



Bebauungsplan Nr. 119 – TEILPLAN A
"Verbindung Rheinbacher Landstraße / L 158
Am Wiesenpfad / K 53"

Teil A/B: Begründung und Festsetzungen

Planungsstand: Satzungsbeschluss nach § 10 BauGB

Juni 2008

Rechtsgrundlagen:

- § 7 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW). In der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666 / SGV NW 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.05.2005 (GV NRW S. 498).
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl I, S 2414,) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Föderalismusreform-Begleitgesetzes vom 05.09.2006 (BGBl I, S.2099).
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung) – BauNVO - in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 in der Änderung vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466, 479).
- Planzeichenverordnung (PlanZV-90) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58).
- Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) i.d.F. der Bekanntmachung vom 1. März 2000 (GV.NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. April 2005 (GVBl. S. 332).

Planungsstand: Juni 2008

 **STADTRAUM**
Architektengruppe

- Prof. Dipl. Ing. Wolfgang Pohl
Dipl. Ing. Bernd Strey
Dipl. Ing. Martin Rogge
Architekten + Stadtplaner
- Hafenweg 46–48
48155 Münster
Telefon 0251 45984
Telefax 0251 58803
- Friedenstraße 61
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 393055
Telefax 0211 393056
- eMail: office@stadtraum-architekten.de, im Internet: www.stadtraum-architekten.de

INHALT

1. Vorgaben	4
1.1. Verfahrensstand und Änderungserfordernis.....	4
1.2. Räumlicher Geltungsbereich	6
1.3. Siedlungs- und Landschaftsstruktur.....	6
1.4. Nutzungsstruktur.....	7
1.5. Verkehrsstruktur	7
1.5.1. Straßennetz.....	7
1.5.2. Öffentlicher Personennahverkehr	8
1.6. Vorhandenes Planungsrecht	8
1.6.1. Bauleitplanung	8
1.6.2. Flächennutzungsplan.....	9
1.6.3. Ziele der Raumordnung und der Landesplanung	9
1.6.4. Landschaftsplan	9
2. Planungsgrundlagen	10
2.1. Ziel und Zweck der Planung.....	10
2.2. Auswahl des Standortes	10
3. Inhalt des Bebauungsplans	11
3.1. Art der baulichen Nutzung	11
3.2. Maß der baulichen Nutzung.....	14
3.3. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	15
3.4. Zulässigkeit bedingter Nutzungen	15
3.5. Öffentliche Verkehrsflächen	15
3.5.1. Straßenverbindung L 158 – K 53	16
3.5.2. Weitere Erschließungsstraßen	18
3.5.3. Ruhender Verkehr.....	18
3.5.4. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.....	18
3.6. Bahnanlagen	19
3.7. Ver- und Entsorgung	20
3.7.1. Strom-, Gas- und Wasser	20
3.7.2. Niederschlagswasser, Abwasser.....	21
3.7.3. Abfallentsorgung.....	22
3.8. Wasserflächen.....	22

3.9.	Öffentliche Grünflächen	22
3.10.	Grünordnerische und landschaftspflegerische Maßnahmen	23
3.10.1.	Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	23
3.10.2.	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	24
3.10.3.	Externe Kompensation.....	25
3.11.	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte.....	25
3.12.	Bodendenkmalpflege.....	25
3.13.	Altlasten	26
3.14.	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen.	26
3.15.	Kennzeichnungen und Hinweise	27
4.	Berücksichtigung des Umweltberichtes in der Begründung	27
5.	Kenndaten der Planung	28
6.	Kosten, Finanzierung und Durchführung der Planung	28
7.	Bodenordnung	28

ANLAGEN:

Teil B: Textliche Festsetzungen, Kennzeichnungen und Hinweise

Teil C: Umweltbericht

TEIL A: BEGRÜNDUNG

Unter Bezug auf die oben vermerkten Rechtsgrundlagen wird dem Bebauungsplan folgende Entwurfsbegründung nach § 9 Absatz 8 BauGB beigegeben:

1. Vorgaben

1.1. Verfahrensstand und Änderungserfordernis

Das Projekt ‚Nördliche Stadterweiterung‘ entwickelte sich aus den Beratungen im Rahmen der ‚Zukunftswerkstatt Bahnhof‘ und den Ergebnissen des städtebaulichen Ideenwettbewerbs, die im September/November 2000 und Mai 2001 im Auftrag der Stadt Meckenheim als Workshop-Verfahren unter Beteiligung der Meckenheimer Bürgerinnen und Bürger durchgeführt wurden.

In diesen Verfahren wurden die Zielsetzungen des Bebauungsplans Nr.19 ‚Gewerbegebiet Baumschulenweg‘, der nördlich des Bahnhofs weitgehend Gewerbeflächen und gemischte Bauflächen vorsah, hinterfragt und Lösungsmöglichkeiten für eine Verknüpfung dieses Areals über den Bahnhofsbereich hinweg mit der Innenstadt gesucht.

In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, der Deutschen Bahn AG und deren Fachplanern wurde das im Wettbewerbsverfahren vorgeschlagene Konzept überprüft, modifiziert und ergänzt sowie für eine Realisierung weiter vorbereitet. Es stellt – als städtebaulicher Rahmenplan - die Grundlage für die Erarbeitung der Bauleitplanung dar. Auf Grund der Zwischenergebnisse zur Verkehrsuntersuchung, die im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Meckenheim erfolgte, soll gleichzeitig eine Verkehrslösung für die nördliche Stadtentwicklung gefunden werden, die mittel- bis langfristig die Problematik der Bahntrasse / Schrankenanlage überwindet und innerörtlich die Verkehrsströme besser organisiert.

Die zukünftige Entwicklung in diesem nördlichen Stadtbereich und die notwendigen Veränderungen der Straßenführung der L 163 und der schienengleichen Bahnübergänge (Baumschulenweg und Kalkofenstraße) soll über drei Bebauungspläne gesteuert werden:

- Der Bebauungsplan mit der Bezeichnung Nr. 118 "Bahnhof – Nördliche Stadterweiterung I "befindet sich als Teilplan I in der Aufstellung und betrifft die bauliche Entwicklung zwischen der Bahntrasse und dem Baumschulenweg.
- Für den Teilbereich nordöstlich des Baumschulenwegs soll ein zweiter Teilplan mit der Bezeichnung Bebauungsplan Nr. 118 "Bahnhof – Nördliche Stadterweiterung II" (Teilplan 2) zu einem späteren Zeitpunkt aufgestellt werden, um die Erweiterungsflächen nordöstlich des Baumschulenwegs zu entwickeln.
- Ein Bebauungsplan mit der Bezeichnung 119 "Verbindung L 158 (Rheinbacher Landstraße) – Am Wiesenpfad / K 53" soll der Straßenführung von der Rheinbacher Landstraße L 158 bis zum Baumschulenweg (L 163) als Planfeststellungersatz für die Straßenführung der L 163 über den Bahnübergang (BÜ) Baumschulenweg und der Kalkofenstraße dienen und die baurechtliche Grundlage für eine stadtinterne Straßenverbindung zwischen dem Baumschulenweg und dem Straßenzug "Am Wiesenpfad / K 53 "(Lüf-

telberger Straße) einschließlich der erforderlichen Eingrünungsmaßnahmen bilden.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Meckenheim hat in seiner Sitzung am 3.11.2005 ein modifiziertes städtebauliches Gesamtkonzept zustimmend zur Kenntnis genommen, das weitreichende Verbesserungen vorgenommen hat. Diese resultieren hauptsächlich aus den in den letzten beiden Jahren erfolgten Diskussionen um das gesamtstädtische Verkehrsentwicklungskonzept sowie aus dem nach wie vor steigenden Wohnflächenbedarf in der Stadt Meckenheim. Schwerpunkte der Modifikation dieses städtebaulichen Gesamtkonzeptes sind:

- Die im Entwurf zur Behördenbeteiligung noch dargestellte Gebietserschließung über die Kalkofenstraße als L 163n mittels einer Tunnellösung unter der L 158 und als EÜ (Eisenbahnüberführung der Strecke 2645 (Bonn- Euskirchen) mit Verlängerung über den Baumschulenweg (L 163 /Kreisverkehr) bis auf die K 53 im Bereich Wiesenpfad wurde aus den Baubereichen an den westlichen und nördlichen Rand der Entwicklungsflächen verlegt. Auf Grund der prognostizierten mittelfristigen Verkehrsmenge auf der Hauptverkehrsstraße (9.100 -11.600 KFZ/d), die mit einer erheblichen Lärm- und Emissionsbelastung einhergeht; ist diese Lage der Trassenführung geboten, um die bebaubaren Bereiche nicht zu belasten.
- War im ursprünglichen Konzept ein überwiegender Teil des Plangebietes als GE- und MI-Fläche vorgesehen, so ist nunmehr aufgrund der Auslagerung der Hauptverkehrsstraße eine überwiegende Ausweisung von - für die Wohnbevölkerungsentwicklung der Stadt Meckenheim bedeutsamen - WA-Gebieten geplant.
- Der zentrale - ursprünglich mittig gelegene Grünzug - wird in verkleinerter Form in westliche Richtung als Puffer zwischen die neue MI- und WA-Gebietsausweisung verschoben.

Mit dem überarbeiteten städtebaulichen Konzept ist ein deutlich gesteigertes Potential an Wohnbauflächen (etwa 220 bis 240 Wohneinheiten im 1. Bauabschnitt) in direkter Nähe zum Meckenheimer Stadtkern entstanden, das in Verbindung mit den geplanten Verbesserungen im Bahnhofsbereich (Bahnsteigverlängerung) und der neuen Stadtteilquerung EÜF (Eisenbahnüberführung Fußgänger und Radfahrer) eine hervorragende Fuß- und Radweganbindung erhalten soll. Die Wohnangebote sollen verschiedene Dichtestufen ermöglichen, die zur nördlich angrenzenden Landschaft abnehmen.

Die städtebauliche Entwicklung eines 1. Abschnitts des Wohngebietes ist mit den vorhandenen Bahnübergängen Baumschulenweg und ohne eine Verlagerung der L 163 gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan des Büros AB Stadtverkehr nur mit einer begrenzten Anzahl an Wohneinheiten möglich. Daraus ergibt sich, dass die Bahnübergänge aufgelassen werden müssen und die L 163 eine neue Führung erhält.

Damit stellt die neue Verbindungsstraße die wichtige Weichenstellungen sowohl für die Entwicklung und Aufwertung der Bahnhofstraße (Stichwort "Integration der L 158 in das Stadtgefüge") als auch generell für die nördliche Stadtentwicklung als große Wohnbauflächenreserve im Bereich nordöstlich des Baumschulenweges (weitere 220 Wohneinheiten) dar

Mit der 43. Änderung wurde der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren nach § 8 Absatz 3 BauGB zu den Bebauungsplanverfahren Nr. 118 für den Teilplan I und Nr. 119 geändert und den neuen - oben angeführten - Stadtentwicklungszielen angepasst. Gleichzeitig wurden mit dieser Änderung die Zielsetzungen

für den späteren Teilplan 118 - II fixiert. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Meckenheim am 1.6.2006 wurde diese 43. Änderung des Flächennutzungsplans per Beschluss festgestellt, die Erteilung der Genehmigung durch die höhere Verwaltungsbehörde wurde am 12.7.2006 ortsüblich bekanntgemacht.

Der Beschluss zur 41. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Meckenheim vom 30.10.2002 wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Meckenheim am 17.12.2003 aufgehoben.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 119 wurde am 17.12.2003 vom Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Meckenheim gefasst. Auf Grund der Novellierung des Baugesetzbuches (Bekanntmachung vom 23.09.2004) werden die Beteiligungsverfahren nach § 3 und § 4 Baugesetzbuch wiederholt und die nunmehr vorgeschriebene Umweltprüfung in das Bauleitplanverfahren integriert.

1.2. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt innenstadtnah im Nordwesten der Stadt Meckenheim nördlich des Bahnhofsbereichs und südwestlich des ‚Industriepark Kottenforst‘. Es wird heute nach Westen, Norden und Osten weitgehend von landwirtschaftlich genutzten Flächen umschlossen, die sich bis zum Swistbach erstrecken. Der Geltungsbereich ist wie folgt begrenzt:

- im Süden durch die Bahnlinie Bonn-Euskirchen von der L 163n im Westen bis zum Bahnübergang Baumschulenweg einschließlich dieser Trasse sowie der L 158 (Rheinbacher Landstraße) bis etwa in Höhe des Bahnhofsgebäudes unter Einbezug der südlich der Bahn liegenden Flächen für die neue Stadtteilquerung (Fußgänger- und Radfahrertunnel); für den Knoten der L 163n mit der L 158 wird eine rechteckige Fläche westlich des Wohngebiets "Im Siebenswinkel" mit in den Bebauungsplan einbezogen,
- im Westen durch einen weiten Bogen unter Einbezug von Grünstreifen und einer weiteren Grünfläche, die sich bis zum Wormersdorfer Bach erstreckt, in direkter Anlehnung an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 118,
- weiter im Norden mit einem gegenläufigen Bogen vom Kreisverkehrsplatz mit dem Baumschulenweg über den Swistbach unter Einbezug einer Teilfläche des Bebauungsplans Nr. 27 ("Gewerbegebiet Am Wiesenpfad") bis zur K 53 (Lüftelberger Straße).

Auf Grund der Besonderheit der geplanten Straßenführung der L 163n ist eine parzellescharfe Abgrenzung des Geltungsbereichs nicht möglich. Die Gesamtgröße des Plangebiets im räumlichen Geltungsbereich beträgt etwa 13,8 ha.

1.3. Siedlungs- und Landschaftsstruktur

Die Bahntrasse Bonn-Euskirchen stellte mit der L 158 bislang die räumliche Begrenzung der Meckenheimer Innenstadtentwicklung dar. Die Siedlungsentwicklung erfolgte weitestgehend im Süden und Westen der Innenstadt. Der gesamte Bereich ist heute insbesondere durch landwirtschaftliche und gartenbauliche Strukturen geprägt, die als Baumschulflächen, Ackerflächen oder Intensivobstplantagen genutzt werden.

Der Bereich, in dem die geplante Verbindungsstraße den Swistbach quert, steht mit einem Streifen von 10 m beiderseits der Böschungsoberkanten unter Natur-

schutz. Der Streifen ist Bestandteil des Naturschutzgebietes 2.1-22 "Swistbach und Berger Wiesen", das sich nördlich des Plangebietes fortsetzt und dort die gesamte Swistniederung zwischen Swistbach und Mühlengraben umfasst. Entlang des Wormersdorfer Baches, der im westlichen Bereich einschließlich der an ihn angrenzenden Parzellen Bestandteil des Plangebietes ist, ist beidseitig ein 50 m breiter Streifen als Landschaftsschutzgebiet 2.2-4 "Gewässersystem Swistbach" festgesetzt. Im nördlichen Teil des Plangebietes schließt dieses Landschaftsschutzgebiet mit einem ca. 200 m breiten Streifen an das oben erwähnte Naturschutzgebiet an.

Das Plangebiet liegt vollständig im Zweckverbandsgebiet Naturpark Rheinland. Das ca. 1.050 km² Zweckverbandsgebiet erstreckt sich von Bedburg im Norden über Köln und Bonn bis nach Zülpich, Euskirchen, Rheinbach und bis zur rheinland-pfälzischen Grenze im Südosten.

Als Nachfolger des "Vorläufigen Maßnahmenplans Zweckverbandsgebiet Naturpark Kottenforst-Ville" (1985) wurde mit dem neuen Maßnahmenplan (Umweltamt des Landschaftsverbandes Rheinland, Zweckverband Naturpark Kottenforst-Ville 2002) ein Instrument geschaffen, die Ziele und Aufgaben des Naturparks zu analysieren und für ihn unter Berücksichtigung heutiger Erwartungen und Anforderungen entsprechende Maßnahmenkonzepte zu entwerfen.

1.4. Nutzungsstruktur

Neben der Nutzung durch Baumschulen, die einen Teil der Fläche des Geltungsbereichs einnehmen, befindet sich im östlichen Bereich eine Gewerbefläche, die vornehmlich zu Lagerzwecken genutzt wird. Die Zufahrt zu diesem Teilbereich erfolgt über den Straßenzug "Am Wiesenpfad". Der Swistbach, der das Gebiet von Norden nach Süden quert, stellt eine Nutzungsgrenze zu den weitgehend bebauten und gewerblich genutzten Bereichen nach Nordosten dar.

1.5. Verkehrsstruktur

1.5.1. Straßennetz

Südlich der Bahntrasse verläuft die L 158, die die Ortsumgehung von Meckenheim darstellt. Sie ist – je nach Abschnitt – mit etwa 18.000 bis 25.000 Fahrzeugen pro Tag stark belastet und bildet wie die Bahntrasse eine Trennlinie im Meckenheimer Stadtkörper. Im Bereich des Meckenheimer Bahnhofs befindet sich eine Lichtzeichenanlage, die Fußgängern und Radfahrern die Querung ermöglicht. In Verlängerung dieser Querungsmöglichkeit soll als Ersatz für die Wegeverbindung über den Bahnübergang Baumschulenweg durch einen Bahntunnel die Hauptanbindung für Fußgänger und Radfahrer hergestellt werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzepts für Meckenheim wurde durch das Büro AB-Stadtverkehr - Büro für Stadtverkehrsplanung Dipl.-Ing. Wilhelm Angenendt und Dipl.-Ing. Dirk Bräuer, Köln - das Verkehrsaufkommen des städtebaulichen Entwicklungsbereichs der nördlichen Stadterweiterung abgeschätzt.

Auf der Basis verschiedener realitätsnaher Szenarien für die Zahl der Wohneinheiten und der gewerblichen Flächen wurde das Verkehrsaufkommen ermittelt und dessen Verteilung auf die Anbindungen des Gebietes abgeschätzt. Insgesamt ist im ersten Bauabschnitt in der Summe mit einem Kfz-Aufkommen im Zu- und Abfluss von etwa 200 Kfz/h allein in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu rechnen. Im Tagesverkehr ergeben sich, resultierend aus dem Wohngebiet ca. 1.600 Fahrten.

Der Bahnübergang Baumschulenweg ist bereits heute in seiner Kapazität begrenzt. Es stehen in der nachmittäglichen Spitzenstunde nur insgesamt 5½ Minuten an Freigabezeit zur Verfügung. Bedingt durch die Sperrzeiten beim Passieren des Bahnübergangs durch Regionalzüge und durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen (24.500 KFZ/d) auf der zur Bahntrasse 2645 liegenden L 158 kann diese Freigabezeit auch zukünftig nicht verlängert werden. Unter Abzug des vorhandenen Verkehrsaufkommens auf dem Baumschulenweg (ca. 100 Kfz/Stunde) verbleibt derzeit eine Reserve von ca. zusätzlichen 25 Kfz.

Unter der Voraussetzung, dass etwa ein Drittel des aus dem geplanten Wohngebiet abfließenden Kfz-Verkehrs in Richtung Flerzheim orientiert, kann somit der erste Bauabschnitt (200 - 240 WE) mindestens bis zur Hälfte entwickelt werden. Erst danach stoßen der signalisierte Bahnübergang Baumschulenweg und die der sich anschließende signalisierte Knotenpunkt der L 158 und L 163 an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Die Anbindung der Kalkofenstraße an die L 158 bietet keine Kapazitätsreserven. Diese Anbindung dient nicht der Stadterweiterung, sondern den vorhandenen Bauflächen und deren Entwicklung.

Für die morgendliche Spitzenstunde stellt sich das Bild ähnlich dar. Der Abfluss aus dem Plangebiet ist etwas größer, ebenso die vorhandene Kapazitätsreserve an der Bahnquerung im Zuge des Baumschulenweges.

Im Entwurf des Flächennutzungsplans wurde daher folgerichtig eine leistungsfähige Verkehrsstraße (L 163 neu) ausgewiesen, die via Straßenunterführung und Eisenbahnüberführung (EÜ) an die L 158 anbindet. Sie mündet im Norden des Baugebietes in den Baumschulenweg (L 163) und stellt in ihrer Fortführung eine Verbindung zur K 53 (Lüftelberger Straße) her.

Bei Umsetzung dieser Lösung werden die Ziele der DB-AG, Bahnübergänge zu beseitigen, optimal erreicht.

1.5.2. Öffentlicher Personennahverkehr

Im Plangebiet befindet sich der Bahnhof Meckenheim, der zur Zeit in den Hauptgeschäftzeiten im 15-Minuten-Takt Verbindungen Richtung Bonn und Euskirchen bietet. Über den Bahnhof besteht eine außerordentlich gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, da über Buslinien am zentralen Haltepunkt am Bahnhof neben der regionalen Verbindung auch eine gute Verbindung in die Meckenheimer Stadtteile und deren Versorgungseinrichtungen gegeben vorgehalten wird.

1.6. Vorhandenes Planungsrecht

1.6.1. Bauleitplanung

Der Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 27 "Gewerbegebiet "Am Wiesenpfad" - 9. Änderung wird in Teilbereichen durch den neuen Bebauungsplan Nr. 119 überlagert. Nach Satzungsbeschluss werden die Festsetzungen durch den neuen Rechtsstand ersetzt.

Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 34 "Bahnhofsstraße - Baumschulenweg" (1. Änderung und Erweiterung) wird im Bereich des Bahnübergangs Baumschulenweg der alte Rechtsstand durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplans ersetzt.

Im direkten Anschlussbereich nach Süden und Osten liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 118 - "Nördliche Stadterweiterung I", der sich gleichzeitig im Verfahren befindet. Er soll mit seinen Festsetzungen insbesondere Ge-

werbe-, Misch- und allgemeine Wohngebietsnutzungen sichern. Für eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahmen ist die Verbindungsstraße L 163n im Teilstück L 158 bis zum Kreisverkehrsplatz Baumschulenweg erforderlich.

1.6.2. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Meckenheim wurde mit seiner 43. Änderung den neuen Stadtentwicklungszielen angepasst, das Verfahren wurde mit der Genehmigung durch die höhere Verwaltungsbehörde (3.7.2006/AZ: 35.2.11-87-89/06) und die öffentliche Bekanntmachung vom 12.7.2006 abgeschlossen.

Das im Flächennutzungsplan im Bereich westlich der Swist dargestellte Versickerungsbecken für Regenwasser wurde nach weitergehenden Untersuchungen und zwischenzeitlich erfolgten Grundstücksverhandlungen an einen anderen – weiter nördlich gelegenen Standort – verschoben.

Der Bebauungsplan wurde gemäß § 8 Absatz 2 BauGB aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt.

1.6.3. Ziele der Raumordnung und der Landesplanung

Im Regionalplan (früher Gebietsentwicklungsplan) mit Stand 2006 ist die im Süden verlaufende Rheinbacher Landstraße – L 158 als Straße für den überwiegend großräumigen Verkehr dargestellt. Der Bahnhof Meckenheim ist als Haltpunkt dargestellt.

Die Flächen, die für die Trasse der neuen Verbindungsstraße vorgesehen sind, werden zum überwiegenden Teil als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich mit spezialisierter Intensivnutzung dargestellt. Für den Swistbach einschließlich eines westlich angrenzenden Korridors erfolgt eine Darstellung für den Schutz der Natur (SU-7: Swistbachsystem zwischen Flerzbach und Adendorf). Die östlich an den Swistbach angrenzende Flächen werden als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung dargestellt.

1.6.4. Landschaftsplan

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 119 wird bis auf die im Norden gelegene Teilfläche, die zur Zeit noch im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 27 liegt, und die Verkehrsflächen im Süden durch den Geltungsbereich des Landschaftsplan Nr. 4 Meckenheim-Rheinbach-Swisttal (Rhein-Sieg-Kreis 2005) überlagert.

Im nördlichen Teilbereich des Plangebietes des Bebauungsplans stellt der Landschaftsplan für einen Abschnitt des Swistbaches einschließlich eines begleitenden Schutzstreifens das Entwicklungsziel 4 "Erhaltung, Wiederherstellung oder Optimierung der ökologischen und landschaftsästhetischen Funktionen und Strukturen im Gewässersystem Swistbach" dar.

Für die übrigen Flächen des Plangebietes erfolgt, sofern sie zum baulichen Außenbereich gehören, überwiegend die Darstellung des Entwicklungszieles 2 "Erhaltung der durch den Obstanbau geprägten Landschaft". Kleinere Teilflächen ragen auch in die südöstlich anschließenden Flächen hinein, für die das Entwicklungsziel 6 "Temporäre Erhaltung der jetzigen Landschaftsstruktur bis zur Realisierung von Vorhaben über die Bauleitplanung oder andere Verfahren" dargestellt wird.

2. Planungsgrundlagen

2.1. Ziel und Zweck der Planung

Der Bahnhofsbereich Meckenheim gilt als wichtiges Eingangstor zur Altstadt Meckenheims. Mit der Entwicklung einer nördlichen Stadterweiterung soll über den Bahnhofsbereich hinweg ein Areal erschlossen werden, das gleichzeitig Gewerbeflächen, gemischt genutzte Bauflächen und Wohnbauflächen beinhaltet. Damit überspringt die Stadtentwicklung die heute noch als Zäsur wirkende Bahntrasse, die durch Umbaumaßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld zu einem Verknüpfungspunkt zwischen Alt und Neu werden soll. Zur Realisierung dieser Planung wird das Bebauungsplanverfahren Nr. 118 "Nördliche Stadterweiterung I" zeitgleich durchgeführt.

Das Bebauungsplanverfahren Nr. 119 "Verbindung L 158 (Rheinbacher Landstraße) – Am Wiesenpfad/ K53" schafft die Voraussetzungen für langfristig eine funktionstüchtige Erschließung des Bereichs, die der auf Grund der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit der beiden niveaugleichen Bahnübergänge am Baumschulenweg und an der Kalkofenstraße nicht teilweise realisiert werden kann.

Daher sollen die neuen Baugebiete durch eine Straße, die den Stadterweiterungsbereich nördlich umfährt, an das städtische und überörtliche Straßennetz angeschlossen werden. Dieser Straßenzug verläuft von einer niveaugleichen Anbindung an der L 158 (Rheinbacher Landstraße) mit einer Bahnüberführung der Bahnstrecke 2645 (Bonn- Euskirchen) westlich der Kalkofenstraße bis zur K 53 (Lüftelberger Straße/Am Wiesenpfad) im Industriepark. Die L 163 (Baumschulenweg) wird mit einem Kreisverkehrsplatz eingebunden, so dass die Linienführung der klassifizierten Landstraße in westliche Richtung zur L158 abknickt. An diese Umfahrung werden die Straßen der inneren Erschließung des nördlichen Stadtbereiches: Straße zwischen dem Betriebsgeländes der RVK und der Jehova-Zeugen sowie der Baumschulenweg angeschlossen. Das Radwegenetz soll im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend erweitert werden.

Durch den Querschluss zwischen der L 158 und der K 53 soll gleichzeitig der hoch belastete Knoten der L158 mit der K 53 und der L 261 entlastet werden. Die Bahnübergänge am Baumschulenweg und an der Kalkofenstraße werden nach Fertigstellung aller Maßnahmen aufgehoben.

2.2. Auswahl des Standortes

Der Bereich nördlich der Bahntrasse Bonn-Rheinbach weist eine Vielzahl an Standortvorteilen auf:

- Der schienengebundene öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) liegt in direkter Nähe zu den Stadterweiterungsflächen, ebenso die Verknüpfungen zu mehreren Buslinien in das Meckenheimer Stadtgebiet. Er ist fußläufig schnell erreichbar, die Meckenheimer Stadtmitte mit dem Einkaufsschwerpunkt Bahnhofstraße / Hauptstraße liegt im direkten Anschluss jenseits der Bahntrasse. Diese Lage bewirkt eine deutliche Steigerung des Personennahverkehrsaufkommen.
- Im neuen Siedlungsbereich können Wohn- und Arbeitsnutzungen miteinander verbunden werden, da auch Misch- und Gewerbegebietsnutzungen vorgesehen werden.
- Die heutige splitterförmige Teilnutzung des Gebiets mit Raiffeisenmarkt, dem RVK Busunternehmen und anderen Gewerbeflächen wird in eine neue

städtebauliche Gesamtstruktur eingebettet und durch ergänzende Nutzungen weiterentwickelt und arrondiert. Der Kongresssaal der Zeugen Jehovas wird in das Gesamtkonzept mit eingebunden.

- Die aufzulassenden früheren DB-Flächen des Güterbetriebes und einer nördlichen angrenzenden und aufgegebenen Baumschule können im Rahmen der geplanten Stadterweiterung einer Neunutzung zugeführt werden.
- Städtebaulich hochwertige Wohnbauflächen lassen sich in geeigneter Größenordnung auch mit verdichteten und unterschiedlichen Wohnformen in direktem Nebeneinander realisieren. Das Flächenpotential ist groß und kann unproblematisch in Baustufen entwickelt werden
- Aufgrund der vorhandenen intensiven landwirtschaftlichen Nutzung (Baumschulen) ist die ökologische Wertigkeit gering und bei der Inanspruchnahme daher nur eine relativ geringe Eingriffsintensität gegeben.

Im Stadtgebiet von Meckenheim gibt es keinen zweiten Standort für eine Stadterweiterung mit vergleichbaren Qualitäten. Aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung ist dieser Standort die einzige größere zusammenhängende Fläche, die für eine Bebauung nach den oben angeführten Kriterien in Frage kommt und auf der - auf Grund der Lagegunst des Areals mit seiner guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr - die Planungsziele am konsequentesten umgesetzt werden können. Hierdurch können insbesondere die gesteckten Planungsziele der Nahverkehrsträger (Deutsche Bahn AG, RVK) sowie der angestrebten städtischen Verkehrsentwicklung erreicht werden (Bahnübergangs (BÜ)-Beseitigungen, Erhöhung des Personennahverkehrsaufkommen, Entlastung des Individualverkehrs).

Auf Grund der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit der beiden niveaugleichen Bahnübergänge am Baumschulenweg und an der Kalkofenstraße ist die Herstellung einer Straßenverbindung von der L 158 (Rheinbacher Landstraße) bis zur K 53 (Lüftelberger Straße) wichtige Voraussetzung für die Realisierung der gesamten nördlichen Stadterweiterung. Mit dem Bebauungsplanverfahren 119 soll dafür, soweit es die Verlagerung der L 163 anbetrifft, eine Planfeststellung ersetzt und für die Verbindung zur K 53 das Planungsrecht geschaffen

3. Inhalt des Bebauungsplans

3.1. Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Absatz 1 Nr. 1 BauGB, § 8 BauNVO)

Das als Gewerbefläche GE gekennzeichnete Gebiet liegt im Nordosten des Plangebietes mit Anbindung an den Straßenzug "Am Wiesenpfad". In seiner Lage abseits der Wohnnutzungen und in Nähe des Industrieparks Kottenforst eignet es sich für alle Gewerbenutzungen, insbesondere auch wegen der sehr guten Straßenanbindung.

Folgende allgemein zulässige Nutzungen nach § 8 Absatz 2 BauNVO werden nach § 1 Absatz 5 BauNVO jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplans und sind nicht zulässig:

- Gewerbebetriebe (Nr.1 teilweise) mit Verkaufsflächen für den Verkauf an letzte Verbraucher, sofern das Angebot nahversorgungsrelevante Sortimente umfasst. Als nahversorgungsrelevante Sortimente gelten die Warengruppen Lebensmittel und Getränke sowie Drogerie, Kosmetik, Haushaltswaren.

- Gewerbebetriebe (Nr.1) mit Verkaufsflächen mit zentrenrelevanten Sortimenten sind nicht zulässig, sofern das Sortiment die Warengruppen
 - Lebensmittel und Getränke
 - Bekleidung, Lederwaren, Schuhe,
 - Drogerie, Kosmetik, Haushaltswaren,
 - Bücher, Zeitschriften, Papier, Schreibwaren, Büroorganisation, Tabak,
 - Kunst und Antiquitäten,
 - Medikamente (Apotheken),
 - Baby-/Kinderartikel,
 - Unterhaltungselektronik / Computer, Elektrohaushaltswaren,
 - Foto und Optik,
 - Einrichtungszubehör (ohne Möbel), Haus- und Heimtextilien, Bastelartikel, Kunstgewerbe,
 - Musikalienhandel,
 - Uhren / Schmuck,
 - Spielwaren, Sportartikel,
 - Teppiche (ohne Teppichböden),
 - Blumen / Samen,
 - Tiere und Tiernahrung sowie Zooartikel.

betrifft.

Der Ausschluss dieser Nutzungen basiert auf den ausführlichen Untersuchungen der Projektgruppe Prof. Dr. Reinhold Grotz vom geographischen Institut der Rheinisch Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

- "Kaufkraftstudie und Standortanalyse des Einzelhandels und der Dienstleistungen für die Stadt Meckenheim". Bonn 2000,
- Fortschreibung dieses Gutachtens "unter besonderer Berücksichtigung des Stadtteils Neu-Merl und der geplanten nördlichen Stadterweiterung", Bonn 2004.

Demnach weist die Stadt Meckenheim räumlich zwei Konzentrationen des Einzelhandelsangebots auf,

- zum einen die Hauptstrasse im alten Ortskern von "Alt-Meckenheim"
- und zum anderen das Versorgungszentrum "Neue Mitte".

Besonders die Hauptstrasse in Alt-Meckenheim wird durch die Durchmischung von verschiedenen Einzelhandels-, dienstleistungs- und gastronomischen Einrichtungen charakterisiert und weist damit die typische innerstädtische Nutzungsdichte mit Koppelungseffekten zwischen unterschiedlichen Nutzungsarten auf. Auch die Neue Mitte weist eine gemischte Struktur auf und ist vor allem durch seine kurzen Einkaufswege geprägt. Im Untersuchungszeitraum verzeichnete Alt-Meckenheim bei den Betriebsab- und zugängen im gesamten Einzelhandel zwar einen leichten Rückgang, die Entwicklung stadtweit ist aber überwiegend unverändert geblieben.

Die Verteilung der Einzelhandelsbetriebe in Alt Meckenheim hat eine bipolare Entwicklung angenommen, so dass der alte Kern mit der Hauptstrasse in den letzten Jahren trotz der positiven demographischen Entwicklung nicht den erwarteten Aufschwung verzeichnet hat. Auf der anderen Seite haben sich großflächigere Einzelhandelsbetriebe, insbesondere mit Angebot des periodischen Bedarfes, im Bereich der Bahnhofstrasse entwickelt, was auch ausreichendes

Parkplatzangebot für Autokunden bietet. Trotz dieser Entwicklung sollte der gewachsene historische Kern mit der Hauptstrasse als Hauptgeschäftsstrasse gestärkt werden, um eine gesunde städtebauliche Struktur zu erhalten und damit die Ortsidentität der gesamten Stadt zu wahren.

Der überwiegende Anteil der Lebensmittelstandorte befindet sich innerhalb oder in unmittelbarer Nähe dieser Kernbereiche, die somit in die räumliche Einzelhandelsstruktur integriert sind. Zur Zeit gibt es in Meckenheim keinen großflächigen Lebensmittelstandort in einer nicht-integrierten Lage. Jedoch befinden sich die Nahversorgungsstandorte im Bereich der Bahnhofstrasse in Alt-Meckenheim - vom Ortskern betrachtet - etwas in einer Randlage. Insgesamt bestehen 27 Lebensmittelbetriebe in den beiden Zentren, wovon 6 Märkte eine Verkaufsfläche von über 500 m² aufweisen. Der dominierende Standort Meckenhems ist der Hit-Markt in der "Neuen Mitte" mit einer Verkaufsfläche von ca. 4000 m². In Alt-Meckenheim gab es im Jahr 2000 19 Nahrungs- und Genußmittelbetriebe, die sich 2004 auf 15 reduziert haben. Davon haben vier Betriebe eine Verkaufsfläche von mehr als 500 m² und sind für die Nahversorgung als bedeutend einzustufen (Kaisers mit 750 m², Aldi mit 700 m², Plus mit 650 m² und Penny mit 540 m²).

Anhaltspunkte für zentrenrelevante Einzelhandelssortimente ergeben sich aus dem vorhandenen Angebotsbestand in den gewachsenen Zentren in Verbindung mit städtebaulichen Kriterien. Dieser Bestand wurde in den oben angeführten Untersuchungen analysiert und beschrieben. In analoger Anwendung der Ziffer 2.2.5 des Einzelhandelserlass (Gem. RdErl. d. Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport - II A 3 - 16.21 -, d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr - 232 - 58 - 28 -, d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft - VI A 2 - 94.31.20 - u. d. Ministeriums für Bauen und Wohnen - II A 1 - 901.11 - v. 7. 5. 1996) werden daher die weiter oben angeführten Sortimente als zentrenrelevant eingestuft. Enthalten sind auch einzelne Sortimente, die in Kernbereichen nicht oder nur mit äußerst geringen Prozentsatz vertreten sind, da auch sie "zentrumsbildenden" Charakter haben.

Planungsziel der Gemeinde ist es daher, eine nach städtebaulichen Ordnungskriterien ausgerichtete Einzelhandelsentwicklung sicherzustellen. Aus folgenden Gründen werden daher nach §§ 1 Absatz 5 und 9 BauNVO unabhängig von der Verkaufsfläche Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimente ausgeschlossen:

- Der zentrale historisch gewachsene Ortskern von Alt Meckenheim mit der Hauptstrasse als identitätsbildende Hauptgeschäftsstrasse ist aus städtebaulichen und stadtentwicklungsplanerischen Aspekten zu erhalten und zu stärken. Gleiches gilt auch für die "Neue Mitte", die sich stadtgeschichtlich zu einem zweiten Stadtkern mit umfangreicher angelagerter Wohnbebauung entwickelt hat.
- Einzelhandelsstandorte wie z.B. Lebensmittelanbieter als Nahversorger ergänzen die Angebotsstruktur des kleinflächigen und spezialisierten Einzelhandels der direkten Umgebung und tragen zur Sicherung der Existenz bei. Deshalb ist es relevant, bestehende Lebensmittelstandorte in den Kernbereichen zu schützen und zu stärken, damit diese Kernbereiche als Magnetpunkte fungieren und als Identifikationsbereiche der gesamten Stadt aufrecht und lebendig bleiben. Diese Zielsetzung einer Erhaltung der Attraktivität und Einzelhandelsfunktionen der Kernbereiche ist außerdem mit den Regelungen §§ 1 Absatz 5 Satz 2 Nr. 4 und 8 BauGB zusätzlich gedeckt.

- Der Standort "Bahnhofstrasse" mit seinen großflächigen Betrieben bildet heute schon einen räumlich bipolaren Schwerpunkt zu Alt-Meckenheim und bietet Angebote für den mehr autokundenorientierten Kunden. Dieser Standort befindet sich – insbesondere nach Verwirklichung der Tunnelquerung am Bahnhof Meckenheim – in sehr gut erreichbarer Fußwegedistanz zu den Flächen der "Nördlichen Stadterweiterung".
- Die Fortschreibung des Gutachtens erwartet durch die "Nördliche Stadterweiterung" ein zusätzliches Kundenpotential zwischen 360 und 900 Personen für den Einzelhandelssektor. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit für ein neue Einzelhandelsstandorte wird daher bezweifelt. Der Gutachter empfiehlt, dieses zusätzliche Kundenpotential für die Stärkung und Erhalt des Einzelhandelsangebotes im Ortskern von Alt Meckenheim zu nutzen, um den sich verzeichnenden Umsatzrückgängen entgegenzuwirken. Darüber hinaus sollte die Entwicklung eines dritten Versorgungspools verhindert werden, um den schon geschwächten Kernbereich in Alt-Meckenheim nicht zu gefährden.

Im Gewerbegebiet bleibt trotz Ausschluss des Einzelhandels die allgemeine Zweckbestimmung dieses Baugebietstyps der BauNVO gewahrt. Die in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nach § 8 Absatz 3 BauNVO

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind (Nr.1),

werden gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 1 Bestandteil dieses Bebauungsplanes und sind somit allgemein zulässig. Damit soll die Ansiedlung von Gewerbebetrieben ermöglicht werden, für die das Wohnen von Aufsichtspersonal oder Inhabern betriebsbedingt sinnvoll oder notwendig ist. Sofern Wohnungen wie oben beschrieben zugelassen werden, ist der erforderliche Schallschutz (Lärmeinwirkung durch die benachbarten Hauptverkehrsstraßen) durch ein von einem anerkannten Sachverständigen erstellten schalltechnischen Gutachten nachzuweisen.

Die im Abstandserlass (Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände; RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-3 - 8804.25.1 v. 6.6.2007) in den Abstandsklassen I bis IV aufgeführten Betriebsarten und Anlagen mit ähnlichem Störungsgrad sind unzulässig. Damit wird sichergestellt, dass neben Lärmemissionen auch Emissionen aus Erschütterungen, Luftbelastungen und Gerüchen auf das etwa 300 Meter entfernte Allgemeine Wohngebiet auf das zulässige Maß begrenzt sind

Ausnahmsweise können Betriebe und Anlagen der Abstandsliste zum Abstandserlass (Stand 2007) zugelassen werden, wenn im Einzelfall durch die Stellungnahme eines anerkannten Sachverständigen nachgewiesen wird, dass die zumutbare Immissionsbelastung für die angrenzenden Misch- und Wohngebiete gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung erfahren.

3.2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Absatz 1 BauGB, §§ 16, 17 BauNVO)

Das Maß der baulichen Nutzung ist im Gewerbegebiet GE nach § 16 BauNVO durch Angabe der Grundflächenzahl 0,8 (GRZ) und der Geschossflächenzahl 2,0 (GFZ) sowie durch Festsetzung der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse

bestimmt. Diese Festsetzungen wurden aus dem Bebauungsplan Nr. 27 "Gewerbegebiet Am Wiesenpfad" – 8. Änderung (1990) übernommen.

3.3. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen (§§ 22, 23 BauNVO)

Die überbaubaren Grundstücksflächen im Plangebiet sind durch Baugrenzen nach § 23 Absatz 1 BauNVO festgesetzt. Sie umfassen bis auf nicht überbaubare Vorbereiche zu den öffentlichen Straßenräumen das gesamte Baugrundstück und erlauben so sehr flexible Anordnungen der Baukörper. Ein Teilbereich im Osten des Plangebiets zwischen dem Straßenzug "Am Wiesenpfad" und der K 53 (Lüftelberger Straße) ist nicht überbaubar, jedoch z.B. für zugeordnete Parkplatzflächen nutzbar.

Im Gewerbegebiet ist keine Bauweise nach § 22 BauNVO festgesetzt, da eine Flexibilität bei der Ausgestaltung und Anordnung der Gebäude erhalten bleiben soll. Damit sind auch Gebäudelängen größer als 50 Meter Länge möglich.

Die Festsetzungen wurden auch hier weitestgehend dem Bebauungsplan Nr. 27 "Gewerbegebiet Am Wiesenpfad" – 8. Änderung (1990) übernommen. Zwar wird die das heutige Gewerbegrundstück durch die Festsetzung der neuen Straßenverbindung angeschnitten, die Erschließung jedoch deutlich verbessert. Der Standort wird optimiert und deutlich besser im Stadtbild wahrnehmbar.

Zur gewerblichen nutzbaren Grundstücksfläche gehört auch der Bereich unter dem Brückenbauwerk außerhalb des 5 Meter breiten als öffentliche Grünfläche festgesetzten Grünstreifens östlich der Swist. Dieser Teilbereich ist nicht überbaubar.

3.4. Zulässigkeit bedingter Nutzungen (§ 9 Absatz 2 BauGB)

Die im Bebauungsplan östlich des Bahnhofs dargestellte und nach § 9 Absatz 1 Nr. 11 BauGB festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Zuwegung Fußgänger- und Radfahrerunterführung) wird nach der Freistellung dieser Flächen vom Eisenbahnbetrieb (Entwidmung nach § 23 Allgemeine Eisenbahngesetz - AEG) und damit der Entlassung aus dem Fachplanungsrecht nach § 38 BauGB zulässig.

Der Bebauungsplan kann sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft gesetzt werden. Alle Festsetzungen, die nicht von einer Bedingung abhängen, sind damit zulässig. Festgesetzte Nutzungen jedoch, die mit einer Bedingung verknüpft sind, werden erst mit der Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken. möglich. Die Entlassung erfolgt vor der in Kraftsetzung des Bebauungsplanes..

3.5. Öffentliche Verkehrsflächen (§ 9 Absatz 1 Nr. 11 BauGB)

Die Maßnahme "Nördliche Stadterweiterung" ist nach Untersuchungen des im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzepts für Meckenheim (AB-Stadtverkehr - Büro für Stadtverkehrsplanung, Dipl.-Ing. W. Angenendt und Dipl.-Ing. D. Bräuer, Köln) nur realisierbar, wenn auch die Problematik der verkehrlichen Anbindung der Quartiere über die Bahntrasse Bonn-Euskirchen gelöst wird. Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist der Bahnübergang "Baumschulenweg" mit dem verbundenen Kreuzungspunkt der heutigen L 163 mit der L 158 nur zu einer Teilaufnahme des entstehenden Ziel- und Quellverkehrs fähig.

Eine zweite denkbare Anbindung der Kalkofenstraße an die L 158 - ebenfalls in Kombination mit einem Bahnübergang - bietet bereits heute mangels vollständiger Signalisierung keine Kapazitätsreserven und ist für eine Anbindung der neuen Quartiere daher ungeeignet.

Der Bau der das Gebiet der nördlichen Stadterweiterung umfahrenden Verbindungsstraße verändert nach Schließung des Bahnübergangs Kalkofenstraße die Erschließung der Grundstücke im westlichen Gewerbegebiet Bahnhof. Dies betrifft im Wesentlichen die RVK, die RWZ, die Tagungsstätte der "Zeugen Jehovas", deren Anbindung an das örtliche Straßennetz etwas weitläufiger als heute über die neue Verbindungsstraße gegeben ist. Gleiches gilt bei Schließung des Bahnübergangs Baumschulenweg für das Gewerbegrundstück der Fa. Ley, das heute über den Baumschulweg und den Bahnübergang direkt an die L 158 angebunden ist.

Alle Verkehrsflächen sind nach § 9 Absatz 1 Nr. 11 BauGB im Bebauungsplan festgesetzt. Der beabsichtigte Straßenausbau mit Fahrbahnbreiten, Seitenbereichen, Bäumen, Böschungen usw. ist informell dargestellt und nicht Bestandteil der Festsetzung des Bebauungsplans. Die Darstellungen dienen lediglich dem besseren Verständnis der Planung und werden im Detail mit den zuständigen Straßenlastträgern abgestimmt. Die benötigten Verkehrsflächen sind im Plan mit ihren Abmessungen geometrisch eindeutig festgesetzt.

3.5.1. Straßenverbindung L 158 - K 53

Durch das Büro Städtebauliche Arbeitsgemeinschaft, Dr. H. Thünker, Dr. B. Heckenbücker, Ralf Thielecke, Meckenheim wurde 2005/2006 eine ausführliche Grundlagenermittlung und Vorplanung zur Straßentrassierung erstellt.

Die geplante Trasse beginnt an der L 158 (Rheinbacher Landstraße) westlich der Kalkofenstraße am nordwestlichen Rand des Meckenheimer Stadtgebiets. Sie unterquert die Bahnstrecke Euskirchen- Bonn, verläuft nördlich der Erweiterungsflächen bis zur L 163 (Baumschulenweg). Von der L 163 wird die Trasse weiter in nordöstlicher Richtung über die Swist geführt und bindet durch den Ausbau eines kleinen Kreisverkehrsplatzes in die K53 (Lüftelberger Straße) ein. Die Straßenbaumaßnahme umfasst zwei Abschnitte:

- Streckenabschnitt 1 zwischen der L158 (Rheinbacher Landstraße) und der L 163 (Baumschulenweg) mit rund 918 m Länge als L 163 neu;
- Streckenabschnitt 2 zwischen der L163 (Baumschulenweg) und der K 53 (Lüftelberger Straße) mit rund 747 m;
- Für den Streckenverlauf der nicht angebauten Strecke sind zwei Richtungsfahrbahnen, ein Trennstreifen und ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Kronenbreite von 13,50 m vorgesehen. Dieser Querschnitt entspricht dem Regelquerschnitt (RQ) 10,5 der RAS-Q 96 (Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitte 1996). Der Entwurf berücksichtigt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h im Verlauf der freien Strecke. Im Bereich der EÜ (Eisenbahnüberführung) und deren Anschlussrampen ist die Entwurfsgeschwindigkeit mit 40 km/h festgelegt.

Die Gesamttrasse weist vier plangleiche Knotenpunkte auf:

- an der Einmündung in die L 158. Hier sind bei beiden Straßenzügen separate Abbiegespuren für Links- und Rechtsabbieger vorgesehen.. Die Einmündung wird für eine evtl. notwendige Signalisierung vorbereitet.

- zur Erschließung der Gewerbe- und Mischgebiete. Dieser erste Knotenpunkt nördlich der Bahnkreuzung, der als kleiner Kreisverkehrsplatz (D= 35,00 m, Fahrbahnbreite 6,50 m) ausgebaut werden soll, dient als Anbindung des Gewerbegebietes Bahnhof mit den Verkehrserzeugern RVK, RWZ, und dem "Kongressaal der Zeugen Jehovas.
- ein kleiner Kreisverkehrsplatz an der L 163 (Baumschulenweg). Dieser hat mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m (Geh- und Radwegsbreite von 2,50 m und Trennstreifenbreite von 1,75 m) einen Gesamtdurchmesser von 35,00 m. In den Zufahrten erhält der Kreisverkehr Fahrbahnteiler, die auch die Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer aufnehmen.
- ein kleiner Kreisverkehrsplatz an der K 53 (Lüftelberger Straße). Die Neubaustrecke bindet an Stelle der heutigen Anliegerstraße "Am Wiesenpfad" senkrecht in die K53 ein. Die Abmessungen des Kreisverkehrsplatzes entsprechen denen des in Richtung Lüftelberg ausgebauten Kreisels an der Einmündung der Straße "Am Hambuch" in die Lüftelberger Straße (K 53).

Die Trassenführung macht zwei Unterführungs- bzw. Brückenbauwerke erforderlich:

- Die parallel zur L158 verlaufende Bahntrasse 2645 (Bonn- Euskirchen) wird westlich der Kalkofenstraße planfrei durch eine Bahnüberführung gekreuzt. Dieses erfolgt wegen der räumlichen Nähe der Trassen der L 158 und der Bahn. Das Bauwerk besteht aus zwei offenen Trogteilen (Zu-/Ablaufbauwerke) und einem Tunnelteil, das die L 158 und die Strecke 2645 kreuzt. Die Länge des Tunnelbauwerkes beträgt insgesamt 35 m. Die Gleisanlagen weisen zwei Hauptgleise der Strecke 2645 auf. Die Lichte Höhe des Bauwerks ist mit 4,70 m projektiert. Abhängig von der Bauweise der Eisenbahnbrücke ist eine Fahrbahnhöhe von bis zu 6,50 Meter unterhalb des niedrigsten Gleises erforderlich. Der lichte Querschnitt des Bauwerks ist mit 13,10 m (9,50 m Fahrbahn, 3,60 m Fuß- und Radweg einschl. Stützkonstruktion) vorgesehen. Die Rampen haben auf beiden Seiten des Bauwerks eine Längsneigung von 5 % gem. RAS- L. Es ergeben sich Rampenlängen von 105 m bzw. 135 m. Das Bauwerk ist für den Fall eines Wiederanstiegs des Grundwassers nach Abschluss der Sumpfungmaßnahmen im Braunkohletagebau gemäß einer ersten Abschätzung bis zu einer Höhe von 164,50 m ü. NHN beständig gegen drückendes Wasser und auftriebsicher auszubilden. Ein solcher Anstieg ist zunächst bis zum Jahr 2030 bis 2035 zu erwarten. Aus diesem Grunde wird der Bereich von Stat. 0+150 bis 0+350 als Betontrog ausgebildet.
- Der Swistbach wird mit einem Brückenbauwerk überquert. Die geplante Trasse kreuzt den an dieser Stelle bei Normalwasserstand rund 3,50 m breiten Swistbach. Das Bauwerk ist auf ein hundertjähriges Hochwasser mit einer Pegelhöhe von 163,70 m ü. NHN zuzüglich 0,50 m Freibord konzipiert und erhält eine mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmte Lichte Weite.

Nach dem derzeitigen Stand der Abstimmung soll die Neubaustrecke zwischen der Einmündung in die L158 und der L 163 als Landesstraße (L 163n) gewidmet werden. Gleichzeitig wird der Abschnitt des Baumschulenwegs zwischen der Kreuzung mit der neuen Verbindungsstraße und dem Bahnübergang bzw. der dortigen Einmündung in die L 158 zur Gemeindestraße abgestuft, da nach Aufhebung des Bahnübergangs keine Verknüpfung im Netz der klassifizierten Straßen mehr besteht. Der Baumschulenweg soll entsprechend seiner neuen Funktion als gemeindliche Erschließungsstraße gestaltet bzw. erstmalig ausgebaut werden.

Die Schließung des Bahnübergangs am Baumschulenweg (L 163) setzt die Schaffung einer Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Bahnhofs, die planerisch und bahnintern abgestimmt vorliegt, voraus. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die bahnabhängige Technik abgebaut und der Übergang Kalkofenstraße nach Inbetriebnahme der Straßenunterquerung der Bahnstrecke und der L 158 geschlossen und zurückgebaut werden.

Die Straßenplanung der L 163 n wird zu einem späteren Zeitpunkt im Detail zur Zeit mit den zuständigen Fachbehörden und Beteiligten als Grundlage für eine Vereinbarung nach EKRg (Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen - Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 14. August 1963; neugefasst durch Bek. v. 21. März 1971) konkretisiert und abgestimmt. Das Brückenbauwerk über die Swist wird in einem erforderlichen und noch zu beantragenden wasserrechtlichen Verfahren nach §§ 99 und 113 LWG (Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen - Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen - in der Fassung vom 25. Juni 1995) festgelegt. Anbindungen für den landwirtschaftlichen Verkehr sind vorgesehen und werden im weiteren Verfahren abgestimmt.

3.5.2. Weitere Erschließungsstraßen

Als innere Erschließung dient lediglich der Straßenzug "Am Wiesenpfad" im östlichen Planbereich. Die heutige Einmündung der Straße in die Lüftelberger Straße kann bei Durchführung der Neubaumaßnahme nicht erhalten werden. Eine neue direkte Anbindung an die K 53 kommt wegen der Verbindungsfunktion der Kreisstraße und dem geringen Knotenpunktstand nicht in Betracht. Daher wird die Einmündung der Straße "Am Wiesenpfad" nach Westen verzogen und an die neue Trasse angebunden.

Mit dem Anschluss der Straße "Am Wiesenpfad" an die Neubaustrecke wird auch die Zufahrt zu dem nördlich gelegenen Gewerbegrundstück, das nicht von der K 53 erschlossen werden kann, in einen gemeinsamen Knoten mit der Neubaustrecke einbezogen. Weitere Grundstücksein- und Ausfahrten sind in diesem Teilbereich nicht zulässig und entsprechend im Bebauungsplan auch nicht dargestellt.

Zur Gewährleistung des Verkehrsflusses innerhalb des nachfolgenden Kreisverkehrsplatzes auf der K 53 ist es notwendig, den Einmündungspunkt der Straße Am Wiesenpfad nach Westen zu verlagern und eine zusätzliche Linksabbiegespur zur Straße "Am Wiesenpfad" einzurichten. Da die Zufahrt zur Linksabbiegespur unmittelbar aus dem Kreisverkehr erfolgt, kann die Linksabbiegespur erst hinter der Fahrbahninsel des Kreisverkehrs mit einer Länge von ca. 10 m eingeleitet werden. Dabei erhält die Linksabbiegespur eine ausreichende Aufstelllänge von 25 m bis auf Höhe der heutigen vorhandenen Zufahrt zum nördlich gelegenen Gewerbebetrieb.

3.5.3. Ruhender Verkehr

Für die neue Straßenbindung sind im gesamten Geltungsbereich auf Grund ihres Charakters als Umfahrungsstraße keine öffentlichen Parkplätze vorgesehen. Private Stellplätze im Gewerbegebiet GE sind dem nach den gesetzlichen Vorschriften erforderlichen Umfang ausschließlich auf den privaten Grundstücksflächen unterzubringen.

3.5.4. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der südliche und westliche Bereich um das Empfangsgebäude (Bahnhof) Meckenheim wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbe-

stimmung "Fußgängerbereich" nach § 9 Absatz 1 Nr.11 BauGB festgesetzt. Diese Flächen umfassen:

- den Vorbereich vor dem Bahnhofsgebäude. Der heutige Erdwall soll beseitigt und ein einsehbarer Vorplatz geschaffen werden. Auf Grund der Höhenlage der L 158 ist eine Stufenanlage auf das Platzniveau erforderlich.
- die zur Stadt orientierte Treppen- und Rampenanlage der neuen Stadtteilquerung für Fußgänger und Radfahrer, die auch gleichzeitig nach dem Umbau des gesamten Bahnhofsbereichs den neu angelegten Nordbahnsteig erschließt.

Die Gesamtplanung wurde im Rahmen der Vorbereitung des Entwurfs zur Planfeststellung der Strecke 2645 "Bonn-Euskirchen" durch das Ingenieurbüro Vörsing, Köln im Detail durchgeplant und mit der DB Projektbau GmbH abgestimmt.

3.6. Bahnanlagen

Wesentlicher Bestandteil für die Entwicklung des gesamten Baugebietes nördlich der Bahnlinie ist die Neugestaltung des Bahnhofhaltepunktes Meckenheim. Die Planung sieht die Anlage von zwei Seitenbahnsteigen vor, die durch eine großzügige Unterführung sowohl Richtung Stadtmitte als auch in Richtung der "Nördlichen Stadterweiterung" verbunden sind. Auf der Nordseite öffnet sich die Unterführung mit einer Grünanlage und Fuß- und Radwegen zum Plangebiet. Die beabsichtigte Neugestaltung ist informell – auch im Bereich der Bahnanlagen – im Bebauungsplan dargestellt.

Zum Zeitpunkt dieser Planaufstellung wurde ein Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Strecke 2645 und damit auch für den Bahnhof Meckenheim noch nicht eingeleitet. Der Bebauungsplan Nr. 119 der Stadt Meckenheim ermöglicht, dass nach Durchführung des Bebauungsplanverfahrens lediglich noch die bahninterne Planfeststellung für die beabsichtigten Maßnahmen im Bahnbereich (Bahnsteigbau, Unterführung für Fußgänger und Radfahrer, P+R- Anlage) erfolgen muss und somit in ein vereinfachtes Planfeststellungsverfahren (sog. Plangenehmigungsverfahren) mündet.

Die "Bahnanlagen" wurden in den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans nach § 5 Absatz 2 Nr.3 und Absatz 4 BauGB (Punkt 5.2.1. PlanZV) übernommen, sie unterliegen ausschließlich dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB. Die Abgrenzungen dieser Darstellung folgen

- im Süden der heutigen Abgrenzung entlang der L 158 (Rheinbacher Landstraße), der Bereich der südlichen Stadtteilquerung (Fußgänger- und Radfahrertunnel) ist bereits als "Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" ausgewiesen;
- im Norden der Abgrenzung zu den Gewerbegebiete GE 1 und GE 2 (Bebauungsplanverfahren 118): Der Abstand beträgt etwa 5,0 Meter von der Achsmittle des Überholgleises und ist mit der Deutschen Bahn abgestimmt. Vorabstimmungen mit der DB Services Immobilien GmbH und dem Eisenbahnbundesamt haben in den Jahren 2004 und 2005 bereits stattgefunden. In Teilbereichen ist, um eine durchgängig zufriedenstellende Nutzung der heutigen DB-Brachflächen zu erreichen, ggf. die Trassenführung vorhandener Kabel der DB Telematik GmbH (DB-Fernmeldekabel UMC 44 B) zu überprüfen und ggf. in Teilen an die städtebauliche Planung anzupassen. Die fachtechnische Prüfung hierzu und die Klärung der Kostenübernahme erfolgt außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens.

Westlich an den Bahnhof Meckenheim angrenzend soll eine Park+Ride-Anlage errichtet werden, die nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden. In diesem Teilbereich liegt ein nur temporär benötigtes Ladegleis der RWE, das erhalten werden muss, aber der Parkplatznutzung nicht im Wege steht. Die Flächen dieses Parkplatzes bleiben bis zum Abschluss von Verkaufsverhandlungen und des Entwidmungsverfahrens als "Bahnanlagen" nach § 5 Absatz 2 Nr.3 und Absatz 4 BauGB dargestellt. Eine Änderung in eine "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Parkplatz" im Laufe dieses Verfahrens oder in einem gesonderten späteren Änderungsverfahren bleibt unberührt. Für die Parkplatzanlage im östlichen Bahnhofsbereich (einschließlich Hochrampe) wurde die Darstellungen "Bahnanlagen" ebenfalls beibehalten.

Nach Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und der DB Services Immobilien GmbH Anfang 2005 bestehen gegen die geplante Beseitigung der Bahnübergänge

- Kalkofenstraße - Bahn-km 17,505 sowie
- Baumschulenweg - Bahn-km 17,007

keine Bedenken. Die geplanten Eisenbahnüberführungen (Tunnelbauwerk L 163n einschließlich der Fußgänger- und Radfahrerführung als Ersatz für den BÜ Kalkofenstraße und Fußgänger- und Radfahrertunnel am Bahnhof als Ersatz für die Fußgänger- und Radfahrerführung am BÜ Baumschulenweg) bleiben unverändert Bahnanlagen im Sinne des § 38 BauGB und sind im Bebauungsplan mit EÜ bzw. EÜ/F gekennzeichnet. Es werden lediglich Geh-, Fahr- und Leitungsrechte unterhalb der eigentlichen Bahnflächen eingeräumt. Für die beiden genannten Eisenbahnüberführungen ist nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (§§ 3/13) Baurecht zu schaffen. Dazu soll die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 119 verhelfen. Ferner ist eine Kreuzungsvereinbarung mit den Beteiligten (Deutsche Bahn AG, Straßenbetrieb NRW, Stadt Meckenheim) erforderlich, die auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes abgeschlossen wird. Die Gesamt-Ausbauplanung wird im Detail zur Zeit mit der Deutschen Bahn AG und dem Straßenbau NRW abgestimmt.

Der Bebauungsplan tritt auf Grund der bedingten Festsetzungen gemäß § 9 Absatz 2 BauGB nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft (siehe dazu Kapitel 3.4.). Erst mit der Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken wird die in einem Bebauungsplan festgesetzte Nutzung möglich.

Die Bauleitplanung wird im Bereich der Bahnanlagen vor der rechtlichen Entlassung aus dem Fachplanungsrecht über die Nachfolgenutzungen in allen Teilen mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt. Das Endwidmungsverfahren für die entbehrlichen und zukünftig nicht mehr dem Fachplanungsvorbehalt unterstehenden Bahnflächen soll zeitnah in enger Abstimmung mit der Stadt Meckenheim eingeleitet werden.

3.7. Ver- und Entsorgung

3.7.1. Strom-, Gas- und Wasser

Das Plangebiet ist weitestgehend erschlossen, die Versorgungsnetze für Wasser, Strom, Gas und Telekommunikation sind vorhanden.

Im westlichen Teil des Plangebiets verlaufen in Nord-Süd-Richtung drei Hochspannungsfreileitungen des RWE Westfalen-Weser-Ems-Netzservice, die unverändert erhalten bleiben und die die Straßentrasse der L 163n queren:

- Im Westen die 110-kV-Freileitung Goldenbergwerk mit den Masten 169 bis 171 im Plangebiet und seitlichen Schutzstreifen von jeweils 24,0 Metern ab Leitungsachse,
- in der Mitte die 220-/380-kV-Freileitung Brauweiler mit den Masten 157 bis 160 im Plangebiet und seitlichen Schutzstreifen von jeweils 15,50 Metern ab Leitungsachse,
- im Osten die 380-kV-Leistung Brauweiler-Koblenz mit den Masten 142 bis 144 im Plangebiet und seitlichen Schutzstreifen von jeweils 27,50 Meter ab Leitungsachse.

Die Straßentrasse quert diese Leitungen zwischen den Maststandorten 142, 158 und 169 in einem Teilbereich mit entsprechenden Höhen der Leitungsführung. Die Leitungstrassen einschließlich der Mastenstandorte sind im Bebauungsplan dargestellt.

Im Plangebiet liegen Transportleitungen, Schieber, Hydranten zur Beregnung landwirtschaftlicher Flächen sowie ein Brunnen des Wasser- und Bodenverbands, Adendorf-Altendorf-Meckenheim. Der Brunnen liegt innerhalb einer öffentlichen Grünfläche. Er bleibt erhalten und wird zu einem späteren Zeitpunkt nach Vermessung als Versorgungsfläche festgesetzt.

3.7.2. Niederschlagswasser, Abwasser

Bis auf eine östliche Teilfläche an der Lüftelberger Straße (K53) liegt der Planbereich der geplanten Umfahrung in einem in der Aufstellung befindlichen Wasserschutzgebiet III B. Innerhalb dieser Zone stellt die Einleitung von Oberflächenwasser, die nicht schädlich verunreinigt sind, in den Untergrund grundsätzlich keine Gefährdung des Untergrundes dar.

Derzeit entwässert die L 158 im Bereich der Einmündung über die Schulter in einen Wegeseitengraben. Auf der nördlichen Seite verläuft dieser Graben von der Zufahrt zum Bahnübergang ausschließlich in Richtung Westen, so dass er vom Ausbau der Anbindung nicht berührt wird. Auf der Südseite fällt die Grabensohle in Richtung Osten, so dass für den Bereich des Unterführungsbauwerks die Entwässerung neu gefasst werden muss.

Die Niederschlagswässer der Rampen und der Unterführung der neuen Umfahrung L 163n selber werden zu einem gemeinsamen Tiefpunkt geführt und von dort durch Pumpen über ein Fangebecken für die Vorklärung der verschmutzten Oberflächenwässer in ein Rückhaltebecken geleitet. Von hier werden die Abwässer der Vorklärung durch Anschluss an das städtische Kanalnetz der Kläranlage zugeführt und die schwach verunreinigten Wässer in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde dem Wormersdorfer Bach zugeleitet. Die erforderlichen Flächen für die Einrichtungen des Fangebeckens und des Rückhaltebeckens sind als substantielle Teile der Straße im Bebauungsplan zwischen der Umfahrung und der Kalkofenstraße als Verkehrsfläche festgesetzt.

Die Verkehrsflächen ab Station (siehe Bebauungsplandarstellung) km 0+0.435 bis Station 0+0.900 werden über die Bankette in seitlich, am Böschungs- oder Einschnittsfuß geführte Gräben entwässert und dort versickert.

Die Verkehrsflächen der Verbindungsstraße Baumschulenweg- K53 werden wie vor ebenfalls über die Straßenschulter und Gräben entwässert. Zur Beseitigung der Niederschlagswassermengen des Bebauungsplanes Nr. 118 der Stadt Meckenheim und dieses Straßenabschnittes ist ein zentrales Sickerbecken an der Swist, nördlich dieses Straßenabschnittes vorgesehen.

Für den Abschnitt zwischen des Swist und der K53 im Osten des Plangebiets erfolgt die Ableitung des Niederschlagswassers in die vorhandene Mischwasserkanalisation. Auf Grund des vorhandenen Kanalnetzes ist eine Verpflichtung zur Versickerung gemäß § 51 a Landeswassergesetz (LWG) technisch und wirtschaftlich unverhältnismäßig.

3.7.3. Abfallentsorgung

Die Anfahrbarkeit des Gewerbegebiets für Müllfahrzeuge ist sichergestellt, die Radien der Verkehrsflächen sind für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (dreiachsige Müllfahrzeuge) entsprechend ausgelegt.

3.8. Wasserflächen

(§ 9 Absatz 1 Nr. 16 BauGB)

Als Wasserflächen sind im Bebauungsplan dargestellt:

- der Swistbach mit entsprechenden Kennzeichnungen des Überschwemmungsgebietes
- der Wormersdorfer Bach im Anschluss an die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (vgl. Kapitel 3.10.2.)

Zur Zeit wird das Niederschlagsabflussmodell für die Swist durch den Erftverband bearbeitet. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die zu beachtende Abgrenzung des Überschwemmungsgebietes am Swistbach im weiteren Planverfahren voraussichtlich noch verändern wird. Die Darstellung der aktuellen genehmigten 43. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Meckenheim wurde in den Bebauungsplan übernommen.

3.9. Öffentliche Grünflächen

(§ 9 Absatz 1 Nr. 15 BauGB)

Öffentliche Grünflächen sichern die gestalterische Einpassung der Straßentrasse in den Landschaftsraum und unterstützen die Verträglichkeit mit den angrenzenden Wohn- und Arbeitsnutzungen. Im Einzelnen setzt der Bebauungsplan folgende Grünflächen nach § 9 Absatz 1 Nr. 15 BauGB fest:

- Grünstreifen zur Ortsrandeingrünung entlang der L 163n auf der Westseite zwischen der L 158 und dem geplanten Brückenbauwerk über den Swistbach. Hier soll eine einreihige Baumreihe angelegt werden.
- Grüneinfassung des Straßenbogens der L 163n an die L 158. In diesem als Stadteingang nach Meckenheim wichtigen Teilbereich soll eine Bepflanzung nicht nur nach ökologischen, sondern auch nach gestalterisch-ästhetischen Gesichtspunkten erfolgen.
- Ein 5 Meter breiter Grünstreifen ab der Böschungsoberkante entlang des Swistbaches als Abstandstreifen zur angrenzenden Gewerbenutzung.
- Ein Grünstreifen zwischen der K 53 n und der angrenzenden Gewerbegebietsnutzung dient der Eingrünung der Gewerbefläche.
- Eine Grünfläche zwischen der Bahntrasse und der L 158 am Baumschulenweg. Diese Festsetzung unterstreicht die Schließung des Baumschulenwegs nach Fertigstellung und Inbetriebnahme aller Maßnahmen. Durch die

Pflanzfläche soll der Gleiskörper vom Straßenraum visuell getrennt werden und ein dann unerlaubtes Queren der Bahntrasse verhindern.

3.10. Grünordnerische und landschaftspflegerische Maßnahmen

3.10.1. Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(§ 9 Absatz 1 Nr. 25 BauGB)

Für die unterschiedlichen Bereiche des Plangebietes werden Pflanzfestsetzungen getroffen, die zur Durchgrünung und Eingrünung des Gebietes beitragen. Details (Vorgabe von Pflanzenlisten etc.) sind in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan geregelt:

- **Erhaltung von Bäumen**

Im Bereich des Parkplatzes am Bahnhof wachsen 10 großkronige Kastanienbäume, die zum Erhalt festgesetzt werden. Sie sind als ortsbildprägende Grünstrukturen, die zur Gliederung und Strukturierung des Bahnhofsgeländes von Bedeutung sind, zu erhalten.

Die straßenbegleitenden Flächen entlang der Straßenverbindung L 158 – K 53 werden begrünt. Innerhalb der in Kapitel 3.9. beschriebenen öffentlichen Grünflächen ist die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Details (Vorgabe von Pflanzenlisten etc.) regeln die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan.

- **Begrünung der straßenbegleitenden Flächen (Verbindung L 158 – K 53)**

Die straßen- und wegebegleitenden Flächen (Trennstreifen zwischen Fahrspuren und Radweg, Versickerungsmulden, Straßenböschungen etc.) innerhalb der Verkehrsflächen werden mit einer Landschaftsrasenmischung eingesät. Abschnitte, die eine ausreichende Breite aufweisen, können auch mit standortgerechten Strauchgehölzen bepflanzt werden. Innerhalb der intensiv genutzten landwirtschaftlichen Nachbarflächen besitzen die begleitenden Grünstreifen als extensiver genutzte bandartige Strukturen eine Bedeutung. Sie können selber eine Funktion als (Teil-)Lebensraum z.B. für Insekten, Kleinsäuger und Kleinvögel übernehmen. Darüber hinaus können sie zur Vernetzung gleichartige Strukturen, z.B. Wiesen- und Brachflächen, beitragen. Als grüne straßen- bzw. wegebegleitende Bänder tragen sie zur Einbindung in die umgebene Landschaft bei

- **Straßenbegleitende Baumreihen**

Auf der Westseite der als Verbindungsstraße zwischen L 158 und K 53 festgesetzten Verkehrsfläche werden Baumreihen angelegt. Die Baumreihen tragen dazu bei, das Straßenbauwerk in die umgebene Landschaft einzubinden, wobei die Baumpflanzungen den Straßenverlauf nachzeichnen, ohne die Straße vollständig einzugrünen. Der Pflanzabstand zwischen den einzelnen Bäumen wird so gewählt, dass die Bäume bei maximaler Kronenausbildung noch freistehend sind und die Kronen nicht ineinander wachsen. Zwischen den Bäumen hindurch bleibt für die Nutzer von Straße bzw. Rad- und Gehweg ein Blick über die charakteristische weiträumige Landschaft möglich. Aus Richtung Rheinbach bzw. Flerzheim blickend markiert die straßenbegleitende Baumreihe den neuen Ortstrand im Nordwesten von Meckenheim.

- **Bepflanzung der Verkehrsgrünflächen und öffentlichen Grünfläche an der Unterführung unter der L 158**

Die Verkehrsgrünflächen und öffentlichen Grünflächen an der Unterführung unter der L 158 werden mit standortgerechten Strauchgehölzen bepflanzt. Darüber hinaus können auch Ziersträucher, Bodendecker, Stauden und Rosen verwendet werden. Außer der Funktionserfüllung für die Tier- und Pflanzenwelt übernehmen die Gehölzstrukturen vor allem gestalterische Aufgaben. Aus Richtung Rheinbach kommend markieren die Flächen den Ortseingang von Meckenheim und haben somit auch eine repräsentative Funktion. Die Pflanzung soll somit nicht nur nach ökologischen, sondern auch nach gestalterisch-ästhetischen Gesichtspunkten erfolgen.

- **Anlage eines Ufergehölzsaumes**

Auf der Ostseite des Swistbaches ist ein 5 m breiter Grünstreifen ab Oberkante der Bachböschung anzulegen. Auf diesem ist ein Ufergehölzsaum aus standortgerechten Gehölzen anzupflanzen. Der Grünstreifen ist ein einer Breite von mindestens 5 m in unbefestigter Form auch unter dem geplanten Brückenbauwerk fortzuführen. Der bachbegleitende Gehölzstreifen übernimmt eine Pufferfunktion zwischen dem Swistbach und der angrenzenden Gewerbegebietsnutzung. Die Fortführung des Grünstreifens auch unter dem Brückenbauwerk gewährleistet die ökologische Durchgängigkeit entlang des Swistbaches.

- **Begrünung und Unterhaltung nicht überbauter oder befestigter Grundstücksflächen**

Die nicht überbauten bzw. befestigten oder für sonstige zulässige Nutzungen benötigten Flächen des Gewerbegebietes sind als Grünfläche anzulegen. Die Begrünung kann z.B. aus Stauden, niedrigen Gehölzen (Bodendeckern) oder Landschaftsrasen bestehen. Darüber hinaus sind Strauchgehölze zu pflanzen. Durch die Festsetzung soll ein größtmögliches Maß an Durchgrünung des Gewerbegebietes erzielt werden. Dies ist für eine gute Eingrünung der Gewerbebauten und ein ansprechendes Ortsbild von Bedeutung.

3.10.2. Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(§ 9 Absatz 1 Nr. 20 BauGB; § 9 Absatz 1 a BauGB)

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans sind folgende Flächen nach § 9 Absatz 1 Nr. 20 BauGB vorgesehen:

- Im Westen des Planbereichs nordwestlich des Kongresssaales der Zeugen Jehovas ein Teilbereich zwischen der L 163n und dem Wormersdorfer Bach. Die nördlichen und südlichen Teilflächen sind als Ausgleichsflächen der Straßenbauverwaltung bereits mit Gehölzen bewachsen. Der Gehölzaufwuchs auf diesen Flächen wird erhalten. Zwischen den beiden mit Gehölzen bewachsenen Parzellen wird entlang des Wormersdorfer Baches ein 15 m breiter Streifen mit Landschaftsrasen eingesät, der sich über Sukzession weiterentwickeln wird. Die Eigendynamik des Wormersdorfer Baches soll über die Entnahme von Uferverbau bzw. Rückbau von Verwallungen gefördert werden. Die übrigen Flächen zwischen den vorhandenen Gehölzparzellen werden mit standortgerechten Gehölzen bepflanzt. Zu dem straßenbegleitenden Grünstreifen wird ein Gras- und Krautsaum angelegt, der mit einer Landschaftsrasenmischung eingesät wird.
- Eine weitere Ausgleichsfläche grenzt nach Westen an die Swist an. Mit der Anlage des Ufergehölzsaumes kann für den Swistbach in der Breite des rechtskräftigen Naturschutzgebietes ein wirksamer Pufferbereich zu den

angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen geschaffen werden. Gleichzeitig tragen die Gehölzpflanzungen zur landschaftsgerechten Einbindung des Brückenbauwerkes bei. Der Streifen wird in einer Breite von mindestens 5 m in unbefestigter Form auch unter dem geplanten Brückenbauwerk fortgeführt. Die Fortführung des unbefestigten Streifens auch unter dem Brückenbauwerk gewährleistet die ökologische Durchgängigkeit entlang des Swistbaches.

3.10.3. Externe Kompensation

Für die nicht im Plangebiet ausgleichbaren Beeinträchtigungen stehen Kompensationsflächen außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans Nr. 118 im Bebauungsplan Nr. 114 "In den Bergerrwiesen" zur Verfügung. Ursprünglich als Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft des Bebauungsplans Nr. 19 "Gewerbegebiet Baumschulenweg" aufgestellt, wurde er nach einer zweiten Offenlage u.a. in Bezug zu den Bauleitplanverfahren 118 und 119 gestellt. Der Ausschuss für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Meckenheim fasste in seiner Sitzung am 21.6.2006 den Satzungsbeschluss, der am 11.7.2006 öffentlich bekannt gemacht wurde.

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 114 mit einer Größe von ca. 13,2 ha befindet sich in einem Niederungsbereich zwischen Swistbach und Mühlengraben in einem räumlich funktionalen Zusammenhang unweit der Maßnahme der nördlichen Stadterweiterung nordöstlich des Plangebiets. Eine Übersichtskarte zur Lage dieses Standortes ist im Umweltbericht als Abbildung beigefügt.

Zur vollständigen Kompensation der Eingriffe sind im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 119 Maßnahmen auf einer Gesamtfläche von 5.560 m² durchzuführen. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen kann eine Biotopwertsteigerung von 17.736 "Ökopunkten" erreicht werden. Die Maßnahmen sind gemäß textlicher Festsetzung zugeordnet. Dieses ist zur Refinanzierung der Maßnahmen erforderlich.

3.11. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

(§9 Absatz 1 Nr.20 BauGB)

Im Bebauungsplan sind folgende Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Versorgungsträger oder Allgemeinheit festgesetzt:

- Bahnunterführung L 163n (GFL 1): Die Straßentrasse unter der Eisenbahnunterführung wird mit einem Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zu Gunsten der Versorgungsträger belastet.
- Bahnunterführung Stadtteilquerung (GFL 2): Der Fußgänger- und Radfahrer-tunnel östlich des Bahnhofs Meckenheim wird einem Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zu Gunsten der Versorgungsträger belastet.

Die im Bebauungsplan dargestellten Bahnflächen bleiben damit dem Fachplanungsrecht nach § 38 BauGB unverändert überlassen.

3.12. Bodendenkmalpflege

Im Rahmen des zu dem Bebauungsplan Nr. 119 durchgeführten Scopings weist das Amt für Bodendenkmalpflege in seinem Schreiben vom 31.03.2006 darauf hin, dass im Bereich der Swistaue bis zur K 53 eine qualifizierte archäologische Prospektion zur Ermittlung der Auswirkung der Planung auf das archäologische

Kulturgut erforderlich ist, um diese Auswirkungen im Umweltbericht darlegen zu können und in die Abwägung einzustellen.

Nach Abstimmung mit dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege am 29.3.2007 soll eine Prospektion erst nach Rechtskraft des Bebauungsplanes vor Beginn der Straßenbauarbeiten baubegleitend erfolgen. Ein Hinweis bezüglich der Belange der Bodendenkmalpflege wurde in den Bebauungsplan übernommen.

3.13. Altlasten

(§ 9 Absatz 5 Nr. 3 BauGB)

In den nördlichen Randbereichen der als Bahnanlagen im Bebauungsplan dargestellten Fläche liegt die Altlastenverdachtsfläche 5308/1005. Bei dieser Fläche handelt es sich um ehemalige Lagerflächen und einen Güterbahnhof der Deutschen Bahn. Die Verdachtsfläche ragt teilweise in den südlichen Bereich des Plangebietes hinein. Im Rahmen der historischen Erkundung wurde ermittelt, dass sich auf der östlichen Seite des Bahnhofvorplatzes eine Müllgrube und Düngegruben befunden haben. 1940 erfolgte ein Ausbau der Bahngleise und die Bahnhofsanlage wurde vergrößert. 1999 hat eine Erstbewertung der Fläche stattgefunden. Im Bereich eines ehemaligen Magazin wurden oberflächennah Kohlenwasserstoff-Belastungen nachgewiesen.

Im umweltgeologischen Gutachten (Rumi, Knüpfer & Kania, orientierende Untersuchung, Alfter 2004) konnte die früher ausgewiesene Kohlenwasserstoff-Belastung organoleptisch und laboranalytisch nicht nachgewiesen werden. Das Gutachten empfiehlt jedoch, im Bereich des ehemaligen Magazins bei evtl. anfallenden Erdarbeiten eine baugleitende sensorische Prüfung durch einen Fachgutachter und ggf. laboranalytische Untersuchungen durchführen zu lassen. Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass die Fläche 5308/1005 aus dem Altlastenverdacht im Sinne des § 4 Absatz 2 BBodSchV entlassen werden kann. Das Datenblatt des Altlastenkatasters (Stand: 09.10.2006) vermerkt für die Fläche, dass bei derzeitiger oder planungsrechtlicher Nutzung keine Gefahr besteht. Bei Baumaßnahmen soll eine gutachterliche Begleitung erfolgen.

Darüber hinaus sind innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplans Nr. 119 keine Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen bekannt.

3.14. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

(§ 9 Absatz 1 Nr. 24 BauGB)

Durch die im Bebauungsplan Nr. 119 festgesetzte Straßenverbindung zwischen der L 158 und der K 53 entstehen Lärmauswirkungen auf die angrenzenden Wohn- und Mischgebiete im Bebauungsplan 118. Zu diesem Verfahren hat das Büro Graner+Partner Ingenieure, Bergisch Gladbach, im Dezember 2006 ein schalltechnisches Gutachten erstellt und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen rechnerisch geprüft. Die Festsetzungen zum Lärmschutz sind Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens 118.

Für das östlich des Straßenanschlusses L 163n an die K 158 (Rheinbacher Landstraße) gelegene Wohngebiet "Im Siebenswinkel" wurde die Lärmimmission im oben angeführten Gutachten bewertet. Demnach sind keine zusätzlichen Maßnahmen zum Lärmschutz in diesem Teilbereich erforderlich.

3.15. Kennzeichnungen und Hinweise

In den Bebauungsplan aufgenommen wurden Hinweise zu folgenden Punkten aufgenommen:

- Sicherheitshinweis bei möglichen Kampfmittelfunden,
- Hinweis für Ausschachtungsarbeiten und den Umgang mit eventuell vorgefundenen Bodendenkmalen,
- zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraums,
- zu Pflanzmaßnahmen im Schutzstreifen von Hochspannungsfreileitungen,
- zu den Einrichtungen des Wasser- und Bodenverbands Adendorf – Altendorf – Meckenheim,
- zur geplanten Wasserschutzzone sowie
- zur Kriminalprävention.

4. Berücksichtigung des Umweltberichtes in der Begründung

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 119 "Verbindung Rheinbacher Landstraße/L158 – Am Wiesenpfad/K 53" ist eine Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 BauGB durchzuführen. In ihr werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Dabei werden die in § 1 Absatz 6 Satz 7 BauGB aufgeführten Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, besonders berücksichtigt.

Im Detail bedeutet das, dass, aufbauend auf der Darstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplans und unter Berücksichtigung der Umweltziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen, die zu erwartenden generellen Auswirkungen der Planung ermittelt werden. Die Grundlage für die Beschreibung und Bewertung der konkreten Umweltauswirkungen der Planung stellt die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes dar. Dazu werden die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen / biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft / Erholung und Kultur und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern beschrieben.

Eine Status-Quo-Prognose, das heißt eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung, dient als Maßstab für die Beurteilung der voraussichtlichen Veränderungen der Umwelt durch das Planungsvorhaben und ermöglicht so eine Einschätzung der Auswirkungen. Ausgehend davon werden Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen und Beeinträchtigungen formuliert.

Diese Maßnahmen werden als zeichnerische und textliche Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 119 berücksichtigt. Sie finden sich beispielsweise in Festsetzungen zum Umgang mit Niederschlagswasser (Kapitel 3.7.2.) und zu öffentlichen Grünflächen (Kapitel 3.9.) wieder. Auch Festsetzungen zur Erhaltung und zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (Kapitel 3.10.1.) und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft, die nicht im Plangebiet zu kompensieren sind (Kapitel 3.10.3.), werden in den Bebauungsplan aufgenommen.

Der Umweltbericht stellt als Teil C einen gesonderten Teil der Begründung dar.

5. Kenndaten der Planung

Es ergibt sich innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans die folgende Flächenbilanz:

G	Gewerbliche Bauflächen (§ 1 Absatz 1 Nr. 3 BauNVO)	1,5 ha	10,8 %
	Bahnanlage (§ 5 Absatz 2 Nr. 3 und Abs. 4 BauGB)	2,8 ha	19,9 %
	Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr.11 und Abs. 6 BauGB)	5,4 ha	39,0 %
	Wasserflächen (§ 9 Absatz 1 Nr. 16 und Absatz 6 BauGB)	0,2 ha	1,4 %
	Grünflächen (§9 Absatz 1 Nr. 15 und Absatz 6 BauGB)	4,0 ha	28,9 %
	GESAMTFLÄCHEN	13,9 ha	100,0 %

6. Kosten, Finanzierung und Durchführung der Planung

Die voraussichtlichen Gesamtkosten der zuvor beschriebenen Trasse belaufen sich nach dem derzeitigen Stand der Kostenschätzung (Januar 2006) einschließlich Planungskosten ohne Grunderwerb auf insgesamt 6,7 Mio. Euro.

Aufgeschlüsselt nach den einzelnen Teilstücken entfallen hiervon auf die

L163n:

Verbindung L 163 – K 53

Brückenbauwerk (DB)	4,2 Mio. Euro	Brückenbauwerk (Swist)	0,4 Mio. Euro
Straßenbau	1,6 Mio. Euro	Straßenbau	1,2 Mio. Euro

Bis zur Offenlage dieses Bebauungsplans wird diese Kostenschätzung weiter aktualisiert.

7. Bodenordnung

Für Teile des Plangebiets ist zur Realisierung der Planung eine Bodenordnung erforderlich. Diese kann privatrechtlich oder im Rahmen einer Umlegung nach Teil IV des Baugesetzbuches (BauGB) durchgeführt werden.

TEIL B: PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1. Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Absatz 1 BauGB, § 1 BauNVO)

Gewerbegebiet

(§ 8 BauNVO)

(1) Die in Gewerbegebieten nach § 8 Absatz 2 Nr. 1 (teilweise) zulässigen Nutzungen

- Gewerbebetriebe mit Verkaufsflächen für den Verkauf an letzte Verbraucher, sofern das Angebot folgende nahversorgungsrelevante Sortimente umfasst:
 - > Lebensmittel und Getränke,
 - > Drogerie, Kosmetik, Haushaltswaren.
- Gewerbebetrieb mit Verkaufsflächen für den Verkauf an letzte Verbraucher, sofern das Angebot folgende zentrenrelevanten Sortimente umfasst:
 - > Lebensmittel und Getränke
 - > Bekleidung, Lederwaren, Schuhe,
 - > Drogerie, Kosmetik, Haushaltswaren,
 - > Bücher, Zeitschriften,
 - > Papier, Schreibwaren, Büroorganisation, Tabak,
 - > Kunst und Antiquitäten,
 - > Medikamente (Apotheken),
 - > Baby-/Kinderartikel,
 - > Unterhaltungselektronik/Computer, Elektrohaushaltswaren,
 - > Foto und Optik,
 - > Einrichtungszubehör (ohne Möbel),
 - > Haus- und Heimtextilien, Bastelartikel, Kunstgewerbe,
 - > Musikalienhandel,
 - > Uhren / Schmuck,
 - > Spielwaren, Sportartikel,
 - > Teppiche (ohne Teppichböden),
 - > Blumen / Samen,
 - > Tiere und Tiernahrung und Zooartikel.

sind gemäß § 1 Absatz 5 BauNVO nicht zulässig.

(2) Die folgenden gemäß § 8 Absatz 3 Nr.1 und Nr.2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen:

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, sofern diese dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,

werden nach § 1 Absatz 6 Nr. 2 BauNVO Bestandteil des Bebauungsplans und sind damit allgemein zulässig.

(3) Für eine Wohnnutzung in den Gewerbegebieten ist der erforderliche Schallschutz (Lärmeinwirkung durch die Bahntrasse oder die neue Verbindungsstraße) durch ein von einem anerkannten Sachverständigen erstellten schalltechnischen Gutachten nachzuweisen.

(4) Die im Abstandserlass (Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände; RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-3 - 8804.25.1 v. 6.6.2007) in den Abstandsklassen I bis IV aufgeführten Betriebsarten und Anlagen mit ähnlichem Störungsgrad sind unzulässig. Ausnahmsweise können Betriebe und Anlagen der Abstandsliste zum Abstandserlass (Stand 2007) zugelassen werden, wenn im Einzelfall durch die Stellungnahme eines anerkannten Sachverständigen nachgewiesen wird, dass die zumutbare Immissionsbelastung für die angrenzenden Misch- und Wohngebiete gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung erfahren.

(5) Vergnügungsstätten nach § 8 Absatz 3 Nr.3 werden gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 1 nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

4. Verkehrsflächen

(§ 9 Absatz 1 Nr. 4 und 11 BauGB)

Ein- und Ausfahrten sind in den im Plan gekennzeichneten Bereichen im Bereich der Straßenverbindung Kreisverkehrsplatz Baumschulenweg - Am Wiesenpfad am Baumschulenweg jeweils zu den angrenzenden Gewerbeflächen nicht zulässig.

5. Öffentliche Grünflächen

(§ 9 Absatz 1 Nr. 15 BauGB)

Innerhalb der öffentlichen Grünflächen sind Anpflanzungen und Maßnahmen gemäß den Festsetzungen nach Ziffer 6 (3), 6 (4) und 6 (5) sowie 7 (1) und 7 (2) vorzunehmen.

6. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(§ 9 Absatz 1 Nr. 25 a BauGB)

(1) Soweit betroffen, richten sich die nachfolgenden Pflanzmaßnahmen nach den jeweils angegebenen Pflanzenlisten. Die dortigen Angaben zu den Pflanzenarten, Mindestpflanzqualitäten und Pflanzdichten sind verbindlich.

(2) Begrünung der straßenbegleitenden Flächen (Straßenverbindung L 158 – K 53): In den Abschnitten zwischen der L 158 und dem Swistbach sowie südlich der L 158 sind die straßen- und wegebegleitenden Flächen (Trennstreifen zwischen Fahrspuren und Radweg, Versickerungsmulden, Straßenböschungen etc.) innerhalb der Verkehrsflächen mit einer Landschaftsrassenmischung einzusäen. Abschnitte, die eine ausreichende Breite aufweisen, können auch mit standortgerechten Strauchgehölzen der Pflanzenliste II bepflanzt werden. Die unter 4 beschriebenen Flächen sind von der hier beschriebenen Festsetzung ausgenommen.

(3) Straßenbegleitende Baumreihen: Auf der Westseite der als Verbindungsstraße zwischen L 158 und K 53 festgesetzten Verkehrsfläche sind auf den Flächen M 1, M 2, M 3 und M 4 Baumreihen anzulegen. Die Baumpflanzungen werden nach Vorgaben der **Pflanzenliste I** vorgenommen.

Zu den im Westen angrenzenden Flächen ist ein Mindestabstand von 2,50 m einzuhalten. Der Abstand der Baumstandorte zum Straßenrand muss mindestens 4,50 m betragen.

Bei einem Pflanzabstand von 25 m der Bäume untereinander sind insgesamt mindestens 30 Bäume zu pflanzen. Die Flächen M 1 bis M 4 sind mit einer Landschaftsrassenmischung einzusäen.

(4) Bepflanzung der Verkehrsgrünflächen und öffentlichen Grünflächen an der Unterführung unter der L 158: Die Grünflächen an der Unterführung unter der L 158 (M 5, M 6 und M 7) sind mit standortgerechten Strauchgehölzen nach Vorgabe der Pflanzenliste II zu bepflanzen. Darüber hinaus können auch Ziersträucher, Bodendecker, Stauden und Rosen verwendet werden.

(5) Anlage eines Ufergehölzsaumes: Auf der Ostseite des Swistbaches ist ein 5 m breiter Grünstreifen ab Oberkante der Bachböschung anzulegen. Auf diesem ist ein Ufergehölzsaum aus standortgerechten Gehölzen nach Vorgabe Pflanzenliste III anzupflanzen. Der Grünstreifen ist in einer Breite von mindestens 5 m in unbefestigter Form auch unter dem geplanten Brückenbauwerk fortzuführen.

(6) Begrünung und Unterhaltung nicht überbauter oder befestigter Grundstücksflächen: Die nicht überbauten bzw. befestigten oder für sonstige zulässige Nutzungen benötigten Flächen des Gewerbegebietes sind als Grünfläche anzulegen. Die Begrünung kann z.B. aus Stauden, niedrigen Gehölzen (Bodendeckern) oder Landschaftsrassen bestehen. Mindestens 10 % der nicht überbaubaren oder für Nebenanlagen zu befestigenden Grundstücksflächen sind mit Strauchgehölzen der Pflanzenliste IV zu bepflanzen.

7. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(§9 Absatz1 Nr.20; Nr.25 BauGB, §1a Absatz 3 BauGB, §9 Absatz 1a Satz 1 BauGB)

(1) Ausgleichsflächen (A 1) am Wormersdorfer Bach: Die vorhandenen Gehölze auf den Teilflächen A 1.1 und A 1.2 sind zu erhalten. Zwischen den beiden mit Gehölzen bewachsenen Parzellen ist entlang des Wormersdorfer Baches ein 15 m breiter Streifen (A 1.3) mit Landschaftsrassen einzusäen.

Die Fläche ist in den ersten zwei Jahren, bis sich ein dichter Bestand entwickelt hat, zweimal jährlich zu mähen. In den folgenden Jahren wird sich die Fläche über Sukzession weiterentwickeln. Pflegemaßnahmen sind nur noch bei Bedarf durchzuführen. Die Eigendynamik des Wormersdorfer Baches ist über die Entnahme von Uferverbau bzw. Rückbau von Verwallungen zu fördern.

Die übrigen Flächen zwischen den vorhandenen Gehölzparzellen sind auf der Fläche A 1.4 mit standortgerechten Gehölzen nach Vorgabe der Pflanzenliste II zu bepflanzen. Dabei sind innerhalb der Pflanzfläche zwei jeweils ca. 400-500 m² große Lücken von der Bepflanzung auszusparen, die sich über Sukzession weiter entwickeln sollen. Zu dem straßenbegleitenden Grünstreifen ist ein mindestens 5 m breiter Gras- und Krautsaum (A 1.5) anzulegen, der mit einer Landschaftsrassenmischung einzusäen ist.

(2) Ausgleichsflächen am Swistbach (A 2): Auf der Westseite des Swistbaches wird der Ufergehölzsaum auf einer Breite von 10 m ab Oberkante der Bachböschung ergänzt. Es werden standortheimische Gehölze nach Vorgabe der Pflanzenliste III verwendet. Der Streifen wird in einer Breite von min-

destens 5 m in unbefestigter Form auch unter dem geplanten Brückenbauwerk fortgeführt.

Pflanzenlisten I bis IV

zu den Festsetzungen 6 (2) bis 6 (6) und 7 (1) bis 7 (2)

PFLANZENLISTE I: Baumreihe entlang der geplanten Verbindungsstraße

Für die Baumpflanzungen entlang der Verbindungsstraße ist eine Baumart aus folgender Liste auszuwählen:

Mindestpflanzqualität: Hochstämme mit Stammumfang 16/18 cm

Pflanzabstände: 25 m

Deutscher Name	Botanischer Name
Winterlinde	<i>Tilia cordata</i>
Traubeneiche	<i>Quercus petraea</i>
Stieleiche	<i>Quercus robur</i>

PFLANZENLISTE II: Standortgerechte Baum- und Straucharten

Standortgerechte Baum- und Straucharten sind aus folgender Liste auszuwählen:

Baumarten:

Mindestpflanzqualität: Hei., 2xv., o.B., 150-200

Deutscher Name	Botanischer Name
Feldahorn	<i>Acer campestre</i>
Hainbuche	<i>Carpinus betulus</i>
Buche	<i>Fagus sylvatica</i>
Esche	<i>Fraxinus excelsior</i>
Vogelkirsche	<i>Prunus avium</i>
Winterlinde	<i>Tilia cordata</i>
Stieleiche	<i>Quercus robur</i>
Traubeneiche	<i>Quercus petraea</i>

Straucharten:

Mindestpflanzqualität: verpflanzte Sträucher, 3-4 Tr., o.B., 60-100

Pflanzabstand in der Reihe: ca. 1,50 m

Deutscher Name	Botanischer Name
Roter Hartriegel	<i>Cornus sanguinea</i>
Haselnuss	<i>Corylus avellana</i>
Pfaffenhütchen	<i>Euonymus europaeus</i>
Schlehe	<i>Prunus spinosa</i>
Hunds-Rose	<i>Rosa canina</i>
Salweide	<i>Salix caprea</i>
Wasserschneeball	<i>Viburnum opulus</i>

PFLANZENLISTE III: Ufergehölzsaum

Die Arten für den Ufergehölzsaum sind aus folgender Liste auszuwählen:

Baumarten:

Mindestpflanzqualität: Hei., 2xv., o.B., 150-200

Deutscher Name	Botanischer Name
Feldahorn	<i>Acer campestre</i>
Bergahorn	<i>Acer pseudoplatanus</i>
Schwarzerle	<i>Alnus glutinosa</i>
Hainbuche	<i>Carpinus betulus</i>
Buche	<i>Fagus sylvatica</i>
Esche	<i>Fraxinus excelsior</i>
Vogelkirsche	<i>Prunus avium</i>
Stieleiche	<i>Quercus robur</i>
Silberweide	<i>Salix alba</i>
Bruchweide	<i>Salix fragilis</i>
Flatterulme	<i>Ulmus laevis</i>

Straucharten:

Mindestpflanzqualität: verpflanzte Sträucher, 3-4 Tr., o.B., 60-100

Deutscher Name	Botanischer Name
Roter Hartriegel	<i>Cornus sanguinea</i>
Haselnuss	<i>Corylus avellana</i>
Pfaffenhütchen	<i>Euonymus europaeus</i>
Salweide	<i>Salix caprea</i>
Wasserschneeball	<i>Viburnum opulus</i>

Pflanzenbedarf: je 100 m² 5 Bäume und 30 Sträucher

Pflanzenliste IV: Strauchgehölze für private Grundstücksflächen

Die Gehölze für die privaten Grundstücksflächen sind aus folgender Liste auszuwählen:

Straucharten:

Mindestpflanzqualität: verpflanzte Sträucher, 3-4 Tr., o.B., 60-100
Pflanzabstand in der Reihe: ca. 1,50 m

Deutscher Name	Botanischer Name
Felsenbirne	<i>Amelanchier lamarckii</i>
Roter Hartriegel	<i>Cornus sanguinea</i>
Haselnuss	<i>Corylus avellana</i>
Deutzia	<i>Deutzia x magnifica</i>
Forsythie	<i>Forsythia intermedia</i>
Faulbaum	<i>Frangula alnus</i>
Ranunkelstrauch	<i>Kerria japonica</i>
Kolkwitzie	<i>Kolkwitzia amabilis</i>
Gemeiner Liguster	<i>Ligustrum vulgare</i>
Rote Heckenkirsche	<i>Lonicera xylosteum</i>
Gartenjasmin	<i>Philadelphus spec.</i>
Schlehe	<i>Prunus spinosa</i>
Feuerdorn	<i>Pyracantha spec.</i>
Johannisbeere	<i>Ribes nigrum, Ribes alpinum</i>
Acker-Rose	<i>Rosa agrestis</i>
Hunds-Rose	<i>Rosa canina</i>

Mai-Rose, Zimt-Rose
Bibernell-Rose
Wein-Rose
Filz-Rose
Sal-Weide
Schwarzer Holunder
Flieder
Weigelie

Rosa majalis
Rosa pimpinellifolia
Rosa rubiginosa
Rosa tomentosa
Salix caprea
Sambucus nigra
Syringa vulgaris
Weigela spec.

8. Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich - Externe Kompensation
(§ 1a Absatz 3 BauGB, § 9 Absatz 1 Satz 1 BauGB)

Zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft, die durch die Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 119 verursacht werden, stehen Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 114 "In den Bergerwiesen" zur Verfügung. Zur vollständigen Kompensation der Eingriffe sind im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 114 Maßnahmen auf einer Gesamtfläche von 5.560 m² durchzuführen. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen kann eine Biopotwertsteigerung von 17.736 "Ökopunkten" erreicht werden.

9. Zuordnung der festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen
(§ 9 Absatz 1a Satz 2 BauGB)

Die Maßnahmen und Festsetzungen gemäß den Ziffern 6.1 bis 6.6, 7.1 und 7.2 sowie 8 dienen dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft, die sich aus der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 119 ergeben.

Die Kosten für Maßnahmen auf öffentlichen Flächen gemäß den Festsetzungen unter Ziffer 6.2 bis 6.5., für Ausgleichsmaßnahmen gemäß den Festsetzungen unter Ziffer 7.1 und 7.2 sowie für externe Kompensationsmaßnahmen gemäß Ziffer 8 gehen zu Lasten der festgesetzten neuen Verkehrsflächen (Verbindung L 158 - K 53).

Die Kosten für Maßnahmen auf privaten Flächen gemäß der Festsetzung unter Ziffer 6.6 gehen zu Lasten der Fläche, für die sie festgesetzt sind.

10. Unzulässigkeit von Nutzungen bis zum Eintritt bestimmter Umstände
(§ 9 Absatz 2, Nr. 2 BauGB)

Die im Bebauungsplan östlich des Bahnhofs dargestellte und nach § 9 Absatz 1 Nr. 11 BauGB festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Zuwegung Fußgänger- und Radfahrerunterführung) wird erst nach der Freistellung dieser Flächen vom Eisenbahnbetrieb (Entwidmung nach § 23 Allgemeine Eisenbahngesetz - AEG) zulässig.

11. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte
(§ 9 Absatz 1 Nr. 20 BauGB)

(1) Die Eisenbahnüberführung an der L 163n (im Bebauungsplan mit GFL 1 bezeichnet) wird mit einem Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zu Gunsten der Versorgungsträger belastet.

(2) Die Eisenbahnüberführung (Fußgänger- und Radfahrertunnel) östlich des Bahnhofs (im Bebauungsplan mit GFL 2 bezeichnet) wird einem Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zu Gunsten der Versorgungsträger belastet.

KENNZEICHNUNGEN UND HINWEISE

1. Kampfmittelfunde

Bei Auffinden von Bombenblindgängern/Kampfmitteln während der Erd-/Bauarbeiten sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen. Es wird empfohlen, vor Baubeginn mit dem Kampfmittelräumdienst Kontakt aufzunehmen, Unterlagen anzufordern, das Grundstück absuchen zu lassen und sich die Kampfmittelfreiheit bescheinigen zu lassen. Kontakt: Bezirksregierung Köln, Dezernat 22.5, Zeughausstraße 4-10, 50667 Köln, Telefax: 0221 1473969

2. Bodendenkmale

Im Bereich des Bebauungsplans wird auf Grund früherer Besiedlungen mit archäologischen Funden gerechnet. Bei den Ausschachtungsarbeiten auftretende archäologische Bodenfunde und Befunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit sind gemäß Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz DSchG) vom 11.3.1980 unmittelbar dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege in Bonn zu melden. Dessen Weisung für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten. Bekannte Fundstellen und die potentiellen Konfliktbereiche sind in der Planzeichnung gekennzeichnet.

3. Beleuchtung im öffentlichen Straßenraum

Bei der Konzeption von Beleuchtungen im öffentlichen Straßenraum sowie von Werbeanlagen ist darauf zu achten, dass nur Leuchtkörper verwendet werden, die sich nicht negativ auf die Insektenfauna auswirken. Als Leuchtmittel sollen nur UV-arme bzw. UV-freie Lampen mit insektenfreundlichem Lichtspektrum (Natriumdampf-Hochdruck bzw. Natriumdampf-Niederdruck Lampen oder DSX 2-System Lampen) verwendet werden.

4. Pflanzmaßnahmen im Schutzstreifen von Hochspannungsfreileitungen

Konkrete Pflanzmaßnahmen innerhalb der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen sind mit der RWE abzustimmen. Gegebenenfalls können leitungsgefährdende Endwuchshöhen durch die Verwendung entsprechender niedrigwüchsiger Gehölz-Sorten vermieden werden.

5. Einrichtungen des Wasser- und Bodenverbands Adendorf – Altendorf – Meckenheim

Die innerhalb des Bebauungsplangebietes gelegenen Einrichtungen des Wasser- und Bodenverbands Adendorf – Altendorf – Meckenheim (Brunnen, Wasserleitungen, Hydranten etc.) sind im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes zu berücksichtigen und ggf. zu verlegen.

6. Wasserschutzzone

Es wird darauf hingewiesen, dass das gesamte Bebauungsplangebiet bis auf eine kleine Teilfläche an der K 53 im Nordosten in der geplanten Wasserschutzzone III B der Wasserwerke Heimerzheim/Ludendorf liegt.

7. Kriminalprävention

Gewerbeobjekte sollen zum wirksamen Schutz vor Einbrüchen an sämtlichen Zugangsmöglichkeiten mit einbruchhemmenden Türen, Fenstern, Toren und Verschlusssystemen entsprechend den Empfehlungen der kriminalpolizeilichen Beratungsstellen ausgestattet werden. Die Beratung durch die polizeilichen Beratungsstellen ist kostenfrei. Kontakt: Kommunale Kriminalprävention, Königswinterer Straße 500, 53227 Bonn, Telefon 0228 154861.