STADT TROISDORF
Der Bürgermeister

Städtebauliche Begründung

Bebauungsplan T 98, 2. Änderung

Stadtteil Troisdorf-Mitte,
Bereich Bahnhof Troisdorf

Neubau Bahnhof und Parkhaus

Satzungsbeschluss, Stand: 28.10.2015

B e g r ü n d u n g

gemäß § 9 Abs. 8 i. V. m. § 10 Abs. 3 BauGB

zum Satzungsbeschluss des

Bebauungsplans T 98, 2. Änderung

Stadtteil Troisdorf, Bereich Bahnhof Troisdorf

(Neubau Bahnhof und Parkhaus)

1 Plangebiet

1.1 Lage des Plangebietes, Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes T 98, 2. Änderung und Erweiterung wurde nach der 1. Offenlage auf die Flächen zwischen Poststraße und Bahntrasse reduziert und umfasst ein ca. 1,1 ha großes Plangebiet, das sich längs der Poststraße vom Bahnhof bis zum Stationsweg erstreckt.

Das Plangebiet wird durch die Poststraße in Norden, den zentralen Omnibusparkplatz im Osten und die Bahnstrecke im Süden begrenzt. Der exakte Grenzverlauf ist der Planzeichnung im Maßstab 1:500 zu entnehmen.

1.2 Baustruktur und Nutzung, Freiraum und Verkehr

Im Bereich südlich der Poststraße liegt der in den 60er Jahren errichtete Bahnhof Troisdorf, der im Zuge des Ausbaus der Neubaustrecke Köln-Rhein-Main und der S 13 Umbauten im Bereich des Zugangs, der Bahnsteige und der Nutzung erfahren hat. Westlich schließen sich das BASA-(Bahnselbstanschluss)-Gebäude und ein Parkhaus mit 491 Parkplätzen und einer großen Fahrradabstellanlage der Stadt Troisdorf an an.

Nördlich der Poststraße liegen Verwaltungs- und Betriebsgebäude der Stadtwerke Troisdorf sowie im Eckbereich des Stationswegs ein Ärztehaus, das sog. Medicenter, sowie dahinter ein Seniorenheim und eine zwei- bis dreigeschossige Wohnbebauung entlang der parallel zur Poststraße verlaufenden Viktoriastraße. Gegenüber dem Bahnhof befinden weitere Wohn- und gemischt genutzte Gebäude sowie die Post und die Polizeistation Troisdorf. Große zusammenhängende Freiflächen sind im Plangebiet nicht vorhanden, lediglich Flächen im Bereich der Zufahrt zum Parkhaus sind als Grünflächen angelegt.

Die Poststraße mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von derzeit ca. 9.000 bis 9.400 KFZ ist zweispurig und mit Längsparkstreifen sowie Gehwegen auf beiden Seiten versehen. Das Plangebiet ist Lärmemissionen durch Schienen- und Straßenverkehr belastet.

2 Bisherige planungsrechtliche Situation

2.1 Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln (Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg, 2004) ist das Plangebiet als „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“ dargestellt. Die Poststraße ist als Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt.

Die Bebauungsplanänderung entspricht diesen Vorgaben. Flächen außerhalb des ASB werden nicht in Anspruch genommen.

2.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf mit Stand November 2006 stellt für den Geltungsbereich Flächen für Bahnanlagen dar. Die Poststraße ist als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Derzeit wird der Flächennutzungsplan insgesamt neu aufgestellt. Der Entwurf sieht für das Plangebiet eine Darstellung als gemischte Baufläche vor. Der Bahnhof liegt im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Troisdorf.

Die 2. Änderung des Bebauungsplanes wird damit aus dem geltenden und zukünftigen Flächennutzungsplan entwickelt.

2.3 Bebauungspläne

Das Plangebiet liegt zum einen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. T 98 aus dem Jahr 1980, der im Jahr 2002 in Teilbereichen durch eine 1. Änderung geändert wurde.

Der Bereich um das heutige Bahnhofsgelände befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplan T 120 aus dem Jahre 1980. Der Bebauungsplan T 120 wurde in den Jahren 1982, 2001 und 2002 geändert. Der Geltungsbereich des Bebauungsplan T 98, 2. Änderung und Erweiterung überlagert in einem Teilbereich die 3. Änderung des T 120 (Bahnhofsvorplatz).

2.3.1 Bebauungsplan Nr. T 98 (1980) mit 1. Änderung (2002)

Für den Geltungsbereich der 2. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplan T 98 trifft der rechtsgültige Bebauungsplan T 98 mit 1. Änderung aus dem Jahr 2002 die Festsetzung Fläche für Bahnanlagen. Die im Plangebiet vorhandene Straße (Poststraße) ist als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

2.3.2 Bebauungsplan Nr. T 120 (1980) mit 1. bis 3. Änderung (1982, 2001, 2002)

Der östliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes, das heutige Bahnhofsgebäude, liegt im Geltungsbereich des rechtsgültigen Bebauungsplans Nr. T 120, der für o.g. Bereich ebenfalls Fläche für Bahnanlagen festsetzt. Der heutige Bahnhofsvorplatz, der z.T. in das Verfahren einbezogen wird, ist im Bebauungsplan T 120, 3. Änderung als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Busbahnhof ausgewiesen.

3 Ziel und Zweck der Planung

3.1 Bisheriges Verfahren

Die Stadt Troisdorf verfolgt seit langen Jahren eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsbereiches und funktionale Verbesserungen durch Verkürzung der Wege Bus – Bahn zur Stärkung des Umweltverbundes, Verbesserung des Parkraumangebotes, Abbau von Barrieren und ein heutigen Ansprüchen entsprechendes Angebot an reiseaffinen Dienstleistungen im Sinne eines modernen Reisezentrums. Ein erster Schritt war nach Stilllegung des Hausbahnsteiges der Abriss der Bahnhofsgaststätte und der Bau des heutigen zentralen Busbahnhofes (ZOB) durch die Stadt Troisdorf. Durch eine Rahmenplanung wurden 2006 die Planungsziele für den Bereich vom Bahnhof und weiterführend bis zum Rathaus sowie entlang der Mülheimer Straße konkretisiert.

Die angestrebte städtebauliche Aufwertung im Bereich des Bahnhofes soll durch die 2. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplan T 98 planungsrechtlich abgesichert werden.

Der Aufstellungsbeschluss wurde am 16.03.2004 gefasst. Nach einer ersten Offenlage wurde mit einem 2007 reduzierten Geltungsbereich (s.o.) und geänderten Entwurf im Zeitraum vom 05.12.2007 bis zum 11.01.2008 eine zweite Offenlage durchgeführt.

Am 07.02.2008 hat der Stadtentwicklungsausschuss über die vorliegenden Anregungen und Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 BauGB und den Satzungsbeschluss vorberaten und entschieden.

Ein abschließender Beschluss im Rat war jedoch bisher nicht möglich, da der Bahnhof als Teil der planfestgestellten Bahnanlage der kommunalen Planungshoheit entzogen war. Über einen Ankauf durch die TroPark GmbH oder die Stadt als Voraussetzung für eine Entwidmung konnte keine Einigung mit der Bahn erreicht werden.

Am 02.09.2015 hat der Stadtentwicklungsausschuss das Verfahren auf einen Bebauungsplan der Innenentwicklung umgestellt und die 3. Offenlage des Entwurfes beschlossen. Die 3. Offenlage erfolgte im Zeitraum vom 28.09. bis 12.10.2015.

3.2 Planungskonzept

Der ursprünglichen Planung lag der Vorschlag von Prof. Coersmeier, Köln für eine drei- bis fünfgeschossige Bebauung mit Staffelgeschossen zugrunde. Die Bebauung sollte als „Stadtloggia“ einen vollständigen Neubau in Form eines multifunktionalen Gebäudes vor, mit bahnhofsbezogenen Nutzungen im Erdgeschoss und ergänzenden Büro- und Dienstleistungsnutzungen in den Obergeschossen. Neben dem Bestandsgebäude der BASA (DB-Telekommunikationsanlage) wurde ein Parkhaus auf der bisher als Parkplatz genutzten Fläche entlang der Poststraße vorgeschlagen, das 2010 durch die öPA Verkehrsgesellschaft mbH, einer Tochter des städtischen Beteiligungskonzerns TroiKomm, fertiggestellt wurde.

Mit Beginn des Jahres 2013 ist die Zuständigkeit für das Empfangsgebäude Troisdorf von der DB Services Immobilien GmbH auf die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft mbH (BEG) als gemeinsame Tochter der Deutschen Bahn AG und des Landes NRW übergegangen. Die Stadt Troisdorf hat mit der BEG eine Vereinbarung zur Entwicklung des Bahnhofs und des Vorplatzes über eine Investorenausschreibung getroffen, die im Jahre 2014 gestartet und im Frühjahr 2015 abgeschlossen wurde. Auf der Grundlage dieses Investorenwettbewerbs soll das Bahnhofsgrundstück veräußert und neu bebaut werden, sodass nunmehr die Voraussetzungen für den Abschluss des Bebauungsplanverfahrens vorliegen.

3.3 Änderungen zur 3. Offenlage

Die vorgeschlagene Planung weicht von dem offengelegten Bebauungsplanentwurf 2007 (s.o.) in den nachfolgenden Punkten ab, sodass eine Anpassung des Bebauungsplanentwurfes erforderlich ist:

- Kerngebiet MK 1:

  Anpassung an den Grundstückszuschnitt auf der Grundlage der Parzellierung, Erweiterung des MK 1 und des Geltungsbereiches um 3,50 m Richtung Busbahnhof sowie Seitlich und straßenseitig des BASA-Gebäudes,

  Verbreiterung und Anpassung Ausgang Bahnsteig an die tatsächliche Parzellierung, Ausweisung einer Verkehrsfläche als Anschluss an die Poststraße,

  zum Busbahnhof hin VI statt V Vollgeschosse, da vorliegende Planung baurechtlich kein Staffelgeschoss darstellt, Höhe unverändert,

Abstaffelung 1 Richtung BASA IV statt III Vollgeschosse, da vorliegende Planung baurechtlich kein Staffelgeschoss darstellt, Höhe + 0,5 m,

Abstaffelung 2 Richtung BASA III Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss, Höhe – 2,0 m,

- Kerngebiet MK 2:

  Anpassung an die vorhandene Bebauung und Nutzung als Parkhaus.

Die textlichen Festsetzungen wurden fortgeschrieben. Der Ausschluss unerwünschter Nutzungen wie Spielhallen, Sexshops etc. bleibt unverändert.

4 Umweltbelange, Aufstellungsverfahren ohne Umweltprüfung

4.1 Bebauungsplan der Innenentwicklung

Die 2. Änderung des Bebauungsplans dient der Entwicklung städtebaulich mindergenutzter Flächen und entspricht damit den Zielen der Innenentwicklung und Nachverdichtung und damit auch der Schonung bisher unbebauter Flächen.

Der ursprüngliche Aufstellungsbeschluss wurde 2004 gefasst, das Verfahren wurde bisher als Regelverfahren mit umfassendem Umweltbericht durchgeführt. Das seit dem 01.01.2007 in der BauGB eingeführte beschleunigte Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung ermöglicht eine Verfahrenserleichterung. Die Voraussetzungen hierfür liegen vor, insbesondere ist die überbaubare Fläche deutlich geringer als 20.000 qm. Daher wird das Verfahren entsprechend umgestellt.

4.2 Umweltbelange, Artenschutz

4.2.1 Bestand

Der Bestand umfasst planfestgestelltes Bahngelände, das weitgehend durch Bahnhof, Basa-Gebäude und Parkhaus überbaut ist.

Das Plangebiet ist durch Lärm von der Eisenbahnstrecke Köln – Frankfurt (Güter- und Personenverkehr, ICE-Strecke Köln-Rhein/Main) und Verkehrslärm von der Poststraße belastet. Eine Schallimmissionstechnische Untersuchung (Dipl.-Ing. H. Grasy, August 2007) zu den Lärmemissionen und – immissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehrs kam zu folgendem Ergebnis:

„Schienenverkehr - trotz der entlang der Schienentrasse bestehenden aktiven Lärmschutzeinrichtungen ergeben sich im Plangebiet im Tagzeitraum Beurteilungspegel zwischen 68 dB(A) und 55 dB(A). Damit ergeben sich Überschreitungen der Orientierungswerte von bis zu 3 dB(A). Im Nachtzeitraum liegen die Beurteilungspegel im Plangebiet zwischen 62 dB(A) und 53 dB(A). Damit werden die Orientierungswerte mit teilweise mehr als 6 dB(A) deutlich überschritten.

Straßenverkehr - legt man das bestehende Verkehrsaufkommen sowie das bisherige Verkehrskonzept zugrunde, ergeben sich entlang der Poststraße als am stärksten beeinträchtigten Bereich Beurteilungspegel im Tagzeitraum von bis zu 69 dB(A) und im Nachtzeitraum von bis zu 59 dB(A). Damit ergeben sich in den Gebieten entlang der Poststraße Überschreitungen der Orientierungswerte für Kerngebiete tags 3 dB(A) und nachts bis zur 4 dB(A).“

Wegen bekannter Altlasten im Plangebiet wurde ein zusammenfassendes Gutachten zum Thema erstellt (Dr. Markwort, Gerling Gruppe, 2007), das auf historischer Recherche und

durchgeführten Untersuchungen basiert. Relevant für das Plangebiet ist die Altablagerung 5108/3010 (ehem. Parkplatz an der Poststraße), die inzwischen durch Parkhaus und Fahrradabstellanlage überbaut wurde.

Das Plangebiet ist überwiegend bebaut. Rasenflächen liegen im Bereich rund um die Einfahrt des Parkhauses und zwischen dem Parkhaus und der Lärmschutzwand der Bahn. Zwischen dem Basagebäude und dem Bahnhof befinden sich Grünbestände aus abgängigen Fichten und Robinienjungwuchs.

Eine Kartierung der im Plangebiet vorkommenden Tierarten wurde nicht vorgenommen. Im Landschaftsinformationssystem (LINFOS) des Landesamtes für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen sind innerhalb eines Umkreises von 300m um das Planungsgebiete herum keine Fundorte planungsrelevanter Arten verzeichnet. Wegen der Nutzung und der isolierten Lage innerhalb dicht besiedelter und durch Verkehrsinfrastruktur ist das Vorkommen seltener Arten sehr unwahrscheinlich. Die dargestellte Lebensraumausstattung lässt ein Vorkommen streng geschützter Arten begründet ausschließen.

Im gesamten Planungsbereich sind ausschließlich anthropogen überprägte Böden vorhanden. Selbst die bewachsenen oder unversiegelten Flächen sind angeschüttet oder stark vom Menschen verändert worden.

Der aktuelle Versiegelungsgrad ist hoch. Die Bau- und Verkehrsflächen sind an das städtische Kanalnetz angeschlossen. Für den betreffenden Bereich liegen die Grundwassergleichen nach der Hydrologischen Karte von Nordrhein-Westfalen (Stand Oktober 1985) bei 43 m ü. NN. Der Grundwasserflurabstand beträgt demnach mindestens 12 m.

Das gesamte Stadtgebiet liegt in klaren, windschwachen Sommernächten innerhalb eines Gebietes mit schlechten Durchlüftungsverhältnissen. Das Plangebiet ist städtisch geprägt und weist eine eher hohe Belastung auf. Für die dicht bebauten Bereiche wird eine geringe Durchlüftung angenommen.

Zu lufthygienischen Verhältnissen im Untersuchungsgebiet liegen keine Messungen vor. Es wird aufgrund der Nutzungsstruktur (Wohnbebauung, Verkehrsflächen, Verwaltungsgebäude, südwestlich angrenzend großflächiges Gewerbe) von einer mittleren Belastung durch Luftschadstoffe ausgegangen.

Im Plangebiet sind keine Kulturgüter, Denkmäler oder Bodendenkmäler bekannt. Als Sachgüter sind die vorhandenen Gebäude sowie die Infrastruktur - Einrichtungen (Leitungen) zu nennen.

4.2.2 Planung

Aufgrund der Ausweisung als Kerngebiet ist eine allgemeine Wohnnutzung im Plangebiet ausgeschlossen, jedoch sind Wohnungen für Bereitschaftspersonen etc. sowie Beherbergungsbetriebe möglich. Für Aufenthaltsräume wurden daher durch textliche Festsetzungen passive Schallschutzmaßnahmen für die jeweiligen Lärmpegelbereiche festgelegt.

Der städtebauliche Entwurf sieht eine Riegelbebauung parallel zu den Gleisanlagen der DB – Strecke und der Poststraße vor. Diese Form der Bebauung hat eine abschirmende Wirkung für die dahinter liegende Bebauung gegenüber dem Bahnlärm, die jedoch gem. dem Gutachten Grasy begrenzt ist: „*Die emittierenden Flächen liegen in deutlichem Abstand, sodass eine direkte Abschirmwirkung durch Baukörper nur geringe Wirkung zeigt.*“

Die Altablagerung 5108/3010 befindet sich zwischen Bahngelände und Poststraße und reicht im Osten bis an das BASA- Grundstück bzw. im Westen bis ungefähr an die noch als Bahnfläche gewidmete Fläche heran. Sie ist durch das Parkhaus überbaut. Hierzu wurden im Vorfeld lokale Bodenaustauschmaßnahmen unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben und Richtlinien (z.B. BGR 128 bzw. der LAGA 20) durchgeführt. Tiefer liegende Bereiche wurden in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde des Rhein-Sieg-Kreises durch die Bodenplatte bzw. aufstehende Bebauung versiegelt.

Artenschutzrechtliche Belange sind nicht berührt, da das Vorkommen planungsrelevanter Arten im Plangebiet nicht zu erwarten ist.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades sind die natürlichen Bodenfunktionen (Lebensraum, Versickerung, Filter, Pufferung) entfallen. Schutzwürdige Böden (seltene Bodentypen oder Hochertragsböden) sind im Plangebiet nicht vorhanden und werden daher auch nicht beeinträchtigt.

5 Begründung einzelner Festsetzungen des Bebauungsplanes

5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

5.1.1 Kerngebiet 1 (MK 1)

Die festgesetzte Nutzungsart berücksichtigt die städtebauliche Situation des Bereichs in der Innenstadt und die geplante Nutzung. Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan und dem rechtskräftigen Bebauungsplan ist der Bereich als Fläche für Bahnanlage dargestellt bzw. ausgewiesen. Die Fläche selbst wird mit Ausnahme des Zugangs einschließlich der Aufzugsanlage zukünftig als Bestandteil der Bahnanlage entwidmet. Durch die Festsetzung des Gebietes als Kerngebiet wird die geplante Nutzung planungsrechtlich gesichert und an die Anforderung eines neuen Reisezentrums mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, z.B. Büros, Beherbergungsbetriebe, Freizeiteinrichtungen, Läden und Gastronomie etc. angepasst. Der Zugang zum Bahnhofstunnel und den Bahnsteigen wird durch Festsetzung einer Verkehrsfläche und einer Fläche für Bahnanlagen gesichert, die ab dem 1. Obergeschoss überbaut werden kann. Der Zugang zu den Bahnsteigen und zu dem Verbindungstunnel zu den Stadtteilen Troisdorf-West und Oberlar ist damit öffentlich-rechtlich gesichert.

5.1.2 Kerngebiet 2 (MK 2)

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungsziele und der Lage wird der gesamte Bereich als Kerngebiet (MK) sowie als Fläche für Nebenanlagen mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ festgesetzt. Dies entspricht der heutigen Nutzung mit ca. 491 Stellplätzen, die den Bahnreisenden dienen und auch den Stellplatzbedarf aus den umliegenden Nutzungen mit abdeckt, sowie der vorhandenen Radstation der Stadt mit ca. 265 Einstellplätzen.

In dem westlichen Teilbereich des Kerngebietes 2 wird eine Fläche für Stellplätze festgesetzt. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, in diesem Teilbereich und auf einer Fläche über den Geltungsbereich hinaus auf dem angrenzenden unterirdischen Rückstaubecken eine Parkplatznutzung zu ermöglichen.

5.1.3 Bahnanlagen

Die noch als Bahnanlagen gewidmeten Flächen werden in die Planzeichnung übernommen. Genutzt werden diese Flächen weiterhin von dem BASA-Gebäude und als zu den Bahnsteigen im Bereich des Bahnhofes.

5.1.4 Ausschluss einzelner Nutzungen

Im Kerngebiet MK 1 sind sonstige Wohnungen und die ausnahmsweise zulässigen Tankstellen und Wohnungen nicht zulässig bzw. nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Die Wohnungen werden aufgrund des direkt angrenzenden Bahnlärms ausgeschlossen, Tankstellen entsprechen nicht der angestrebten zentralen Nutzung.

Weiterhin ausgeschlossen werden in den Kerngebieten Spielhallen, Spielkasinos und ähnliche Einrichtungen im Sinne von § 33 i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit und ohne Gewinnmöglichkeiten dienen sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darbietungen, Darstellungen oder Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet sind, z.B. Peepshows, Sexkinos, Videokabinen (auch soweit sie in räumlicher Verbindung mit Einzelhandelsbetrieben – Sexshops – geführt werden) sowie Bordelle und bordellartige Betriebe, da Spielhallen und oben beschriebene Vergnügungsstätten dem Ziel der Attraktivierung des Bahnhofes und des Umfeldes entgegen stehen. Des Weiteren ist das nähere Umfeld durch Wohnbebauung geprägt, welches durch diese Festsetzung geschützt werden soll.

5.1.5 Lärmschutz

Gem. der Schallimmissionstechnischen Untersuchung (Dipl.-Ing. H. Grasy, August 2007) ist im Plangebiet insbesondere durch den Straßen- und Schienenverkehr mit Beurteilungspegeln zu rechnen, welche in Bezug auf die DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 zu Überschreitungen der Orientierungswerte für die jeweiligen geplanten Gebietsausweisungen führen. Die im Plan festgesetzten erhöhten Anforderungen an den baulichen Lärmschutz stellen einen verträglichen Schallpegel innerhalb der geplanten Gebäude sicher. Die Maßnahmen sind beim Neubau durch den jeweiligen Bauherrn zu berücksichtigen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

5.2.1 Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen

Die Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen berücksichtigen das Ziel einer markanten Bebauung an diesem städtebaulich wichtigen Eingang zur Innenstadt von Troisdorf.

Das Kerngebiet MK 1 (Bahnhof) wird gestaffelt von einer Gebäudehöhe von 69,5 m über 72,0 bis 78,5 m über NHN festgesetzt. In Teilbereichen wird durch textliche Festsetzungen eine Abstaffelung der obersten Geschosse zur Poststraße hin festgesetzt. Für das Kerngebiet MK 2 ist die Höhe entsprechend der Umgebung auf 70,0 m ü NHN festgesetzt.

5.2.2 Grundflächenzahl

Die Grundflächenzahl (GRZ) orientiert sich im Kerngebiet 1 an der Höchstgrenze des § 17 BauNVO, um eine angemessene Bebauungs- und Nutzungsdichte und eine städtebauliche markante Bebauung zu ermöglichen. Dies trägt auch zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Baumaßnahme bei und ist damit Voraussetzung für eine erfolgreiche Realisierung.

5.3 Bauweise, überbaubare Flächen

5.3.1 Bauweise

Es wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Zur Sicherung des Bahnsteigzugangs erfolgt eine geschossweise Festsetzung: das Erdgeschoss ist in diesem Bereich freizuhalten, kann aber überbaut werden.

5.3.2 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Flächen werden durch großzügige Baugrenzen festgesetzt, um für die konkrete Planung Spielraum zu lassen. Zur Bahn hin wurden ausreichend große Abstände berücksichtigt. Es wird damit zum einem der vorhandenen Bebauung Rechnung getragen, zum anderen sollen die Grundstücke eine angemessene mögliche Ausnutzung erfahren, was wesentlich zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Baumaßnahmen beiträgt und Voraussetzung für eine erfolgreiche Realisierung der Planung ist.

5.4 Verkehr

5.4.1 Individualverkehr

Das Plangebiet wird durch die Poststraße erschlossen. Diese hat eine innerörtliche und überörtliche Verbindungsfunktion.

Mit der Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche wird sichergestellt, dass zwischen der Straße bzw. dem Parkstreifen (heutiger Taxenstand) und dem Bahnhof ausreichend Fläche (3,5 m) zur Verfügung steht. Die heutige provisorische Warteschleife für die Taxen entfällt, hierfür wird entlang der Poststraße vor dem Parkhaus eine Alternative vorgesehen. Des Weiteren ist vor dem Bahnhof ein Kiss&Ride-Platz vorgesehen.

Für den ruhenden Verkehr ist zwischen den Bahngleisen und der Poststraße ein Parkhaus mit 491 Stellplätzen auf 4 Ebenen für PKW und - im Erdgeschoss - ca. 265 Stellplätzen für Fahrräder realisiert worden, das ebenfalls planungsrechtlich gesichert wird. Es soll den Kunden der Deutschen Bahn diesen und den Stellplatzbedarf aus der Umgebung decken.

5.4.2 Stellplätze

Stellplätze und Garagen sind gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und auf dafür festgesetzten Flächen zulässig.

5.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radfahrverkehr

Das neue Gebäude rückt an den vorhandenen Busbahnhof heran, um eine kurzen und regengeschützten Weg zwischen Busbahnhof und Bahnsteigzugang zu erreichen. Hierdurch fällt der Vorplatz weg. Auch ist die Anlieferung der geplanten Bebauung z.T. über den Busbahnhof vorgesehen. Die eigentliche Ladezufahrt wird parallel zur Lärmschutzwand durch den Bauherrn angelegt. Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Anlieferung sind nach Abstimmung mit der RSVG bei Einhaltung der vorgegeben Zufahrt und Abfahrt und der Anzahl der Fahrten nicht zu erwarten.

Über den Bahnhof können die Städte Köln, Siegburg, Siegen und Bonn sowie der Flughafen Köln-Bonn mit den regionalen Linien S 12, S 13, RB 27, RE 8 und RE 9 erreicht werden. Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) verbindet die Nah- und Regionalverkehre mit dem örtlichen Nahverkehrsnetz von Troisdorf und den umliegenden Städte und Gemeinden.

Fußwege entlang der Straßen im Plangebiet sind ausreichend vorhanden, die Überwege sind gesichert. Derzeit sind im Plangebiet keine separaten Radwege vorhanden. Die Straßenquerschnitte sind jedoch so angelegt, dass Fahrradwege eingerichtet werden können. Im Parkhaus stehen ausreichend Einstellplätze für Fahrräder zur Verfügung.

5.5 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist erschlossen. Die versiegelten Flächen sind an das städtische Kanalnetz angeschlossen und über die Kläranlage Müllekoven entsorgt, ebenso die häuslichen Abwässer.

Im Bereich des Stationsweges und der Poststraße liegen die Abwasserkanäle DN 2000 und DN 500 sowie Fernmeldekabel, Glasfaser-Datenkabel, Gasleitungen, etc. Des Weiteren befinden sich im Plangebiet folgende Hauptversorgungsleitungen:

- 110 kV-Leitung unterhalb des Stationsweges (die genaue Lage ist der Planzeichnung im M 1:500 zu entnehmen). Die in Kapitel 1.2 angesprochene unterirdische 110 kV - Leitung wird inklusive Schutzstreifen berücksichtigt. Die überbaubare Grundstücksfläche des Kerngebietes 2 (MK 2) nimmt auf den Schutzsteifen Rücksicht;

Die Ferngasgemeinschaftsleitung Nr. 3/1 der E.ON Ruhrgas AG/Thyssengas GmbH wurde im Zuge der Realisierung des Parkhauses zu einer neuen Gasregelanlage (Hochdruck – Hochdruck) und in eine zweite Gasregelanlage (Hochdruck – Mittel-/Niederdruck) östlich des Plangebietes zugeführt. Die vorhandene Leitung einschl. Schutzstreifen des Kerngebietes MK 2 wurde im Zuge der Realisierung des Parkhauses stillgelegt.

Die Entwässerung ist in Richtung Poststraße/ Stationsweg vorgesehen. Eine Entwässerung in die Sieglarer Straße ist aufgrund der Kapazitätsauslastung nicht möglich.

Eine ordnungsgemäße Ver- und Entsorgung ist sichergestellt. Abfälle sind in den privaten Haushalten nach Maßgabe der Abfallsatzung des Rhein-Sieg-Kreises getrennt zu halten und den für den jeweiligen Abfall zugelassenen Abfallbehältern und Sammelsystemen zuzuführen. Diese werden regelmäßig durch die Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH (RSAG) geleert und die Reststoffe und Abfälle verwertet bzw. entsorgt.

6 Nachrichtliche Übernahmen

Die im Altlastenkataster des Rhein-Sieg-Kreises geführte Altablagerung 5108/3010 ist im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

7 Hinweise

Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes werden um Hinweise zum Umgang mit belasteten Böden sowie zum Betrieb von Baustellen im Nahbereich der Gleisanlagen ergänzt.

8 Verwirklichungsmaßnahmen

Zur Durchführung des Bebauungsplanes sind keine öffentlich rechtlichen Maßnahmen zur Bodenordnung erforderlich. Die BEG beabsichtigt den Verkauf für die Bebauung vorgesehenen Flächen. Das Grundstück des Parkhauses ist im Besitz der öPA GmbH.

9 Kosten und Finanzierung

Mit der Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehen der Kosten durch teilweise Rückerstattung von Fördermitteln für den Bahnhofsvorplatz. Durch die Veräußerung ist eine Refinanzierung möglich.

Troisdorf, den In Vertretung

Helmut Wiesner
(Technischer Beigeordneter)

Troisdorf, den

Friedhelm Herrmann
(Vorsitzender Stadtentwicklungs-
ausschuss)