

B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan Nr. 23/3 der Stadt Siegburg,

in Kraft getreten am 15.01.1981

Der Rat der Stadt Siegburg beschloss gemäß § 2 (1) BBauG, einen Bebauungsplan für den Bereich zwischen Bundesbahn-Bahnhof, Bebauung an der Wilhelmstraße – B 8 -, Bonner Straße – B 56 – und Bundesbahntrasse einschließlich Teilen dieser Anlagen bzw. Trassen aufzustellen und damit die Entwicklung und die städtebauliche Ordnung in diesem Bereich zu sichern.

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Flächennutzungsplanentwurf der Stadt Siegburg als Siedlungsschwerpunkt bezeichneten Bereiches. Der Entwurf des Flächennutzungsplanes, der zur Zeit aufgestellt wird, gibt für die beabsichtigte Nutzung des Gebietes des Bebauungsplanes neben Verkehrsflächen, hier für den überörtlichen Verkehr, Bundesstraßen B 8 / B 56 und Bahnanlagen der Deutschen Bundesbahn, SO-Gebiet gemäß § 11 BauNVO für Einrichtungen des Verkehrs sowie Fläche für den Gemeinbedarf an.

Der Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt kreisfreie Stadt Bonn/ Rhein-Sieg-Kreis, der Landesplanungsgemeinschaft Rheinland stellt für das im Bebauungsplan erfasste Gebiet neben der Darstellung der Straßen- und Schienenwege Wohnsiedlungsbereich mit besonderen Funktionen dar.

Im südlichen Stadtgebiet von Siegburg, im Bereich des Bahnhofes der Deutschen Bundesbahn, kristallisierte sich ein Brennpunkt des öffentlichen Verkehrs, ein Verkehrszentrum, heraus.

Zwischen den überörtlichen Verkehrsführungen B 8, B 56 und der Bundesbahntrasse befindet sich der derzeitige Endhaltepunkt der elektrischen Bahnlinie Bonn – Siegburg und der frequentierte Busbahnhof der Stadt Siegburg. Eine Grünfläche säumt das DB-Bahngelände in einer mit Sträuchern besetzten schmalen Zone zwischen dem Bahnsteig der Bundesbahn und dem Omnibusbahnhof, die sich nach Osten zur Überführung der Bundesbahngleise über die B 56 und zum Verkehrsknoten der überörtlichen Straßen B 8/ B 56 zu einer Rasenfläche mit Einzelbäumen und Baumgruppen aufweitet. Die Wilhelmstraße als Bundesstraße Nr. 8 und die Bonner Straße als Bundesstraße Nr. 56 stellen sich – trotz des zugewiesenen überörtlichen Charakters – bisher wie andere Innerortsstraßen als zweispurige Verkehrsführungen mit behelfsmäßigen Abbiegespuren im Knotenpunktsbereich dar. Die Verkehrsströme von West nach Ost und von Süd nach Nord sowie in den umgekehrten Richtungen führen zu starken Frequentierungen und in Spitzenzeiten zu Überbelastungen der Straßenzüge.

Die Frequentierung der B 8 in dem vom Bebauungsplan erfassten Teilstück entsteht u.a. durch die Westumgehung Siegburgs mit den zuführenden Straßen und ihrer Anbindung an die B 8, durch die vornehmlich auch Lkw-Verkehr über die geplante L 332 aus dem westlichen Kreisgebiet in das Stadtinnere einfließen wird. Die auftretenden Verkehrsbelastungen sind bedingt durch die Struktur des Verkehrsnetzes im Raum Siegburg, die äußeren Verkehrsführungen und die Hauptverkehrslinien innerhalb des Stadtgebietes, über die die Verkehrsströme ankommen und verteilt werden. Zur Untersuchung dieser Probleme lässt die Stadt Siegburg im Nachgang zum Generalverkehrsplan ein Gutachten erstellen. Für den Bereich des Verkehrsknotens B 8/ B 56 hat die Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr – Professor Dr. Engels – im Jahre 1978 eine Untersuchung vorgelegt, aus der hervorgeht, dass in Kenntnis der gesamten Verkehrssituation Siegburgs eine Änderung der Verkehrsbeziehungen – die auch im Widerspruch zum Generalverkehrsplan stünde – nicht durchführbar ist, also eine durchgreifende Kapazitätserhöhung nur durch bauliche Maßnahmen möglich ist. Parallel zur planfreien Lösung wurde nun vom Ingenieurbüro Schugt, Bonn, ein Entwurf für eine plangleiche Kreuzung erarbeitet und zur Verbesserung der Verkehrssituation außer der Knotenpunktsneugestaltung die Wilhelmstraße einschließ-

lich Ein- und Ausfahrt des Busbahnhofes in die Gesamtplanung einbezogen. Eine wesentliche Ursache für den behinderten Verkehrsablauf im Kreuzungsbereich stellt - nach der Untersuchung von Professor Dr. Engels – die Zuführung Wilhelmstraße zum Knotenpunkt u.a. dadurch dar, dass die Ausfahrt des Busbahnhofes auf die Wilhelmstraße nur einen geringen Abstand vom Knotenpunkt aufweist und die Wilhelmstraße in diesem Bereich nur zweistreifig ist. Aufgrund vorgenannter Untersuchungen sollen die Belastungen durch Querschnittsveränderungen aufgefangen werden, die sich auf die Fläche, die für die SSB – elektrische Bahn der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises – und für den Omnibusbahnhof zur Verfügung steht, auswirken. Für die Aufweitung der Flächen des fließenden Verkehrs zur Anlage weitere Spuren bis zu einer Vierspurigkeit der Wilhelmstraße ist eine gewisse Reduzierung der angrenzenden Fläche in Kauf zu nehmen. Die SSB-Anlage muss in Richtung auf den Busbahnhof zu auf Kosten einer Teilfläche des Haltestellensteiges parallel der Wilhelmstraße verlagert werden. Auf das durch diese Maßnahmen entfallende Zusatzgleis für defekte Züge der elektrischen Bahn wird hier, um die Funktionsfähigkeit des Busbahnhofes nicht zu beeinträchtigen, seitens der SSB unter der Voraussetzung der Einbringung an anderer Stelle verzichtet.

Eine aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten notwendige großzügigere Linienführung der SSB wird zur Vermeidung von Konfliktpunkten verkehrlicher Art, von Straßen und Bundesbahn, und baulicher Art, zur Erhaltung von Bausubstanz, im südlichen Stadtgebiet nördlich der Sieg unterirdisch geführt. Aufgrund des in einigen Jahren zu erwartenden unterirdischen Ausbaus des Haltepunktes der SSB im Bereich des DB-Bahnhofes ist von einer späteren gänzlichen Herausnahme des SSB-Gleises oberirdisch aus dem Gebiet des Bebauungsplanes auszugehen. Dadurch wird hier eine Reservefläche vorgehalten, durch die nach Freiwerden dieser Trasse sowohl ein zusätzlicher Bedarf an Omnibushaltestellen gedeckt werden und in der auch eine Zufahrt für ein Parkgeschoß bzw. eine Unterflurgarage unter dem Busbahnhof – dem unterirdischen SSB-Haltepunkt und einem Zugang zu dem DB-Bahnhof unmittelbar benachbart – geschaffen werden kann.

Der Busbahnhof wird weiterhin von der Wilhelmstraße aus in Höhe des DB-Bahnhofes angefahren. Die Ausfahrt von dem Busbahnhof soll auf die Wilhelmstraße in Höhe der Wartepositionen der Busse signalgesteuert erfolgen. Der nun vergrößerte Abstand vom Knotenpunkt B 8/ B 56 durch die Verschiebung der Ausfahrt in Richtung auf das Empfangsgebäude des Bundesbahnhofes zu stellt eine Verbesserung der bisher nachteiligen Situation dar.

Im südöstlichen Plangebiet, südlich des Verwaltungsgebäudes des Rhein-Sieg-Kreises, wird ein Parkhaus für Besucher und Bedienstete der Kreisverwaltung des Rhein-Sieg-Kreises entstehen, das für öffentlichen Bedarf verfügbar gemacht wird, eine bestimmte Zahl von Stellplätzen für die DB einschließt und gegebenenfalls zur Ablösung sonstiger Stellplatzverpflichtungen für bestimmte Zeitabschnitte der Arbeitstage und an den Wochenenden dienen kann. Die Zufahrt zum Parkhaus, gekoppelt mit der Zufahrt zum Garagengeschoß des Kreishauses, erfolgt über den außerhalb des Plangebietes gelegenen Komplex des Kreishauses von der Nordostseite der Wilhelmstraße. Das Parkhaus erhält eine Aufnahmekapazität von ca. 450 Pkw, 60 Stellplätze davon beansprucht die DB. Das Parkhaus soll zur Anpassung an die städtebauliche Situation aus vier Parkdecks bestehen, von denen ein Deck als Untergeschoß, im wesentlichen unterhalb der Geländeoberfläche liegend, straßenseitig mit Lüftungsschlitzen versehen, ausgebildet wird. Zwei weitere Decks werden als Geschosse oberhalb des Geländes angeordnet. Das vierte Deck bildet die als Abstellfläche zu nutzende Dachfläche. Aus Sicherheitsgründen wird zur Fläche des Omnibusbahnhofs hin eine Not- oder Bedarfsausfahrt aus dem Parkhausgebäude auf der dem DB-Bahnhof zugewandten Seite vom Untergeschoß oder vom ersten Geschoß aus angelegt. Das südwestlich der Wilhelmstraße inmitten von Rasenflächen zu errichtende Parkhaus soll auf den einzelnen Parkdecks mit auskragenden Pflanzschalen ausgestattet werden und auf seinem Dach über den Stellplätzen durch Pergolen mit Rankgerüsten zur Grüngestaltung beitragen. In die Rasenflächen werden Bäume und Baumgruppen durch Verpflanzung und Ergänzung des zu erhaltenden Bestandes eingesetzt. Ein Weg für Fußgänger wird am Rande der Rasenflächen des Kreisparkhauses geführt und die Wilhelmstraße durch Überführung parallel zum Brücken-

bauwerk der Deutschen Bundesbahn über die B 56 mit dem südöstlich an das Plangebiet anschließenden Bereich verbinden. Ein öffentlicher Fußweg innerhalb begleitenden Verkehrsgrüns könnte nach Entfallen der Bahngleise der elektrischen Bahn aufgrund ihrer Verlagerung in Tieflage auch in der dem Kreisparkhaus vorgelagerten Zone südlich parallel der Wilhelmstraße angelegt und entlang der Bonner Straße weitergeführt werden.

Das Parkhaus grenzt an das von der Bundesbahn zu nutzende Gelände. Ein Streifen zwischen den DB-Gleisen der Strecke Köln - Gießen und dem Parkhaus wird bis zur anderweitigen Verwendung durch die DB – gegebenenfalls zur Anlage einer S-Bahntrasse Köln / Hennef – als Grünanlage erhalten bleiben.

Das Verkehrszentrum an der Wilhelmstraße – soweit es im Gebiet der Bebauungsplanes Nr. 23/3 erfasst ist – gliedert sich nach dem vorliegenden Entwurf in

- die Verkehrsfläche für die Wilhelmstraße einschließlich Verkehrsgrün und Fußwege,
- den Bereich der Deutschen Bundesbahn,
- die Sonderfläche gemäß § 11 BauNVO für Einrichtungen des Verkehrs,
- die Fläche für den Gemeinbedarf für die Anlage des Parkhauses der Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises.

Das Gesamtplangebiet umfasst ca. 2,7 ha
davon entfallen auf

das Sondergebiet
(Fläche des Omnibusbahnhofes einschließlich
des zur Wilhelmstraße hin vorgelagerten SSB-
Gleisbereiches ca. 0,7 ha

das von der Bundesbahn für Bahngleise, Bahn-
steig und Bahnhof im Plangebiet genutzte
Areal ca. 0,7 ha

Die Fläche für den Gemeinbedarf – Kreisparkhaus
(ausschließlich des zur B 56 hin vorgelagerten
SSB-Gleisbereiches mit seinem Sicherheitsstreifen
und des Fußweges über die Bonner Straße) weist
eine Größe von ca. 0,7 ha
auf.

Die darüber hinausgehenden Flächen entfallen
auf die Verkehrsflächen der Straßen (in Höhe der
Fläche des Gemeinbedarfes des Parkhauses ein-
schließlich des SSB-Gleisbereiches und des
Fußweges, s.o.).

Die Abgrenzungen der Flächen mit ihren unterschiedlichen Nutzungen wurden weitgehend einvernehmlich vorgenommen. Von Maßnahmen zur Bodenordnung, die von der Stadt aufgrund des Bundesbaugesetzes

als Umlegung	gemäß §§ 45 - 79 BBauG,
als Grenzregelung	gemäß §§ 80 - 84 BBauG,
als Enteignung	gemäß §§ 85 - 122 BBauG

angeordnet werden können, wenn eine Einigung auf freiwilliger Basis nicht zum Tragen käme, braucht daher die Stadt voraussichtlich keinen Gebrauch zu machen.

Durch die Planaufstellung entfallen für die Erschließung nach derzeitiger Kenntnis auf die Stadt keine Kosten.

Rhein-Sieg-Kreis
Der Oberkeisdirektor
- Planungsamt -
Im Auftrag

(gez...Thie...)

Jan. 1980