

## **B E G R Ü N D U N G**

zum Bebauungsplan Nr. 46/6  
in Kraft getreten am 02.10.1992

(§ 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. 46/6 erfaßt die Kaiserstraße ab Höhe Nordwestseite Kaufhof bis in Höhe Nordwestseite Johannesstraße sowie das sogen. Minoritenviertel zwischen der v.g. Straßenseite, der Bahntrasse Sieburg-Lohmar, der Südostseite der Kronprinzenstraße und der Kaiserstraße in Gemarkung Sieburg, Fluren 2, 5 und 6.

Der Geltungsbereich wird durch eine schwarze unterbrochene Linie begrenzt. Seine Lage im Stadtgebiet ist in einem Übersichtsplan, M 1:5000, in der Plangrundlage des Bebauungsplanes dargestellt.

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

### **II. Allgemeines**

#### **II.1 Das Plangebiet**

Für das Minoritenviertel besteht derzeit kein Bebauungsplan. Die planungsrechtliche Beurteilung von Vorhaben erfolgt im Sinne des § 34 des Baugesetzbuches, die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich nach Einfügung von Art und Maß der Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung

Die Kaiserstraße ist ein Teil der innerstädtischen Hauptgeschäfts- und Dienstleistungsachse Bahnhof – Marktplatz – Kaiserstraße, derzeit in ihrem Nordwestteil ab Kaufhof mit fließendem und ruhenden Verkehr belastet. Die Randbebauung ist überwiegend historisch und von bereichsprägender und denkmalwürdiger Bedeutung. Vorherrschend sind Gebäude und Anlagen der Gründerzeit.

Östlich der Minoritenstraße bis zur Bahnlinie Siegburg-Lohmar befindet sich lückenhafte ältere und überwiegend niedriggeschossige Bausubstanz als Straßenrandbebauung (ein Gebäude im rückwärtigen Bereich), ferner das Baudenkmal Nordbahnhof.

Im Innenbereich liegen ausgedehnte Kfz-Stellplatzanlagen (u.a. Garagen, alte Gewerbehalle, Schuppen), die den gesamten Bereich prägen.

## **II. 2**

### **Sanierungsbedürftigkeit des Gebietes**

Im Flächennutzungsplan der Stadt Siegburg ist das Gebiet als Kerngebiet dargestellt. Die Kaiserstraße als Hauptgeschäftsstraße entspricht in Nutzung und Charakter dieser Darstellung. Das Bebauungsplangebiet beginnt in dem Teil, der die Kaiserstraße als Hauptgeschäftsstraße erfasst, unmittelbar an der stark verkehrsberuhigten Zone vor dem Kaufhof (derzeit noch Übergangszone zwischen der bestehenden Fußgängerzone der südlichen Kaiserstraße und der Verkehrsstraße). Von hier ab wird die weitere Entwicklung der Einkaufsnutzung vom fließenden und ruhenden Verkehr behindert. Die Unvereinbarkeit von Einkaufsnutzung auf der Kaiserstraße und ihrer Funktion als Verkehrsstraße wird auch durch die registrierten Unfälle deutlich.

Die Grundstücke zwischen Minoritenstraße und der Bahnlinie entsprechen der Darstellung als Kerngebiet nach Art und Maß der Nutzung derzeit nicht. Da für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt jedoch in diesem Bereich eine Kerngebietsnutzung erforderlich ist und die derzeitige Nutzung erhebliche Mängel in Gestalt und Funktion aufweist, wie im weiteren Text begründet wird, liegen Sanierungstatbestände, wie sie im Baugesetzbuch definiert sind, vor.

Gemäß § 136 (2) Nr. 2 BauGB liegen Mißstände, die eine Sanierung begründen, dann vor, wenn das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen. Bei der Beurteilung, ob in einem Gebiet städtebauliche Mißstände vorliegen, sind mehrere Faktoren zu berücksichtigen, u.a. gem. § 136 (3) Nr.2 die Funktionsfähigkeit des Gebietes in Bezug auf

- a) den fließenden und ruhenden Verkehr,
- b) die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich.

Beide Funktionsmängel treffen für das Plangebiet zu.

## **II. 3**

### **Das Plangebiet im Zusammenhang der Entwicklung der Innenstadt Siegburgs**

Die Sanierung des Plangebietes ist Teil einer Sanierungsplanung, die den gesamten innerstädtischen Bereich umfaßt. Sie basiert auf Strukturgutachten und Entwicklungsprognosen verschiedener Institutionen (u.a. INGESTA, LEG), die Anfang der 70er Jahre eine Entwicklungsmöglichkeit Siegburgs einhellig und ausschließlich im Ausbau der Stadt zum Handels- und Dienstleistungszentrum im rechtsrheinischen Kreisgebiet prognostizierten. In diesem Zusammenhang empfahl INGESTA auch die Einrichtung von Fußgängerzonen und den entsprechenden Ausbau der Kaiserstraße bis zur Johannesstraße.

Erste Maßnahmen aufgrund der Prognosen waren die Sanierung der Kaufhof- und Holzgassenbereiche sowie die Einrichtung der Fußgängerzone Marktplatz - Kaiserstraße bis Kaufhof. Weitere Maßnahmen liefen parallel, bzw. folgten. U.a. auch die

Sanierung der Bereiches zwischen Kaiserstraße, Minoritenviertel, Bahnlinie Siegburg-Lohmar, Kaufhofkomplex. Ursprünglich war die Gesamtsanierung einschließlich Minoritenviertel vorgesehen gewesen, dann jedoch wegen des Umfanges in zwei Abschnitte gegliedert worden. Als Vorstufe zur Gesamtsanierung und im Hinblick auf die geplante spätere Verlängerung der Fußgängerzone auf der Kaiserstraße wurde im ersten Abschnitt die Theodor-Heuss-Straße angelegt.

Der Erfolg aller bisherigen Maßnahmen bestätigt die Richtigkeit der o.g. Prognosen zur Stadtentwicklung, er wurde auch in zwischenzeitlichen Untersuchungen bewiesen. Siegburg wurde eine lebendige Kreisstadt mit vielfältigem Geschäfts- und Dienstleistungsangebot.

Die Zukunftssicherung und Entwicklung der städtischen Struktur erfordert jedoch die Durchführung weiterer Sanierungsmaßnahmen im innerstädtischen Bereich. Insbesondere ist die Verlängerung der Fußgängerzone Kaiserstraße bis zur Johannesstraße dringend erforderlich. Ferner geht es um die Schaffung neuer Arbeitsstätten und Wohnungen.

Die Wirtschaftsstruktur der Siegburger Innenstadt wird maßgeblich vom Einzelhandel bestimmt. Die hier angesiedelten Läden und Geschäfte übernehmen Versorgungsfunktionen für die gesamte rechtsrheinische Region. Die Stadt muß darauf bedacht sein, durch den Ausbau der Fußgängerzone ihre Attraktivität gegenüber den Nachbargemeinden zu behaupten. Dieser öffentliche Belang wird von den Besitzern der anliegenden Durchführung der Fußgängerzone gefordert wird, wurde eine Liste mit 80 Unterschriften bei der Stadt eingereicht.

Wie im Verkehrsgutachten deutlich wird, ist die Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße eine Vorbedingung für die Einrichtung der Fußgängerzone. Da die Maßnahmen zum ruhenden Verkehr sich an der Bedeutung Siegburgs als überörtliches Versorgungszentrum für das Umland (= ländliche Zone) auszurichten haben, müssen die vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen der Innenstadt respektiert werden und ihre Erreichbarkeit gewährleistet bleiben. Diese Aufgabe kann nur mit Hilfe des neuen Abschnittes der Theodor-Heuss-Straße gelöst werden.

Der Gebietsentwicklungsplan von 1986 stellt zwar die Forderung auf, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als wirksame Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut wird. Noch deutet sich jedoch keine Entwicklung an, dass der öffentliche Personennahverkehr in der Region mit Bussen und Bahnen für die Nutzer des Einkaufsangebotes in Zukunft wesentlich attraktiver wird (Abhängigkeit vom Zeitpunkt, Erreichbarkeit, Pünktlichkeit, Fahrpreis, Schwierigkeit beim Transport eingekaufter Waren etc.). In absehbarer Zeit ist keine wesentliche Reduktion der PKW-Belastung in der Siegburger Innenstadt zu erwarten. Die Stadt setzt sich weiterhin für den Ausbau des ÖPNV ein, sie ist dabei jedoch von den politischen Rahmenbedingungen, die von Bund und Land gesetzt werden, und von der Zusammenarbeit in der Region abhängig.

## **II. 4 Planungsablauf**

Im Jahr 1985 beschloß der Rat der Stadt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 46/6 mit der Zielsetzung der Verlängerung der Fußgängerzone auf der Kaiserstraße bis zur Johannesstraße. Danach wurde eine Voruntersuchung zwecks Prüfung der Sanierungseignung des Gebietes in Verbindung mit verkehrsplanerischen Belangen eingeleitet

Nach Bekanntwerden der Planungsgrundzüge und anschließenden Einsprüchen von Anliegern gegen die Weiterführung der Theodor-Heuss-Straße folgten Erörterungen der Planung mit Vertretern der Bürger und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSV, damals MSWV). In den Jahren 1986 und 87 kamen die Vertreter des MSWV in Übereinstimmung mit der Stadt zu der Auffassung, dass letzte Entscheidungen nur anhand neuer, umfassender Verkehrsgutachten getroffen werden könnten. Das MSWV hielt zudem die Konzeption einer erweiterten Gebietsabgrenzung in Form eines gebietsbezogenen Wohnumfeldprogramms für erforderlich, da das Wohngebiet Nordstraße durch die geplante Straße belastet werden würde.

Alle Untersuchungen wurden durchgeführt und zum Teil bezuschusst. Die vorbereitende Untersuchung zum Sanierungsvorhaben durch das Institut für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik, Bonn, war bereits im Jahr 1986 abgeschlossen. Im Jahr 1990 lagen sowohl der neue Verkehrsleitplan der Stadt Siegburg mit Schwerpunktanalyse zur Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße (erarbeitet vom Planungsamt des Rhein-Sieg-Kreises) als auch das städtebauliche Entwurfskonzept zur Wohnumfeld- und Verkehrsverbesserung (erstellt von der Planungsgruppe Hardtberg, Bonn) vor.

In den Jahren 1990 und 91 erarbeitete die Verwaltung im Verlauf des weiteren Planungsprozesses Alternativen und Varianten zur künftigen Bebauung des Planbereiches. Aufgrund von Anregungen und Bedenken, die während der ersten öffentlichen Auslegung des Planentwurfes 1991 geäußert wurden, ist Anfang 1992 ein Gutachten zu Abschätzung der schalltechnischen Auswirkungen einer Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße in Auftrag gegeben und vom Ingenieurbüro Graner + Partner, Bergisch-Gladbach (amtlich anerkannte Schallprüfstelle) hergestellt worden.

Bei Abwägung aller Interessen ist den Umweltbelangen, soweit wie möglich, eine rationale, vertretbare Absicherung geleistet worden.

## **II. 5 Abwägung**

Die Entscheidung für die vorgelegte Planung erfolgte nach den Grundsätzen der Bewältigung von Konflikten.

### **II. 5.1 Verkehrsbelange im Plangebiet und im weiteren Umfeld**

Der Bebauungsplan 46/6 wird aufgestellt, um die Kaiserstraße zwischen der Ceciliastraße und der Johannesstraße zur Fußgängerzone umzugestalten. Dies soll geschehen, um einem Funktionsmangel, den dieser Abschnitt, bezogen auf die angestrebte Entwicklung im gesamtstädtischen Zusammenhang, aufweist, abzuhelpen und den Konflikt der auf Fußläufigkeit angewiesenen Einkaufsnutzung und dem motorisierten Individualverkehr zu lösen.

Durch die funktionalen Zusammenhänge innerhalb der Stadt

Erreichbarkeit der Stellplatzkonzentration am Kaufhof, Parkhaus und Tiefgarage Holzgasse, aus Richtung Westen und Norden

Ziel- und Quellverkehre der Innenstadt; Geschäfts-, Liefer- und Anwohnerverkehre

ist es möglich, den Straßenabschnitt für den allgemeinen Verkehr zu sperren, ohne dass Verdrängungseffekte in die östlich der Kaiserstraße liegenden Straßenzüge einsetzen. Durch flankierende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der näheren Umgebung würde nur eine Verlagerung in äußere Bereiche erfolgen.

Die Verdrängungseffekte in das umliegende Straßennetz erzeugen dort Konflikte zwischen den unverträglichen Nutzungen Wohnen und Verkehr. Zur Vermeidung dieser Konflikte wird der Verkehr auf den Straßenabschnitt Johannesstraße, neuzubauender Abschnitt Theodor-Heuss-Straße, Cecilienstraße, konzentriert. Der verkehrsberuhigte Ausbau der Straßen des östlich angrenzenden Wohngebietes ist dabei notwendige, flankierende Maßnahme.

Die für diese Entscheidung notwendigen Erkenntnisse lieferte der Verkehrsleitplan der Stadt Siegburg von 1990. Ein Schwerpunkt dieser Untersuchung der Innenstadtproblematik war, welche Auswirkungen die Verlängerung der Fußgängerzone auf der Kaiserstraße bis zur Johannesstraße für den Verkehrsablauf in Siegburg haben würde und welche Kompensationsmaßnahmen sinnvoll und notwendig wären.

Auf der Grundlage der Verkehrszählung aus dem Jahr 1987 wurde ein Berechnungsmodell für die Siegburger Innenstadt erstellt, in dem es möglich ist, verschiedene Veränderungen des Straßennetzes (praktisch Neubau von Straßenabschnitten) sowie die Erhöhung von Widerständen (praktisch Verkehrsberuhigung) zu simulieren. Im Ergebnis wurden auf diese Weise für verschiedene Varianten Belastungszahlen für alle wichtigen Straßenabschnitte der Innenstadt errechnet. Zur Auswertung der Zahlen, die die Zahlen der Fahrzeugbewegungen in einem bestimmten Zeitraum angeben, gehört die Bewertung der einzelnen Straßenzüge im Hinblick auf ihre Schutzbedürftigkeit gegen Verkehrsemissionen. Diese ergibt sich aus Kenntnis der einzelnen Straßenabschnitte, der anliegenden Nutzungen, dem Ausbauzustand, der gefahrenen Geschwindigkeit, dem Schwerlastanteil, dem Straßenraumprofil sowie der bereits vorhandenen Vorbelastung:

#### Kaiserstraße

Charakteristisch ist die kerngebietstypische Geschäftsnutzung in der Erdgeschoßzone, die Büro- oder Wohnnutzung in den Obergeschossen. Zur Attraktivierung der Geschäftslage soll die Fußgängerzone erweitert werden.

#### Vorhandener Abschnitt Theodor-Heuss-Straße

Die bislang nur teilweise beidseitig bebaute Straße ist bereits für die Aufnahme der Verkehre der Kaiserstraße ausgebaut. Hier befinden sich ein größeres Verwaltungsgebäude sowie Geschäftsgebäude mit Wohnnutzung in Obergeschossen und einer sogen. Tagesklinik (privatärztliche Behandlungsstation).

#### Johannesstraße, Aulgasse

Hier überwiegt die Wohnnutzung. Im weiteren gibt es Geschäfts- und Gewerbenutzung, Tankstellen, Einzelhandel u.ä., ferner den Nordfriedhof. Als innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrt der B 484 sind die Johannesstraße und die Aulgasse bereits heute erheblich stärker belastet als andere Straßen in diesem Stadtbereich. Eine zusätzliche Belastung in geringem Umfang ist im Sinne einer Konzentration der Verkehrsmengen auf die Hauptverkehrsstraßen zur Entlastung der Wohnstraßen vertretbar.

## Nordstraße, Cecilienstraße, Wellenstraße und Kronprinzenstraße

Diese Straßen sind Wohnstraßen mit engem Querschnitt und zur vereinzelter Geschäfts- und sonstiger Nutzung. Eine weitere Belastung mit Verkehr ist nicht zumutbar.

## Tönnisbergstraße

Die geschwindigkeitsdämpfend ausgebaute Straße mit gemischter Nutzung, überwiegend jedoch Wohnen, wird teilweise als Durchgangsstraße im Stadtgebiet Richtung Stallberg und Kaldauen benutzt. Durch die Gestaltung der Straße kann eine Zusatzbelastung in geringem Umfang noch als verträglich angesehen werden, nicht jedoch ein erheblicher Zuwachs der Verkehrsmenge, für den der geschwindigkeitsdämpfende Ausbau nicht geeignet ist.

Der Verkehrsleitplan geht davon aus, dass selbst bei günstigen Verhältnissen der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander der motorisierte Individualverkehr höchstens um ca. 10 % zu reduzieren ist. Insofern bedeutet eine Sperrung der Kaiserstraße im Abschnitt zwischen Cecilienstraße und Johannesstraße Verkehrsmehrbelastungen in anderen Straßenzügen der Innenstadt. Um diese Mehrbelastung dorthin zu leiten, wo sie verträglich bewältigt werden kann und dort zu vermeiden, wo Störungen auftreten würden, sind verschiedene Varianten von Netzveränderungen simuliert worden.

Neben der bestehenden Situation, der Nullvariante, sind Kombinationen der Beeinflussungsmöglichkeiten des Verkehrsflusses der Netzfälle entwickelt worden, von denen fünf (die Netzfälle 1, 2, 2.1, 4, 6 und 7; der Netzfall 6 bezieht sich jedoch nur auf den Bau der L332a und nicht auf das Minoritenviertel), die die Gutachter als sinnvoll erachteten, durchgerechnet wurden.

### Netzfall 1

Der Netzfall 1, in dem die Widerstände der Kaiserstraße im Abschnitt zwischen Cecilienstraße und Johannesstraße erhöht, im übrigen aber keine Veränderungen im Straßennetz programmiert wurden, zeigt, daß der Ausbau der Fußgängerzone ohne ergänzende Maßnahmen nicht verträglich ist. Die Verkehrszusatzbelastung der umliegenden Straßen ist erheblich, die Auswirkungen reichen bis auf die Straßenzüge Alte Poststraße/Steinbahn und bis in die Brandstraße. Mit einem Mehrvolumen von bis zu 60 % ist eine solche Verkehrsverteilung vom Ablauf her nicht vertretbar und von der Belastung den Anwohnern und Benutzern der Stadt nicht zumutbar.

### Netzfall 2

Der Bau der Theodor-Heuss-Straße, die als Netzergänzung im Netzfall 2 einprogrammiert war, führt zu einer spürbaren Entlastung des umliegenden Straßennetzes gegenüber dem Netzfall 1. Auf dem nördlichen Abschnitt Zusatzbelastung, die ein Maß erreicht (bis zu 60 %), das für die Anwohner als nicht tragbar einzustufen ist.

### Netzfall 2.1

Die in diesem Netzfall zusätzlich zum Bau der Theodor-Heuss-Straße simulierte Verkehrsberuhigung östlich des Minoritenviertel lässt die Belastung auf den Straßen nördlich der Cecilienstraße, Kronprinzenstraße, Wellen- und Schillerstraße spürbar zurückgehen. Die damit einhergehende Zusatzbelastung der Johannesstraße und der Aulgasse bleibt in vertretbarem Umfang und kann auf diesen als Bundesstraße gewidmeten Straßenabschnitten als zumutbar angesehen werden.

#### Netzfall 4

Hier wird zusätzlich zu den Veränderungen des Netzfalles 2.1 die Verwirklichung der L332a als direkte Anbindung der Innenstadt an die B 56 simuliert. Dies senkt die Belastung westlich der Kaiserstraße, die jedoch als verträglich eingestuft werden kann.

#### Netzfall 7

Der Netzfall 7 untersucht, ob bei der Verwirklichung der übrigen Begleitmaßnahmen, Verkehrsberuhigung östlich des Minoritenviertel sowie dem Bau der L 332a, auf die Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße verzichtet werden kann. Es zeigt sich daß auch auf diese Weise eine Verkehrsreduzierung im Bereich der schützenswerten Wohnstraßen erzielt wird. Bedeutsam ist allerdings, dass der Netzfall 4 eine geringere Verkehrsbelastung für das weiter außenliegende Straßennetz bringt und die Reduzierung in der Umgebung des Planbereiches besser erreicht, da eine effektivere Bündelung des Verkehrs auf den Straßenzug westliche Kaiserstraße, Johannesstraße, Theodor-Heuss-Straße, Cecilienstraße möglich ist.

Die Stadt strebt deshalb den Netzfall 4 für das innerstädtische Straßennetz an. Für den Bau der Theodor-Heuss-Straße wird der hier zu begründende Bebauungsplan Nr. 46/6 aufgestellt, die für den Bau der L332a erforderlichen Bebauungspläne sind bereits am 14.03.1992 rechtskräftig geworden. Da der Bau der Landesstraße aber vom Landesstraßenausbauplan abhängt und nicht in der Verantwortung der Stadt liegt, ist der Zeitpunkt der Realisierung noch nicht abzusehen. Deshalb dient der Netzfall 2.1 als Grundlage weiterer Entscheidungen.

## **II. 5.2 Konzeption zur Bebauung**

Bewältigung der Konfliktsituation zwischen Minoritenviertel, Johannesstraße, Nordstraße und Kronprinzenstraße

### **- aktiver Schutz -**

Der Neubau der Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße erfolgt im Bereich zwischen der Minoritenstraße und Bahnlinie Siegburg-Lohmar. Betroffen ist jedoch auch das angrenzende Wohngebiet zwischen der Bahnlinie und der Nordstraße, da dieses offen zu Plangebiet liegt. Es ist davon auszugehen, dass die Wohnungen der Gebäude an der Johannes-, Nord- und Kronprinzenstraße sich zum Innenbereich ausrichten. Teilweise existieren als Wohngärten genutzte Freiflächen auf rückwärtigen Grundstücksteilen an der Johannes- und Nordstraße. Der Bereich jenseits der Bahnlinie ist deshalb als schützenswert einzustufen.

Die geplante Bebauung beidseits der Planstraße stellt Blockränder her. Für die neu entstehenden Innenbereiche zur Minoritenstraße und zu dem Bereich jenseits der Bahnlinie hat sie lärmabschirmende Wirkung. Der aktive Schutz ist Effekt einer städtebaulichen Entwicklung, die gleichzeitig eine Nachverdichtung des untergenutzten Quartiers ermöglicht und das Angebot für Büro- und Geschäftsgebäude sowie innerstädtisches Wohnen in Siegburg erhöht.

Die Entscheidung für die dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzeption wurde in mehreren Schritten getroffen. Am 18.08.90 erfolgte die Beteiligung der Bürger gem. § 3 (1) BauGB. Vorgestellt wurden zwei Planungskonzepte mit unterschiedlicher Trassenführung der verlängerten Theodor-Heuss-Straße:

### 1. Konzept (Planung der Gruppe Hardtberg):

Die geradlinig verlaufende Planstraße wird beidseitig von dreigeschossiger, geschlossener Straßenrandbebauung für ca. 90 Wohneinheiten gesäumt. Der Innenbereich zur Bahnlinie ist großzügig, der an der Minoritenstraße sehr eng.

### 2. Konzept (Konzept der Stadt):

Die Planstraße schwenkt nach Osten aus. Die geschlossene Bebauung zu beiden Seiten ist zwei- bis dreigeschossig mit Satteldach und bietet für ca. 90 Wohneinheiten Platz. Gegenüber 1. Konzept entsteht ein größerer Innenbereich um die Minoritenstraße.

In der Bürgerbeteiligung sprachen sich die meisten Anwohner gegen den Bau der Straße aus, von der sie Geräusch- und Abgasbelastungen für sich befürchten und die in die vorhandene Grundstückssituation eingreift. Andere Bedenken richteten sich gegen eine zu hohe Dichte des Gebietes. Um ihnen Rechnung zu tragen, wurden von der Verwaltung zwei weitere Konzepte erarbeitet, die eine geringe Bebauung vorsahen. Der Lärmschutz wird in diesen Konzepten mit Hilfe einer Abschirmmauer gewährleistet, die in parkartige Anlagen eingebettet werden soll:

### 3. Konzept

Die geschwungen geführte Planstraße wird auf der Westseite geschlossen bebaut. Auf der östlichen Straßenseite wird nur im Südteil eine Gebäudezeile mit Vorgärten errichtet (Stadhäuser). In der zweigeschossigen Bebauung können ca. 35 Wohneinheiten untergebracht werden. Angrenzend an die Stadhäuser auf der Ostseite wird eine Abschirmmauer in Art einer Stadtmaueranlage zum Schutz des Innenbereiches jenseits der Bahnlinie errichtet.

### 4. Konzept

Im vierten Konzept wird auf eine Bebauung östlich der Planstraße verzichtet. Die Abschirmmauer wird in diesem Teil von einer Wallanlage ergänzt.

Die 4 verschiedenen Konzepte, die die Bandbreite der möglichen Lösungen aufzeigte, diente als Grundlage der anschließenden Diskussionen in den Planungsgremien der Stadt. In der Abwägung der verschiedenen Möglichkeiten, ihrer Vor- und Nachteile entstand ein 5. Konzept, das auf der Basis des 2. Konzeptes die Anregungen und Forderungen, die sich im Verlauf des Planungsprozesses ergeben hatten, integrierte:

### 5. Konzept

Die Planstraße schwenkt nach Osten aus. Es wird eine beidseitige, zweigeschossige Bebauung mit Satteldach und eine Überbauung der Einmündung der Minoritenstraße vorgesehen. Gegenüber dem 2. Konzept wurden die Gebäudetiefen reduziert.

Für die Entscheidung zugunsten einer beidseitig geschlossenen Bebauung der geplanten Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße waren folgende Argumente ausschlaggebend:

Durch die Bebauung wird Lärmschutz für angrenzende Bereiche erzielt, insbesondere für das östlich liegende Wohngebiet.

Eine Nachverdichtung dieses bis jetzt untergenutzten Bereiches wird angestrebt.

Es ist notwendig, eine maßvolle, aber ausreichende Bebauungsmöglichkeit zu schaffen, da andernfalls die Gefahr besteht, dass die Planung an der Unwirtschaftlichkeit der zu errichtenden Gebäude scheitert.

Da eine Widmung der Straße ohne vorherige Fertigstellung zumindest der östlichen Gebäudezeile aus Lärmschutzgründen nicht möglich erscheint und somit die Grundzüge der Planung infrage gestellt würden, hat der Rat der Stadt durch Beschluß festgelegt, dass die öffentliche Widmung bzw. Nutzung erst nach Herstellung der geschlossenen Bauzeile östlich der Planstraße erfolgen wird.

Entscheidungsgründe zugunsten des geschwungenen Straßenverlaufs:

Der Blockinnenbereich um die Minoritenstraße bekommt einen größeren Zuschnitt. Dies ermöglicht größere erdgeschossige Geschäfts- und Gewerbeflächen und schafft gleichzeitig ausreichende Abstandsflächen zwischen der gewünschten Wohnnutzung in den Obergeschossen der Bauzeile an der Planstraße und der an der Kaiserstraße.

Der geschwungene Straßenverlauf, wie er im 5. Konzept festgelegt wurde, berücksichtigt vorhandene Grundstücksgrenzen. Dies erleichtert die zügige Abwicklung der Planführung, da Grundstücksregelungen zunächst auf der Basis privater Verhandlungen erfolgen sollen.

Ein geschwungener Straßenverlauf hat in der Regel geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.

#### **- passive Schutzmaßnahmen -**

Das Plangebiet wird als Kerngebiet im Sinne des § 7 der Baunutzungsverordnung mit eingeschränkter Nutzung festgesetzt. In Teilen wird Büro- und Geschäftsnutzung vorgeschrieben. Diese Nutzungsart hat ein geringeres Schutzbedürfnis als das Wohnen und ist an einer innerstädtischen, mit einem höheren Verkehrsaufkommen belasteten Straße verträglich. In anderen Gebäudeteilen ist Wohnnutzung zulässig oder vorgeschrieben. Es werden Wohnungen im ausgewiesenen Kerngebiet in innerstädtischer Lage entstehen. Da das Gebiet bereits heute eine seiner Lage entsprechende Vorbelastung ausweist, ist es selbstverständlich, daß die zukünftigen Bewohner keine so geringe Immissionsbelastung erwarten können, wie sie in Wohngebieten gegeben ist. Bei Errichtung von Neubauten besteht jedoch die Möglichkeit, bereits bei der Konzeption der Wohngrundrisse die Zuordnung der Räume so zu organisieren, daß die wichtigen, schutzbedürftigen Wohnfunktionen zur straßenabgewandten Seite orientiert werden. Ergänzend wird passiver Lärmschutz für Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen vorgeschrieben.

Im schalltechnischen Gutachten zur Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße wurde untersucht, ob durch den Neubau der Straße vorhandene Nutzungen im Plangebiet sowie in angrenzenden Bereichen beeinträchtigt werden. Es wurden 3 Lastfälle berechnet:

1. Neubau der Planstraße ohne Straßenrandbebauung
2. Neubau der Planstraße mit beidseitiger zweigeschossiger Straßenrandbebauung

### 3. Neubau der Planstraße mit teilweiser Straßenrandbebauung im nordöstlichen und südwestlichen Bereich der Planstraße

Das Gutachten stützt sich auf einschlägige Schallschutzrichtlinien, insbesondere auf die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BimSchV). Die Verordnung schreibt die Einhaltung von maximalen Immissionsgrenzwerten vor. Im Hinblick auf das derzeitige Mischgebiet zwischen Minoritenstraße und Bahntrasse ist anzumerken, daß die Werte für Misch- und Kerngebiete identisch sind.

Das Untersuchungsergebnis zeigt, daß selbst in den Lastfällen 1. und 3. Beeinträchtigungen des Bestandes bis auf drei Ausnahmen – unmittelbar an der Planstraße und in ihrem Nahbereich – nicht angenommen werden können.

Bei der Abwägung wurden jedoch die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gem. Beiblatt 1 zur DIN 18005 einbezogen. Sie liegen für schutzbedürftige Nutzungen und Gebiete unter denen der 16. BimSchV (haben jedoch keinen Normencharakter).

Diesen Werten zufolge können in den Lastfällen 1. und 3. (kein oder nur teilweiser aktiver Lärmschutz) stärkere Beeinträchtigungen für den Bereich östlich der Planstraße nicht ausgeschlossen werden. Dieser Bereich wurde jedoch durch die festgesetzte Bauzeile an der Straße abgesichert.

Nachträgliche passive Schutzmaßnahmen sind an Gebäuden im westlichen Nahbereich der Straße erforderlich und vorgeschrieben. Dabei wurde der Rahmen im Sinne der o.g. Orientierungswerte etwas erweitert. Die Maßnahmen sind insbesondere deshalb erforderlich, weil die städtebaulich erwünschte westliche Bauzeile wegen des Bestandschutzes der vorhandenen Bebauung voraussichtlich zunächst nur abschnittsweise errichtet werden kann.

Für den Einmündungsbereich Johannesstraße und den bestehenden Abschnitt der Theodor-Heuss-Straße außerhalb des Plangebietes wurden keine wesentlichen zusätzlichen Belastungen prognostiziert, da eine Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB erst bei Verdoppelung des Verkehrs erreicht wird. Für den Fall, daß wider Erwarten unzumutbare Erhöhungen auftreten, hat der Rat der Stadt durch Beschluß passive Schutzmaßnahmen vorgeschrieben.

Die Abwägung erfolgte in Kenntnis möglicher Entschädigungsansprüche für derartige Maßnahmen.

#### **II.5.3**

##### **Weitere Umweltbelange**

Im Rahmen der Bebauungsplanung sind außer dem Belang des Lärmschutzes weitere Belange geprüft und abgewogen worden:

Luft / Lokalklima / Ökologie / Ortsbild

- Die Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße bedeutet keine Straße mit zusätzlichen Verkehren im Siegburger Straßennetz. Es wird nur Ersatz für den derzeitigen Verkehr auf der Kaiserstraße geschaffen. Insofern entsteht keine Zusatzbelastung durch Abgase. Eher könnte das Gegenteil eintreten, da der Verkehr auf dem neuen Straßenabschnitt störungsfreier abgewickelt werden kann als auf der Kaiserstraße, was dazu führt, daß die Kraftfahrzeuge weniger Abgase produzieren.

- Für das Siegburger Innenstadtgebiet liegen nach derzeitigem Wissensstand keine kleinklimatischen Untersuchungen vor. Aus dem im Klimaatlas Nordrhein-Westfalen enthaltenen Aussagen für Köln und Düsseldorf könnte zwar entnommen werden, daß als Hauptwindrichtung in der Region die Süd-Ost-Richtung vorherrscht. Nach Auskunft des Wetteramtes Essen läßt sich jedoch aus den Windmessungen im Bonner Raum und am Flughafen keine Hauptwindrichtung für Siegburg ableiten. Da Windrichtungen zudem in bebauten Gebieten (hier insbesondere südliche und westliche Stadtkernbebauung) verwirbelt werden, kann eine Beeinträchtigung durch die geplante Bebauung nicht angenommen werden.
- Die Planung sieht eine fast vollständige Überbauung der Baugrundstücke vor. Dies ist wegen der gewünschten Verdichtung der Kernrandlage und der Schaffung notwendiger Stellplätze in Tiefgaragen unumgänglich.

Bereits der heutige Zustand des Gebietes weist durch die Anlage von Garagen- und Betriebshöfen einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf.

Als Ausgleich für zusätzliche Versiegelung wird eine Begrünung der Tiefgarage, dort wo sie nicht von Gebäuden überdeckt wird, und der eingeschossigen Gebäudeteile vorgeschrieben.

Zusammenhängende Grünflächen (Hausgärten und Wildwuchs), die bei der Plandurchführung entfallen würden, befinden sich im wesentlichen hinter den Garagenanlagen zwischen den Gebäuden Minoritenstraße, Johannesstraße und der Bahntrasse.

Die dort vorhandenen Pappeln würden z.T. dem Erhaltungsgebot der Baumschutzsatzung der Stadt unterliegen. Es ist jedoch fraglich, wie lange diese Bäume ohne Risiko für die Verkehrssicherheit von Personen und Sachen erhalten bleiben könnten.

Darüber hinaus befinden sich in dem Bereich einige z.T. alte Obstbäume und Nadelbäume, sowie vorherrschend Strauchwerk (Brombeerbüsche u.a.). Der überwiegend ungepflegte Bereich ist als nicht schützenswerte Vegetation einzustufen.

Zwar ist denkbar, daß sie aufgrund ihres Zustandes einen Lebensraum für Kleinlebewesen bietet. Ein besonderes ökologisches Schutzinteresse ist jedoch zu verneinen, da es sich um eine isolierte, relativ kleine Grünfläche handelt. Eine Vernetzung mit anderen Grünbereichen fehlt. Die Insellage wird durch die Bahntrasse Siegburg-Lohmar noch unterstützt.

Das Interesse an der Erhaltung dieses Bereichs muß deshalb hinter den Interessen der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurückgestellt werden.

- Die derzeitige örtliche Situation weist erhebliche Mängel im Erscheinungsbild auf.  
Die Kaiserstraße bietet aufgrund der Nutzung als innerstädtische Verkehrsstraße keinen Spielraum zur attraktiven Gestaltung. Die großteils denkmalwürdige und gestalterisch hochwertige Bausubstanz kann so kaum zur Geltung gelangen.  
Auch der Innenbereich zwischen Minoritenstraße und Bahnlinie ist in seinem derzeitigen Zustand mit Kfz-Stellplätzen, Schuppen u.ä. städtebaulich erheblich mangelhaft.

Durch Einrichtung der Fußgängerzone wird eine angemessene Gestaltung des Straßenraums der Kaiserstraße möglich, die zu einer erheblichen Verbesserung des Ortsbildes beitragen wird. Sie wird die Aufenthaltsqualität für alle

Nutzer und Besucher der Innenstadt aufwerten und dadurch zur Verbesserung der Lebensqualität der Siegburger Bürger und zu erhöhter Identifikationsmöglichkeit der Einwohner mit ihrer Stadt beitragen.

Durch die neue Wohn- und Geschäftsbebauung mit begrünten Dach- und Tiefgaragenteilen wird auch im Bereich zwischen Minoritenstraße und der Bahnlinie eine erhebliche Aufwertung der Situation eintreten.

Für die rückwärtigen Grundstücksteile der Kaiserstraße wird langfristig eine Verbesserung mit Hilfe der Festsetzung einer eingeschossigen überbaubaren Fläche zu gewerblicher und sonstiger Nutzung mit teilweiser Dachbegrünung angestrebt. Sie erfaßt die vorhandenen, zum Teil überalterten Bauteile nicht vollständig und soll einer späteren Entkernung im Rahmen freiwilliger Abbruch- und Neubaumaßnahmen dienen.

## **II.6 Festsetzung des Bebauungsplanes**

### **II.6.1 Planungsgrundzüge**

- Festsetzung der Kaiserstraße und des anschließenden Abschnittes der Kronprinzenstraße als Fußgängerzone. Festsetzung der Minoritenstraße und des Abschnittes Kronprinzenstraße zwischen Theodor-Heuss-Straße und der Bahnlinie Siegburg-Lohmar als verkehrsberuhigter Bereich. Die letztgenannten Maßnahmen sind im Zusammenhang mit den parallel laufenden Planungen zur Wohn- und Umfeldverbesserung in den östlich liegenden Gebieten zu sehen (erweitertes Minoritenviertel II).
- Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße mit geschwindigkeitsdämpfendem bogenförmigen Verlauf der Trasse bis zur Johannesstraße.
- Maßvolle bauliche und sonstige Verdichtung des Bereiches durch beidseitig maximal zweigeschossige Randbebauung der neuen Trasse.

Die Bebauung an sich soll die Schaffung ruhiger Innenbereiche bewirken, insbesondere den Immissionsschutz der vorhandenen östlichen Wohnbebauung gewährleisten, ferner zusätzlich Wohnflächen und Arbeitsstätten schaffen. Die niedrige Geschosßzahl berücksichtigt die Bebauung naheliegender Wohngebiete und die Maßstäblichkeit des Baudenkmals Nordbahnhof. Die Geschosigkeit und die geringe Bautiefe verhindern zudem Probleme, die bei stärkerer Verdichtung durch zusätzliche fließende und ruhende Verkehre entstehen könnten.

- Festsetzung eines Kerngebietes für den gesamten Plangebungsbereich entsprechend der Darstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt.
- Tiefgaragenanlage bis zu 2 Geschossen in ihrer maximalen Ausdehnung, die endgültige wird sich nach dem konkreten Bedarf im Plangebiet richten.

### **II.6.2 Gliederung und Ausschluß von Nutzungsarten**

Die derzeitige Struktur des Plangebietes soll aufgewertet werden. Bei der Festsetzung der Art der Nutzung ist die Kernrandlage (insbesondere die Nähe von Wohngebieten), der Gebietsumfang sowie die vorhandene bauliche Substanz einschließlich

ihrer erhaltenswerten historischen Bausubstanz zu beachten. Ferner ist zu berücksichtigen, daß in dem Gebiet eine erhebliche Wohnnutzung vorhanden ist (u.a. in den Obergeschossen der Bauzeile Kaiserstraße) und daß neben der Schaffung neuer Arbeitsplätze zusätzlicher Wohnraum geplant ist.

Diese und verkehrstechnische Gründe erfordern die Gliederung oder den Ausschluß bestimmter Arten von Nutzungen.

Bei Gebietsaufwertungen muß in der Regel mit Sogwirkungen gerechnet werden. Die unregelmäßige Zulassung der an sich gem. § 7 des Baugesetzbuches in einem Kerngebiet zulässigen Nutzungen könnten zur Ansiedlung von Betrieben führen, deren Eigenarten erfahrungsgemäß erhebliche Störungen und Belästigungen verursachen und dadurch eine neuerliche Strukturveränderung mit Abwertung des Gebietsniveaus nach sich ziehen, das gilt insbesondere für Vergnügungsstätten. Damit wäre die geplante Sanierung von vornherein in Frage gestellt.

Aus allen v.g. Gründen wird von den Möglichkeiten des § 1, Abs. 5-9 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) Gebrauch gemacht (nachfolgend ohne § angegebene Absätze und Ziffern betreffen ausschließlich die Nutzungsarten gem. § 7 der BauNVO – Kerngebiet):

Östlich der verlängerten Theodor-Heuss-Straße sind zwecks Vermeidung von Störungen des angrenzenden Wohngebietes Nordstraße ausschließlich Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude im Sinne Abs. 2 Ziff. 1 zulässig. Geschäftsgebäude jedoch nur, soweit sie büromäßig betrieben werden. In Dachgeschossen sind auch Wohnungen zulässig. Auf dem Grundstück des Baudenkmals Nordbahnhof ist die bisherige Nutzung weiterhin gestattet.

In Gebäuden an der Kaiserstraße sind Wohnungen in allen Geschossen über dem Erdgeschoß zulässig. An der Johannesstraße, der Westseite der verlängerten Theodor-Heuss-Straße und der Kronprinzenstraße sollen in diesen Geschossen ausschließlich Wohnungen vorgesehen werden. Zugelassen sind alle Wohnungen im Sinne Abs. 2 Ziff. 6 und 7.

Im Plangebiet unzulässig sind Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 Ziff. 2 und 3 BauNVO und Einzelhandelsbetriebe mit Sortiment von sexuellem Charakter (z.B. Sexshops, sofern nicht Vergnügungsstätte im Sinne Abs. 2 Ziff. 2), ferner Vergnügungsstätten im Sinne des Abs. 2 Ziff. 2 sowie Tankstellen jeder Art. Der Ausschluß dieser Nutzungen erfolgt aus allen anfangs genannten Gründen; der des großflächigen Einzelhandels und der Tankstellen insbesondere wegen ihrer in der Regel größerflächigen Monostrukturen, die prägend auf das relativ kleine Plangebiet einwirken könnten, und aus verkehrstechnischen Gründen.

### **II.6.3**

#### **Bauliche und sonstige Nutzung im einzelnen:**

An der neuen Straßentrasse ist, wie bereits beschrieben, beidseitig zweigeschossige Bebauung vorgesehen, am Innenbereich Minoritenstraße zusätzlich eine eingeschossige Baufläche zu gewerblicher oder sonstiger Nutzung. Die Bauzeilen wurden zum Teil im Anschluß an vorhandene Bebauung geplant mit dem Ziel einer abschirmenden geschlossenen Straßenrandbebauung.

Die Gebäude Minoritenstraße Nr. 5-9 und Kronprinzenstraße Nr. 2 und Nr. 4 b sind jedoch nicht zum Abbruch vorgesehen. Das Planungsziel soll auf freiwilliger Basis erreicht werden.

Die überbaubaren Flächen an der Planstraße sind z. Teil im Abstand von 2 m zu den Straßenbegrenzungslinien festgesetzt. Diese Festsetzung ermöglicht die Errichtung von architektonisch differenzierten Stadthäusern mit vorgartenähnlichen Anlagen,

Treppen, Erkern etc., ohne daß die öffentliche Verkehrsfläche in Anspruch genommen wird. Diese Möglichkeiten sind in den Planfestsetzungen fixiert.

Die Festsetzungen für die Straßenrandbebauung der Kaiserstraße sowie für Teile der sonstigen im Plangebiet vorhandenen Straßen erfolgten im Sinne einer Bestandssicherung. Für die Kaiserstraße ist jedoch u.a. über eine Ausnahmeregelung die Möglichkeit gegeben, die festgesetzte Geschößzahl bei Einhaltung der maximalen zulässigen Wandhöhe zu überschreiten, sofern wegen der historischen Bausubstanz keine städtebaulichen Bedenken bestehen.

Im rückseitigen Bereich zwischen Kaiserstraße und Minoritenstraße ist eine eingeschossig überbaubare Fläche zu gewerblicher oder sonstiger Nutzung festgesetzt. Sie erfaßt die vorhandenen, zum Teil überalterten Bauteile nicht vollständig und soll einer späteren Entkernung im Rahmen freiwilliger Abbruch- und Neubaumaßnahmen dienen.

Als Dachform sind für mehrgeschossige Gebäude ortsbildtypische Satteldächer festgesetzt, für eingeschossige Flachdächer.

Dachaufbauten (Zwerchgiebel, Gauben u.ä.), Dachbalkone u.ä. werden in Form und Länge eingeschränkt, um städtebaulich unerwünschte optische Erhöhungen von Gebäuden zu vermeiden. Die Auskragung von Balkonen wird begrenzt. Flachdächer östlich der Minoritenstraße sind zur Verbesserung des Kleinklimas intensiv zu begrünen, insbesondere auch wegen der in der angrenzenden Bauzeile festgesetzten Wohnnutzung.

Für das gesamte Plangebiet sind maximale Höhen für Außenwände festgesetzt (an Satteldächern traufenseitig), damit eine unerwünschte Höhenentwicklung auf der Basis der zulässigen Geschößzahl nicht möglich ist.

Zur weiteren Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung ist die gem. § 17 Abs. 1 BauNVO maximal zulässige und mögliche Grundflächenzahl 1,0 festgesetzt. Dieser Maßfaktor kann jedoch dort nicht ausgenutzt werden, wo die Bebauung durch Bau Grenzen oder –linien eingeschränkt ist.

Auf die Festsetzung der Geschößflächenzahl wird verzichtet, da der Bebauungsplan keine sogen. flächenhafte Festsetzung überbaubarer Flächen enthält und das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzung konkret überbaubarer Flächen, der Grundflächenzahl, der Geschößzahlen, der max. zulässigen Außenwand- und Firsthöhen sowie der Dachneigungswinkel hinreichend bestimmt ist.

Die derzeitige Geschößflächenzahlen in dem historischen gewachsenen Bereich Kaiserstraße – Minoritenstraße liegen in Einzelfällen bei 4,8. Da ein erheblicher Teil der Bausubstanz erhaltenswert ist und die Grundstückszuschnitte ebenfalls beibehalten werden sollen, wäre die Festsetzung einer pauschalen Zahl auch nicht vertretbar.

Bei Betrachtung der Gesamtbebauung im Plangebiet jedoch ergibt sich wegen der geringeren Dichte zwischen Minoritenstraße und Bahnlinie eine mittlere Gebiets-Geschößflächenzahl von ca. 2,0. Dieser Wert ist der Kernrandlage angemessen.

Zur Erhaltung der historisch gewachsenen örtlichen Situation werden die entsprechenden Baufluchtlinien beibehalten. Gem. § 81 Abs. 1 Ziff. 5 der Bauordnung Nordrhein-Westfalen vom 26.06.1984 ist dies auch denn möglich, wenn gesetzlich festgelegte Abstandflächen nicht eingehalten werden.

Im Plangebiet gilt das für die Eckbereiche Kronprinzenstraße – Minoritenstraße.

Die Minoritenstraße soll in derzeitiger Breite als Anliegerstraße verkehrsberuhigend ausgebaut werden. In ihrem Nordabschnitt kann sie überbaut werden. Zu diesem Zweck können Abstütungen in Form von Einzelementen (Stützen, Wandvorlagen

o.ä.) beidseitig auf der Verkehrsfläche zugelassen werden. Die lichte Höhe der Durchfahrt muß mindestens 3,5 m betragen.

Die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage ist innerhalb der Verkehrsfläche der Planstraße festgesetzt. Aus diesem Grund mußte die bislang geplante Straßenbreite z. Teil erweitert werden.

Die Zu- und Ausfahrtanlagen sollen in Anpassung an die notwendigen Rampenhöhen mit Leichtkonstruktionen (z.B. Glas) überdacht werden.

Tiefgaragenanlagen (bzw. Abschnitte von diesen) östlich der Minoritenstraße sind, soweit sie nicht von aufragenden Bauteilen überdeckt sind, zwecks Verbesserung der klimatischen Verhältnisse zu begrünen.

Zu diesem Zweck wird hier die maximale Höhe der Tiefgaragenanlagen unter Niveau festgesetzt. Als Beispiel für eine Tiefgaragenkonzeption wird eine Schnittzeichnung in die Plangrundlage eingetragen.

Oberirdische Kfz-Stellplatzanlagen sollen (sofern nicht vorhanden und dem Bestandsschutz unterliegend) unzulässig sein. Die wertvollen Grundstücke der Kernrandlage sollen qualifizierter Nutzung dienen. Deshalb wurde die Tiefgarage vorgesehen.

Ausnahmen für Personenkraftwagen sollen jedoch möglich sein, wenn sie im Bereich der festgesetzten eingeschossig überbaubaren Fläche östlich der Minoritenstraße errichtet und von der Minoritenstraße her erschlossen werden. Die Anlagen sind zu begrünen.

Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig. Damit soll gesichert werden, daß die Freiflächen als solche erhalten bleiben.

Der Standort des Trafogebäudes an der Minoritenstraße ist geringfügig verschoben, um den Bereichsinnenraum zu erweitern und in Abstimmung mit dem Versorgungsträger einen städtebaulich vorteilhaften Anschluß an den vorhandenen Giebel des Gebäudes Minoritenstraße 1a herzustellen.

Im Bereich Kronprinzenstraße wurden zwei Bäume als erhaltenswert festgesetzt, das Baudenkmal Nordbahnhof nachrichtlich in den Plan aufgenommen.

Die Darstellung von Bürgersteigen, Parkstreifen u.a. innerhalb der Trasse der verlängerten Theodor-Heuss-Straße hat lediglich nachrichtlichen Charakter, ausgenommen Standorte der Tiefgaragenzu- und Abfahrt. Der genaue zukünftige Ausbau wird durch gesonderte Verkehrsplanungen festgelegt.

Das Plangebiet ist Teil des innerstädtischen Geschäfts- und Dienstleistungsbereichs. Nach den hier und im weiteren Umfeld vorhandenen Infrastruktureinrichtungen ist die im Bebauungsplan Nr. 46/6 festgesetzte bauliche und sonstige Nutzung zulässig.

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

Entsprechende Maßnahmen sind zur Anlegung der Trasse der verlängerten Theodor-Heuss-Straße sowie zur Realisierung der geplanten Bebauung im Nahbereich und zur Errichtung der Tiefgaragenanlage erforderlich.

Die Grundstücke im Trassenbereich sind überwiegend in städtischem Besitz, bzw., der Erwerb wurde eingeleitet.

Zur Durchführung der Planung ist der Abbruch von 5 kleinfächigen älteren Wohngebäuden mit Zubehöranlagen erforderlich. Ferner der Abbruch der fast den gesamten

Innenbereich beherrschenden Kraftfahrzeug-Stellplatzanlagen (Garagen, Schuppen, Halle und offene Anlagen) sowie von 2-3 sonstigen Garagen und Schuppen.

Soweit die Grundstücke nicht bereits in städtischem Besitz sind oder eine Übernahme nicht erforderlich ist, sollen die Verhandlungen zur Durchführung der Planung auf freiwilliger Basis weitergeführt werden. Bei Scheitern der Verhandlungen muß von den gesetzlichen Bestimmungen Gebrauch gemacht werden.

Grundstücksteile, die nicht für öffentliche Maßnahmen in Anspruch genommen werden müssen, sollen privatisiert werden.

Die Stadt wird bestrebt sein, die beabsichtigten städtebaulichen Maßnahmen unter gerechtem Ausgleich der öffentlichen und der privaten Belange zu verwirklichen.

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

Bei der Durchführung des Bebauungsplanes Nr. 46/6 werden der Stadt Siegburg ohne Berücksichtigung von Landeszuwendungen und Ausgleichsbeträgen voraussichtlich folgende überschläglich ermittelte Kosten entstehen:

Grundstückskosten und Durchführung der Ordnungsmaßnahmen	ca. 1.815.000,-- DM
Baukosten für öffentliche Verkehrsflächen (einschl. Umgestaltung vorhandener Straßen sowie Kanalbaukosten).	ca. 3.248.000,-- DM
	<hr/>
Gesamtkosten	ca. 5.063.000,-- DM

Zusatzkosten für passive Schalldämm-Maßnahmen sind derzeit nicht kalkulierbar, da abhängig von z. Zt. nicht bekannten Faktoren (Art, Anzahl, Konstruktion u.a.).

Hinsichtlich der zuwendungsfähigen Ausgaben zu Straßenbau- und Straßenumbaumaßnahmen hat die Stadt Landes-/Bundeszuschüsse in Höhe von 80 % beantragt, die zum Teil bereits bewilligt sind.

Siegburg, den 23.04.1992

gez. Land