Stadt Troisdorf

B E G R Ü N D U N G

gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch
zum Bebauungsplan T 33, Blatt 1

Aufgrund der näher zu untersuchenden Altlast Nr. 5108/165 im Bereich des Bebauungsplanes T 33 hatte die Stadt Troisdorf die betroffene Fläche aus dem Verfahren herausgenommen und den Restplan dem Regierungspräsidenten Köln zur Anzeige gebracht. Da bei dieser Verfahrensweise jedoch eine erneute Offenlage notwendig wird, hat der RP den Plan mit Schreiben vom 18.01.1991 zurückgewiesen.
Für die erneute Offenlage wurden nun die Planbereichsgrenzen entsprechend der herausgenommenen Fläche korrigiert und der Plan mit dem Zusatz "Blatt 1" versehen. Der Restbereich soll nach Klärung und Bereinigung der Altlast als "T 33, Blatt 2" nachgezogen werden.
Im Zuge dieser Anpassungen wurden im Plan zusätzlich kleinere Änderungen auf grund eines Abstimmungsgespräches mit dem RP vorgenommen. Die Begründung wurde in allen Punkten entsprechend ergänzt.
Anlage zu dieser Begründung sind die Ergebnisberichte der Erstbewertungen zu den Altlasten Nr. 5108/164 und Nr. 5108/166, die zu dem Resultat kommen, daß von die sen Flächen keine Gefährdungen ausgehen.
Bestandteil des Bebauungsplanes ist die Abstandsliste zum Abstandserlaß des MURL vom 21.03.1990, die dem Plan als Anlage beigefügt ist.

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 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 erhöh-

ten Anforderungen an den ökologischen Ausgleich und die städtebauliche Ein bindung, der Anpassung der Art der Nutzung entsprechend der tatsächlich eingetre tenen 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 Landstra e 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 Quellverkehrs von Sieglar, Oberlar und Friedrich-Wilhelms-Hütte.

Die L 332 a dient vor allem der Entlastung von Sieglarer Straße, 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 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 zu 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 Nahtste le zwi schen 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 dem 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 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 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 Belan gen 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 Be reich 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-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 verbes sert wer den. Die se Pla nun gen sind bzw. wer den durch die Auf stel lung von Bebauungsplänen verankert.

B Begründung der Planinhalte

Bezeichnung und Abgrenzung

Der Bebauungsplan T 33, Blatt 1 umfaßt ein Gebiet zwischen der Strecke der Deutschen Bundesbahn in Richtung Siegen, der Langemarckstraße, der Richthofenstraße und der Strecke der Deutschen Bundesbahn in Richtung Bonn. Die genaue Abgrenzung des Planbereiches ist auf dem Bebauungsplan durch eine unterbrochene schwarze Linie dargestellt.

Bisherige planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Der verbindliche Flächennutzungsplan setzt für das Gebiet zwischen der Strecke der Deutschen Bundesbahn in Richtung Siegen, der eingezeichneten Trasse der L 332 und der Strecke der Deutschen Bundesbahn in Richtung Bonn gewerbliche Baufläche fest.

Um diese Umwandlung von Wohngebiet in Gewerbegebiet zu realisieren, wird die Stadt Troisdorf nach Rechtskraft des Planes mit den Eigentümern in Verhandlung zum Zweck des Ankaufs der betroffenen Flächen treten.

Sollte sich bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes herausstellen, daß hierdurch oder anderweitig die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen negativ beeinträchtigt werden, wird die Stadt Troisdorf gemäß § 180 BauGB Vorstellungen entwickeln und mit den Betroffenen erörtern, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. Als allgemeine Zielvorstellungen kommen hierbei u.a. die Beschaffung von Ersatzwohnraum, finanzielle Hilfen durch öffentliche Mittel sowie Beratung, Betreuung und Unterrichtung während der Planverwirklichung in Betracht.

Zwischen der Louis-Mannstaedt-Straße und der Langemarckstraße ist aufgrund des hier vorhandenen Bestandes Mischgebiet festgesetzt.

Da im angrenzenden Bereich des T 33, Blatt 2 ein Gartenbaubetrieb besteht, sollen weitere Betriebe nicht zulässig sein. Im Bereich der Richthofenstraße und der Louis-Mannstaedt-Straße werden Tankstellen aufgrund der ungünstigen Verkehrslage (Sackgasse) ausgeschlossen.

Maß der baulichen Nutzung

Für den Bereich des Gewerbegebietes wird eine Grundflächenzahl von 0,8 verbunden mit einer maximalen Gebäudehöhe von 9,0 m festgesetzt, um in diesem kleinen Gebiet keine zu mächtigen Baukörper aufkommen zu lassen.

Die im Mischgebiet möglichen zwei- bis dreigeschossigen Gebäude so wie der eingeschossige Innenbereich sollen an die Grundflächenzahl von 0,4 gebunden sein.

Über diese Festsetzungen wird dem vorhandenen Baubestand Rechnung getragen und die wenigen möglichen Neubauten entsprechend eingegliedert.

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Im Bereich des Gewerbegebietes ist die abweichende Bauweise festgesetzt. Hierbei kann wahlweise Grenzbebauung oder Bauwich zur Ausführung kommen. Diese Regelung gilt innerhalb des Mischgebietes auch für den Bereich der eingeschossi gen Bebauungsmöglichkeit im Blockinnenbereich.

Für die übrigen Flächen im Mischgebiet ist aufgrund der bestehenden Bebauung offene Bauweise festgesetzt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind in einer Größenordnung festgelegt, die es gestattet, die Baulücken zwischen den bestehenden Gebäuden so auszufüllen, daß sich die Baukörper noch in einer wirtschaftlich vertretbaren Größenordnung bewegen. Dabei wurde nach Möglichkeit in allen Bereichen eine Vorgartenfläche freigehalten.

Der übrige Flächenbereich des Bebauungsplanes T 33, Blatt 1 ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche eingezeichnet.

In der parallel zum Bebauungsplanverfahren laufenden 44. Änderung zum Flächennutzungsplan wird die Dreiecksfläche zwischen der L 332 a und der Bahnlinie in Richtung Siegen, die bisher als gewerbliche Baufläche dargestellt war, in "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) umgeplant. Die geplante Kreuzung L 332 a/Langemarckstraße/Verbindung B 8 wird ebenfalls dargestellt.

Verkehrsflächen

Kraftfahrzeugverkehr

Als Fläche für den Fahrverkehr weist der Bebauungsplan T 33, Blatt 1 in erster Linie die Trasse der L 332 a aus, die als überörtliche Verbindungsstraße eine wichtige Funktion im gesamten Verkehrsnetz der Stadt Troisdorf übernehmen soll.

Auch der Kurzschluß zwischen dem Theodor-Heuss-Ring (B 8) und der L 332 a stellt eine wichtige Verkehrsverbindung her, die der weiteren Entlastung des Stadtkernes zugute kommen soll.

Die Anbindung der Langemarckstraße an diesen Knotenpunkt dient in ihrer Fortführung der Erschließung des künftigen Gewerbegebietes an der Speestraße.

Die übrigen Straßen im Plangebiet sind als Anliegerstraßen einzustufen.

Im nordöstlichen und südwestlichen Bereich wird der Bebauungsplan durch die Strecken der Deutschen Bundesbahn in Richtung Siegen bzw. in Richtung Bonn begrenzt. Im Bereich der Siegener Trasse wurde ein entsprechender Freiraum eingeplant, der später die Anlage der S-Bahn-Trasse ermöglicht.

Die notwendigen Brückenbauwerke unter den beiden Streckenbereichen hindurch, zum einen für die L 332 a und zum anderen für das Verbindungsstück zwischen dem Theodor-Heuss-Ring (B 8) und der L 332 a, sollen durch diesen Bebauungsplan ebenfalls planungsrechtlich abgesichert werden.

Ruhender Verkehr

Für den ruhen den Verkehr sind, soweit möglich, Längsparkplätze eingeplant. Ein weiterer Bedarf an Stellplätzen sollte im privaten Bereich durch entsprechende Aufstellflächen vor den Garagen gedeckt werden.

Fahrradverkehr

Entlang der Trasse der L 332 a wird einseitig ein Rad-Gehweg geführt, dem nach Fertigstellung der gesamten Trasse sowohl stadtteilverbindende als auch überörtliche Bedeutung zukommt. Eine Rad-Gehwegverbindung zum Theodor-Heuss-Ring (B 8) ist ebenfalls sichergestellt.
Auf den übrigen Straßen im Planbereich muß der Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen.

Fußgängerverkehr

Der Fußgänger wird im gesamten Planbereich auf Bürgersteigen geführt, die beidseitig der Fahrverkehrsflächen verlaufen. Im Bereich der L 332 a und an dem Verbin dungsstück zur B 8 ist jeweils einseitig ein kombinierter Rad-Gehweg vorgesehen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr ist über Haltestellen an der Louis-Mannstaedt-Straße in das städt. Verkehrsnetz eingebunden. Nach Ausbau der L 332 a wird hier eine Neuplanung der Linienführung erfolgen müssen.

Grün- und Freiflächen

Im Bereich der Eisenbahnüberführung in Richtung Bonn (Drei-Bogen-Brücke) sowie im Bereich der Kreuzung der L 332 a/Verbindungsstück B 8/Langemarckstraße sind die dort sich ergebenden Freiflächen als "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)" gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan zur L 332 a festgesetzt.

Gestaltungsvorschriften

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

Sonstiges

Der Planbereich liegt in der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Ober lar der Hüls Troisdorf AG.

Innerhalb des Planbereiches wurden zwei Altlastenverdachtsflächen aufgezeigt. Bei beiden Flächen kam die in Auftrag gegebene Erstbewertung zu dem Ergebnis, daß von den Deponieinhaltsstoffen keine Gefährdung ausgeht.

Verwirklichungsmaßnahmen

Um den Bebauungsplan zu verwirklichen, muß in erster Linie der Bau der L 332 und des Verbindungsstückes Theodor-Heuss-Ring (B 8) / L 332 vorangetrieben werden. Das beinhaltet auch die Anlage der beiden Unterführungsbauwerke unter den Strecken der Deutschen Bundesbahn hindurch.

Weiterhin sind im übrigen bestehenden Straßennetz innerhalb des Plangebietes einige Umbaumaßnahmen erforderlich.

Kosten und Finanzierung

Kosten für die Gemeinde

Für die Durchführung der Planung fallen folgende Kosten an:

Grunderwerbskosten	ca.	30.000,-- DM
Straßenbaukosten	ca.	495.000,-- DM
Kanalbaukosten	ca.	35.000,-- DM
Beleuchtungskosten	ca.	35.000,-- DM
Kosten der Begrünung	ca.	55.000,-- DM
Sonstige Kosten	ca.	30.000,-- DM
Gesamtkosten	ca.	680.000,-- DM
		==========

Die Kosten für die Unterführungsbauwerke im Bereich der DB sind in dieser Aufstellung nicht enthalten.

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 sichergestellt.

Bodenordnende oder sonstige Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen müssen nicht durchgeführt werden.

Troisdorf-Sieglar, den 24.01.1991 In Vertretung

Pietrek
(Techn. Beigeordneter)

Troisdorf-Sieglar, den

Jaax
(Bürgermeister)