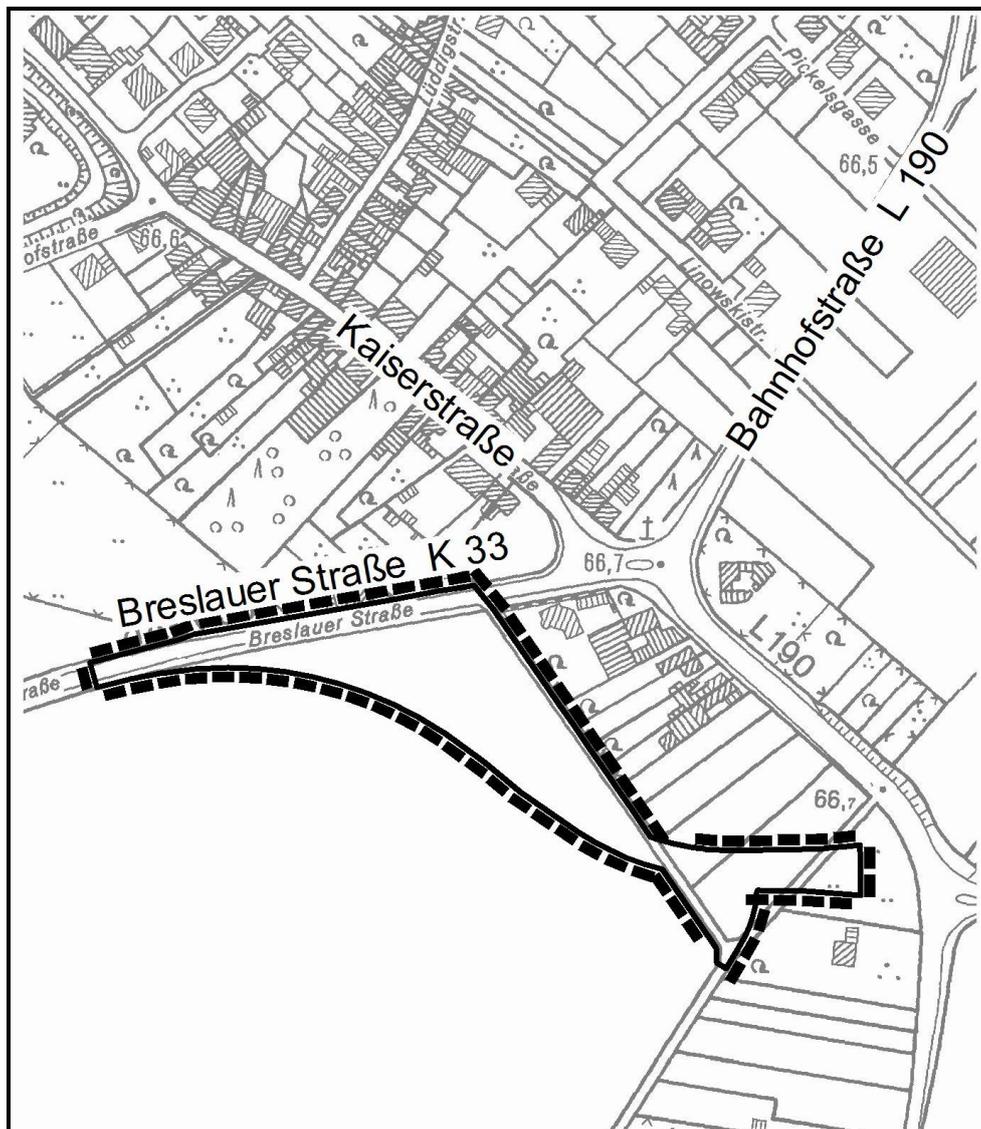


Bebauungsplan Se 23 in der Ortschaft Sechtem

Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung
gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB



1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Se 23 befindet sich am südöstlichen Ortsrand der Ortschaft Sechtem und hat eine Größe von ca. 1,4 ha. Es umfasst die Anbindung an den geplanten Kreisverkehr im Kreuzungsbereich der Landesstraße 190 n, der Kreisstraße 42 (Sechtemer Weg) und dem weiteren Verlauf der Landesstraße 190 in Richtung Süden, einschließlich angrenzender Flächen für ein Versickerungsbecken.

2. Planungsanlass

Die Stadt Bornheim plant ein Wohngebiet im Osten der Ortschaft Sechtem. Für diese Wohnbaufläche (Sechtem-Ost) wurde bereits eine Rahmenplanung erstellt und am 06.12.2012 vom Rat beschlossen. Der 1. Bauabschnitt des Neubaugebietes soll im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Se 21 realisiert werden. Hierfür ist die Verlegung der L 190, welche die Ortschaft Sechtem zurzeit noch nach Osten hin begrenzt, erforderlich. Der Verlauf der L 190 n ist Bestandteil des Bebauungsplanes Se21 und verbindet die Bahnüberführung der L 190 in direkter Linie mit dem Knotenpunkt der Kreisstraße 42.

Das Planungsziel des Bebauungsplanes Se 23 ist die Verlagerung des bislang auf den Knotenpunkt der Kaiserstraße mit der Landesstraße 190 zulaufenden Abschnitts der K33 durch einen Verschwenk in Richtung Osten. Hierdurch mündet die geplante K33n in einen fünfarmigen Kreisverkehr als Verknüpfung der geplanten L 190 n mit der K 42.

Das Bebauungsplanverfahren Se 21 wird eng verknüpft mit dem Verfahren des Bebauungsplanes Se 23 durchgeführt.

3. Planungsrechtliche Situation

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg aus dem Jahr 2003 ist der Verlauf der geplanten Kreisstraße 33 n eingebettet in einen allgemeinen Freiraum und Agrarbereich. Allerdings befindet sich der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln derzeit in der Überarbeitung.

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet unter anderem eine Verkehrsfläche sowie landwirtschaftliche Fläche dar. Bei der dargestellten Verkehrsfläche handelt es sich um ein modifiziertes Teilstück als Rest der im alten Flächennutzungsplan dargestellten Vorgebirgsumgehung. Bei der Neuaufstellung des FNP wurde diese Trasse in die Planung übernommen, um in Verbindung mit den Rampen im Bereich der Kreuzung L 190 / K 42 für eine flüssigere Verkehrsführung zwischen der Ortsumgehung Bornheim, dem Autobahnanschluss und dem nördlichen Vorgebirge zu sorgen.

Ein rechtskräftiger Bebauungsplan liegt für das Plangebiet nicht vor.

4. Städtebauliche Situation

Die Kreisstraße 33 mündet heute von Merten kommend als Breslauer Straße innerhalb der Ortslage Sechtem in einem stark durch den Individualverkehr frequentierten Bereich im angebauten Bereich in die L 190 (Bahnhofstraße/ Kaiserstraße).

Für den Neubau dieses Abschnitts der Kreisstraße 33 n werden derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

5. Ziel und Zweck der Planung

Das Planungsziel des Bebauungsplanes Se 23 ist die Verlagerung des bislang auf den Knotenpunkt der Kaiserstraße mit der Landesstraße 190 zulaufenden Abschnitts der K 33 durch einen Verschwenk in Richtung Osten. Hierdurch mündet die geplante K 33 n in einen fünfarmigen Kreisverkehr als Verknüpfung der geplanten L 190 n mit der K 42. Das ca. 150 Meter lange Teilstück der Kaiserstraße (L 190 alt) zwischen K 33 alt und dem geplanten Kreisverkehr an der K 42 wird nach Umsetzung des Bebauungsplanes Se 23 entsprechend geringere Teile des Verkehrs aus dem Sechtemer Süden aufnehmen.

Für die Errichtung der sogenannten Südtangente soll der Bebauungsplan Se 23 eine Verkehrsfläche festsetzen. Dies soll dazu beitragen, dass die Verkehre von Norden (Autobahn 555, Wesseling und Sechtem Nord) und Osten (Bornheim) kommend in Richtung Merten und Kardorf südlich an der Ortschaft Sechtem vorbeigeführt werden, ohne die innerörtlichen Straßenzüge Sechtems zu tangieren.

Darüber hinaus wird durch die Abbindung der Breslauer Straße innerorts auch der Einmündungsbereich der nordwestlichen Kaiserstraße entlastet, da der von Merten und Kardorf kommende Verkehr diesen Knoten nicht mehr erreicht.

Die Verkehrsuntersuchung zu den Bebauungsplänen Se 21 und Se 23 (Prognose 2020) hat ergeben, dass es durch die Verlegung der K 33 zu einer Entlastung der Kaiserstraße (Abschnitt L 190) kommen wird. Darüber hinaus wird es bei Umsetzung der Gesamtkonzeption (Neubau L 190 n mit 2 Kreisverkehren, Errichtung Südtangente, Umwandlung Breslauer Straße in Sackgasse) zu Entlastungen auch anderer innerörtlicher Straßen kommen.

Derzeit werden die Kaiserstraße (L 190) von rund 5.200 Kfz/24h und die K 33 auf freier Strecke von 6.500 Kfz/24h befahren. Die entsprechenden Straßenabschnitte nach Umsetzung der K 33 n, der L 190 n und des Baugebietes Se 21 wird laut Verkehrsgutachten die Kaiserstraße nur noch mit 2.700 Kfz/24h, die K 33 n auf freier Strecke dann mit 7.700 Kfz/24h befahren. Einen starken Anstieg der Verkehrsfrequenz haben dann vor allem die L 190 n und die K 42 zu verzeichnen.

6. Bauliche Beschreibung der Erschließung

(Boos + Kröll Ingenieure 2016: Neubau der K33n, Südtangente Bornheim-Sechtem im Rahmen des Bebauungsplans Se23, S 1-2):

Die Länge der K 33 n als Südtangente von Bornheim-Sechtem beträgt nur ca. 400 m. Aufgrund der relativ kurzen Neubaustrecke wird in Abstimmung mit dem Baulastträger in Anlehnung an die anschließende, vorhandene K 33 ein vom aktuell gültigen Regelwerk (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, RAL, Ausgabe 2012) abweichender, einbahniger Straßenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m festgelegt. Als nahräumige Verbindung (Verbindungsfunktionsstufe IV) würde die Straße gemäß den RAL 2012 der Entwurfsklasse IV mit einer Querschnittsbreite von 6,00 m zugeordnet werden. Eine Verringerung des Querschnitts der vorhandenen Kreisstraße auf dem kurzen Neubaubereich wird seitens des Straßenbaulastträgers aber nicht mitgetragen. Die Wahl der nächst höheren Entwurfsklasse kommt ebenfalls nicht in Frage, da hier die Fahrbahnbreite schon 8,00 m beträgt, was für diese Straßenkategorie überdimensioniert wäre.

Die geplante Trasse wird in einer Rechtskurve mit einem Radius von 180 m nach Osten aus der heutigen Richtung ausgeleitet, um die K 33 n etwas von der vorhandenen Bebauung abzurücken. Die Neubaustrecke beschreibt eine S-Kurve, wobei der gegenläufige Radius (Linkskurve) mit $R = 120$ m enger gewählt werden musste, um in einem einigermaßen gleichmäßigen Abstand zu der im Norden und Süden angrenzenden Bebauung zu dem geplanten Kreisverkehr gelangen zu können.

Da heute die zulässige Geschwindigkeit auf der freien Strecke, ab den versetzten Einmündungen Eichenweg und Ophofstraße, auf 50 km/h beschränkt ist, kann die etwas ungünstige Radienrelation im Hinblick auf die Fahrdynamik toleriert werden. Darüber hinaus endet die freie Strecke künftig etwa 300 m hinter dem Ausbauanfang vor dem geplanten Kreisverkehr, der 150-250 m vorher mit einem Vorwegweiser entsprechend Zeichen 438 StVO angekündigt werden wird.

Das Gelände im Plangebiet ist sehr wenig bewegt. Ingenieurbauwerke sind nicht geplant und auch nicht erforderlich. Nebenanlagen für den Rad- und/ oder Fußgängerverkehr sind an der K 33 außerhalb der Ortslage nicht vorhanden und an der Neubaustrecke der K 33 n nur im unmittelbaren Knotenpunktbereich aufgrund eines dort einmündenden Weges vorgesehen. Für die Verbindung zwischen Sechtem und Merten/Waldorf sind jedoch bereits alternative Routen für den Radverkehr vorhanden bzw. im Radverkehrskonzept vorgesehen.

Der Knotenpunkt L 190 / L 190 n / K 42 / K 33 n / Kaiserstraße ist eigentlich Bestandteil der Neubaumaßnahme der L 190 n. Aber bei der Wahl der Knotenpunktform und Dimensionierung sind die Realisierung der K 33 n und deren Trassenwahl von erheblicher Bedeutung. Geplant ist ein 5-armiger Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 50,0 m und einer 7,0 m breiten Kreisfahrbahn.

Die Entwässerung der Kreisstraße erfolgt derzeit über die Bankette und Böschungen ins angrenzende Gelände. Im Bankett am tief liegenden Fahrbahnrand verläuft eine Sickerleitung mit Sickerschächten. Es liegt derzeit nur ein Baugrundgutachten für das geplante Wohngebiet am östlichen Ortsrand von Bornheim-Sechtem (Bebauungsplan Se 21) vor, was den hier betrachteten Planbereich nicht bzw. nur am Rande abdeckt. Demnach lässt sich aber vermuten, dass versickerungsfähige Böden in nicht allzu großer Tiefe (ca. 2,0 – 3,0 m) anstehen. Von einer ausreichenden Versickerungsfähigkeit der an der Oberfläche anstehenden schluffigen Böden ist nicht auszugehen.

Aufgrund der für 2020 prognostizierten Kfz-Belastung der K 33(n) (DTV = ca. 7.600 – 8.300 Kfz/24h) handelt es sich gemäß Tabelle 1 des DWA-Arbeitsblattes Nr. 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ (Ausgabe April 2005) i. V. m. dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren“ vom 26.05.2004 (sogenannter „Trennerlass“) um stark belastetes (=verschmutztes) Niederschlagswasser der Kategorie III, welches grundsätzlich gesammelt, abgeleitet und einer Abwasserbehandlung bzw. der zentralen Kläranlage zugeführt werden muss.

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb von Wasser- oder Heilquellenschutzgebieten. Im näheren Umkreis befindet sich kein Gewässer, in das mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand eingeleitet werden könnte.

Anfang April 2016 erfolgte mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises eine erste Abstimmung der geplanten Entwässerung, insbesondere der noch deutlich höher belasteten L 190 n im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Se 21. Aber auch die Entwässerung der geplanten K 33 n wurde dabei thematisiert. Da es sich bei der geplanten Südtangente um eine außerörtliche Hauptverkehrsstraße handelt, sind die Bedingung für einen Ausnahmetatbestand gemäß Ziffer 2.2 des „Trennerlasses“ i. V. m. Ziffer 14.3 des Erlasses über die Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51 a des Landeswassergesetzes Nordrhein-Westfalen vom 18.05.1998 (sogenannter „§ 51 a-Erlass“) erfüllt, so dass das Niederschlagswasser vor Ort zur Versickerung ins Grundwasser gebracht werden kann. Vor der Versickerung in den Untergrund hat allerdings eine Vorreinigung mit Absetz- und Filterwirkung zu erfolgen. Um technisch aufwändige Entwässerungsanlagen zu vermeiden, wird die Vorstufe über eine erste Versickerung in den Straßenbegleitenden Mulden vorgesehen, bevor das Niederschlagswasser dann über ein Huckepacksystem gesammelt und in einem zentralen Versickerungsbecken in den Untergrund versickert wird.

Das Einzugsgebiet für das Versickerungsbecken umfasst ca. 1,3 ha Fläche, bestehend aus ca. 3.000 m² Fahrbahnfläche, ca. 2.900 m² Bankett- und Böschungfläche sowie ca. 7.250 m² Außengebiet (angrenzende Ackerflächen mit Gefälle zur Entwässerungsmulde). Daraus resultiert ein erforderliches Speichervolumen von insgesamt 150 m³. Dabei umfasst das Speichervolumen der straßenbegleitenden Mulden bereits ca. 80 m³, so dass im Versickerungsbecken selber ein etwa 70 m³ großes Rückhaltevolumen vorgehalten werden muss.

7. Natur- und Landschaft

Für die Verlegung der K 33 zum Knotenpunkt L 190n/K42/L190 werden ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

Die Ausgleichsberechnung wird bis zur Offenlage der Planung gemäß § 3 (2) BauGB erstellt.

8. Umweltbelange

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind die Auswirkungen der Planung auf die Umweltbelange darzustellen und zu bewerten. Die bereits bekannten wesentlichen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Folgenden dargestellt. Im weiteren Bauleitplanverfahren erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des erforderlichen Umweltberichtes eine weitere Detaillierung.

Schutzgut Mensch

Umweltbelastungen, die in direkter Weise auf den menschlichen Organismus oder die menschliche Psyche wirken, gehen in erster Linie von den Schutzgütern Klima und Luft (Luftschadstoffe/ Geruchsbelastung), Boden (Schadstoffbelastung, Altlasten, Altstandorte) sowie Geräuschemissionen (Lärmbelastung) aus. Auch die übrigen Schutzgüter können alleine oder in Kombination (Wechselwirkung) die menschliche Gesundheit beeinflussen (z. B. Nahrung, Trinkwasser).

Das Plangebiet ist von Landwirtschaftlichen Flächen und im Nordosten von Wohnbebauung umgeben.

Da es auf Grund des Neubaus der K 33 n zu einer Verlagerung des Verkehrsflusses von der Nordost- auf die Südwestseite der Wohnbebauung an der Kaiserstraße kommt, könnte es auch zu entsprechenden Lärmbelastungen auf die angrenzende Bebauung kommen. Diese Immissionen werden durch Gutachten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Se 23 bewertet.

Durch die oben beschriebene Verkehrsentslastung der Kaiserstraße im Falle des Neubaus der K 33 n als Südtangente von Bornheim-Sechtem ergibt sich allerdings auch ein positiver Effekt hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Der bestehende Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Kaiserstraße/ Breslauer Straße weist mit den beiden kurz hintereinander liegenden Einmündungen im Zuge der abknickenden Vorfahrtstraße (L 190 – Bahnhofstraße/ Kaiserstraße) eine sehr ungünstige Geometrie auf. Durch die unübersichtliche Situation stellt der Knotenpunkt einen Gefahrenpunkt dar.

Alleine die reine Entlastung dieses Knotens durch den Bau der Südtangente bringt schon erhebliche Verbesserungen mit sich. Wegen der Abbindung der Breslauer Straße von der geplanten K 33 n und Abstufung zur städtischen Straße, die nur noch der Erschließung der wenigen Anliegergrundstücke dient, ergäbe sich aber auch die Möglichkeit, diesen unübersichtlichen Knoten zu einem den aktuell geltenden Regeln der Technik entsprechenden und damit verkehrssicheren Knotenpunkt umzugestalten.

Schutzgut Landschaft, Pflanzen, Tiere

Neben Verkehrsflächen und Versickerungsbecken befinden sich im Plangebiet ansonsten nur landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Konkrete Hinweise auf Vorkommen oder Nachweise streng oder besonders geschützter Tierarten bestehen im Plangebiet nicht. Auch sind planungsrelevanten Tierarten / -gruppen, im Plangebiet (insbesondere Amphibien und Reptilien) voraussichtlich keine faktischen Lebensraummöglichkeiten / Lebensstätten zuzuordnen.

Für die planungsrelevanten Vogelarten und Fledermausarten kann das Vorhandensein von Fortpflanzungsstätten ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung essenzieller Nahrungs- und Jagdbereiche sowie Flugrouten und Wanderkorridore ist ebenfalls nicht zu konstatieren. Im weiteren Verlaufe des Bebauungsplanverfahrens wird jedoch noch ein Artenschutzgutachten erarbeitet.

Die landwirtschaftlichen Flächen innerhalb des Plangebietes haben derzeit nur eine untergeordnete Bedeutung für die Erholungsfunktion. Es ist jedoch durch die Verlegung der Kreisstraße mit einer geringfügigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu rechnen.

Schutzgut Boden

Konkrete Hinweise auf Bodenbelastungen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht vor.

Die unbebauten Böden sind gering anthropogen überprägt (Acker). Durch die Umsetzung der Maßnahme kommt es zur Versiegelung von Boden. Da es jedoch im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes Se 21 zu einer Erhöhung der Verkehrsfrequenzen im Bereich der Kaiserstraße kommt, ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich die Verlegung der K 33 n als Südtangente erforderlich.

Dadurch, dass die geplante Trasse jedoch relativ nah an die bereits versiegelten Flächen an der Kaiserstraße herangerückt wird, kann die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen eingeschränkt werden. Die verbleibenden Restflächen zwischen Hausgärten und geplanter Trasse sind für die Kompensation des Eingriffs reserviert.

Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb einer festgesetzten Wasserschutzzone.

Gemäß § 51 a Landeswassergesetz (LWG) besteht für Grundstücke, die ab dem 01.01.1996 erstmals bebaut bzw. befestigt worden sind, grundsätzlich eine Verpflichtung zur Versickerung des unbelasteten Niederschlagswassers oder der ortsnahen Einleitung in ein Gewässer, soweit dieses schadlos möglich ist. Eine dezentrale Versickerung des Regenwassers wird mit der Darstellung des Versickerungsbeckens empfohlen. In weiteren Verfahren wird geprüft, ob eine Versickerung auf Grund der Bodenverhältnisse möglich ist.

Schutzgut Klima und Luft

Durch die Neuplanung der Kreisstraße sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die lufthygienischen und die klimatischen Verhältnisse erwartet.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet gibt es keine Hinweise auf Bodendenkmäler. Baudenkmäler sind nicht vorhanden.