

# GEMEINDE ROMMERSKIRCHEN



## Bebauungsplan in Deelen OE 14 „Kreisverkehr/Radwegeneubau an der K 26“

Begründung  
(Vorentwurf)

Stand: Mai 2019

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Planungsvorgaben</b>	<b>3</b>
1.1	Anlass und Ziel der Planung.....	3
1.2	Lage und Abgrenzung.....	3
1.3	Planungsvorgaben.....	4
<b>2</b>	<b>Städtebauliches Konzept</b>	<b>5</b>
2.1	Allgemeines.....	5
2.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	5
2.3	Gegenwärtige und zukünftige Verkehrsverhältnisse.....	6
<b>3</b>	<b>Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen</b>	<b>7</b>
3.1	Altablagerungen und Altlasten.....	7
3.2	Immissionsschutz.....	7
3.3	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	7
<b>4</b>	<b>Standortkriterien</b>	<b>8</b>
4.1	Artenschutz.....	8
<b>5</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>	<b>9</b>
5.1	Entwässerung.....	9
<b>6</b>	<b>Umweltbericht</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Kosten, Bodenordnung und Realisierung</b>	<b>11</b>

# 1 Planungsvorgaben

## 1.1 Anlass und Ziel der Planung

Anlass der Planung ist das Vorhaben des Rhein-Kreises Neuss, konsequent Lückenschlüsse und Angebotsverbesserungen im Radwegenetz vorzunehmen, um die Attraktivität des Radwegenetzes zu erhöhen und die Verkehrssicherheit der Radfahrer im Kreisstraßennetz zu verbessern.

Im Zuge der Ortsumgehung Oekoven sowie der Fortsetzung der K 26 bis zur B 59 wurde in den letzten Jahren ein wichtiges Teilstück für den Freizeit- und Ausflugsverkehr realisiert und geschlossen. Die vorliegende Planung schließt an diesen Gedanken und an das bisherige System an und setzt den Netzschluss des Radwegenetzes in nordwestlicher Richtung als letzten Lückenschluss fort. Im Zuge dieser Maßnahme wird die gesicherte Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs im Ortseingangsbereich zu Deelen angestrebt. Dabei soll dieser Ortseingangsbereich baulich zu einem Kreisverkehr umgestaltet werden.

Mit der Realisierung der Maßnahme sollen grundsätzlich folgende Ziele erreicht werden:

- erstmalige Herstellung eines Rad-/Gehweges
- Netzschluss zum Radwegenetz der B 59, K 10 und K 26
- Anbindung von Freizeitzielen
- Sicherstellen einer Fuß- und Radwegverbindung zwischen Deelen und Evinghoven
- Beseitigung von Gefahrenstellen im Zuge der K 26
- Beseitigung von Entwässerungsproblemen im Bereich der K 26
- Beseitigung der provisorischen Unfallmaßnahme Evinghoven

## 1.2 Lage und Abgrenzung

Die Gemeinde Rommerskirchen liegt im Südwesten Nordrhein-Westfalens und stellt die südlichste Kommune des Rhein-Kreises Neuss und des Regierungsbezirks Düsseldorf dar.

Im Norden grenzt die Gemeinde Rommerskirchen an die Stadt Grevenbroich, im Nordosten und im Osten an die Stadt Dormagen (beide Rhein-Kreis Neuss), im Südosten und im Süden an die Stadt Pulheim (Rhein-Erft-Kreis), ebenfalls im Süden und im Südwesten an die Stadt Bergheim (Rhein-Erft-Kreis) und im Westen und im Nordwesten wiederum an die Stadt Grevenbroich.

Die Kreisstraße K 26 verläuft weiträumig aus südöstlicher Richtung von Grevenbroich-Neurath über die B 59, Rommerskirchen-Oekoven und Rommerskirchen-Deelen nach Rommerskirchen-Evinghoven. Der vorliegende Planungsbereich betrifft das Teilstück der K 26 zwischen Rommerskirchen-Deelen und Rommerskirchen-Evinghoven.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 19.855 m<sup>2</sup> zwischen diesen beiden Ortsteilen, die jeweils im nördlichen Teil der Gemeinde Rommerskirchen liegen. Der Planungsbereich umfasst dabei einen Großteil der heutigen Streckenführung der K 26 und der hieran angrenzenden Ackerflächen. Durch die Planung sind Teile der Flurstücke 69, 75, 95, 100 und 154, Flur 7, Gemarkung Oekoven, das Flurstück 81, Flur 8 sowie Teile der Flurstücke 59, 61, 63 und 180, Flur 8, Gemarkung Oekoven, das Flurstück 224, Flur 12, Gemarkung Oekoven sowie Teile der Flurstücke 53, 63, 65, 204 und 223, Flur 12, Gemarkung Oekoven betroffen.

### 1.3 Planungsvorgaben

Im Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Rommerskirchen wird innerhalb des Planungsbereiches die Trasse der heutigen K 26 nach § 5 Abs. 3 BauGB als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge“ mit der Zweckbestimmung ‚Kreisstraßen‘ ausgewiesen. Ein kleiner Teil im Westen des Plangebietes wird im FNP nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB sowie § 1 Abs. 1 und 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) als „Gemischte Baufläche“ dargestellt. Die restlichen Flächen, die an die bestehende Trassierung der K 26 angrenzen, werden nach § 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB als „Flächen für die Landwirtschaft“ dargestellt.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf konkretisiert durch die Siedlungsbe-  
reiche die landesplanerisch angestrebte Siedlungsstruktur. Für das Plangebiet wird ein „All-  
gemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ dargestellt. Ein kleiner Teil des Plangebiets im Be-  
reich des zukünftigen Kreisverkehrs und der hieran anschließenden Flächen ist mit der Frei-  
raumfunktion „Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung“ versehen.

Das Plangebiet liegt zudem zu Teilen im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Kreis  
Neuss, Teilabschnitt VI - Grevenbroich/Rommerskirchen. Im Bereich des zukünftigen Kreis-  
verkehrs und der unmittelbar daran angrenzenden Flächen ist das Landschaftsschutzgebiet  
mit der Kennung NEUSS.L6\_6.2.2.4 ausgewiesen. Es ist mit dem Entwicklungsziel 1 „Erhal-  
tung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen  
reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“ versehen.

## 2 Städtebauliches Konzept

### 2.1 Allgemeines

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine verkehrstechnische Planung, die in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem sich parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan OE 10 „Deelen Ost“ und dem im Jahr 2018 rechtskräftig gewordenen Bebauungsplan OE 13 „Deelen Mitte“ steht.

Der Bebauungsplan OE 14 „Kreisverkehr/Radwegeneubau an der K 26“ verfolgt nicht nur die in Kapitel 1.1 verfolgten Ziele, sondern grenzt auch unmittelbar an die beiden im vorherigen Absatz genannten Bebauungsplangebiete an. Die K 26 („Frankenstraße“) stellt somit die Anbindung dieser beiden Baugebiete an das inner- und überörtliche Straßennetz dar; somit sollen nicht nur die bereits zum heutigen Zeitpunkt ansässigen Anwohner von den ange-dachten Maßnahmen profitieren, sondern neben dem heutigen und dem zukünftigen Durch-gangsverkehr auch die zukünftigen Bewohner der beiden Baugebiete „Deelen Mitte“ und „Deelen Ost“.

### 2.2 Straßenbauliche Beschreibung

Für die Festlegung der planerischen Eckwerte gelten die „Empfehlungen für Radverkehrs-anlagen“ (ERA, 2010) und die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06).

Bei dem vorhandenen Streckenbereich der K 26 handelt es sich um einen beidseitig anbau-freien Bereich zwischen dem Ortseingang Deelen und dem Ortseingang Evinghoven. Der derzeitige Straßenraum der K 26 hat eine Breite von ca. 5,50 m einschließlich eines beidsei-tigen Banketts mit einer Breite von unter 1,50 m. An beiden Ortseingängen wurden bereits Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung (Versatze/Mittelinseln) angeordnet. Der Orts-eingang Deelen ist geprägt durch eine abknickende Vorfahrt. Gehwege sind im Bereich der freien Strecke nicht vorhanden.

Die Entwässerung erfolgt heute über das vorhandene Bankett bzw. über die Dammschulter in den Seitenraum und die Ackerflächen.

Im entsprechenden Streckenzug der K 26 befinden sich zwei Unstetigkeitsstellen in der Lini-enführung, die mittelfristig bereinigt werden müssen, d.h. dass hier die Linienführung der K 26 angepasst werden muss.

Die grundsätzliche Charakteristik der Straße bleibt erhalten bzw. wird durch die vorgesehe-nen Maßnahmen deutlich verbessert. Der neu herzustellende Rad-/Gehweg dient neben dem Freizeit- und Ausflugsverkehr vor allem einer sicheren Wegeverbindung, die sich heute über die sehr schmale Fahrbahn abwickeln muss. In der Ortslage Evinghoven sowie der Ortslage Deelen folgt die Radführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Der Ortseingang Deelen wird zukünftig dahin geprägt sein, dass zum einen eine deutliche Zäsur zwischen der freien Strecke und dem Innerortsbereich erkennbar ist, zum anderen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs gebrochen wird.

Die Baulänge erstreckt sich in einer Gesamtlänge von 922,72 m und schließt am östlichen Ortsrand von Deelen und am südwestlichen Ortsrand von Evinghoven an den Bestand an.

### 2.3 Gegenwärtige und zukünftige Verkehrsverhältnisse

Wie zuvor erwähnt, sind im Bereich zwischen dem Ortseingang Deelen und dem Ortseingang Evinghoven keinerlei Nebenanlagen für Radfahrer und Fußgänger vorhanden.

Die zulässige Geschwindigkeit auf der freien Strecke zwischen den beiden Ortslagen ist nicht eingeschränkt, d.h. es sind in diesem Teilstück 100 km/h zulässig, was bei der sehr schmalen Fahrbahnbreite zu Konflikten und Unsicherheiten bei Radfahrern und Fußgängern führt.

Die vorhandene geringe Verkehrsbelastung verstärkt diese Unsicherheit, weil die Geschwindigkeiten trotz schmaler Fahrbahn ausgereizt werden. Eine Benutzung dieses Bereiches als Fußgänger und Radfahrer beinhaltet ein hohes Gefährdungspotenzial und ist folglich als Rad- und Fußwegeverbindung unattraktiv.

Mit der Realisierung der Maßnahme sollen folgende Verbesserungen für den Radfahrer- und Fußgänger erreicht werden:

- Ausbau einer verkehrssicheren Anlage für Radfahrer und Fußgänger im gesamten Planungsbereich
- Verringerung der Konflikte zwischen Radfahrern und Individualverkehr
- sichere und komfortable Führung der Fußgänger und Radfahrer
- Herstellung des Netzschlusses zum weiteren Radwegenetz
- Anbindung von Freizeitzielen
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten am Ortseingang Deelen

Für den Kfz-Verkehr sollen gleichzeitig folgende Verbesserungen erwirkt werden:

- sichere Verkehrsabwicklung am Ortseingang Deelen über einen Kreisverkehr
- Erhalt der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch einfache Regeln und eine klare Straßenraumgestaltung
- barrierefreier Ausbau der Querungsstellen

Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind durch die Maßnahme nicht betroffen, Anlagen für den ruhenden Verkehr sind im Planungsbereich ebenfalls nicht vorhanden.

Die vorhandene und zukünftige Belastung der Strecke durch den Individualverkehr und eine problemlose Bewältigung des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens sind gewährleistet. Es erfolgen keinerlei Änderungen im vorhandenen Straßennetz, d.h. dass auch im direkten Umfeld mit keinen Umverlagerungen zu rechnen ist.

### **3 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen**

#### **3.1 Altablagerungen und Altlasten**

Das Plangebiet ist nach dem Kenntnisstand der Gemeinde Rommerskirchen frei von Altablagerungen und Altlasten.

Aussagen zu Kampfmitteln im Plangebiet können erst im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

#### **3.2 Immissionsschutz**

Besondere Veränderungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen sind durch die Maßnahmen nicht zu erwarten.

Durch die Maßnahme soll generell ein Anreiz zur Benutzung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad geschaffen werden, um somit einen Beitrag zur Verringerung von Umweltbeeinträchtigungen zu erzielen.

Im Planungsbereich sind derzeit keine Lärmschutzmaßnahmen vorhanden oder deren Bau beabsichtigt. Die Baumaßnahme löst keinen Anspruch auf eventuelle Lärmschutzmaßnahmen aus.

#### **3.3 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind von der Planung keine Kultur- oder sonstigen Sachgüter betroffen.

Genauere Aussagen können hierzu im weiteren Bauleitplanverfahren getroffen werden, wenn die entsprechenden Behörden beteiligt werden.

## **4 Standortkriterien**

### **4.1 Artenschutz**

Die Planung wird unter dem Gedanken eines minimalen Eingriffes in die Bepflanzung und in die Umwelt entwickelt.

Auf der Hälfte der Strecke befindet sich eine ökologische Ausgleichsfläche des Rhein-Kreises Neuss. Bei der Planung wurde diese entsprechend berücksichtigt, d.h. dass bei einem späteren Ausbau kein Eingriff in diese Flächen erfolgt. Im Bereich der nördlich der K 26 liegenden Hofzufahrten ist ein Zurücksetzen der vorhandenen Bepflanzung vorgesehen. Bis auf die Inanspruchnahme der Ackerflächen sind keine landschaftsrelevanten Eingriffe erforderlich.

Konkrete Aussagen zum Artenschutz können getroffen werden, wenn im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens die Ergebnisse des Artenschutzgutachtens vorliegen.

## **5 Ver- und Entsorgung**

### **5.1 Entwässerung**

Bedingt durch den Wunsch des Rhein-Kreises Neuss, die Entwässerung nicht zur Ackerfläche zu neigen, ist vorgesehen, das auf dem Rad-/Gehweg anfallende Wasser in den Trennstreifen abzuleiten. Die hierfür geplanten Breiten sind Mindestbreiten, die aus wirtschaftlichen Gründen gewählt werden. Im Anschlussbereich des Kreisverkehrs an die Straße „Im Rosenfeld“ wird das anfallende Wasser von Straßeneinläufen gefasst, in Regenwasserkanälen gesammelt und dem vorhandenen Straßenseitengraben zugeleitet, der nach kurzer Strecke in den Köttelbach einmündet.

## **6 Umweltbericht**

Die Erstellung des Umweltberichtes erfolgt im weiteren Planverfahren.

## 7 Kosten, Bodenordnung und Realisierung

Kostenträger der Maßnahme ist der Rhein-Kreis Neuss mit Zuwendung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Zwecks Planung und Ausbau der K 26 wurde im Vorfeld zwischen dem Rhein-Kreis Neuss und der Gemeinde Rommerskirchen eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung gefasst. In dieser wurden die Regelungen über Gegenstand und Grundlage der Vereinbarung, das Planungsrecht, den Grunderwerb, die Durchführung, die Kostentragung sowie den Bau und die Unterhaltungslast gefasst.

Eine Bodenordnung nach §§ 45 ff. BauGB ist nicht erforderlich.

---

Rommerskirchen, den  
Im Auftrag

Carsten Friedrich  
(Leiter des Fachbereichs Planung, Gemeindeentwicklung und Mobilität)

---

Diese Begründung gehört nach Beschluss des Rates der Gemeinde Rommerskirchen vom \_\_.\_\_.\_\_\_\_ gemäß § 10 BauGB zu dem als Satzung beschlossenen Bebauungsplan.

Rommerskirchen, den

Dr. Martin Mertens  
(Der Bürgermeister)