

Kreisstadt Siegburg
Der Bürgermeister
- Planungsamt -

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 23/7- Bahnhof

in Kraft getreten am 24.03.1999

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

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Allgemeines
- III. Planinhalt
- IV. Umweltverträglichkeit
- V. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen
- VI. Kosten und Finanzierung

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der Bebauungsplan Nr. 23/7 umfaßt ein Gebiet in der Gemarkung Siegburg, Fluren 5 und 10, und zwar den Bahnhofsbereich zwischen Wilhelmstraße und der Trasse der Deutschen Bahn AG, das durch Beschluss des Rates am 16.03.1999 im nordwestlichen Bereich reduziert wurde.

Die Plangebietsgrenze ist durch eine unterbrochene Linie im Plan festgesetzt.

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

II. Allgemeines

Die Kreisstadt Siegburg beschloß am 12.12.1996 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 23/7.

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

Der Flächennutzungsplan der Stadt Siegburg stellt für das Bebauungsplangebiet Sondergebiet (SO) nach § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Fahrverkehr-Ruhender Verkehr-Grünfläche“ dar. Nachrichtlich wurden ein Streifen Flächen für Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG und die Trasse für die teilweise unterirdisch geführte Stadtbahn übernommen. Im Bebauungsplan soll jedoch Kerngebiet (MK) festgesetzt werden.

Das Verfahren zur 41. Änderung des Flächennutzungsplanes mit der erforderlichen Darstellung Kerngebiet (MK) ist eingeleitet. Mit dem Entwurf dieser Änderung wurde die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB durchgeführt. Es ist davon auszugehen, daß nach Wirksamkeit der Flächennutzungsplanänderung der Bebauungsplan Nr. 23/7 im Sinne von § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt wurde.

III. Planinhalt

Die geplanten Festsetzungen werden wie folgt begründet:

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

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

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

Die Baugebiete werden als Kerngebiete festgesetzt, damit sich dort die in der BauNVO festgelegten Nutzungsarten mit dem Schwerpunkt "hochwertiges Dienstleistungsgewerbe" entwickeln können. Damit wird gleichzeitig ein über die Ausnahmeregelung steuerbarer Anteil an Wohnnutzung ermöglicht.

Für die Kerngebiete wird nicht die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt. Vielmehr wird durch die Festsetzung von Wandhöhen der Maßbestimmungsfaktor „Höhe der baulichen Anlagen“ verwendet. Dies erfolgt deshalb, damit auch Nutzungsarten möglich sind, die nicht an mehrere Geschossebenen gebunden sind.

Bei einer fiktiven Umrechnung (Produkt aus der Zahl der eventuell möglichen Vollgeschosse mit der sich aus der GRZ ergebenden Grundfläche) auf den Maßbestimmungsfaktor GFZ könnten sich im Hinblick auf die Obergrenzen i.S. von § 17 BauNVO Überschreitungen ergeben. Diese sind aus besonderen städtebaulichen Gründen gerechtfertigt. Einerseits waren die angrenzenden Gebiete vor 1962 überwiegend bebaut, andererseits können deren vorhandene Baudichten nicht außer Acht gelassen werden. Demgegenüber hält sich die „fiktive“ Überschreitung in einem städtebaulich gerechtfertigten Rahmen.

Das städtebauliche Ziel der Umsetzung des Ergebnisses des städtebaulichen Ideenwettbewerbes mit der Verdichtung der baulichen Nutzungen unmittelbar am bedeutenden ÖPNV-Verknüpfungspunkt erfordert und begründet die geplanten Bebauungsmöglichkeiten.

Dabei wird sich durch eine Bebauung an der Wilhelmstraße an der engsten Stelle punktuell ein Abstand von nur 14,00 m zur gegenüberliegenden Gebäudeflucht ergeben.

Wie aus der Ansicht A - B auf dem Bebauungsplan und auch in schon vorliegenden Architekturplänen zu erkennen ist, soll in diesem Bereich ein vollständig verglastes rundes Turmhaus entstehen. Daran anschließend wird in Richtung Kreishaus nicht parallel entlang der Wilhelmstraße gebaut, sondern die Baugrenze so festgelegt, dass sich ein aufgeweiteter Straßenraum ergibt.

Deshalb wird hier in Abwägung mit den Belangen der gegenüberliegenden Grundstücke der punktuell heranrückenden Bebauung der Vorzug gegeben.

Eine über das übliche Maß zu vergleichbaren Innenstadtlagen hinausgehende Beeinträchtigung wird hier nicht so stark erkennbar, dass dafür ein wesentlich größerer Abstand eingehalten werden müßte.

Diese leistungsfähige Verkehrsbedienung ist dabei auch wieder als bereits bestehender ausgleichender Umstand anzusehen. Das Gleiche gilt für die angrenzende breite Trasse der Deutschen Bahn als Freiraum für die Luftzufuhr sowie für den nur ca. 350 m entfernt liegenden Stadtrand (Siegau).

Als ausgleichende Maßnahmen gelten die von einer Überbauung freigehaltene Verkehrsfläche des Omnibusbahnhofes sowie die Platzgestaltung neben Wilhelmstraße und neuem Bahnhofsgebäude (künftiger Europaplatz).

Für die Fläche des Busbahnhofes zwischen Parkhaus und künftigem Bahnhofsgebäude wird insgesamt Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Busbahnhof“ festgesetzt. Zwei Teilflächen davon werden als überbaubare Verkehrsfläche des Busbahnhofes festgesetzt.

Damit wird die Umsetzung des Ergebnisses des städtebaulichen Ideenwettbewerbes weitestgehend gesichert.

Die Überbauung darf dem Bau und Betrieb des Busbahnhofes - auch bei einer ausnahmsweise zulässigen teilweisen erdgeschossigen Bebauung - nicht entgegenstehen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden insgesamt durch Baulinien und Baugrenzen abgegrenzt und so umfahren, daß die Bebauungsabsichten nach den jeweiligen Bedürfnissen unter Berücksichtigung der sonstigen planungsrechtlichen Festsetzungen realisiert werden können. Die Baulinien sollen dabei die Gebäudeformationen des Ergebnisses des städtebaulichen Ideenwettbewerbes sichern.

Als Dachform wird Flachdach festgesetzt. Dies erfolgt, um das Ergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbes umzusetzen.

Deswegen erhält auch das neue Bahnhofsgebäude der Deutschen Bahn durch Planfeststellung - die nachrichtlich übernommen wird - ebenfalls ein Flachdach.

IV. Umweltverträglichkeit

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

Die Kennzeichnung der Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, erfolgt, weil diese als Altlast-Verdachtsfläche registriert ist und darüber beim Rhein-Sieg-Kreis umweltgeologische Gutachten vorliegen. Damit bei künftigen Bauvorhaben die richtigen Maßnahmen durchgeführt werden, wurden entsprechende textliche Festsetzungen und Hinweise aufgenommen, die ins Baugenehmigungsverfahren einfließen werden.

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

In diesem Bebauungsplan sollen jedoch gemäß des heutigen ökologischen Standards Begrünungsmaßnahmen festgesetzt werden, so daß es insgesamt zu einer Verbesserung kommt.

Dies insbesondere, weil das Plangebiet schon mindestens seit der Jahrhundertwende durch verschiedenste Bahnanlagen und Nutzungen versiegelt ist.

Durch die spätere Ausbau- und Gestaltungsplanung des Europaplatzes und auf den Flächen entlang der Wilhelmstraße können weitere Baumpflanzungen erfolgen. Bestehende Bäume werden erhalten und falls erforderlich durch Neuanpflanzungen ergänzt.

Dachbegrünungen sind ausdrücklich zulässig, damit eine Verringerung der Abstrahlungsflächen eintreten kann, was sich positiv auf das Stadtklima auswirkt.

Gemäß § 51 a Abs. 1 Landeswassergesetz NW ist das Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.

Das Plangebiet befindet sich auf einer vollversiegelten Fläche in Innenstadtlage, so dass das Niederschlagswasser, das aufgrund einer nach bisherigem Recht genehmigten Kanalisationsnetzplanung getrennt in Schmutzwasser und Niederschlagswasser einer öffentlichen Abwasserbehandlungsanlage zugeführt wird oder werden soll, von der Verpflichtung nach Abs. 1 ausgenommen ist, da der technische oder wirtschaftliche Aufwand unverhältnismäßig hoch ist.

Nach eingehender Abwägung werden keine weiteren Festsetzungen hinsichtlich der Art und Weise der Behandlung des Niederschlagswassers getroffen.

In diese Abwägung wird folgendes mit einbezogen:

In der Kanalisationsnetzplanung der Stadt Siegburg ist das Bebauungsplangebiet sowohl was durch die Bebauungsplanung zusätzlich entstehende Schmutzwasserfracht als auch das Niederschlagswasser anbetrifft, mit eingerechnet.

Im Rahmen der detaillierten Gebäude- und Freiraumplanungen in Anlehnung an den städtebaulichen Entwurf des ersten Preises des Ideenwettbewerbes sind jedoch auch Grünflächen vorgesehen, die für eine Versickerung des Oberflächenwassers herangezogen werden.

V. Bodenordnende Maßnahmen

Im Planbereich sind bodenordnende Maßnahmen erforderlich. Sie sollen hinsichtlich der Zuschnitte der Baugrundstücke gemäß den vorgeschlagenen Grenzen sowie der Verkehrsflächen zunächst auf freiwilliger Basis erfolgen.

Flächen, die nicht für öffentliche Zwecke in Anspruch genommen werden, sollen privatisiert werden.

VI. Kosten und Finanzierung

Durch den Ausbau der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ entstehen der Stadt Siegburg Kosten, die überwiegend satzungsgemäß umgelegt bzw. zum notwendigen Anteil durch die Stadt bereitgestellt werden.

Grunderwerb ist dafür teilweise erforderlich.

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

Aufgestellt:
Siegburg, den 16.03.1999
Im Auftrag:

gez. Land