

## **B E G R Ü N D U N G**

zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 4/2,  
in Kraft getreten am 28.10.1989  
(§ 9 Abs. 8 Baugesetzbuch vom 08.12.1986  
in der zur Zeit geltenden Fassung)

- I. Räumlicher Geltungsbereich**
- II. Allgemeines**
- III. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen**
- IV. Kosten und Finanzierung**

### **I. Räumlicher Geltungsbereich**

Der Bebauungsplan Nr. 4/2 umfaßt ein Gebiet in der Gemarkung Siegburg, Flur 5, und zwar den Bereich zwischen Wilhelmstraße, Neue Poststraße und Mühlengraben bis einschließlich Hausgrundstück Wilhelmstraße 36.

Im Plan ist die genaue Plangebietsgrenze durch eine unterbrochene schwarze Linie festgesetzt.

Die Lage im Stadtgebiet ist in der Übersicht im Maßstab 1:5000 in der Planunterlage dargestellt.

### **II. Allgemeines**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Siegburg stellt für das Bebauungsplangebiet nach Wirksamkeit der 20. Änderung „Kerngebiet“ (MK) dar. Für den Mühlengraben ist „Wasserfläche“, daneben ein schmaler Streifen „Grünfläche“ dargestellt. Das Plangebiet liegt im Wohnsiedlungsbereich Siegburg, der als Siedlungsschwerpunkt festgelegt ist.

Der Rat der Stadt beschloß in seiner Sitzung am 15.12.1988 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 4/2. Die darin geplanten Festsetzungen werden wie folgt begründet:

Der Bereich des Bebauungsplangebietes ist geprägt durch eine mehrgeschossige, geschlossene Bebauung mit gemischter Nutzung. Planungsrechtlich gilt derzeit der Durchführungsplan Nr. 4 von 1960 mit den Festsetzungen Mischgebiet und dreigeschossige, geschlossene Bauweise.

Der Bereich nordöstlich der Wilhelmstraße stellt die Begrenzung des Stadtkerns dar und hat daher eine gemischte Nutzungsstruktur von Läden, Büros und sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungseinrichtungen sowie freien Berufen. Die Obergeschosse werden überwiegend zum Wohnen benutzt.

Dieser Bahnhofsbereich Siegburg stellt für den öffentlichen Personennahverkehr einen wichtigen Verknüpfungspunkt mit vielfältigen Umsteigebeziehungen dar, der durch die Realisierung der geplanten Bundesbahnstrecken (S-Bahn Köln-Hennef, Neubaustrecke Köln-Frankfurt) noch wesentlich aufgewertet würde.

Das Bebauungsplangebiet ist aus diesem Grund auch ein Teilbereich eines Plankonzepts „Neuordnung des Bahnhofsbereiches“, in dem auch vorgesehen ist, daß Bahnhofsvorplatz, Wilhelmstraße und Neue Poststraße durch eine einheitliche Gestaltung ineinander übergehen sollten, um einen attraktiven Straßen- und Platzraum zu schaffen.

Um diesen Bereich aufzuwerten, sollen stufenweise u.a. durch die Aufstellung von Bebauungsplänen die Voraussetzungen für eine attraktive Bebauung geschaffen werden.

Deshalb wird „Kerngebiet“ (MK) mit einem entsprechenden Maß der Nutzung festgesetzt. Dabei werden die in § 17 BauNVO für die GFZ verordneten Höchstwerte überschritten. Dies ist städtebaulich gerechtfertigt, weil die in diesem Innenstadtbereich vorhandenen Dichten zu berücksichtigen sind. Öffentliche Belange stehen dem nicht entgegen. Der Bereich ist vor der Jahrhundertwende schon in dieser Form bebaut worden. Als Abstandflächen wirken die gegenüberliegende Seite der Wilhelmstraße sowie die breite Neue Poststraße und der Mühlengraben im rückwärtigen Bereich. Maximale Bauhöhen werden festgesetzt, damit eine unerwünschte Höhenentwicklung auf der Basis der Geschoßhöhen nicht erfolgen kann.

Durch entsprechende Festsetzungen der Baugrenzen und des Leinpfades als öffentliche Verkehrsfläche wird gesichert, daß der Mühlengraben durch bauliche Maßnahmen nicht beeinträchtigt wird.

Allgemeines Wohnen gemäß § 7 (2) Nr. 7 BauNVO soll ab dem 2. Vollgeschoß aus urbanen Gründen ausnahmsweise zulässig sein.

Auf die Festsetzung zur Einrichtung von Spielflächen wird jedoch verzichtet, weil hier künftig eine sehr geringe Wohnnutzung zu erwarten ist. Sollte vereinzelt Bedarf entstehen, können die Anlagen am Fuße des Michaelsberges benutzt werden. Diese sind über innerstädtische Wege sicher zu erreichen.

Die textliche Einschränkung hinsichtlich bestimmter Vergnügungsstätten (§ 7 (2) Nr. 2 BauNVO) wird wie folgt begründet:

Der Planbereich gehört zu den ältesten Gebieten der Stadt Siegburg.

Die Wilhelmstraße gilt als historischer Straßenzug (s. Otto Treptow „Untersuchungen zur Topographie der Stadt Siegburg“, aus „Die Stadt in der Europäischen Geschichte“ sowie „Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Müffling 1803-1820“).

Als historisch gewachsenes Gemeinwesen ist die Kreisstadt Siegburg Handels- und Dienstleistungszentrum mit einer überdurchschnittlichen Infrastruktur.

Mit erheblichen finanziellen Mitteln sind städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt worden. Begünstigt durch neue Umgehungsstraßen ist im Stadtzentrum eine Fußgängerzone geschaffen worden, die gemäß dem seit 1981 vorliegenden Verkehrskonzept nach ihrer endgültigen Fertigstellung vom Bahnhof über die Neue Poststraße zum Markt verlaufen und sich über die Kaiserstraße bis zu deren Kreuzung mit der Johannes- und Heinrichstraße fortsetzen soll.

All dies, unter kostenträchtigen jahrelangen Bemühungen geschaffen, um den Charakter der Innenstadt als Einkaufsbereich zu erhalten, wird durch eine Entwicklung gefährdet, die durch ein besorgniserregendes Ansteigen von beantragten Vorhaben

wie der in o. a. textlichen Festsetzungen aufgeführten Vergnügungsstätten gekennzeichnet ist. Eine übermäßige Ausbreitung dieser Betriebe würde eine Verdrängung anderer Kerngebietsnutzungen zur Folge haben und damit zu einer Veränderung der Nutzungsstruktur führen.

Sie würden sich außerdem als Störfaktor im Erscheinungsbild des Geschäftsbereiches darstellen, zu einem Absinken des Niveaus und einem Verlust an Attraktivität bezogen auf die umliegenden Geschäfts- und Dienstleistungsbetriebe führen. Dies vor allem, weil gerade eine vielfältige Branchen- und Sortimentszusammensetzung der in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Geschäfte für die Attraktivität eines Einzugsbereiches entscheidend ist.

Angesichts dessen ist eine geordnete städtebauliche Entwicklung ohne die Anwendung planungsrechtlicher Instrumente (z.B. textlicher Festsetzungen) nicht gegeben und es besteht keine Möglichkeit, einer negativen Entwicklung entgegenzutreten. Die gem. § 1 BauNVO geforderte Rechtfertigung durch besondere städtebauliche Gründe ist damit gegeben. Der Eingriff in private Belange ist unter Abwägung mit den öffentlichen Belangen zumutbar, zumal einzelne Vorhaben in anderen als erdgeschossigen Lagen weiterhin ausnahmsweise zulässig sind.

Besondere städtebauliche Gründe sind hier zusätzlich gegeben, weil im Kerngebiet des Planbereiches noch eine erhebliche Wohnnutzung vorhanden und auch künftig durch den aufzustellenden Bebauungsplan zulässig ist.

Besondere städtebauliche Gründe sind hier weiterhin gegeben, weil der gegenüberliegende Bahnhofsbereich, wie schon oben ausgeführt, ein Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs ist, so daß der angereiste Besucher – auch auf seinem Weg in die Innenstadt durch die Neue Poststraße – keinen negativen Eindruck von der Stadt erhält.

Ein Schutzbedürfnis ist hier für die Jugend gegeben, da dieser Bereich wegen der in der Nähe liegenden Schulen als Beginn bzw. Ende des Schulweges von diesem Personenkreis besonders stark durchquert wird.

Bezüglich der Herabsetzung von Verkehrsgefahren können in diesem Plangebiet bauleitplanerisch keine baulichen Maßnahmen vorgesehen werden. Dies bleibt einem späteren Bebauungsplanverfahren vorbehalten, das aber – unter Berücksichtigung des vom Rat 1981 beschlossenen Verkehrskonzeptes (dabei Verlegung der Bundesstraßenfunktion der Wilhelmstraße) – erst dann eingeleitet werden kann, wenn eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt. Hierfür müssen jedoch die Neuplanungen der Träger des öffentlichen Personenverkehrs abgewartet werden.

### **III. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen**

In der Nordecke des Plangebietes ist eine geringfügige bodenordnende Maßnahme am Leinpfad des Mühlengrabens notwendig. Sie soll auf freiwilliger Basis erfolgen.

#### **IV. Kosten und Finanzierung**

Bei Durchführung des Bebauungsplanes Nr. 4/2 und ohne Berücksichtigung von Anliegerleistungen werden der Stadt Siegburg voraussichtlich folgende überschläglich ermittelte Kosten entstehen:

Grunderwerbskosten für öffentliche Verkehrsfläche	ca. 12.000,-
Baukosten für öffentliche Verkehrsfläche	<u>ca. 2.000,-</u>
	<u>ca. 14.000,-</u>

Aufgestellt:  
Siegburg, den 02.03.83  
Kreisstadt Siegburg  
- Abteilung Stadtplanung -

Gez. Engels