Stadt Troisdorf

BEGRÜNDUNG

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan T 31, 9. Änderung, Blatt 1

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 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.

A. Vorbemerkungen

Die Ergebnisberichte der Erstbewertungen sind dieser Begründung als Anlage beigefügt.

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 erstellt 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 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 Schallschutzfenstern, werden in den Bebauungsplänen als Anlagen zum Schut 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 332a, dem Rheinischen Straßenbauamt Bonn, im Bereich der Siegniederung im Ortsteil Troisdorf-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 erhält die Bezeichnung "T 31, 9. Änderung, Blatt 1". Er liegt in den Stadtteilen Troisdorf und Troisdorf-Friedrich-Wilhelms-Hütte im Bereich der Straße "Am Bergeracker", der Moselstraße, der Mendener Straße und der geplanten Trasse der L 332. Die genaue Abgrenzung des Planbereiches ist im Planentwurf durch eine unterbrochene schwarze Linie gekennzeichnet.

Bisherige planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan weist für den Bereich zwischen der Moselstraße und der Trasse der L 332 a gemischte Bauflächen aus. Der südlich der geplanten Trasse gelegene Bereich, der unmittelbar an die ausgewiesene Grünfläche angrenzt, ist als Wohnbaufläche dargestellt.

Als wichtige Verkehrsstraßen stellt der Flächennutzungsplan die L 332 a und die Mendener Straße dar.

In der parallel zum Bebauungsplanverfahren laufenden 44. Änd. zum Flächennutzungsplan werden die Bereiche zwischen der Moselstraße und der L 332 a zum überwiegenden Teil von gemischten Bauflächen in Wohnbauflächen umgewidmet. Lediglich in einem Teilbereich entlang der Moselstraße soll die alte Aussage bestehen bleiben.

Bebauungsplan

Der zur Zeit rechtskräftige Bebauungsplan T 31, 9. Änderung weist für die Bereiche zwischen der Moselstraße und der geplanten Trasse der L 332 Mischgebiet mit bis zu zweigeschossiger Bauweise aus. Auch der kleine Teilbereich südlich der geplanten Trasse ist als Mischgebiet mit maximal zweigeschossiger Bebauung festgesetzt.

Neben der Trasse der L 332 und deren Verknüpfungspunkten mit der Hermann-Ehlers-Straße und der Mendener Straße sind auch die übrigen bestehenden Straßen im Planbereich räumlich abgegrenzt.

Festsetzungen des Bebauungsplanes

Art der baulichen Nutzung

Der Eckbereich zwischen der Hans-Völlmecke-Straße, der Moselstraße und der Kreuzung L 332 a/Mendener Straße sowie die gegenüberliegende Fläche zwischen der Mendener Straße und der Moselstraße sind als Mischgebiet ausgewiesen. Auf dem letztgenannten Grundstück befindet sich eine Tankstelle, deren Bestand abgesichert werden soll. Die übrigen Flächen sollen sich aufgrund der immissionsträchtigen Lage zum Mischgebiet entwickeln.

Über den Ausschluß von weiteren Tankstellen soll eine Überversorgung des Gebietes vermieden und eine existenzielle Gefährdung der im Nahbereich vorhandenen Tankstelle verhindert werden.

Gartenbaubetriebe sollen im Mischgebiet ebenfalls ausgeschlossen werden, da sie sowohl von der Lage als auch von den noch vorhandenen Freiflächen her in diesem Bereich nicht sinnvoll wären.

Die gesamten übrigen Bauflächen innerhalb des Planbereiches sind als "Allgemeines Wohngebiet" ausgewiesen.

Da diese Bereiche bereits überwiegend bebaut sind, wurden die Festsetzungen gemäß der vorhandenen Nutzung getroffen.

Für die Bebauung zwischen der Hans-Völlmecke-Straße und der Moselstraße sind zentrale Garagenhöfe festgesetzt. Entlang der geplanten Lärmschutzwand ist zusätzlich ein 3 m breiter Streifen für Nebenanlagen (Gartenhäuschen u.ä.) ausgewiesen.

Im Bereich der Hans-Völlmecke-Straße werden die 2 notwendigen Trafostationen ebenso planungsrechtlich abgesichert wie die Station an der Moselstraße.

Maß der baulichen Nutzung

Die Bereiche der Hans-Völlmecke-Straße und der Moselstraße sind bereits zum überwiegenden Teil zweigeschossig bebaut. Diese Geschossigkeit soll auch für noch freigebliebene Restbereiche gelten. Im Innenbereich innerhalb des Mischgebietes ist eine eingeschossig überbaubare Zone ausgewiesen, um hier eine entsprechende Ausnutzung zu ermöglichen.

Die Bauzeile zwischen der Hans-Völlmecke-Straße und der L 332 a soll aus immissionstechnischen Gründen eingeschossig bebaut werden können, ein weiteres Vollgeschoß im Dachgeschoß ist zulässig.

Der Bereich westlich der Hermann-Ehlers-Straße ist mit zwei Vollgeschossen ausgewiesen und auch bereits so bebaut.

Für die gesamten Bauflächen wurden aufgrund der bereits bestehenden Ausnutzung die zulässigen Höchstwerte nach Baunutzungsverordnung, also eine Grundflächenzahl von 0,4 und eine Geschoßflächenzahl von 0,8 festgesetzt.

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Die Mischgebietsflächen sind aufgrund der örtlich vorhandenen Bebauung im Bereich der Moselstraße/Mendener Straße in offener und im Bereich der Hans-Völlmecke-Straße in geschlossener Bauweise ausgewiesen. Im Eckbereich L 332 a/Mendener Straße sind die eingeschossig ausgewiesenen Bereiche in "Abweichender Bauweise" dargestellt.

Die Bereiche zwischen der Moselstraße und der L 332 a/Hans-Völlmecke-Straße sind gemäß der vorhandenen Bebauung in offener Bauweise ausgewiesen. Für das Allgemeine Wohngebiet südlich der L 332 a ist ebenfalls offene Bauweise festgesetzt.

Die Bereiche zwischen der L 332 a und der Hans-Völlmecke-Straße sind in geschlossener Bauweise ausgewiesen, um hier eine einheitliche, geschlossene Abgrenzung zur Landstraße hin zu erhalten.

Die überbaubaren Grundstücksflächen wurden in Anpassung an die bestehende und noch vorhandene Entwicklungsmöglichkeiten ausgewiesen. Dabei werden nach Möglichkeit kleinere Vorgartenbereiche und entsprechend größere Wohngartenbereiche freigehalten.

Verkehrsflächen

Kraftfahrzeugverkehr

Als wichtige Verkehrsstraße führt durch den Planbereich die Landstraße L 332 a. Neben der Bedeutung für den überregionalen Verkehr hat die EL 332 a eine wichtige innerstädtische Funktion als Verbindungsstraße zwischen dem Troisdorfer Zentrum und den an der Trasse liegenden Stadtteilen.

Im Bereich des Bebauungsplanes münden die Straßen "Am Bergeracker", die Hermann-Ehlers-Straße und die Mendener Straße in die L 332 ein. Diese Straßen haben die Funktion von wichtigen innerörtlichen Haupterschließungsstraßen.

Entlang des nördlichen Planbereiches verläuft die Moselstraße, die zur Zeit ebenfalls als Haupterschließungsstraße und später als Wohnsammelstraße anzusehen ist und die bis zum Ausbau der L 332 a zudem noch ortsverbindende Funktion hat.

Die übrigen Straßen im Plangebiet sind als Erschließungsstraßen einzustufen.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr im Bereich des Bebauungsplanes soll überwiegend durch Längsparkstreifen aufgenommen werden, die entlang der Anliegerstraßen angeordnet sind. In Teilbereichen, wo dies aufgrund der räumlichen Situation möglich war, wurden auch Querparkstände eingerichtet, die eine zusätzliche Anzahl von Stellplätzen aufnehmen können.

Fahrradverkehr

Entlang der Trasse der L 332 a wird einseitig ein Rad-Gehweg geführt, dem damit nach Fertigstellung der gesamten Trasse sowohl stadtteilverbindende als auch überörtliche Bedeutung zukommt. Auf den übrigen Straßen im Planbereich muß der Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen.

Fußgängerverkehr

Der Fußgänger wird innerhalb des Planbereiches überwiegend auf separat ausgebauten Bürgersteigen entlang der vorhandenen oder noch auszubauenden Straßen geführt. Parallel zu L 332 a soll ein kombinierter Rad-Gehweg verlaufen, der in Einmündungsbereichen zum Teil ebenerdig geführt, zum Teil als Untertunnelung eingerichtet wird und zum Teil als Überführung gestaltet werden soll. Hierbei ist besonders auf die zwei Fußgängerrampen im Bereich der Hermann-Ehlers-Straße und im Bereich der Straße "Am Mühlenweg" hinzuweisen, die die Wohnbereiche nördlich der geplanten L 332 über diese Trasse hinweg mit dem südlich geplanten Stadtteilpark verbinden sollen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Anbindung des Plangebietes an die Ortslage Troisdorf und Troisdorf-Sieglar wird zur Zeit über Haltestellen an der Lahnstraße und der Straße "Am Bergeracker" sichergestellt.

Nach Ausbau der L 332 a muß die Linie neu überdacht werden.

Grün- und Freiflächen

Innerhalb des Planbereiches ist eine kleine Fläche im Bereich der L 332 a gegenüber der Siemens-Martin-Straße als öffentliche Grünfläche mit dem Planzeichen "Parkanlage" dargestellt. Im angrenzenden Blatt 2 zur 9. Änderung des Bebauungsplanes T 31 ist jedoch der "Stadtteilpark Friedrich-Wilhelms-Hütte" geplant, der als durchgestaltete Grünfläche zwischen den Ortsteilen Troisdorf und Friedrich-Wilhelms-Hütte liegen wird. Im östlichen Planbereich ist ein kleineres Gelände als "Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2o Bau GB)" gemäß dem landschafts-pflegerischen Begleitplan zur L 332 a ausgewiesen.

Gestaltungsvorschriften

Die Gestaltungsvorschriften für den Planbereich werden durch den Rat der Stadt Troisdorf als isolierte Satzung beschlossen.

Sonstiges

Der Planbereich liegt in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Oberlar der Hüls-Troisdorf AG.

Innerhalb des Planbereiches wurden zwei Altlastenverdachtsflächen aufgezeigt, die nachträglich im Bebauungsplan dargestellt wurden. Die Erstbewertungen beider Altlasten kommen zu dem Ergebnis, daß durch die Deponieinhaltsstoffe keine Gefährdung zu erwarten ist.

Verwirklichungsmaßnahmen:

Die Verwirklichung von Teilen dieses Bebauungsplanes, soweit nicht bereits eine Nutzung auf der Grundlage früherer rechtsverbindlicher Bebauungspläne realisiert worden ist, hängt von der Fertigstellung der L 332 ab, der wiederum städtische Haupterschließungsanlagen verschiedener Wertigkeit zugeordnet sind. Gleichfalls gebunden an die Anlage der L 332 a in Verbindung mit Lärmschutzmaßnahmen ist die Gestaltung der öffentlichen Gemeinbedarfsflächen südöstlich dieser Trasse, die im angrenzenden Bebauungsplan behandelt wird.

Kosten und Finanzierung:

Für die Durchführung der Planung fallen folgende Kosten an:

Grunderwerbskosten	ca.	50.000,-- DM
Straßenbaukosten	ca.	1.610.000,-- DM
Kanalbaukosten	ca.	- -
Beleuchtungskosten	ca.	85.000,-- DM
Kosten der Begrünung	ca.	240.000,-- DM
Sonstige Kosten	ca.	15.000,-- DM
Gesamtkosten	ca.	2.000.000,-- DM

Vorgesehene Finanzierung:

Der Ausbau der L 332 a wird durch das Land Nordrhein-Westfalen sichergestellt. Sonstige Erschließungsmaßnahmen werden über Erschließungsbeiträge im Sinne des Baugesetzbuches oder über das Kommunalabgabengesetz finanziert.

Bodenordnende Maßnahmen:

Bodenordnende Maßnahmen müssen nicht durchgeführt werden, da die Planung größtenteils auf Ergebnisse früher bereits durchgeführter Umlegungsmaßnahmen abgestellt ist.

Troisdorf-Sieglar, den 07.09.1990

In Vertretung

Pietrek
(Techn. Beigeordneter)

Troisdorf-Sieglar, den

Jaax
(Bürgermeister)