinien

501	SiegburgBf	- Köln-Porz-Zündorf
503	SiegburgBf	- Niederkassel-Lülsdorf
506	Troisdorf-Sieglar	- Donrath/Kreuzung
507	Troisdorf-Spich	- Troisdorf-West
508	St.Augustin-Markt	- Flughafen Köln/Bonn
551	TroisdorfBf	- BonnHbf

ist nur bedingt möglich, weil zu wenig Halteplätze vorhanden sind und diese nicht bedarfsgerecht angefahren werden können.
Außerdem wird die Bushaltestelle Troisdorf Bahnhof von einer starken Verkehrsader (DTV 11000 Kfz) im Zuge der B8 durchschnitten. Die Gebrauchsqualität des Fußgängersystems im Bahnhofsbereich entspricht nicht den Komfortansprüchen, die normalerweise an einen S- und RE-Haltepunkt gestellt werden. Angesichts der langen Wege mit zu vielen Höhensprüngen und seiner weitgehenden Verknüpfungsfunktion für die angrenzende Fußgängerzone, ist ein störungsfreies

Nebeneinander von Reisenden mit Gepäck, Fußgänger mit Kinderwagen/Fahrräder und Radfahrern nicht möglich.

Anlass für die Neugestaltung sind Maßnahmen und geänderte Rahmenbedingungen, durch die der engere Bahnhofsbereich von Troisdorf entscheidende Änderungen erfahren wird. Dies sind insbesondere

- der Bau der ICE-Neubaustrecke Köln – Rhein/Main mit Haltepunkten im Bereich des Flughafens Köln/Bonn sowie in Siegburg,
- der Bau eines zusätzlichenS-Bahn-Anschlusses als Verlängerung der S13 von Köln über den Flughafen und weiter nach Bonn,
- die Entwicklung eines ÖPNV-Konzeptes durch den Rhein-Sieg-Kreis mit der Notwendigkeit, die Umsteigebeziehung Bus-Bahn und Bus-Bus zu optimieren.

Die 3. Änderung des Bebauungsplanes T 120 soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau eines Busbahnhofes schaffen.

Neben dem hier in Rede stehenden Omnibusbahnhof und in Ergänzung des Schienenvekehrs sollen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld auf den zur Verfügung stehenden Flächen folgende Nutzungen unter gebracht werden:

- Empfangsgebäude des Bahnhofs mit Fahrkartenschalter
- Fahrradstation
- P + R Station
- Kurzzeitparken
- Taxistände
- AST-Verkehr
- Serviceeinrichtungen für die Bahn- und Busbenutzer

Um die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus im Taktfahrplan zu gewährleisten, ist es erforderlich, eine Umsteigeanlage mit entsprechenden Bushalteplätzen herzustellen. Die Spitzenbelastung, die der Bemessung zugrunde liegt, ergibt nach Angaben der RSVG einen Bedarf von 6 Halteplätzen. Die Haltestelle Troisdorf Bahnhof wird täglich mit 360 An- und Abfahrten frequentiert, wobei auf einer Linie auch Gelenkbusse eingesetzt werden.
Zur Verknüpfung mit dem Individualverkehr ist eine Fahrradstation mit Seviceleistungen wie Werkstadt, Verleih etc. und ca. 500 Stellplätzen sowie eine P + R Anlage im unmittelbaren Bahnhofsbereich vorgesehen.

Die Konzeption der Umsteigeanlage sieht vor, dass alle Busse die Halteplätze trotz der eingeschränkten fahrgeometrischen Möglichkeiten, bordsteinnah mit der gesamten Fahrzeuglänge angefahren werden können. Damit ist - auch im Zusammenhang mit der hohen Haltestelleneinfassung - gewährleistet, dass Rollstuhlfahrer die mit Neigetechnik ausgestatteten Niederflurbusse problemlos benutzen können.

Die zur Verfügung stehende Fläche wird im Süden durch die im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke zu erstellende Lärmschutzwand begrenzt. Die nördliche Begrenzung ist durch die vorhandene Poststraße im Zuge der B8 gegeben.

Die seitliche Begrenzung mit Zugang zum Bahngelände und neu konzipiertem Bahnhofsgebäudes soll in Anlehnung an das künftige Empfangsgebäude und dessen Fassade gestaltet werden. Ebenfalls soll die Überdachung und Beleuchtung der Aufenthaltsflächen im Haltestellenbereich architektonisch eingebunden werden.
Fußgängerquerungen werden plangleich sowohl von der Vorfläche des Empfangsgebäude als auch direkt von dem Mittelhaltesteig über die Poststraße in den Eingangsbereich der Fußgängerzone geführt. Die parallel zur Poststraße verlaufende Geh-/Radwegkreuzung wird in einer gesonderten Straßenbaumaßnahme so kurz wie möglich ausgebildet, um Räumzeiten bei der Lichtsignalsicherung einzusparen.
Der vor dem Polizeigebäude vorhandene Rad-/Gehweg wird entlang der Poststraße in diesem Zusammenhang verlängert und an die mit gleichem Querschnitt weiterführende Planung der Stadt Troisdorf angeschlossen.
Die Entwässerung der versiegelten Flächen ist über den vorhandenen Kanal in der Poststraße sichergestellt.

Die noch zu erwerbenden Flächen befinden sich ausschließlich im Eigentum der DB. Die Stadt beabsichtigt, diese Flächen zu kaufen.

Der ZOB Troisdorf soll im Jahr 2002 erstellt werden.

Der für den Änderungsbereich z.Z. noch rechtskräftige Bebauungsplan T 120 weist z.T. öffentliche Straßenverkehrsfläche und z.T. Flächen für Bahnanlagen aus. Eine Eingriffs-/Ausgleichsbewertung wird daher nicht erforderlich. Für die unter die Baumschutzsatzung der Stadt Troisdorf fallenden, zu entfernenden Bäume sind die Ersatzpflanzungen zu ermitteln und vorzunehmen.

Da über die Anlage des ZOB die gesamte Verkehrsführung der Busse neu gestaltet wird, hat die Stadt Troisdorf ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben. Ergebnis der Untersuchungen ist, daß die Immissionsrichtwerte für die benachbarten Wohnhäuser unterschritten werden so daß die geplante Nutzung des Geländes als Busbahnhof im Einklang mit den Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes steht. Das Gutachten ist Anlage der Begründung.

Durch die Einrichtung des ZOB entstehen Kosten in Höhe von ca. 2,15 Mio. DM. Die Stadt Troisdorf bemüht sich um eine Förderung der Maßnahme und hat entsprechende Anträge gestellt.

<u>Anlagen:</u>
- Schalltechnisches Gutachten

Troisdorf, 21.11.2000

In Vertretung

Pietrek
(Erster u. techn. Beigeordneter)

Troisdorf, 21.11.2000

Manfred Uedelhoven
(Bürgermeister)