

Kreisstadt Siegburg
Der Bürgermeister
- Planungsamt -

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 21/4 Bahnweg/Lindenstraße

In Kraft getreten am 09.07.2003

(§ 9 Abs. 8 Baugesetzbuch vom 27.08.1997
in der zur Zeit geltenden Fassung)

- I. Räumlicher Geltungsbereich**
- II. Allgemeines**
- III. Planinhalt**
- IV. Umweltverträglichkeit**
- V. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen**
- VI. Kosten und Finanzierung**
- VII. Anlagen: Lageplan für die Planstraße**

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der Bebauungsplan (BP) Nr. 21/4 umfasst ein Gebiet in der Gemarkung Siegburg, Flur 6, und zwar den Bereich zwischen Bahnweg / Einmündung Lindenstraße und der Trasse der Deutschen Bahn.

Die Plangebietsgrenze ist durch graue Linie im Plan festgesetzt.

Die Lage im Stadtgebiet ist durch einen Stadtplanausschnitt in einer Übersicht im Maßstab 1:5000 dargestellt.

II. Allgemeines

Die Kreisstadt Siegburg beschloss am 15.05.2000 die Aufstellung des BP Nr. 21/4 – Bahnweg/Lindenstraße.

Das Plangebiet liegt gemäß Gebietsentwicklungsplan für den Rhein-Sieg-Kreis im „Wohnsiedlungsbereich Siegburg“. Dieser ist im Flächennutzungsplan der Stadt als Siedlungsschwerpunkt gekennzeichnet.

Der Flächennutzungsplan (FP) der Stadt Siegburg stellt für das Bebauungsplangebiet Gewerbegebiet (GE), Mischgebiet (MI) und eine „örtliche Hauptverkehrsstraße“ dar. Darüber hinaus erfolgte eine Kennzeichnung für „erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastete Böden“.

Die Festsetzungen des BP werden aus den Darstellungen des FP entwickelt, wobei auch für die o.a. Kennzeichnung eine Konkretisierung vorgenommen wird.

III. Planinhalt

Die geplanten Festsetzungen werden wie folgt begründet:

Das Plangebiet des Bebauungsplanes liegt in der Nähe des Stadtbereichs, der aus folgenden Gründen einer städtebaulichen und verkehrsplanerischen Neuordnung bedarf:

Die Kreisstadt Siegburg ist seit nahezu 140 Jahren über die Schiene von Köln zu erreichen. Die heutige Stadtbahn aus Richtung Bonn endet seit der Jahrhundertwende am Bahnhof. Durch diesen Bahnhof wird als elementarer Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und als kürzeste, schnellste und wirtschaftlichste Verbindung zwischen Köln und Frankfurt die Neubaustrecke für den ICE geführt. Diese ist zur Zeit ebenso im Bau wie die neue unterirdisch angelegte Endhaltestelle der Stadtbahn. Bereits jetzt ist der Bahnhofsbereich mit dem bestehenden Busbahnhof der größte ÖPNV-Verknüpfungspunkt des östlich der Bundesstadt Bonn vorgelagerten Raumes. Dies wird durch den ICE-Haltepunkt noch gesteigert. Daraus ergeben sich weitreichende Konsequenzen für das städtebauliche Umfeld des Bahnhofsbereiches.

Mit dem 1995 durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerb hat die Stadt die ersten Voraussetzungen für die folgenden Schritte geschaffen. Durch Ratsbeschluss wurde bestimmt, dass die beste Arbeit dieses Wettbewerbs die Grundlage für die aufzustellenden Bebauungspläne bilden soll.

Die Festsetzungen des südöstlich liegenden BP Nr. 23/4 sichern die o.a. Ziele planungsrechtlich. Dazu zählt in erster Linie die Erschließung des neu zu gestaltenden Bahnhofsbereiches auch als Vor- und Abfahrt über eine festgesetzte Verkehrsfläche annähernd in der Lage der heutigen Ladestraße. Diese Planstraße wurde – als künftige „Konrad-Adenauer-Allee“ – im Flächennutzungsplan auch im angrenzenden Planbereich des BP Nr. 22/4 entsprechend ihrer Bedeutung als örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt und soll entlang der Bahntrasse im hier in Rede stehenden BP fortgeführt werden.

Damit ist für den Individualverkehr über die Bonner Straße (B 484) und die Anschlussstelle „Siegburg-Zentrum“ eine direkte Anbindung an die BAB 560 gegeben.

Für die Fläche des heutigen Bahnweges und die ehemalige Eisenbahnbetriebsflächen wird GE festgesetzt. Dies entspricht auch einer (derzeitigen) Einordnung nach § 34 Abs. 2 BauGB. Aufgrund ihrer innenstadtsnahen Lage zu Wohn- und Mischgebieten wird das GE jedoch mit Hilfe der im Abstandserlass NRW von 1998 festgelegten Abstandsklassen eingeschränkt. Dabei erfolgt eine Differenzierung in der Form, dass das GE [1] durch sein unmittelbares Angrenzen an MI und MK um eine Stufe mehr eingeschränkt wird als das GE [2].

Die Festsetzung von drei Vollgeschossen als Höchstmaß erfolgt im GE [1] mit dem Ziel der Anpassung an das angrenzende MI.

Im GE [2] werden vier Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt, damit sich vor allem entlang der künftigen Hauptverkehrsstraße und der Bahntrasse eine höhere Bebauung – die auch der Abschirmung der Verkehrsemissionen dient – entwickeln kann.

Dabei sollen die Festsetzungen von GRZ, GFZ und der Bauweise die in Gewerbegebieten üblichen baulichen Vorhaben, insbesondere die Verteilung der mehrgeschossigen Baumassen auf den Grundstücken variabel ermöglichen.

IV. Umweltverträglichkeit

Schutzgebiete i.S. der Natur- und Landschaftsschutzgesetzes bestehen im Bereich des Bebauungsplanes nicht.

Die Kennzeichnung der Altstandortflächen sowie die textlichen Festsetzungen dazu erfolgen, damit kontaminierte Bereiche erkannt, beseitigt oder gesichert und damit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Im Rahmen der Aufstellung und Bearbeitung des Bebauungsplanes wurde die Eingriffsregelung gem. Bundesnaturschutzgesetzes in die Abwägung einbezogen, jedoch dabei dem Belang der verdichteten baulichen Nutzung an diesem Standort ein höherer Stellenwert eingeräumt und damit zu Gunsten der hier angestrebten städtebaulichen Ziele entschieden.

Dies insbesondere, weil das Plangebiet schon mindestens seit der Jahrhundertwende durch verschiedenste Bahnanlagen, Straßen und gewerbliche Nutzungen versiegelt ist. In diesem Bebauungsplan sollen jedoch gemäß des heutigen ökologischen Standards Begrünungsmaßnahmen festgesetzt werden, so dass es insgesamt zu einer Verbesserung kommt.

Baumpflanzungen erfolgen für die Verkehrsflächen der Planstraße (künftige Konrad-Adenauer-Allee). Hier wird durch textliche Festsetzung gesichert, dass die in dem Lageplan für die Planstraße (siehe Anlage) festgelegten Baumpflanzungen durchgeführt werden.

Schmutz- und Niederschlagswasser soll gem. Forderung der damit befassten Träger öffentlicher Belange grundsätzlich in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich.

V. Bodenordnende Maßnahmen

Im Planbereich sind bodenordnende Maßnahmen erforderlich. Sie sollen hinsichtlich der Zuschnitte der Baugrundstücke sowie der Verkehrsfläche zunächst auf freiwilliger Basis erfolgen.

VI. Kosten und Finanzierung

Durch Straßen- und Kanalausbau entstehen der Stadt Siegburg Kosten, die überwiegend satzungsgemäß umgelegt bzw. notwendigen Anteil durch die Stadt bereitgestellt werden.

Grunderwerb ist dafür erforderlich.

Die Finanzierung der Durchführung soll durch die Stadt Siegburg gemäß Ihrem Straßen- und Kanalbauprogrammen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten erfolgen.

VII. Anlage

Lageplan Straßenbau – Ausführungszeichnung – 1. Bauabschnitt Planstraße - Ingenieurbüro Rudolf Goyke – 27.11.2002

Aufgestellt:
Siegburg, den 25.06.2003
Im Auftrag:

gez. Guckelsberger