

# Inhaltsverzeichnis

## 19.10.2011 Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften

### Sitzungsdokumente

Einladung Ausschüsse

### Vorlagendokumente / Antragsdokumente

#### Top Ö 5

Rahmenplanung Sechtem-Ost; Vorstellung der Varianten; Beschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung 7

Vorlage

Vorlage: 303/2011-7

Vorlage: 303/2011-7

1 Übersichtsplan

Vorlage: 303/2011-7

Vorlage: 303/2011-7

2 Erläuterungsbericht

Vorlage: 303/2011-7

Vorlage: 303/2011-7

3 Analyseplan

Vorlage: 303/2011-7

Vorlage: 303/2011-7

4 Variante 1

Vorlage: 303/2011-7

Vorlage: 303/2011-7

5 Variante 2

Vorlage: 303/2011-7

Vorlage: 303/2011-7

6 Themenkarten Variante 1

Vorlage: 303/2011-7

Vorlage: 303/2011-7

7 Themenkarten Variante 2

<b>Top Ö 6</b>	Vorstellung der Straßenplanung Apostelpfad in Bornheim Vorlage Vorlage: 377/2011-9	Vorlage: 377/2011-9 Vorlage: 377/2011-9
<b>Top Ö 8</b>	Lagepläne L1 L2 L3 Bebauungsplan Bo 10 in der Ortschaft Bornheim; Beschluss zur Weiterführung des Verfahrens und zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit Vorlage Vorlage: 452/2011-7  1 Übersichtskarte Vorlage: 452/2011-7  2. Gestaltungsplan Variante 1 Vorlage: 452/2011-7  3 Gestaltungsplan Variante 2 Vorlage: 452/2011-7  4 Allg. Ziele u. Zwecke	Vorlage: 452/2011-7 Vorlage: 452/2011-7 Vorlage: 452/2011-7 Vorlage: 452/2011-7 Vorlage: 452/2011-7
<b>Top Ö 9</b>	2. Ergänzung des Flächennutzungsplans in der Ortschaft Brenig; Beschluss zur Einleitung des Verfahrens und zur Öffentlichkeitsbeteiligung Vorlage Vorlage: 453/2011-7  1 Plan Vorlage: 453/2011-7	Vorlage: 453/2011-7 Vorlage: 453/2011-7 Vorlage: 453/2011-7
<b>Top Ö 10</b>	2 Begründung Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg Herseler Straße in Roisdorf Vorlage Vorlage: 356/2011-7  Antrag	Vorlage: 356/2011-7 Vorlage: 356/2011-7

**Top Ö 11**

Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr.  
Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim

Vorlage: 396/2011-  
7

Vorlage

Vorlage: 396/2011-7

Vorlage: 396/2011-  
7

**Top Ö 12**

Antrag

Mitteilung betr. überarbeitete Straßenplanung  
Venantiastraße in Bornheim

Vorlage: 448/2011-  
9

Vorlage ohne Beschluss

Vorlage: 448/2011-9

Vorlage: 448/2011-  
9

Lageplan

# Einladung



Sitzung Nr.	50/2011
VPLA Nr.	7/2011

An die Mitglieder  
des **Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften**  
der Stadt Bornheim

Bornheim, den 06.10.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur nächsten Sitzung des **Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften** der Stadt Bornheim lade ich Sie herzlich ein.

Die Sitzung findet am **Mittwoch, 19.10.2011, 18:00 Uhr, in der Aula der Europaschule Bornheim, Goethestraße 1, 53332 Bornheim**, statt.

Die Tagesordnung habe ich im Benehmen mit dem Bürgermeister wie folgt festgesetzt:

TOP	Inhalt	Vorlage Nr.
	<b><u>Öffentliche Sitzung</u></b>	
1	Bestellung eines Schriftführers/einer Schriftführerin	
2	Verpflichtung von Ausschussmitgliedern	
3	Einwohnerfragestunde	
4	Entgegennahme der Niederschrift über die Sitzung Nr. 38/2011 vom 20.07.2011	
5	Rahmenplanung Sechtem-Ost; Vorstellung der Varianten; Beschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung	303/2011-7
6	Vorstellung der Straßenplanung Apostelpfad in Bornheim	377/2011-9
7	Bebauungsplan Wb 16 in der Ortschaft Walberberg; Einleitungsbeschluss	449/2011-7
8	Bebauungsplan Bo 10 in der Ortschaft Bornheim; Beschluss zur Weiterführung des Verfahrens und zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	452/2011-7
9	2. Ergänzung des Flächennutzungsplans in der Ortschaft Brenig; Beschluss zur Einleitung des Verfahrens und zur Öffentlichkeitsbeteiligung	453/2011-7
10	Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg Herseler Straße in Roisdorf (s. VPLA 28.09.2011)	356/2011-7
11	Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr. Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim (s. VPLA 28.09.2011)	396/2011-7
12	Mitteilung betr. überarbeitete Straßenplanung Venantiastraße in Bornheim	448/2011-9
13	Mitteilungen mündlich	

14	Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Mängelbeseitigung auf Rad- und Fußwegen in Roisdorf (s. VPLA 28.09.2011)	358/2011-9
15	Anfrage des OV und AM Stadler vom 28.09.2011 betr. Postverteilstelle an der Friedrichstraße in Roisdorf	456/2011-6
16	Anfragen mündlich	
	<b><u>Nicht-öffentliche Sitzung</u></b>	
17	Verkauf des Baugrundstückes Gemarkung Rösberg, Flur 5, Flurstücke 151, 163 und 152, Theisenkreuzweg, Rösberg	441/2011-6
18	Vergabe des Winterdienstes an städtischen Gebäuden und Grundstücken für 2011/2012	366/2011-1
19	Mitteilungen mündlich	
20	Anfragen mündlich	

Mit freundlichen Grüßen

Gezeichnet: Wilfried Hanft  
(Vorsitzender)

beglaubigt:

  
(Stadtoberamtsrat)

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	19.10.2011
Rat	17.11.2011

**öffentlich**

Vorlage Nr.	303/2011-7
Stand	06.07.2011

**Betreff Rahmenplanung Sechtem-Ost; Vorstellung der Varianten; Beschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung**

**Beschlussentwurf Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften:**

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:

siehe Beschlussentwurf Rat

**Beschlussentwurf Rat:**

Der Rat

1. nimmt die Rahmenplanung für den Bereich Sechtem Ost mit den beiden vorliegende Planvarianten zur Kenntnis und
2. beschließt, die vorliegenden Varianten der Rahmenplanung der Öffentlichkeit im Rahmen einer Einwohnerversammlung vorzustellen und hierüber im Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften wieder zu berichten.

**Sachverhalt:**

Die Ortschaft Sechtem ist im Regionalplan als allgemeiner Siedlungsbereich und Ergänzungsstandort für die Nahversorgung dargestellt. Des Weiteren verfügt die Ortschaft über alle erforderlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie über einen Haltepunkt der Deutschen Bahn.

Im neu aufgestellten Flächennutzungsplan wird unter anderem im Osten von Sechtem eine neue Wohnbauflächen von ca. 14 ha dargestellt. Sie liegt im Übergang zum Agrarbereich mit spezialisierter Intensivnutzung des Regionalplans, zeichnet sich aber durch eine gute Zuordnung zu den Nahversorgungseinrichtungen aus. Erschlossen werden kann dieses Gebiet über die derzeitige Landesstraße L190, was allerdings den schon länger geplanten Neubau der L 190 n erforderlich macht.

Für diesen Bereich kann laut Prognose im Rahmen der Flächennutzungsplanneuaufstellung ein Zuwachs von ca. 620 Einwohnern bis 2020 erwartet werden.

Des Weiteren stellt der neue Flächennutzungsplan südlich des Friedhofes eine ca. 1,9 ha große Mischgebietsfläche dar. Dort könnten in Verlängerung der bestehenden Geschäftsstraße (Willmuthstraße) neben der Ansiedlung von Wohnen auch nichtstörendes Gewerbe und ggf. Nahversorgungsbetriebe in Kombination mit Dienstleistungseinrichtungen entwickelt werden.

Eine Rahmenplanung als Vermittler zwischen dem Flächennutzungsplan und zukünftigen Bebauungsplänen ist eine informelle Planungsebene, welche sich auf räumlich und sachlich begrenzte städtebauliche Entwicklungsaufgaben konzentriert.

Im Dezember 2010 wurde das Büro H+B Stadtplanung aus Köln mit der Erarbeitung des Rahmenplanes für das Gebiet Sechtem Ost als Erweiterung des Stadtteils Sechtem beauftragt.

In den vergangenen Monaten erfolgte dann die gezielte Untersuchung und Analyse des Planbereiches sowie die Diskussion und der Entwurf zweier Varianten mit ihren verschiedenen Aspekten.

Die nun vorliegenden Unterlagen sollen der Bevölkerung von Sechtem im Rahmen einer Einwohnerversammlung vorgestellt und zur Diskussion angeboten werden.

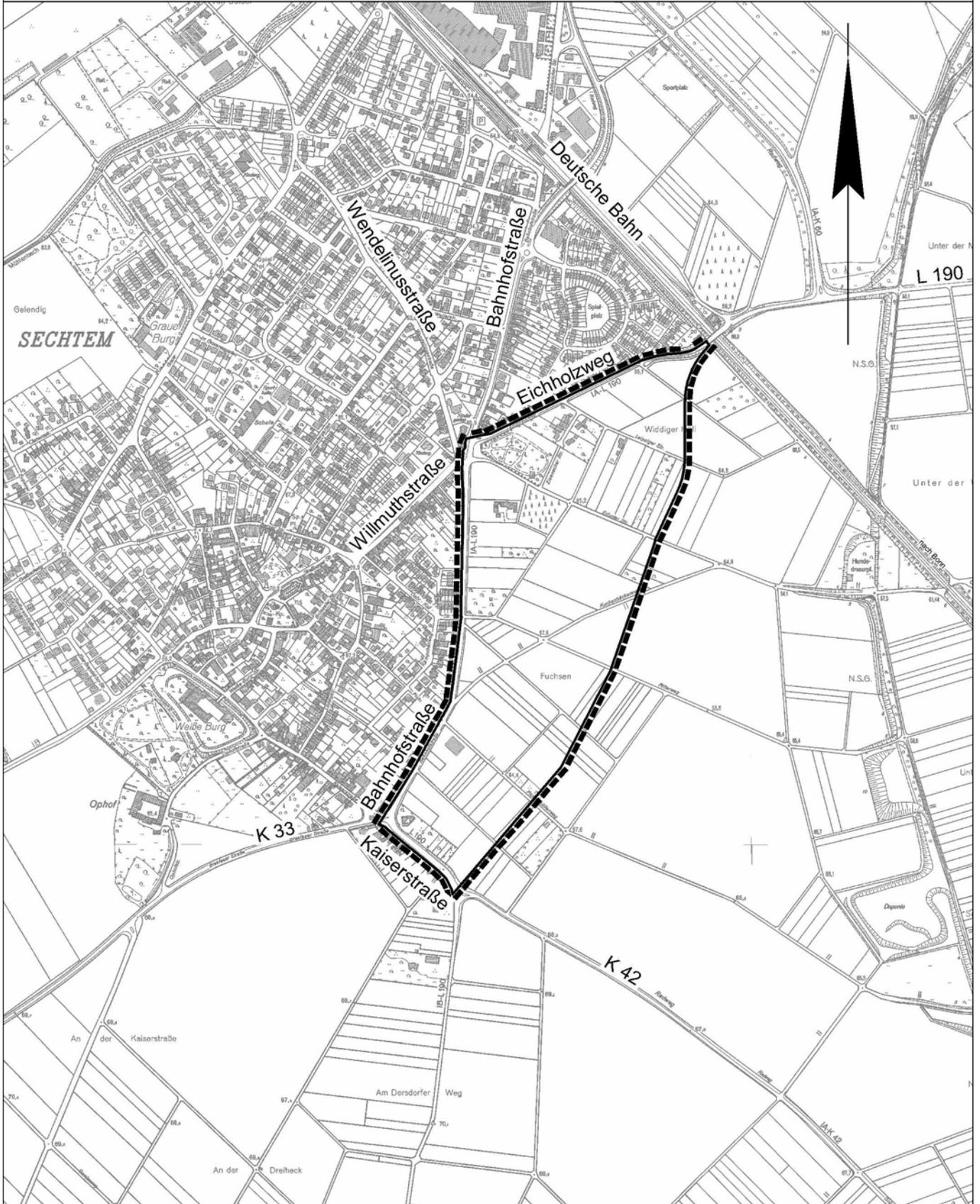
#### **Finanzielle Auswirkungen**

3.000,- (Vorbereitung und Durchführung einer Einwohnerversammlung, Abwägung und Fertigung einer nächsten Beschlussvorlage)

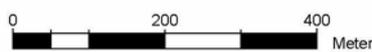
#### **Anlagen zum Sachverhalt**

- 1 Übersichtsplan
- 2 Erläuterungsbericht
- 3 Analyseplan
- 4 Variante 1
- 5 Variante 2
- 6 Themenkarten zur Variante 1
- 7 Themenkarten zur Variante 2

# Übersichtskarte zur Rahmenplanung Sechtem-Ost



Geobasisdaten:  
Landesvermessungsamt NRW, Bonn, 2164/2007



 Grenze des Planbereiches



# Rahmenplanung Sechtem Ost

## Erläuterungsbericht

Stand August 2011



Bearbeitung:

H+B Stadtplanung GbR . Dillenburger Str. 75 . 51105 Köln  
Tel. 0221 8303815 . Fax 0221 8303802  
E-Mail koeln@hb-stadtplanung.de

Verantwortlicher Bearbeiter:

Dieter Beele, Dipl.-Ing., Stadtplaner

Mitarbeit:

Stefan Haase, Dipl.-Ing., Stadtplaner  
Anina Bachmann, Dipl.-Ing. FH Stadtplanung

---

Köln, 4. August 2011  
H+B Stadtplanung GbR



Dieter Beele

## Inhalt

<b>1. AUFGABENSTELLUNG UND AUSGANGSLAGE</b> .....	<b>4</b>
1.1 AUFGABENSTELLUNG.....	4
1.2 PLANUNGSGEBIET .....	7
<b>2. BESTANDSERHEBUNG UND ANALYSE</b> .....	<b>8</b>
2.1 PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION .....	8
2.2 INFRASTRUKTURVERSORGUNG IN DER UMGEBUNG DES PLANGEBIETES.....	10
2.3 BAULICHER BESTAND IM PLANGEBIET .....	10
2.4 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN .....	11
2.5 ERSCHLIEßUNG .....	12
2.6 UMWELTBELANGE .....	13
<b>3. PLANUNG</b> .....	<b>16</b>
3.1 GRUNDÜBERLEGUNGEN – LEITMOTIV GARTENSIEDLUNG.....	16
3.2 BAUSTRUKTUR UND NUTZUNGEN .....	19
3.3 ENTWICKLUNG IN ABSCHNITTEN .....	21
3.4 VERKEHRERSCHLIEßUNG.....	22
3.5 ENERGIE UND WASSER.....	24
3.6 FREIRAUMKONZEPTION.....	25
3.7 LÄRMSCHUTZ.....	27

## Abbildungsverzeichnis zum Text

Bezeichnung.....	Seite
ABBILDUNG 1: LAGE DES PLANUNGSGEBIETES .....	7
ABBILDUNG 2: AUSZUG AUS DEM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN.....	8
ABBILDUNG 3: AUSZUG AUS DEM LANDSCHAFTSPLAN.....	9
ABBILDUNG 4: LUFTBILDAUSSCHNITT .....	11
ABBILDUNG 5: ISOPHONEN DER VORBELASTUNG .....	15
ABBILDUNG 6: VARIANTE 1 – FLIEBENDE RAUMKANTEN .....	17
ABBILDUNG 7: VARIANTE 2 – ORDNENDE LINIEN.....	18
ABBILDUNG 8: NUTZUNGSKONZEPT 1 .....	20
ABBILDUNG 9: NUTZUNGSKONZEPT 2 .....	20
ABBILDUNG 10: ERSTE BAUSTUFE, HIER BEISPIELHAFT FÜR VARIANTE 1.....	21
ABBILDUNG 11: ERSCHLIEßUNGSNETZ VARIANTE 1.....	23
ABBILDUNG 12: ERSCHLIEßUNGSNETZ VARIANTE 2.....	23
ABBILDUNG 13: PRINZIP DES MULDEN-RIGOLEN-SYSTEMS AM BEISPIEL DER VARIANTE 2 .....	24
ABBILDUNG 14: FREIRAUMKONZEPT AM BEISPIEL DER VARIANTE 1 .....	26

## Verzeichnis der Anlagen zum Erläuterungsbericht

- Anlage 1: Flächenbilanzen
- Anlage 2: Vorbemessung der Ausgleichsmaßnahmen
- Anlage 3: Voruntersuchung zu Schallimmissionen / Schallschutzmaßnahmen
- Anlage 4: Bewertung der Baustufen für die äußere Erschließung

## Verzeichnis der Planunterlagen

- Blatt 1: Bestandsanalyse, M. 1 : 2000
- Blatt 2: Rahmenplan Variante 1, M. 1 : 1000
- Blatt 3: Rahmenplan, Variante 2, M. 1 : 1000
- Blatt 4: Erläuterungspläne, Variante 1, M. 1 : 2000 / 1 : 5000
- Blatt 5: Erläuterungspläne, Variante 2, M. 1 : 2000 / 1 : 5000

# 1. Aufgabenstellung und Ausgangslage

## 1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Bornheim hat mit der Aufstellung ihres neuen Flächennutzungsplanes im Jahr 2010 am östlichen Rand von Sechtem eine neue Wohnbaufläche, sowie ergänzend eine Mischbaufläche ausgewiesen.

Mit dieser Flächendarstellung werden vor allem die folgenden Ziele verfolgt:

Dem Flächennutzungsplan liegt ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum als städtebauliche Zielsetzung zugrunde.

In der Begründung zum Flächennutzungsplan wird diesbezüglich ausgeführt: „Eine positive Bevölkerungsentwicklung trägt zu einer besseren bzw. gleich bleibenden Auslastung vorhandener Grundversorgungseinrichtungen bei. Die Auslastung z.B. von Kindergärten und Schulen ist wesentlich abhängig von der Bevölkerungszahl, hier insbesondere von der Anzahl jüngerer Familien. Mit einer zeitlich gesteuerten und abschnittsweisen Baulandentwicklung kann eine kontinuierliche Belegung gefördert werden.

Die Entwicklung von Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungseinrichtungen steht im direkten Zusammenhang mit der Gesamtkaufkraft im Einzugsgebiet. Hier sind insbesondere für Vollversorger mindestens 5000 Einwohner im Einzugsbereich anzustreben. Die vielen privaten Dienstleistungen wie Banken, Ärzte, Postfilialen oder Apotheken sind ebenfalls auf ein möglichst hohes Nachfragepotenzial in den Ortschaften angewiesen. Die vorhandene Infrastruktur kann dagegen bei verminderter Nachfrage bzw. einem Einwohnerrückgang nur selten flexibel angepasst und fixe Kosten nur mit einer zeitlichen Verzögerung reduziert werden. Anhaltende Einwohnerverluste führen deshalb zu erhöhten Kosten auf öffentlicher und privater Seite auf Grund von Überkapazitäten oder zu wenig Nachfrage. Dies kann bis zur Schließung der Einrichtungen führen, was wiederum zum Nachteil der bisherigen Einwohner beiträgt. Das vom Gutachter prognostizierte Einwohnerwachstum kann daher zur Stützung der Grundversorgungseinrichtungen beitragen. Dies gilt grundsätzlich für alle betroffenen Infrastruktureinrichtungen.

Durch die Konzentration auf die größeren Ortschaften im Einzugsbereich des SPNV wird auch der öffentliche Nahverkehr stärker ausgelastet.

Darüber hinaus kann durch den Zuzug gerade junger Familien die demografische Entwicklung abgemildert werden. Auch die Verfügbarkeit von jüngeren bis mittleren Jahrgängen für den Arbeitsmarkt wird sich auf die wirtschaftliche Gesamtentwicklung der Region positiv auswirken.

Die Baulandentwicklung in Sechtem- Ost wird naturgemäß die oben beschriebenen positiven Effekte bzw. die Vermeidung der negativen Effekte vor allem für die Ortschaft Sechtem haben. Dies spricht dafür, auch im Interesse der vorhandenen Einwohner eine solche Entwicklung zu betreiben.

Die gegenwärtige Entwicklung lässt eine Abnahme der Bevölkerung in Sechtem erkennen. Es ist zum Ausgleich dieses Rückganges, der durch die demographische Struktur der Bevölkerung entsteht, notwendig, Möglichkeiten zu schaffen, die einheimische Bevölkerung zu halten und gleichzeitig Zuwanderung zuzulassen. So kann langfristig die Grundlage für eine Beibehaltung der bestehenden Versorgungsstruktur aus öffentlichen Einrichtungen, Handel und privaten Dienstleistungen für Sechtem insgesamt gesichert werden. Speziell für den Handel und die privaten Dienstleistungen wird zusätzlich ein Potenzial für Verbesserungen und Ergänzungen des örtlichen Angebotes geschaffen.

Die Einwohnerentwicklung ab 2005 lässt in Sechtem eine rückläufige Tendenz erkennen. Im Jahr 2004 war mit 5.358 Einwohnern die bisher höchste Einwohnerzahl erreicht. Ende 2010 betrug die Einwohnerzahl noch 5.239, was einem Rückgang um 2,2 % entspricht.

Die Möglichkeiten der ergänzenden Bebauung in den bestehenden Baugebieten sind sowohl in Sechtem als auch im Stadtgebiet Bornheim insgesamt sehr begrenzt. Für das gesamte Stadtgebiet wurde in den Untersuchungen zum Flächennutzungsplan eine Baulandreserve von 28 ha in Baulücken und 36 ha in bisher unbebauten Bereichen mit Bauflächendarstellung (FNP- Reserven) ermittelt. Diesem Bestand steht ein Bedarf von 183 ha Wohnbauflächen bis zum Jahr 2020 gegenüber, der auch mit den insgesamt neu ausgewiesenen 102 ha zusätzlicher Fläche nicht vollständig abgedeckt werden kann.

In Sechtem besteht zusätzlich das strukturelle Problem, dass ein Großteil der in Baulücken vorhandenen Flächenreserven durch die derzeitige Verkehrssituation an der L 190 nicht aktiviert werden kann. Durch die Baugebietsentwicklung soll die Verlegung der L 190 ermöglicht werden. Dies ermöglicht danach auch die Entwicklung der Baulücken und vorhandenen Reserveflächen am derzeitigen östlichen Ortsrand.

Außerhalb der Entwicklungsflächen am östlichen Ortsrand stehen in Sechtem nur insgesamt 1,9 ha Wohnbauflächenreserven zur Verfügung.

Städtebauliche Ziele der Planung sind somit aus der Flächennutzungsplanung heraus:

- Die Schaffung von Bebauungsmöglichkeiten, die einen Bevölkerungszuwachs für Sechtem sowie im Sinne der gesamtstädtischen Entwicklung ermöglichen.
- Damit verbunden sind insbesondere die Stärkung der Infrastrukturversorgung und der Wirtschaftskraft in Sechtem. Die Angebote an Kindergarten- und Schulplätzen in Sechtem sollen weiterhin ausgelastet und somit auch längerfristig erhalten bleiben. Mit einem Bevölkerungswachstum wird auch die wirtschaftliche Basis der örtlichen Dienstleistungsangebote, zum Beispiel Arztpraxen und Gastronomie verbessert. Einem weiteren Abbau des Angebotes kann so entgegen gewirkt werden.
- Ziel der Planung ist neben Wohngebietsausweisungen auch die Ausweisung eines Mischgebietes. Mit dieser Flächenausweisung soll eine Verbesserung und Ergänzung insbesondere des Einzelhandelsangebotes in Sechtem ermöglicht werden.

Ausgehend von diesen grundlegenden Zielen wird die Rahmenplanung mit den folgenden wesentlichen Aufgaben bearbeitet:

- Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes in Varianten, das die Darstellungen des Flächennutzungsplanes in städtebauliche Entwürfe umsetzt (Wohn- und Mischbauflächen).
- Berücksichtigung einer abschnittswisen Bebauung und Erschließung
- Untersuchung der Kosten und der Möglichkeiten einer abschnittswisen Umverlegung der L 190 als Ostumgehung Sechtem – L 190 n.
- Hohe Wohnqualität unter Berücksichtigung der Planungsleitlinien Stadt Bornheim
- Möglichst geringe Verkehrsbelastungen im Wohngebiet, Vermeidung von Zusatzbelastungen für die vorhandene Ortslage
- Berücksichtigung zeitgemäßer Energiekonzepte im städtebaulichen Entwurf
- Grundkonzept für den Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt

## 1.2 Plangebiet

Das Plangebiet umfasst am östlichen Rand von Sechtem eine Fläche, die von der Bahnlinie im Norden bis zur Kaiserstraße im Süden reicht. Im Westen wird das Planungsgebiet durch den vorhandenen Ortsrand mit der Landesstraße 190 begrenzt. Die vorhandenen Lücken in der Bebauung westlich der L 190 sind ebenso einbezogen wie der Friedhof und die vorhandene Bebauung östlich der L 190. Das Gebiet hat in der Ost-West-Richtung seine größte Ausdehnung in etwa in Höhe der Erfurter Straße mit ca. 300 Metern.

Das Bearbeitungsgebiet der Rahmenplanung hat eine Fläche von insgesamt 26,4 Hektar.

Dabei sind 17,7 Hektar einschließlich ca. 2 Hektar Baulücken im Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt. In das Plangebiet ist darüber hinaus auch die Trasse für die geplante Ortsumgehung L 190n mit 1,0 Hektar einbezogen. Ebenso sind die künftigen Freiflächen zwischen der Ortsumgehung und dem neuen Ortsrand mit ca. 7,7 Hektar Bestandteil der Planung.

Der Bearbeitungsbereich der Rahmenplanung wird im folgenden auch als Plangebiet bezeichnet.

*Abbildung 1: Lage des Planungsgebietes*



## 2. Bestandserhebung und Analyse

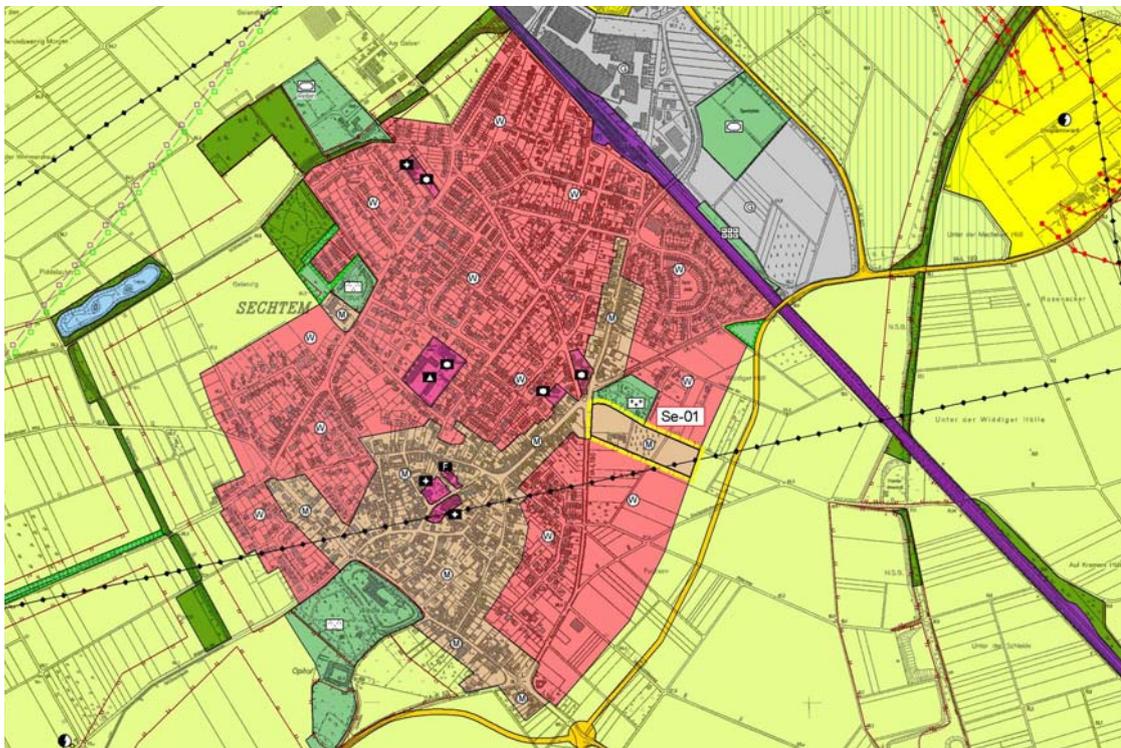
### 2.1 Planungsrechtliche Situation

#### a) Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt im Bearbeitungsbereich der Rahmenplanung Wohnbauflächen, Mischbauflächen, Grünflächen sowie Flächen für die Landwirtschaft dar. Ferner sind die Trassen für die geplante L 190 n und für die Südtangente Sechtem als Verbindung von der L 190 n und K 42 zur K 33 (Breslauer Straße) dar.

Die Rahmenplanung dient der städtebaulichen Vertiefung dieser Darstellungen. Soweit geringfügige Abweichungen in der Flächenabgrenzung bestehen, sind die Inhalte der Rahmenplanung dennoch aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Die Grundzüge der Planung richten sich nach dem Flächennutzungsplan.

*Abbildung 2: Auszug aus dem Flächennutzungsplan*



### b) Landschaftsplanung

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Nr. 2 des Rhein-Sieg-Kreises. Der Landschaftsplan enthält hierzu das Entwicklungsziel „Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen“. Der Landschaftsplan enthält dazu in der Festsetzungskarte West die Festsetzung Nr. 5.2-22. Diese hat eine Gehölzpflanzung im Zuge eines Ausbaus der jetzigen L 190 zum Inhalt. Hier wird mit der Verlegung der L 190 auf die neue Ostumgehung die Entwicklungsfestsetzung obsolet. Das Ziel einer Eingrünung des (neuen) Ortsrandes wird Bestandteil der Rahmenplanung.

Abbildung 3: Auszug aus dem Landschaftsplan



### c) Verbindliche Bauleitplanung

Im Bearbeitungsbereich der Rahmenplanung bestehen derzeit überwiegend keine Bebauungspläne. An der Eisenacher Straße besteht der rechtswirksame Bebauungsplan Nr. Se20 für das dort vorhandene Wohngebiet. Der Bereich ist ansonsten mit Ausnahme weniger Baulücken, die dem Innenbereich zugeordnet werden können, als Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zu beurteilen.

## 2.2 Infrastrukturversorgung in der Umgebung des Plangebietes

### 2.2.1 Soziale Infrastruktur

#### Kindertagesstätten

In Sechtem bestehen derzeit insgesamt fünf Kindertagesstätten. Für das Kindergartenjahr 2011-2012 sind insgesamt 46 Betreuungsplätze mehr ausgewiesen als nachgefragt werden. Auch bis 2014 bleibt ein Überhang von 26 Plätzen bestehen.

Zwei Einrichtungen liegen direkt am Rand des Plangebietes an der Bahnhofstraße bzw. Wilmuthstraße. Die maximalen Entfernungen betragen hier ca. 400 m – 800 m bis zu den Rändern der neu dargestellten Wohnbaufläche im FNP.

#### Grundschule

In Sechtem besteht die Wendelinusschule als Gemeinschaftsgrundschule. Die Wegstrecke von den Rändern der neuen Wohnbaufläche zur Schule beträgt maximal 800 – 900 m.

#### Kirchen und kirchliche Einrichtungen

Die katholische Pfarrkirche Sechtem liegt max. ca. 800 m Wegstrecke von den Rändern der neuen Wohnbauflächen entfernt im Ortskern.

Das evangelische Gemeindezentrum Arche liegt in etwa 800 – 1.400 m Entfernung.

### 2.2.2 Einzelhandel und Dienstleistungen

An der Wilmuthstraße in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich eine Reihe von Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsanbietern.

Weitere Anbieter finden sich an der Bahnhofstraße in einer Entfernung von ca. 450 – 1.200 m .

## 2.3 Baulicher Bestand im Plangebiet

Im Bereich östlich der L 190 sind nur wenige bauliche Nutzungen vorhanden. An der Eisenacher Straße befindet sich angrenzend an den Friedhof eine kleine Siedlung aus Einfamilienhäusern der 1950er- Jahre. An der nordöstlich davon gelegenen Leipziger Straße befindet sich ein Wohngebäude mit Nebengebäuden.

Südlich der Erfurter Straße ist ein Wohn- und Wirtschaftsgebäude vorhanden. Weiter südlich davon liegt am Pickelshüllenweg eine Scheune, sowie östlich der Kaiserstraße ein einzelnes Wohngebäude.

Die vorhandene Wohnbebauung wird in die Rahmenplanung als Bestand übernommen. Lediglich für die einzeln stehende Scheune wird davon ausgegangen, dass diese mit der Baulandentwicklung beseitigt werden kann.

## 2.4 Grün- und Freiflächen

Als angelegte Grünfläche mit altem Baumbestand ist der Friedhof im Plangebiet weiterhin sichtbar und für das heutige Erscheinungsbild des Gebietes prägend. Der Friedhof wird einschließlich der im Flächennutzungsplan vorgesehenen Erweiterungsfläche in den Rahmenplan als Bestand übernommen.

Das Plangebiet ist sonst durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Hierbei sind sowohl der Gemüseanbau als auch Sonderkulturen (Rollrasenzucht) von erheblicher flächenmäßiger Bedeutung.

*Abbildung 4: Luftbildausschnitt*



## 2.5 Erschließung

### MIV

Die verkehrliche Erschließung des Gebietes erfolgt derzeit nur für die bestehende Bebauung an der Leipziger und Eisenacher Straße über voll ausgebaute Straßen. Hier liegen auch die erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen an.

Die L 190 ist überwiegend, mit Ausnahme des Kreuzungsbereiches Bahnhofstraße / Wilmuthstraße, als anbaufreie Hauptverkehrsstraße gestaltet. Begleitende Rad- und Gehwege sind nicht vorhanden. Der Erhaltungszustand der Fahrbahn ist schlecht.

Für die L 190 wird im Prognose- Nullfall eine Belegung von 12.000 Kfz. / Tag für den nördlichen Abschnitt bis zur Wilmuthstraße und 9.000 Kfz./tag für den südlichen Abschnitt im Jahr 2020 prognostiziert.<sup>1</sup> Aufgrund der damit verbundenen Belastungen und der hohen Trennwirkung ist bereits im Rahmen der Flächennutzungsplanung grundsätzlich entschieden worden, dass die L 190 in eine Ostumgehung von Sechtem - L 190 n - verlegt werden muss, um überhaupt geeignete Voraussetzungen für die Baugebietsentwicklung schaffen zu können.

Beim Ausbau der Erschließung für die neuen Baugebiete können die Eisenacher und Leipziger Straße im bestehenden Verlauf erhalten bleiben. Ebenso können Teile der Trasse der L 190 für Wegführungen weiter genutzt werden.

### Öffentlicher Nahverkehr

Die Fußwegentfernung zum Bahnhof Sechtem beträgt aus dem Plangebiet min. 450 und max. 1200 Meter. Der Bahnhof Sechtem wird durch Züge des Regionalverkehrs in Richtung Köln und Bonn bedient.

Die Bushaltestelle Krausplatz ist in 150 bis 400 Metern Fußwegentfernung erreichbar. Von hier aus verkehrt die Linie 818 der RVK in der Relation Bf. Sechtem – Hersel über Merten, Bornheim und Roisdorf und umgekehrt.

---

<sup>1</sup> Verkehrsuntersuchung Bornheim; IVV Ingenieurgruppe Aachen/Berlin; 2007

### Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgungsnetze für das Plangebiet müssen neu hergestellt werden. Dabei sind auch umfangreiche Maßnahmen der äußeren Anbindung erforderlich. Seitens der Regionalgas Euskirchen wurde im März 2011 eine Stellungnahme zur Rahmenplanung abgegeben. Nach dieser Stellungnahme wird für das Plangebiet von einer Trennkanalisation ausgegangen. Hierbei können zu den erforderlichen Maßnahmen für die Schmutzwasser-Vorflut noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden. Für die Beseitigung des Niederschlagswassers wird von einer Regenwassersammlung mit nachgeschalteter zentraler Versickerung als Vorzugslösung ausgegangen. Nach den vorliegenden Informationen zu den hydrologischen und geologischen Verhältnissen im Plangebiet<sup>2</sup> kann von einem Grundwasserflurabstand min. 18 m ausgegangen werden.

Der schrittweise Ausbau der Versorgungsnetze für Wasser, Strom, Gas und Telekommunikationsanschlüsse ist erforderlich.

## **2.6 Umweltbelange**

Nach Auswertung der vorliegenden Unterlagen und Grundlagendaten dienen für den Rahmenplan folgende Angaben als Planungsgrundlagen:

### Grundwasser

Die Bebauung wird aufgrund der Grundwasserflurabstände grundsätzlich keine Eingriffe in Wasser führende Schichten nach sich ziehen.

Da für die Regenwasserableitung ein System aus Versickerungsanlagen vorgesehen wird, kann angenommen werden, dass die Auswirkungen der Planung auf die Grundwasserneubildungsrate insgesamt gering sein werden.

### Natur und Landschaft

Der Planbereich ist wie bereits ausgeführt vor allem durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die wenigen darüber hinaus Struktur bildenden Elemente, vor allem der Baumbestand auf dem Friedhof, sollen in jedem Falle erhalten werden.

Im Zuge der Flächennutzungsplanung wurde die zu erwartende Eingriffsintensität bereits soweit geprüft, dass eine Baulandausweisung grundsätzlich als umsetzbar eingestuft wurde. Im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan wird der Eingriff in das

---

<sup>2</sup> Geologischer Dienst NRW: Informationssystem Bodenkarte NRW und Informationssystem Hydrogeologische Karte NRW, Aktualitätsstand 2010

Schutzgut Boden als erheblich eingestuft. Die Eingriffe in die Schutzgüter Arten und Biotope, Klima, Luft und Wasser werden als nicht erheblich bzw. bedingt erheblich eingestuft. Mit der Beschlussfassung über den Flächennutzungsplan wurde bereits eine Abwägungsentscheidung auf gesamtstädtischer Ebene bezüglich der Eingriffe in das Schutzgut Boden getroffen.

Die vorhandene Struktur wurde zur Ermittlung der möglichen Auswirkungen der Planung und zur Vorbemessung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen nach dem Vereinfachten Verfahren NRW, Stand Mai 2001 überschlägig bilanziert und die Varianten der Planung wurden entsprechend bewertet (vgl. Tabellen in Anlage 2 zu diesem Bericht). Demnach kann davon ausgegangen werden, dass der Ausgleich für die Eingriffe in den Naturhaushalt im Planungsbereich vollständig möglich ist.

### Immissionen

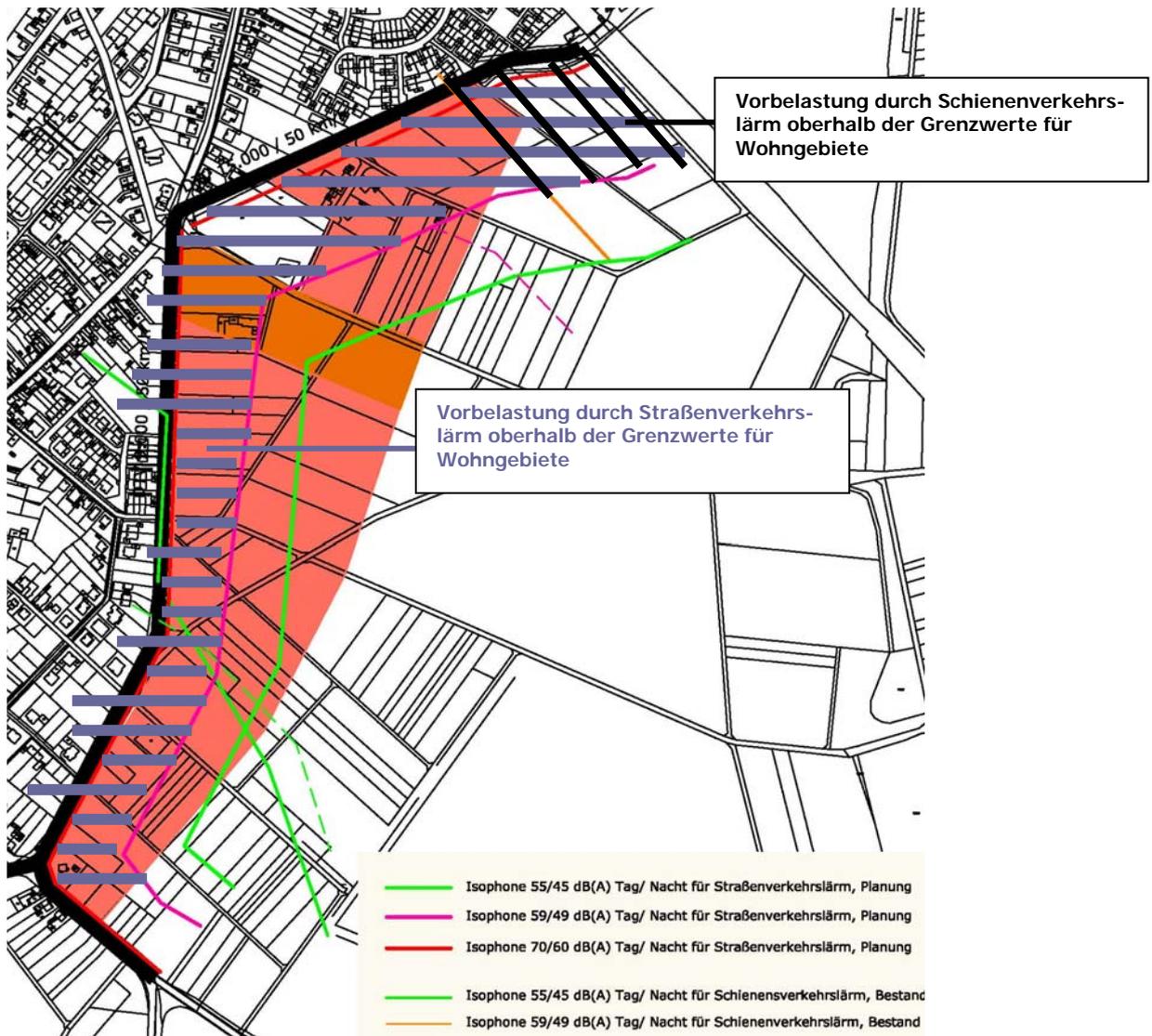
Die Belastungen durch Verkehrslärm und die Größenordnung der Lärmschutzmaßnahmen wurde durch entsprechende Voruntersuchungen für beide Entwurfsvarianten überprüft (s. Anlage 3 zu diesem Bericht und die nachfolgende Grafik). Der Planungsbereich ist demnach zur Zeit sowohl durch den Straßenverkehr insbesondere auf der L 190 als auch durch die Bahnstrecke Köln-Bonn Schallimmissionen ausgesetzt.

Die Grafik zeigt in grauer Schraffur die Bereiche der neuen Wohnbauflächen innerhalb des Rahmenplanes , auf denen die Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm, ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts überschreitet.

In schwarzer Schraffur ist der Bereich gekennzeichnet, in dem auch die Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm die oben genannten Grenzwerte überschreitet.

Die Vorbelastung durch den Schienenverkehrslärm betrifft nur den nördlichen Randbereich der neuen Wohnbaufläche, wie sie im Flächennutzungsplan dargestellt ist. Der Rahmenplan schlägt vor, in dem Bereich mit Überschreitungen der Grenzwerte keine Wohnbebauung anzusiedeln, sondern diese Flächen als Ausgleichsflächen (Waldaufforstung) zu nutzen.

Abbildung 5: Schallvorbelastung



Durch die Verlegung der L 190 ergibt sich bezüglich der Belastung durch Straßenverkehrslärm grundsätzlich eine wesentliche Verbesserung der bestehenden Situation vor allem für die vorhandene Bebauung in Sechtem. Für die L 190 n müssen dennoch erhebliche Lärmschutzaufwendungen getätigt werden, um die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für den Verkehrslärm insgesamt, einschließlich des Eisenbahnlärms nicht zu überschreiten und zumindest für den Straßenverkehrslärm die Orientierungswerte zur DIN 18005, Schallschutz im Städtebau zu erreichen.

Immissionen aus Gewerbelärm sowie Staub und Geruch haben keine für den Entwurf bestimmende Wirkung. Aufgrund der Lage am Ortsrand sollte bei allen künftigen Planungsschritten darauf hingewiesen werden, dass typische Emissionen der Landwirtschaft ortsüblich sind.

### 3. Planung

#### 3.1 Grundüberlegungen – Leitmotiv Gartensiedlung

Die Gartensiedlung ist seit Beginn des 20. Jahrhunderts der vielleicht begehrteste Grundtypus der städtebaulichen Anlage neuer Wohnsiedlungen.

Die Grundanlage, bestehend aus dem eigenen Haus mit Garten, zum Wohnquartier gehörenden Gemeinschaftsanlagen und wenn möglich auch einigen zentralen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, hat sich in den letzten 100 Jahren nicht verändert.

Die hohe Wohn- und Lebensqualität gaben den Ausschlag dafür, die Neuplanung für Sechtem-Ost unter das Leitmotiv der Gartensiedlung zu stellen.

Die städtebaulich für den Ort angemessene Dichte und Höhe im Vergleich zum Bestand und die guten Verknüpfungsmöglichkeiten, die ein nahezu organisches Wachstum auch in kleineren Entwicklungsschritten ermöglichen, sind weitere Gesichtspunkte, die für das Leitmotiv „Gartensiedlung“ sprechen.

Dabei wird eine zeitgemäße Interpretation gewählt, die zum Beispiel die Ausrichtung nach Süden zur Sonne und eine verkehrsgerechte Erschließung für alle Verkehrsarten berücksichtigt.

Es werden zwei städtebauliche Strukturkonzepte entwickelt, die unter grundsätzlich gleichen Anforderungen dem Leitmotiv der zeitgemäßen Gartensiedlung entsprechen.



Variante 2 – Ordnende Linien

In der zweiten Variante wird ein System klarer, geradliniger Erschließungszüge entwickelt, das Orientierung im Raum bietet. Auf dieser Grundlage werden die einzelnen Quartiere differenziert gestaltet, Einförmigkeit wird vermieden. Von besonderem Wert sind die zahlreichen offenen Blickbezüge in Freiraum und Landschaft.

Abbildung 7: Variante 2 – Ordnende Linien



### 3.2 Baustruktur und Nutzungen

Ausgehend von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes wird ein Mischgebiet mit direkter räumlicher Verbindung zum Ortszentrum entwickelt. Das Mischgebiet kann einen Nachversorgungsmarkt und weitere verträgliche Handels-/ Gewerbenutzungen aufnehmen. Daneben sind im rückwärtigen Grundstücksbereich und den Obergeschossen Wohnungen vorgesehen. Insgesamt wird eine Bebauungsdichte vorgesehen, die das im bestehenden Ortskern vorhandene Maß fortschreibt.

Die im Norden und Süden an das Mischgebiet anschließenden Wohngebiete sollen Raum für unterschiedliche Wohnbedürfnisse geben.

Für beide städtebauliche Konzepte wird näherungsweise ein Wohnungs- / Hausformenschlüssel angesetzt, der für etwa 260 bis 280 Wohneinheiten ca. 20 % Wohnungen in Gebäuden mit 4 – 8 Wohnungen und ca. 80 % Wohnungen in Einfamilienhäusern unterschiedlicher Bauformen bereit stellt. Die Aufteilung der Bauformen für Einfamilienhäuser liegt insgesamt bei ca. 30 % frei stehenden Einfamilienhäusern, ca. 35 % Doppelhaushälften und ca. 15 % Reihenhäusern.

Dabei ist eine Durchmischung der unterschiedlichen Wohnformen in den einzelnen Quartieren vorgesehen. Die Flächenbilanz ist für beide Varianten in Anlage 1 beigefügt.

Generell wird für die Bebauung von 1 – 2 Vollgeschossen zuzüglich Staffel- oder ausgebautem Dachgeschoss ausgegangen. Es sind nach dem städtebaulichen Konzept sowohl Baugruppen mit flachen als auch mit geneigten Dächern vorgesehen.

Abbildung 8: Nutzungskonzept 1

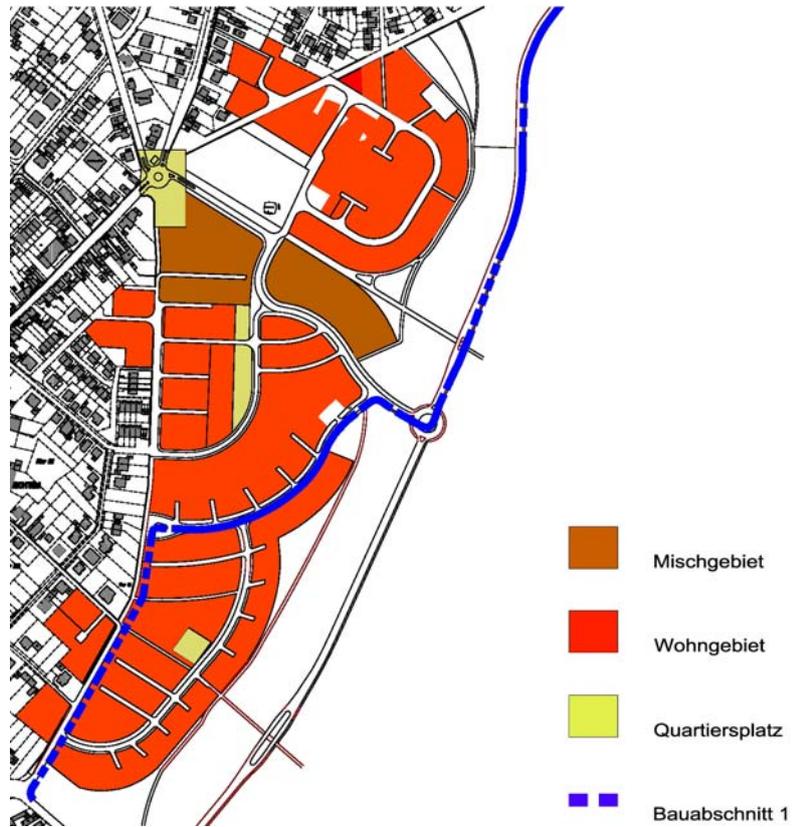
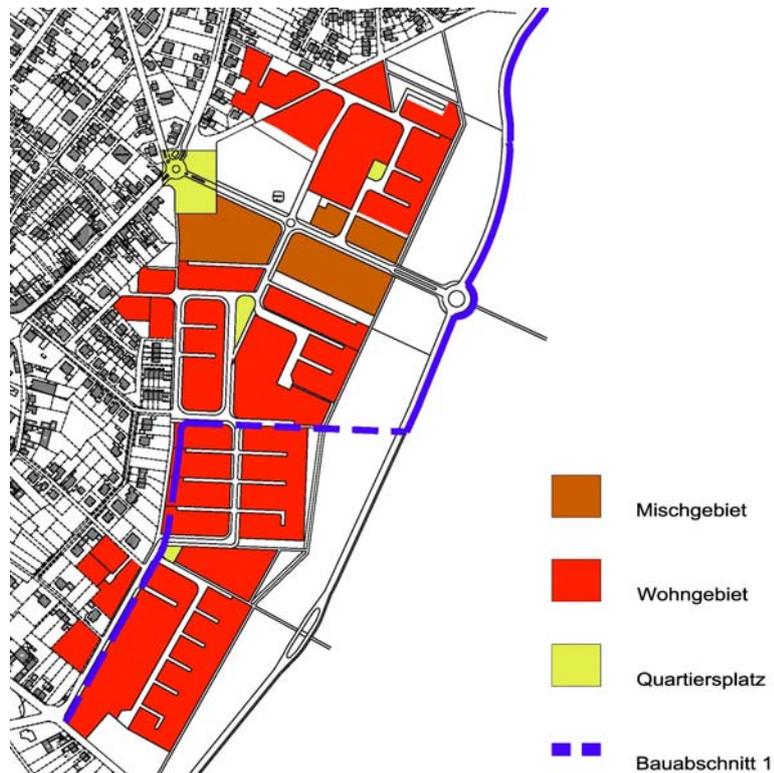


Abbildung 9: Nutzungskonzept 2



### 3.3 Entwicklung in Abschnitten

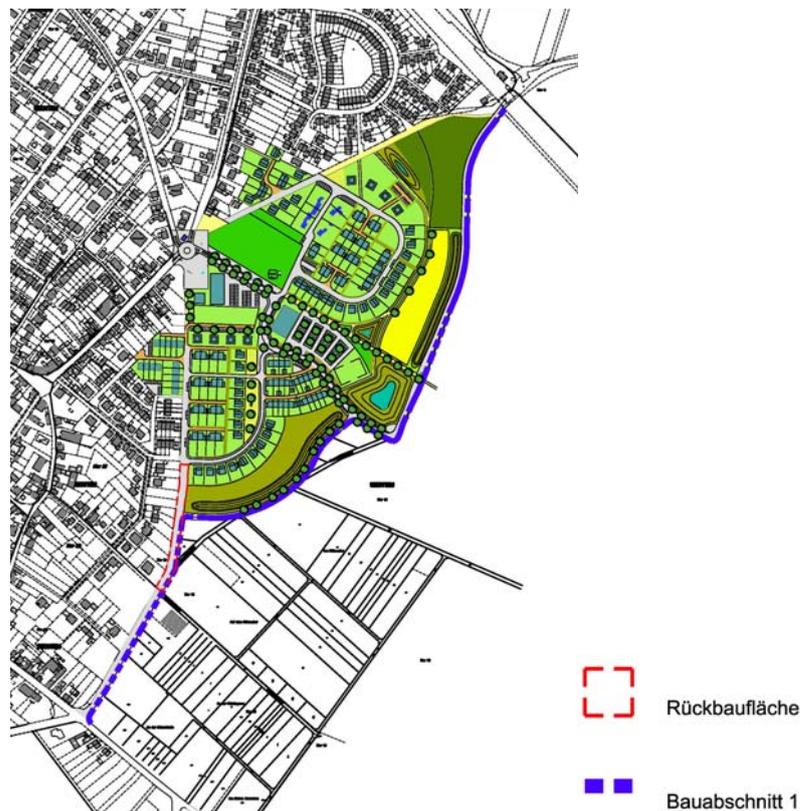
Für die bauliche Entwicklung werden ausgehend vom Bruttobauland 2 etwa gleich große Entwicklungsabschnitte als Hauptabschnitte vorgesehen, die sich nochmals in je zwei Unterabschnitte / Quartiere unterteilen lassen.

Bei einem Beginn der Entwicklung im Norden bindet der erste Entwicklungsabschnitt die bestehende Bebauung um den Friedhof ein.

Für beide Varianten ist auch die Herstellung der Ortsumgehung / L 190 n in zwei Abschnitten grundsätzlich möglich. Die Ortsumgehung würde dabei über spätere Anliegerstraßen wieder auf die Trasse der vorhandenen L 190 geführt, sodass Um- und Rückbauaufwendungen für die zweite Baustufe in relativ geringem Umfang bleiben. Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass auch für die provisorische erste Baustufe der volle Lärmschutzaufwand eines Straßenneubaus erforderlich ist, und diese Lärmschutzanlagen später wieder zurück gebaut werden müssen.

Daher ist jedenfalls auch aus Kostengründen ein einstufiger Ausbau der Ortsumgehung zu bevorzugen. Auch die städtebaulichen Auswirkungen sprechen für einen Ausbau der Umgehung in einem Zuge. So kann die Ortslage insgesamt aufgewertet werden und eine „Bevorzugung“ bzw. „Benachteiligung“ einzelner Teilbereiche entsteht nicht.

Abbildung 10: Erste Baustufe, hier beispielhaft für Variante 1



### 3.4 Verkehrserschließung

Die städtebaulichen Konzepte beruhen auf einem Erschließungskonzept, das zwei Anbindungen für den MIV an die L 190n vorsieht.

In beiden Varianten wird die Hauptzufahrt zum Knoten Bahnhofstraße/ Wilmuthstraße über das Mischgebiet geführt, um die dortigen Quell- und Zielverkehre unmittelbar zu bedienen. Der Knoten selbst kann auf vier Richtungsbeziehungen reduziert und als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden.

Die zweite Zufahrt liegt im Süden im Verlauf der heutigen L 190 / Kaiserstraße und bindet an die mögliche Südtangente / K 33n an.

Die innere Erschließung folgt ausgehend von den Sammelstraßen dem Prinzip nach der Funktion gestufter Straßenquerschnitte über Wohnstraßen mit Trennprofil zu Wohnwegen mit Mischprofil. Dabei können die Wohnwege mit 6 – 8 angebundenen Wohneinheiten ggfs. auch als private Verkehrsanlagen hergestellt werden. So lässt sich in wirtschaftlich tragfähiger Weise ein Erschließungssystem entwickeln, das eine weitgehende Südorientierung nicht nur der Gebäude sondern auch der Wohngärten ergibt.

Über die Wohnstraßen und anschließende Rad- / Fußwege wird der neue Ortsteil engmaschig mit dem bestehenden Ort und der Landschaft verknüpft.

Abbildung 11: Erschließungsnetz Variante 1

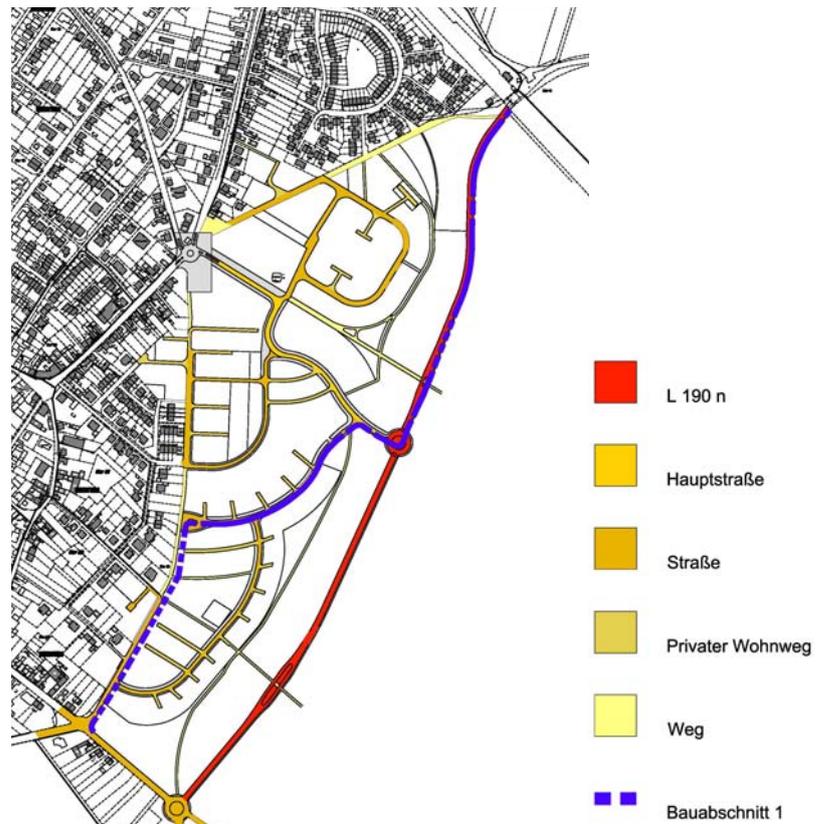
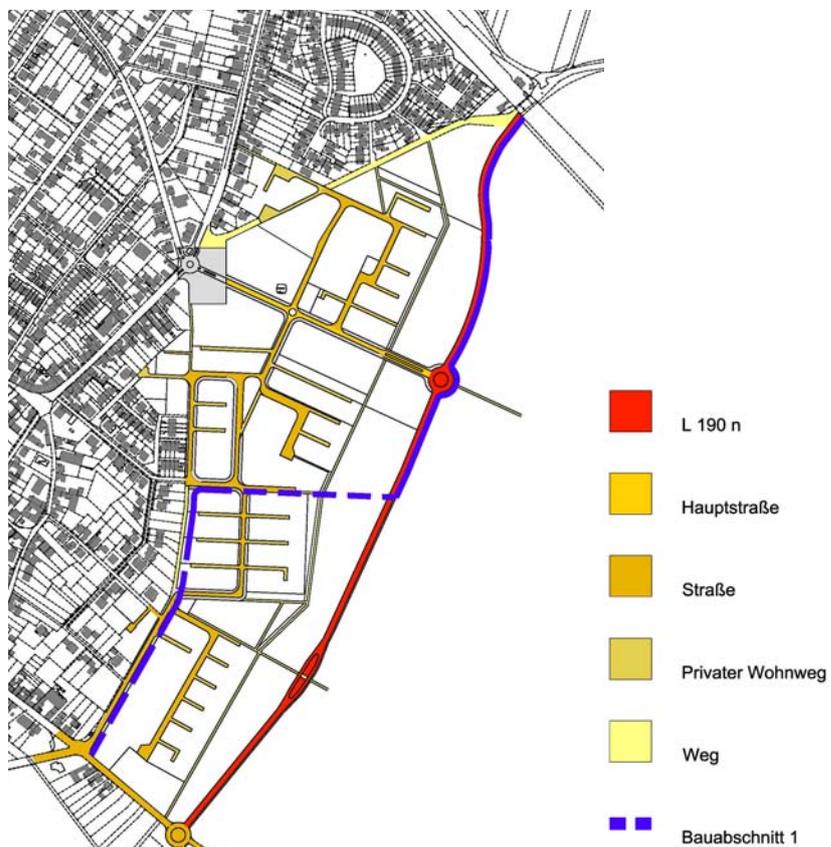


Abbildung 12: Erschließungsnetz Variante 2



### 3.5 Energie und Wasser

Ver- und Entsorgungsnetze müssen für den neuen Ortsteil neu angelegt werden.

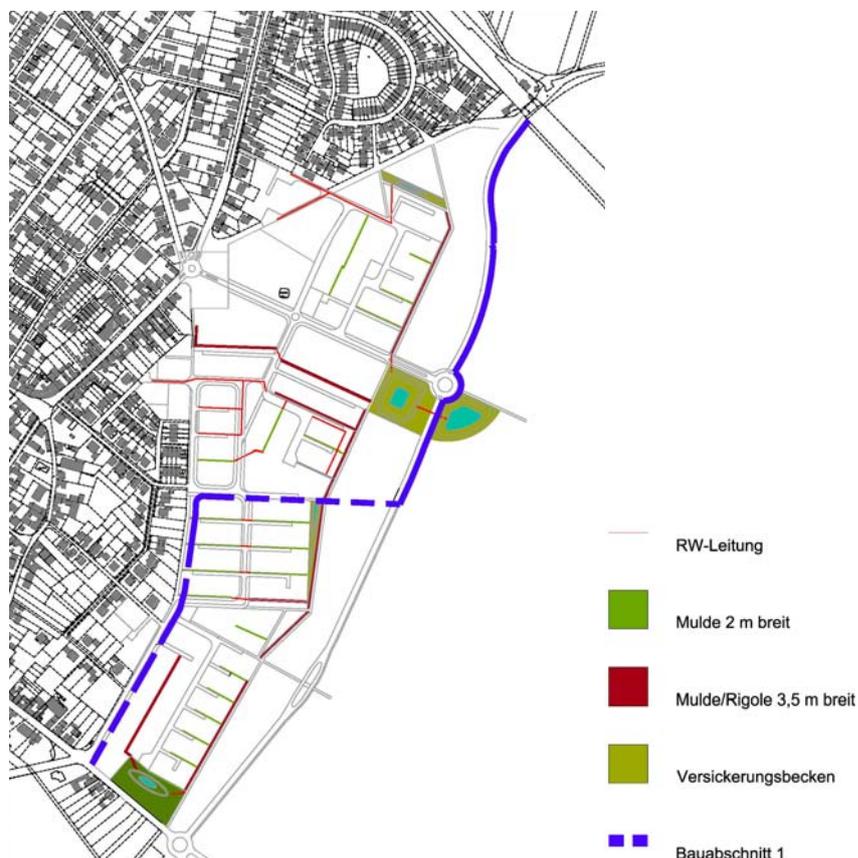
Für das städtebauliche Konzept wird Folgendes zugrunde gelegt:

Die Neubauten sollten weitgehend nach dem Passivhaus- Standard gebaut werden. Dies vermeidet aufwändige Netzausbauten und führt auch dazu, dass voraussichtlich keine zentralen Anlagen wie Blockheizkraftwerke benötigt werden. Durch die Kombination des Passivhausstandards mit Solarthermie und Photovoltaik kann der neue Ortsteil voraussichtlich mehr Energie erzeugen als er verbraucht. Die Topographie und die städtebaulichen Konzepte gehen dabei von einer Orientierung der Gebäude in Südwest- bis Südost- Richtung aus, die für eine aktive Sonnenergienutzung geeignet ist.

Für die Entwässerung wird von einem Trennsystem ausgegangen. Nach den vorliegenden Erkenntnissen aus Bodenkarten sind versickerungsfähige Böden vorhanden, so dass das Regenwasser teilweise bereits auf den Grundstücken dezentral versickert werden kann.

Ergänzend wird ein Vorflutsystem aus Mulden / Rigolen mit nachordneten Versickerungsbecken vorgeschlagen.

Abbildung 13: Prinzip des Mulden-Rigolen-Systems am Beispiel der Variante 2



### 3.6 Freiraumkonzeption

Das Freiraumkonzept folgt den Prinzipien der dörflichen Entwicklung, wonach jeder Freiraum stets auch Teil einer genutzten Kulturlandschaft ist. Reine Abstandsgrünflächen und Parkanlagen, die städtischen Typologien entstammen, sollen hier nicht entstehen.

Innerhalb des bebauten Bereiches sind somit die Hausgärten das flächenmäßig wichtigste Grün- und Freiraumelement.

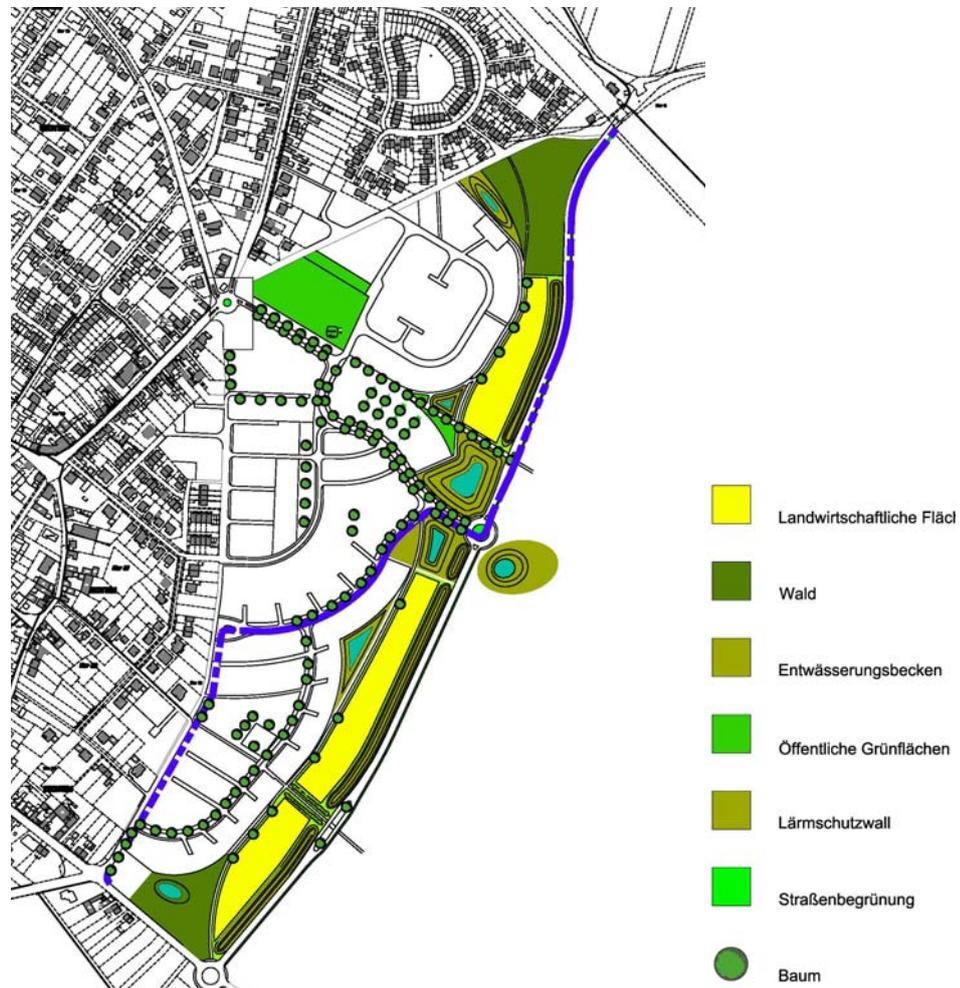
Straßen und Wege werden je nach ihrer Bedeutung durch Baumreihen gesäumt. Die einzelnen Wohnquartiere erhalten vielfältig nutzbare Quartiersplätze.

Nach einer ersten Vorbilanzierung werden für das Gesamtkonzept, das überwiegend heutiges Intensivackerland mit relativ geringen Biotopwerten in Anspruch nimmt, ca. 8 ha Ausgleichsflächen benötigt. Diese Größenordnung lässt sich innerhalb des Bereiches, der nach Osten durch die Ortsumgehung begrenzt wird, nachweisen (s. auch Anlage 2 zu diesem Erläuterungsbericht).

Dabei wird im Norden und Süden je eine Naturwaldzelle vorgeschlagen, die dem Siedlungsraum eine landschaftsräumliche Fassung gibt und hohe Biotopwerte erreicht.

Auch die landwirtschaftlichen Flächen und die Regenretentionsräume werden durch naturnahe Gestaltung und Anreicherung mit Feldrainen und Feldhecken in das Ausgleichskonzept einbezogen und im Sinne des Landschaftsplanes strukturell bereichert.

Abbildung 14: Freiraumkonzept am Beispiel der Variante 1



Mit der Umweltprüfung zu den Bebauungsplänen, die als Planungsschritte auf den Rahmenplan folgen wird der Planbereich auf das Vorkommen streng geschützter Arten untersucht. Nach den vorliegenden Rasterkarten kommen hier vor allem verschiedene Raubvögel sowie Rebhühner in Betracht, zudem in Randbereichen eventuell auch Krötenarten und Zauneidechsen.

Durch den Erhalt von Ackerlandflächen am Siedlungsrand und ihre Anreicherung mit Feldrainen und Feldgehölzen wird ein Beitrag zum Artenschutz geleistet.

### 3.7 Lärmschutz

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen im neuen Ortsteil wurde ein Vorberechnung erstellt. Zudem wurden die vorhandenen Informationen des Lärmkatasters NRW ausgewertet. Danach ist das Gebiet durch Schienenverkehr vorbelastet. Die nördliche Grenze des Siedlungsraumes wird so gewählt, dass die Grenzwerte der Verkehrslärm-schutzverordnung eingehalten werden.

Für den Straßenverkehrslärm wurde von den Prognosedaten für die Belegung der L 190n ausgegangen. Die städtebaulichen Konzepte sind danach so angelegt, dass die Orientierungswerte zur DIN 18005 für den Straßenverkehrslärm eingehalten werden, wenn landschaftsverträgliche Lärmschutzmaßnahmen (Wälle nicht über 3,50 m Höhe) an der L 190n zum Einsatz kommen.

In der Kombination aus Vor- und Zusatzbelastung kann voraussichtlich eine Überschreitung der Grenzwerte für Verkehrslärm aus der 16. BImSchV vermieden werden.

## Anlage 1

## Flächenbilanzierung

## Baugebiet Rahmenplanung Sechtem-Ost

## Variante 1

## Gesamtes Plangebiet

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>	Anteil v.H
Gesamtes Plangebiet	264.225	

<b>Bruttobauland:</b>	<b>176.800</b>	<b>100,0%</b>
darin		
Öffentliche Grünflächen	8.133	4,6%
Öffentliche Verkehrsflächen	26.389	14,9%
Private Verkehrsflächen	6.933	3,9%
<b>Nettobauland:</b>	<b>135.346</b>	<b>76,6%</b>
darin		
WA-Gebiet	115.345	85,2%
MI-Gebiet	20.000	14,8%

## Bauabschnitt 1 63,5%

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>	Anteil v.H.
<b>Bruttobauland:</b>	<b>112.295</b>	<b>100,0%</b>
darin		
Öffentliche Grünflächen	8.133	7,2%
Öffentliche Verkehrsflächen	17.194	15,3%
Private Verkehrsflächen	4.004	3,6%
<b>Nettobauland:</b>	<b>82.965</b>	<b>73,9%</b>

## Bauabschnitt 2 36,5%

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>	Anteil v.H.
<b>Bruttobauland:</b>	<b>64.505</b>	<b>100,0</b>
darin		
Öffentliche Verkehrsflächen	9.195	14,3
Private Verkehrsflächen	2.929	4,5
<b>Nettobauland:</b>	<b>52.381</b>	<b>81,2</b>

## Sonstige Flächen

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>
Wald	16476
Landwirtschaftliche Fläche	45385
Retentions-/Versickerungsflächen	15653
L 190 n	9911

## Wohnungsschlüssel

	Freist. Einfamilienhäuser	Doppelhäuser	Reihenhäuser	Wh. in Mehrfamilie	Gesamt
Anzahl	73	94	37	54	258
Prozent	28%	36%	14%	21%	100%

bei 90 qm / WE

Summe Einwohner	645
bei 2,5 / WE	

**Baugebiet Rahmenplanung Sechtem-Ost****Variante 2****Gesamtes Plangebiet**

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>	Anteil v.H
<b>Gesamtes Plangebiet</b>	<b>264.225</b>	

<b>Bruttobauland:</b>	<b>176.272</b>	<b>100,0%</b>
darin:		
Öffentliche Grünflächen	12.685	7,2%
Öffentliche Verkehrsflächen	24.677	14,0%
Private Verkehrsflächen	8.204	4,7%
<b>Nettobauland:</b>	<b>130.706</b>	<b>74,2%</b>
darin		
WA-Gebiet	117.723	90,1%
MI-Gebiet	12.983	9,9%

**Bauabschnitt 1** **59,8%**

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>	Anteil v.H.
<b>Bruttobauland:</b>	<b>105.398</b>	<b>100,0%</b>
darin		
Öffentliche Grünflächen	11.620	11,0%
Öffentliche Verkehrsflächen	23.728	22,5%
Private Verkehrsflächen	5.255	5,0%
<b>Nettobauland:</b>	<b>70.050</b>	<b>66,5%</b>

**Bauabschnitt 2** **41,9%**

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>	Anteil v.H.
<b>Bruttobauland:</b>	<b>73.822</b>	<b>100,0%</b>
darin		
Öffentliche Grünflächen	1.065	1,4%
Öffentliche Verkehrsflächen	9.153	12,4%
Private Verkehrsflächen	2.948	4,0%
<b>Nettobauland:</b>	<b>60.657</b>	<b>82,2%</b>

**Sonstige Flächen**

Flächenart	Fläche in m <sup>2</sup>
Wald	16.281
Landwirtschaftliche Fläche	46.435
Retentions-/Versickerungsflächen	15.325
L 190 n	9.911

**Wohnungsschlüssel**

	Freist. Einfamilienhäuser	Doppelhäuser	Reihenhäuser	Wh. in Mehrfamilienh	Gesamt
<b>Anzahl</b>	89	94	43	54	280
<b>Prozent</b>	32%	34%	15%	19%	100%

bei 90 qm /WE

<b>Summe Einwohner</b>	<b>700</b>
bei 2,5 / WE	





**Anlage 3****Voruntersuchungen zur Schallbelastung (Stand Juli 2011)****Anlass und Ziel der Voruntersuchungen**

Für die Rahmenplanung Sechtem- Ost war es wegen der bekannten Vorbelastungen und wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den städtebaulichen Entwurf notwendig, die Schallbelastungen und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen überschlägig zu beurteilen.

Hierzu wurden Berechnungen nach den Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) durchgeführt.

Die Voruntersuchung dient zur Orientierung für den städtebaulichen Entwurf und ersetzt nicht die vollständigen Schallimmissionsgutachten, die im Rahmen der Umweltprüfung zur verbindlichen Bauleitplanung erstellt werden müssen.

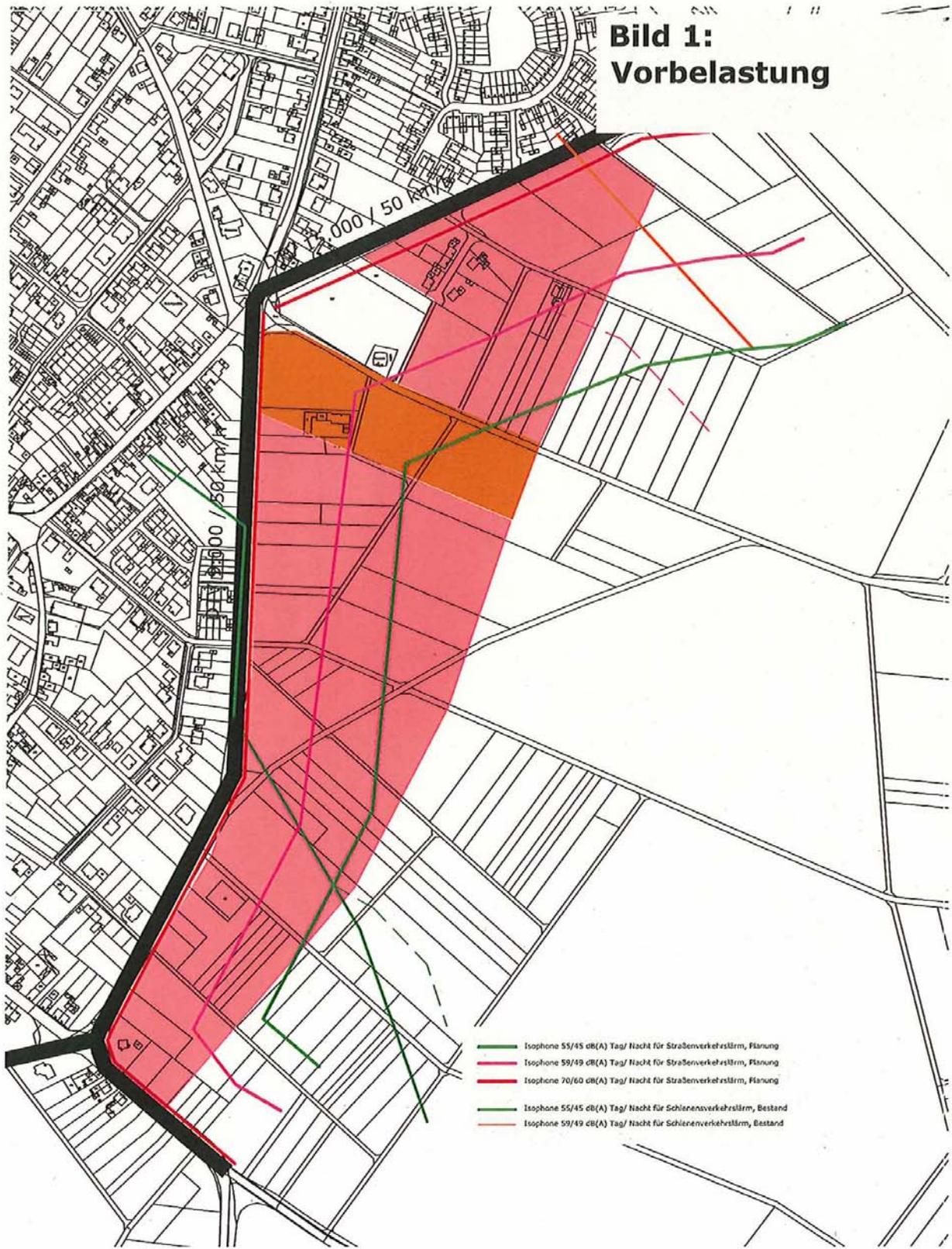
**Erläuterung der Ergebnisse**Bild 1: Vorbelastung

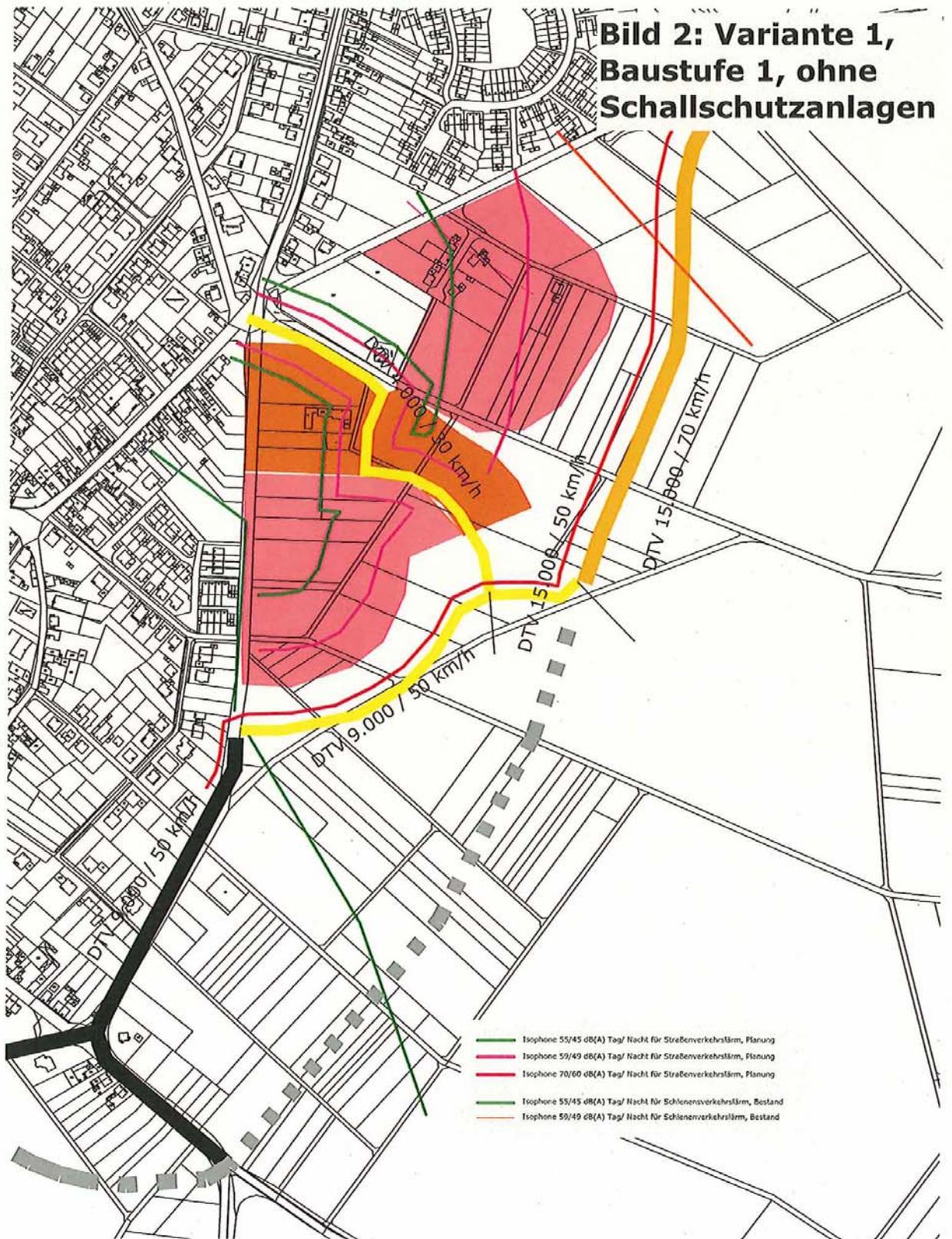
Die Darstellung enthält die Isophonen (Linien gleicher Schallausbreitung) für die Vorbelastung der geplanten Wohn- und Mischbauflächen bei freier Schallausbreitung. Als Schallquellen wurden die L 190 und die Bahnstrecke angesetzt.

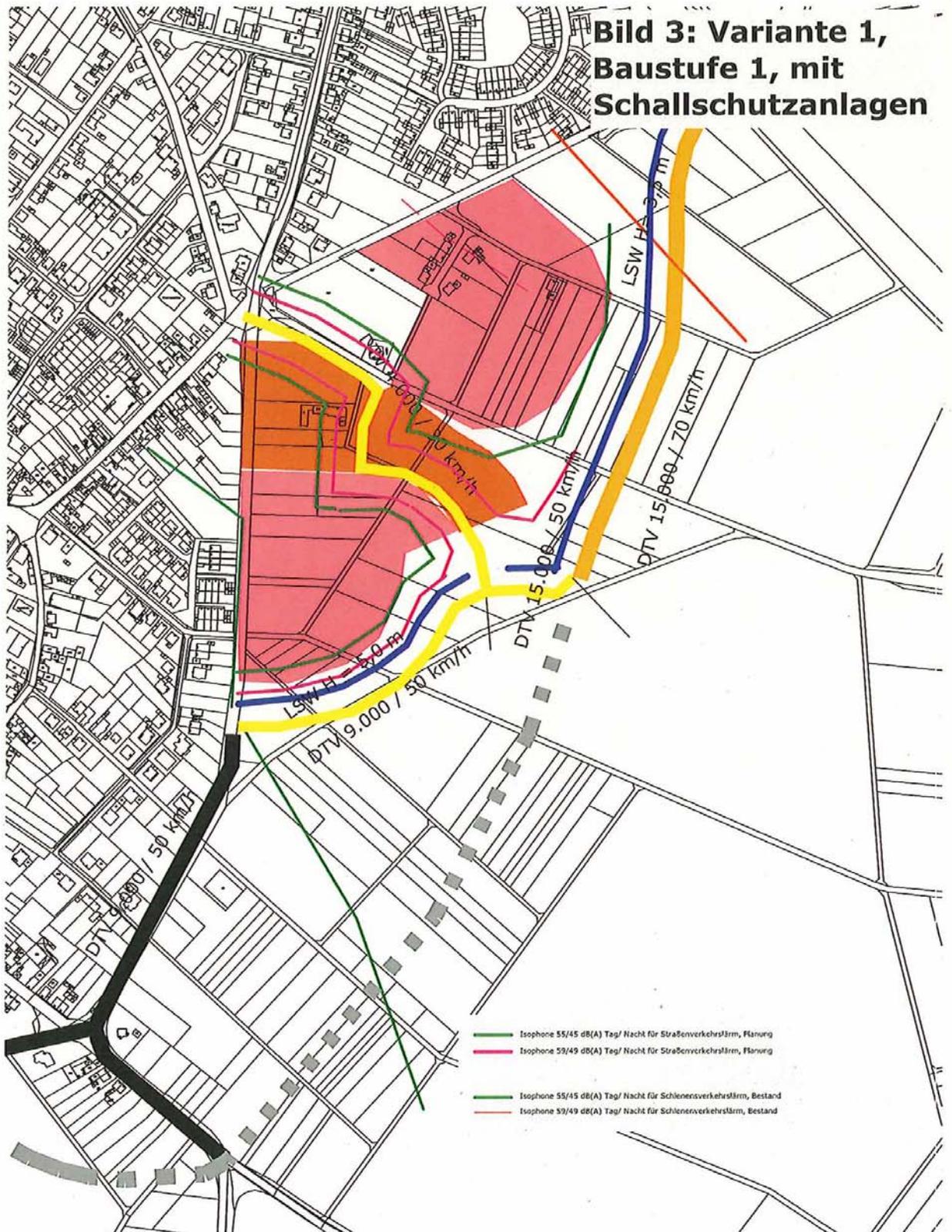
Es ist erkennbar, dass die Vorbelastungen ohne zusätzlichen Schallschutz die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in etwa der Hälfte des Plangebietes überschreiten. Die Orientierungswerte für die städtebauliche Planung (Anlage 1 zur DIN 18005) werden nahezu überall im Plangebiet überschritten.

Bilder 2 – 7: Planung

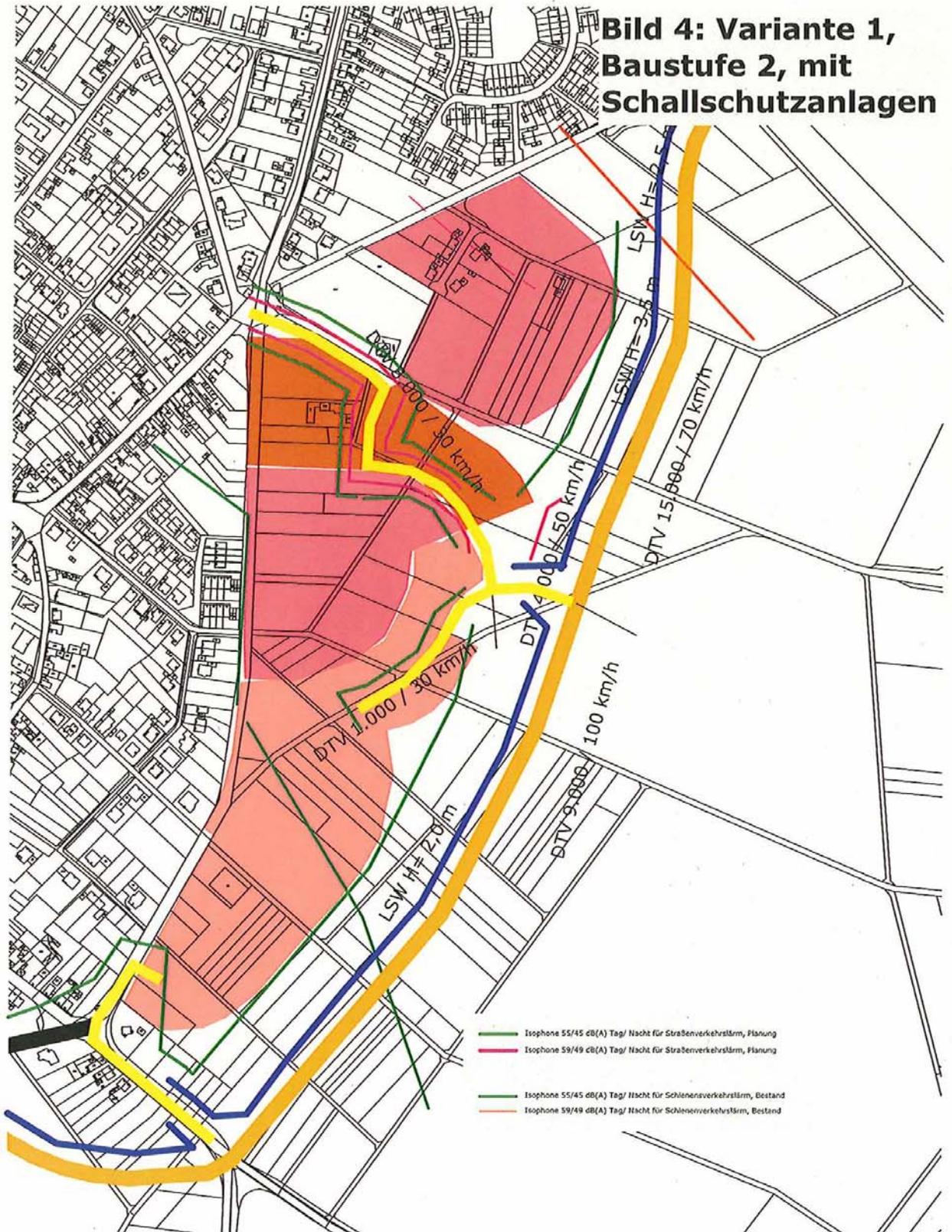
Es wird jeweils für beide Planungsvarianten eine erste Baustufe ohne vollständigen Ausbau der L 190 n und eine zweite Baustufe mit vollständigem Ausbau der L 190 n berechnet. Für beide Baustufen wird die Höhe der erforderlichen Abschirmung an der L 190 n / an der Umfahrung in der ersten Baustufe berechnet und im Plan eingetragen. Als Vergleichsfall wird (nur für die erste Baustufe) auch ein Plan mit Eintrag der Schallausbreitung ohne Lärmschutz vorgelegt.

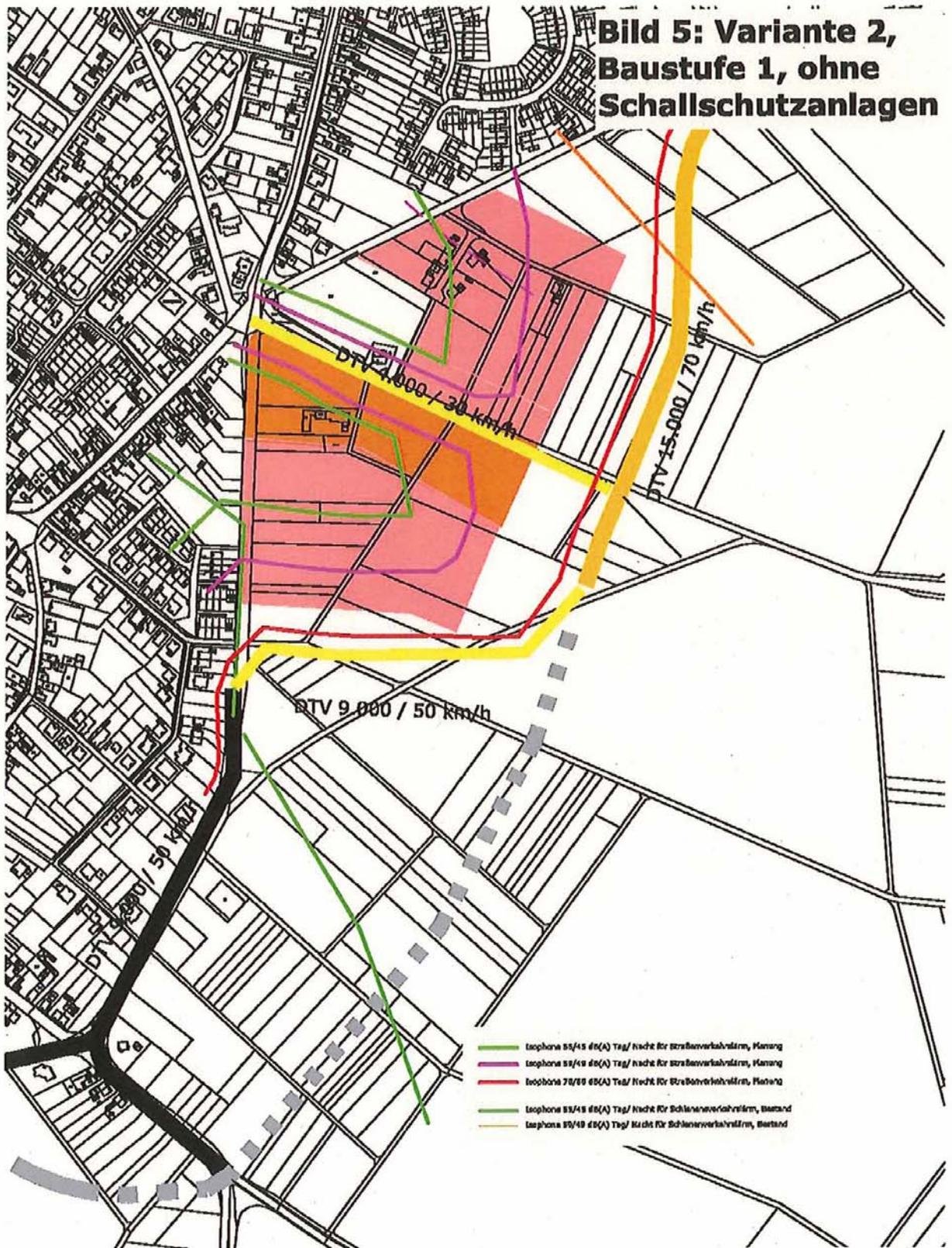




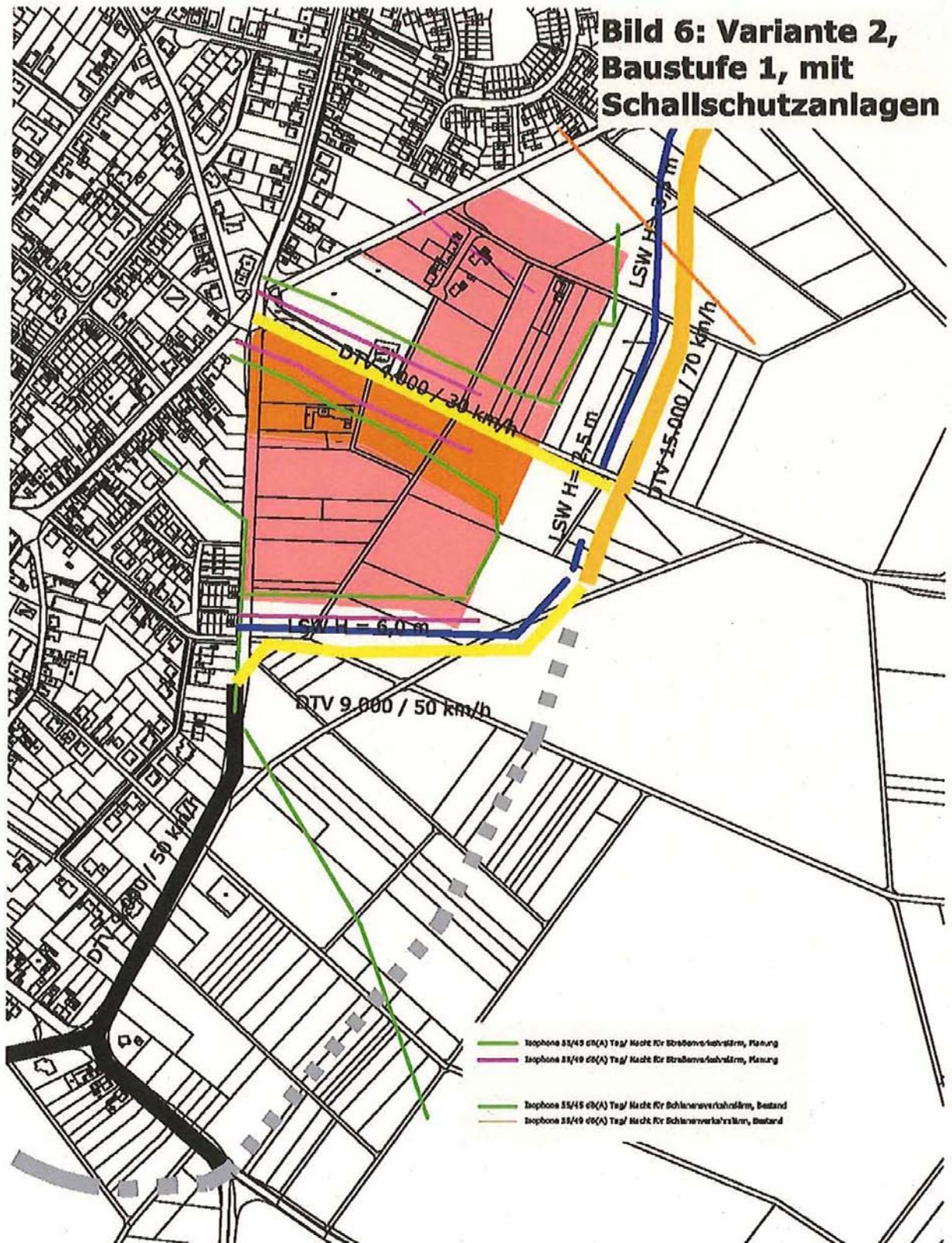


**Bild 4: Variante 1, Baustufe 2, mit Schallschutzanlagen**





**Bild 6: Variante 2, Baustufe 1, mit Schallschutzanlagen**

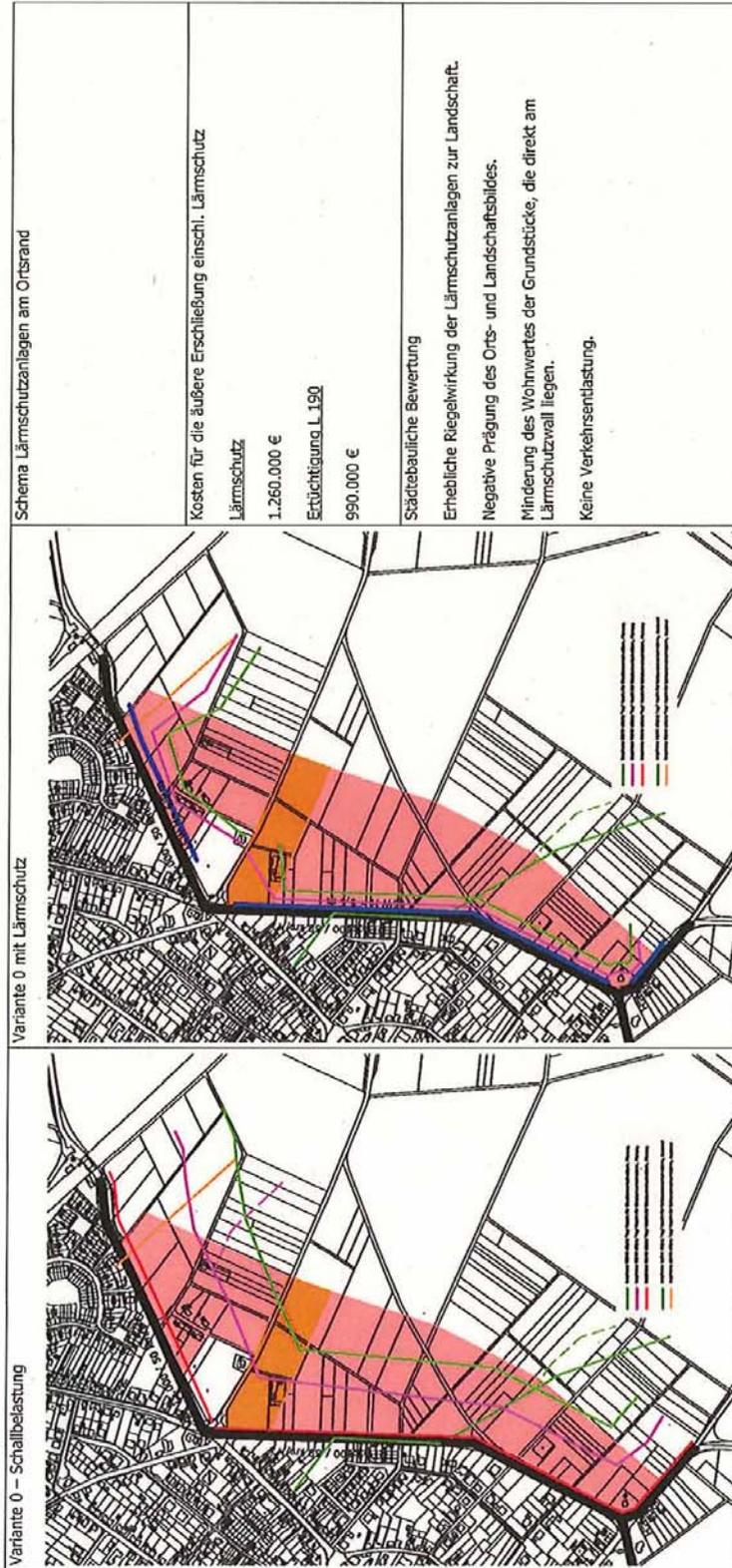




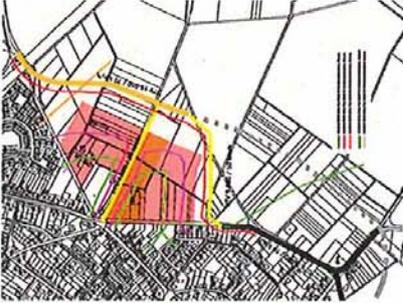
Anlage 4

Variantenvergleich Äußere Erschließung

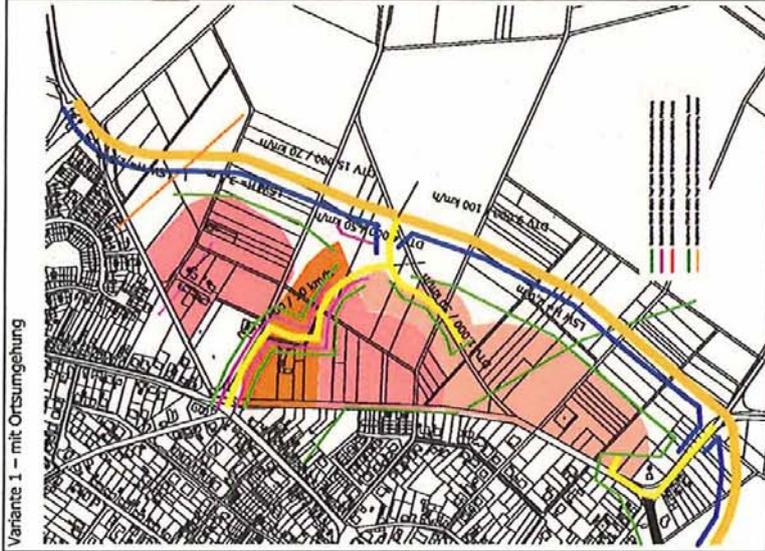
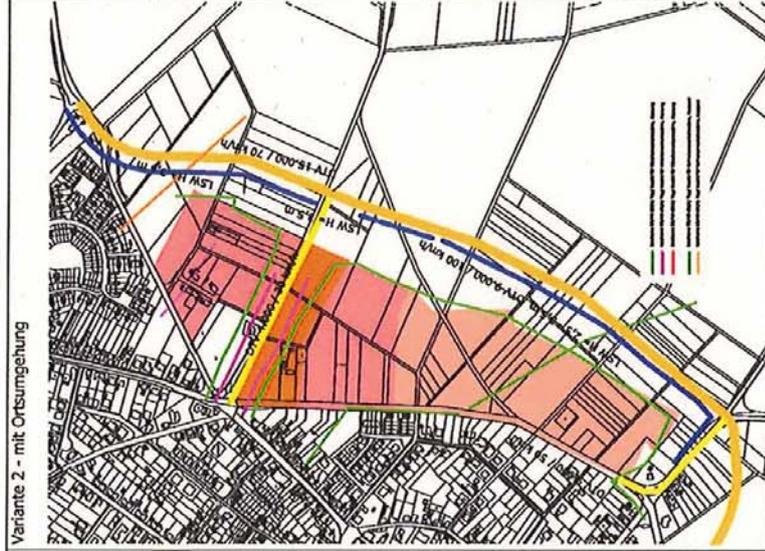
Stadt Bornheim - Rahmenplanung Sechtem-Ost - Variantenvergleich Äußere Erschließung / Lärmschutz



Stadt Bornheim - Rahmenplanung Sechtem-Ost – Variantenvergleich Äußere Erschließung / Lärmschutz

<p>Variante 1 – 1. Baustufe – Schallbelastung</p> 	<p>Variante 1 – 1. Baustufe – mit Lärmschutz</p> 	<p>Variante 2 – 1. Baustufe – Schallbelastung</p> 	<p>Variante 2 – 1. Baustufe – mit Lärmschutz</p> 	<p>Schema Lärmschutzanlagen am Ortsrand</p> <p>Kosten für die äußere Erschließung einschl. Lärmschutz  <b>L 190 n. 1. Abschnitt:</b>          1.270.000 €</p> <p>Provisionen, Variante 1:          Lärmschutz 600.000 € einschl. Rückbau          Erschließungsanlagen Mehraufwand 100.000 einschl. Um-/ Rückbauten</p> <p>Provisionen, Variante 2:          Lärmschutz 660.000 € einschl. Rückbau          Erschließungsanlagen Mehraufwand 150.000 einschl. Um-/ Rückbauten</p> <p>Städtebauliche Bewertung:</p> <p>In beiden Varianten teilweise erhebliche Riegelwirkung der Lärmschutzanlagen zur Landschaft.</p> <p>Negative Prägung des Orts- und Landschaftsbildes.</p> <p>Minderung des Wohnwertes der Grundstücke, die direkt am Lärmschutzwall liegen.</p> <p>Keine Verkehrsbelastung im südlichen Ortsteil von Sechtem.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

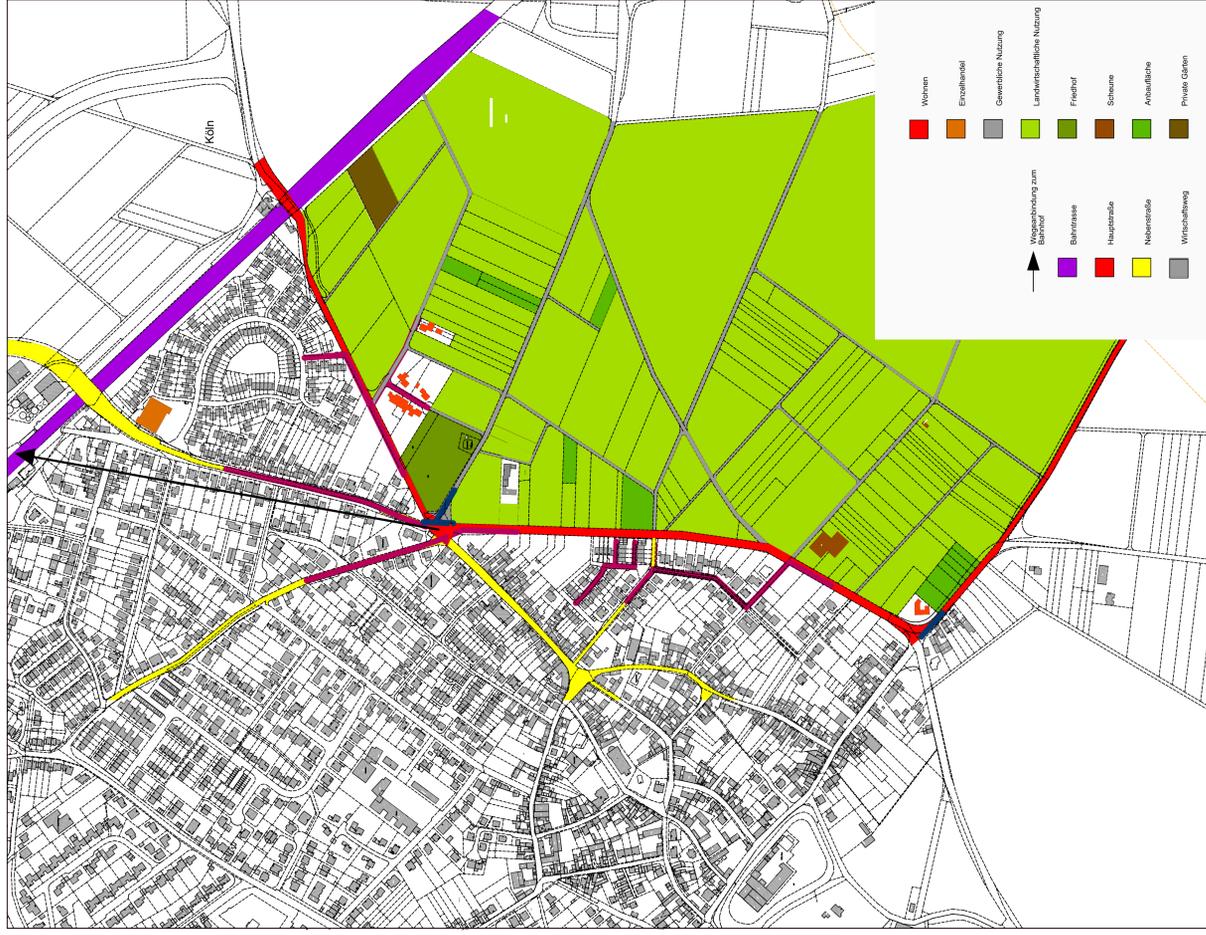
Stadt Bornheim - Rahmenplanung Sechtem-Ost - Variantenvergleich Äußere Erschließung / Lärmschutz

<p>Variante 1 - mit Ortsumgehung</p> 	<p>Variante 2 - mit Ortsumgehung</p> 	<p>Schema Lärmschutzanlagen am Ortsrand</p> <p>Kosten für die äußere Erschließung einschli. Lärmschutz                  Kosten ohne Provisorien als 1. Baustufe, gesamt:                  2.975.000 € (ohne Südtangente)                  Kosten mit Provisorien, gesamt:                  2.975.000 € + min. 700.000 € bis max. 810.000 €                  max. 3.785.000 €</p> <p>Städtebauliche Bewertung</p> <p>Verträglichste Lösung für das Orts- und Landschaftsbild.                  Keine Lärmschutzwälle über 3,50 m Höhe.</p> <p>Aufgrund des Abstandes zwischen Siedlungsrand und Ortsumgehung / Lärmschutz höchster Wohnwert.                  Verkehrsbelastung für Sechtem.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

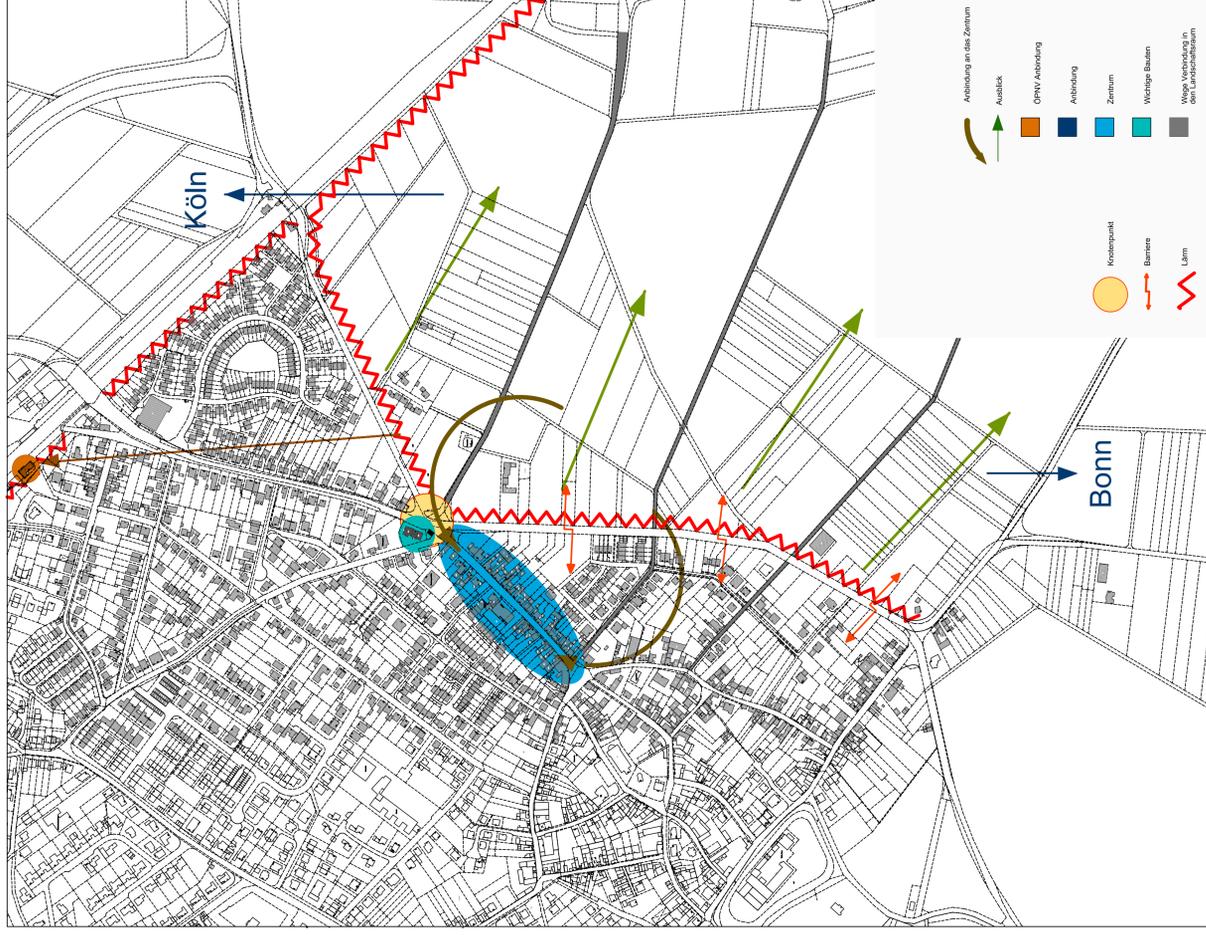
# Rahmenplanung Sechtem-Ost

## Analyse

Bestand



Mängel und Qualitäten



# Rahmenplanung Sechtem-Ost

## Variante 1\_ Städtebaulicher Entwurf



# Rahmenplanung Sechtem-Ost

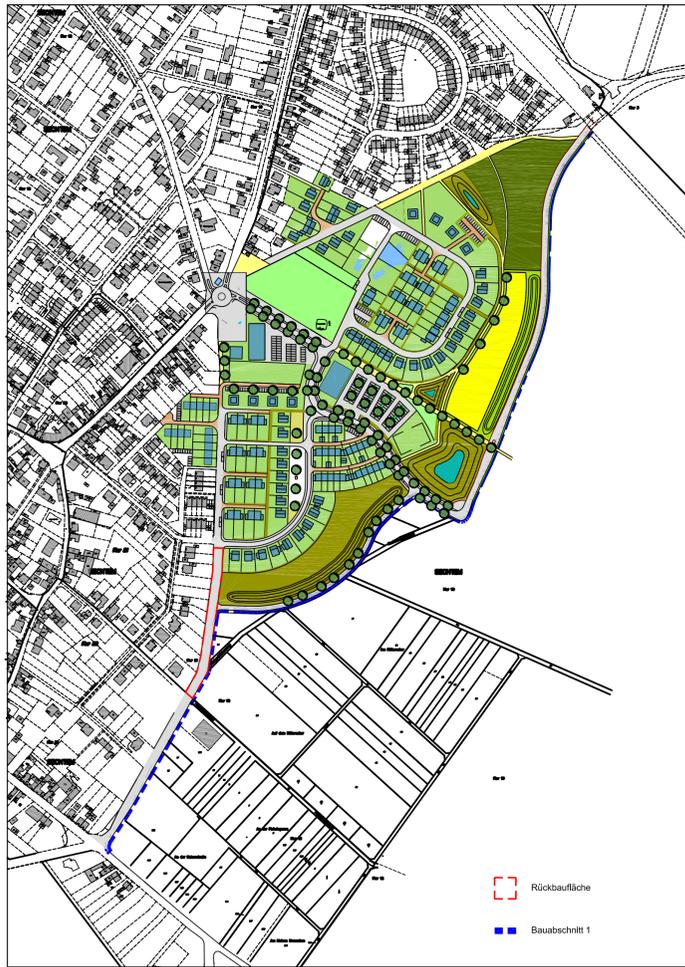
## Variante 2\_ Städtebaulicher Entwurf



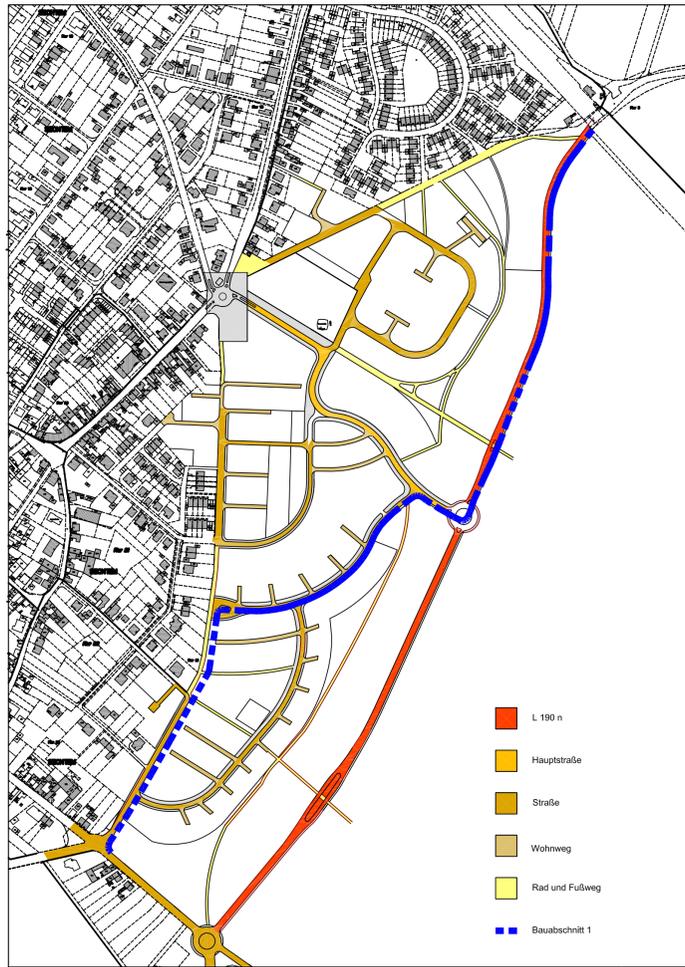
# Rahmenplanung Sechtem-Ost

## Variante 1\_ Themenkarten

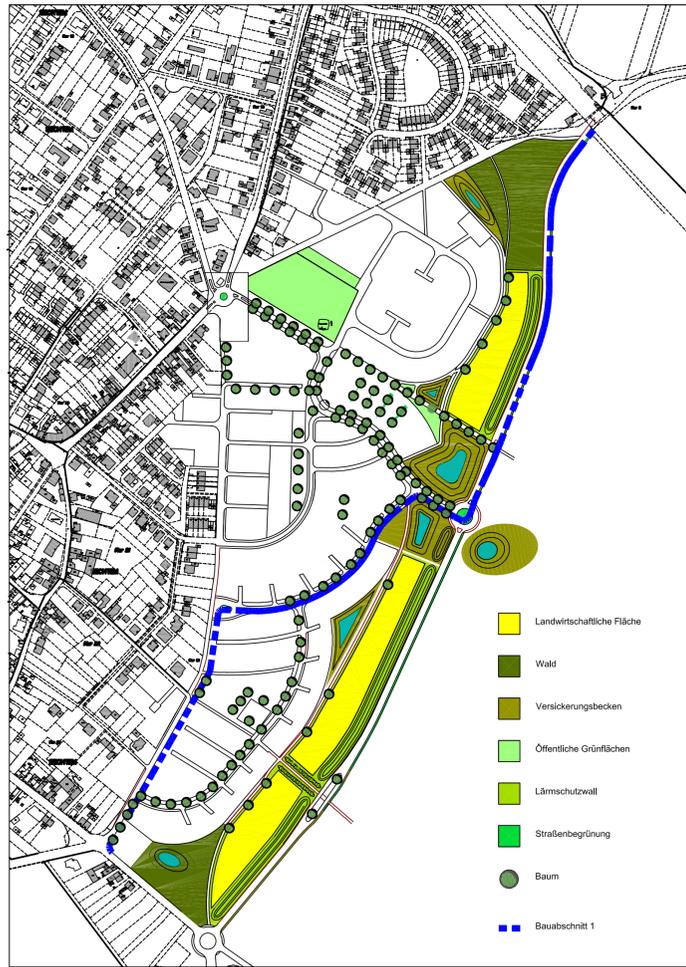
Bauabschnitt 1



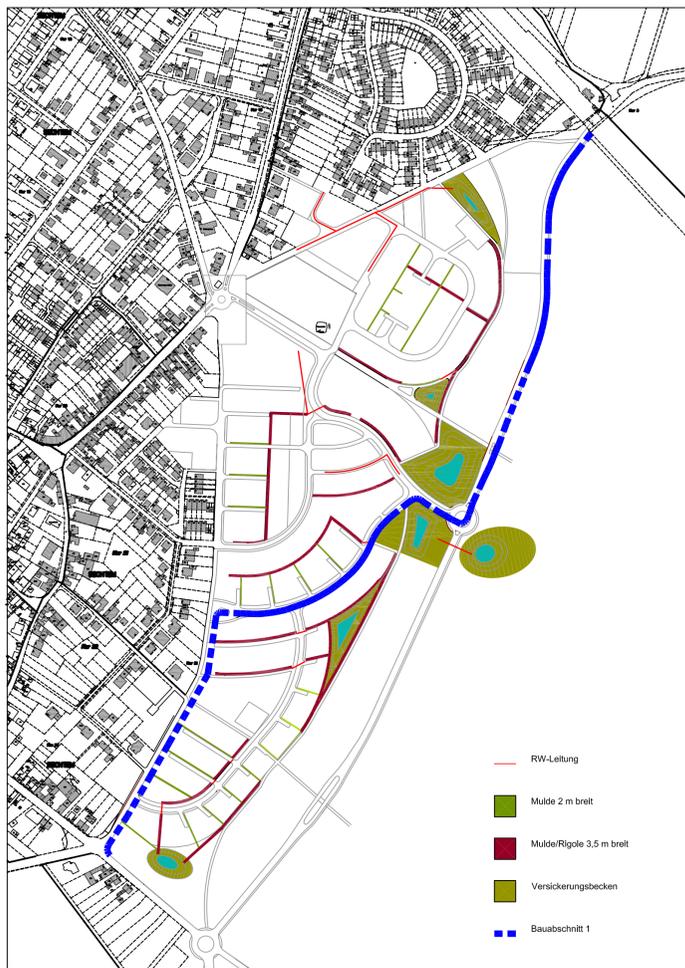
Verkehrliche Erschließung



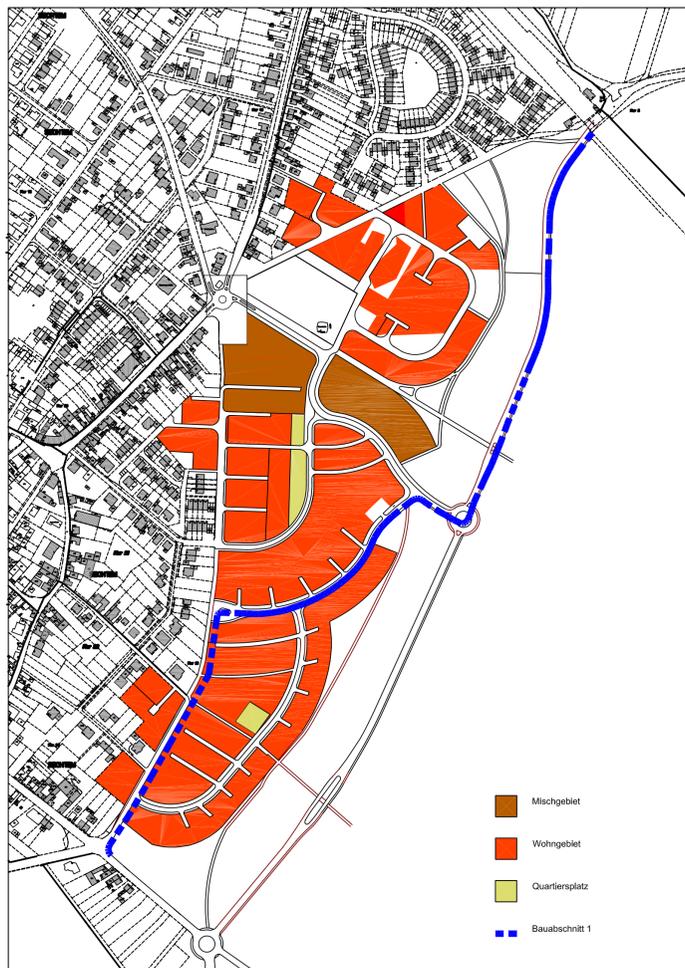
Grün und Freiflächen



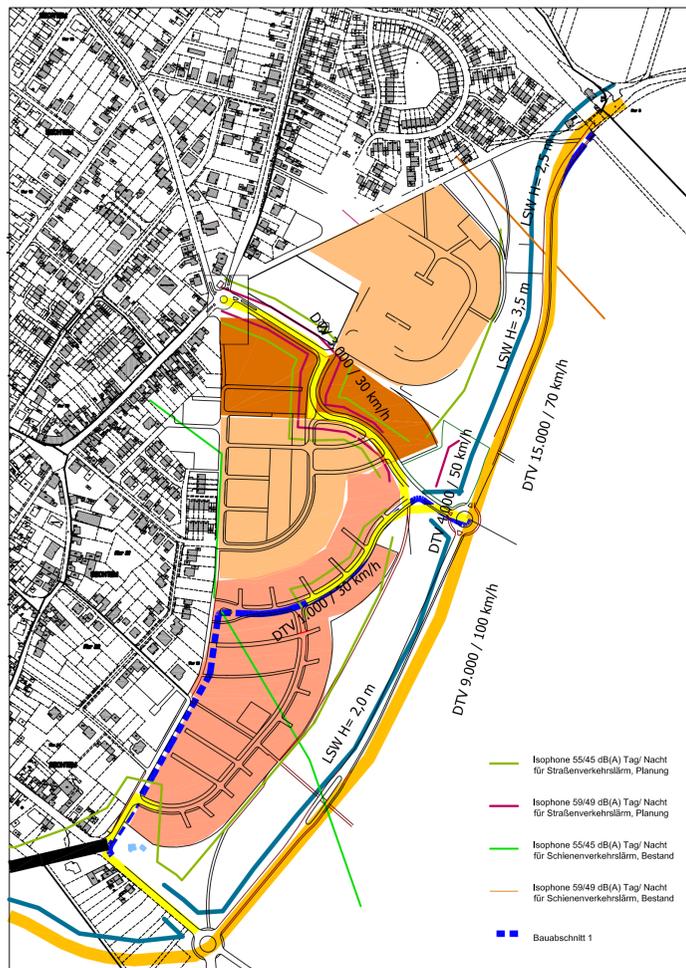
Entwässerung



Nutzung



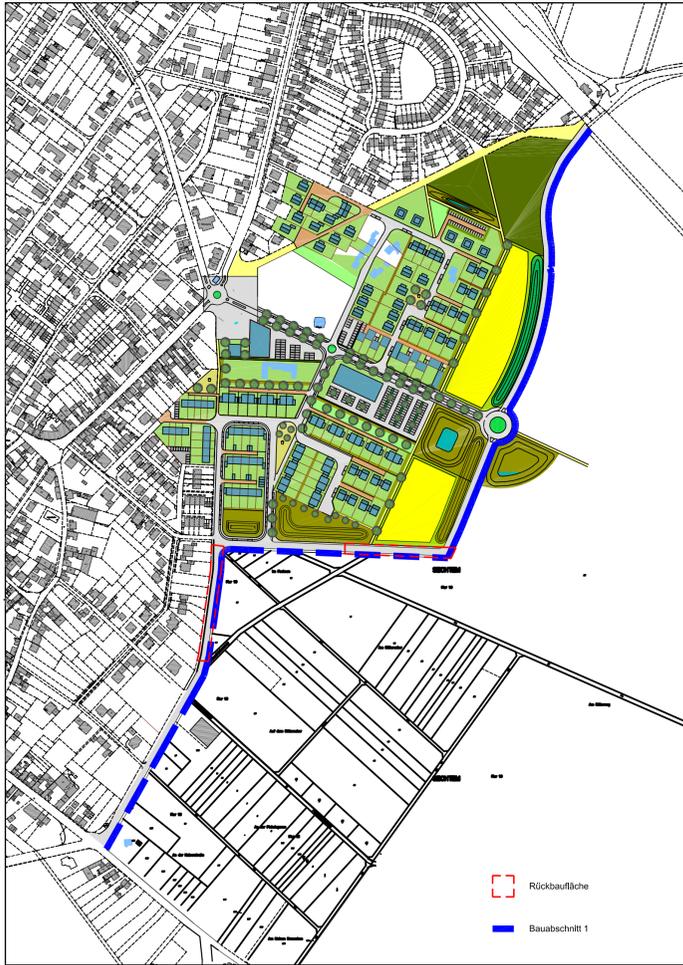
Lärmschutz



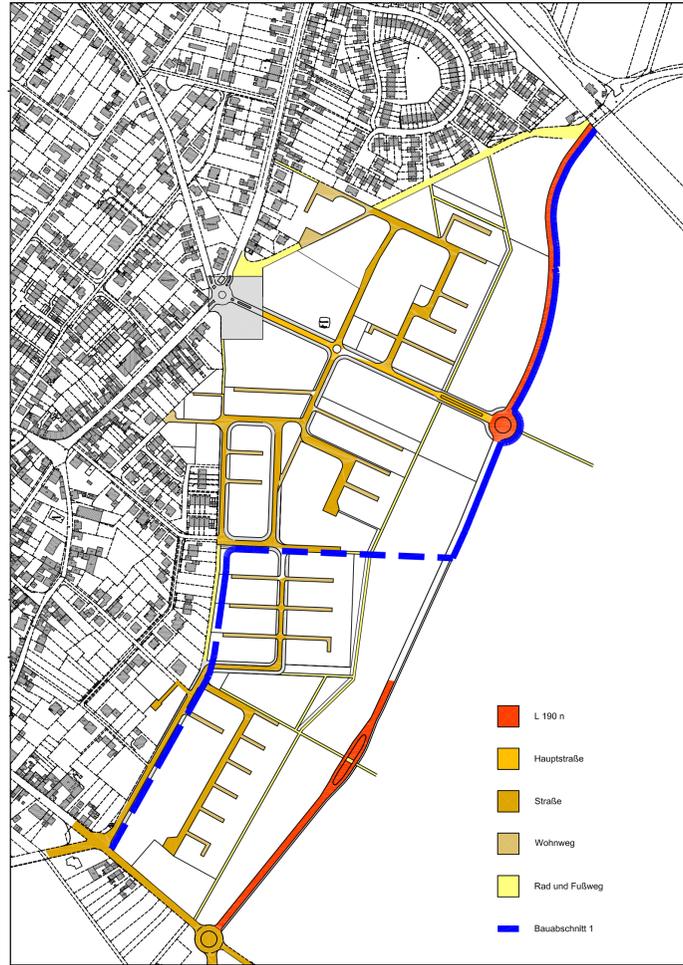
# Rahmenplanung Sechtem-Ost

## Variante 2\_ Themenkarten

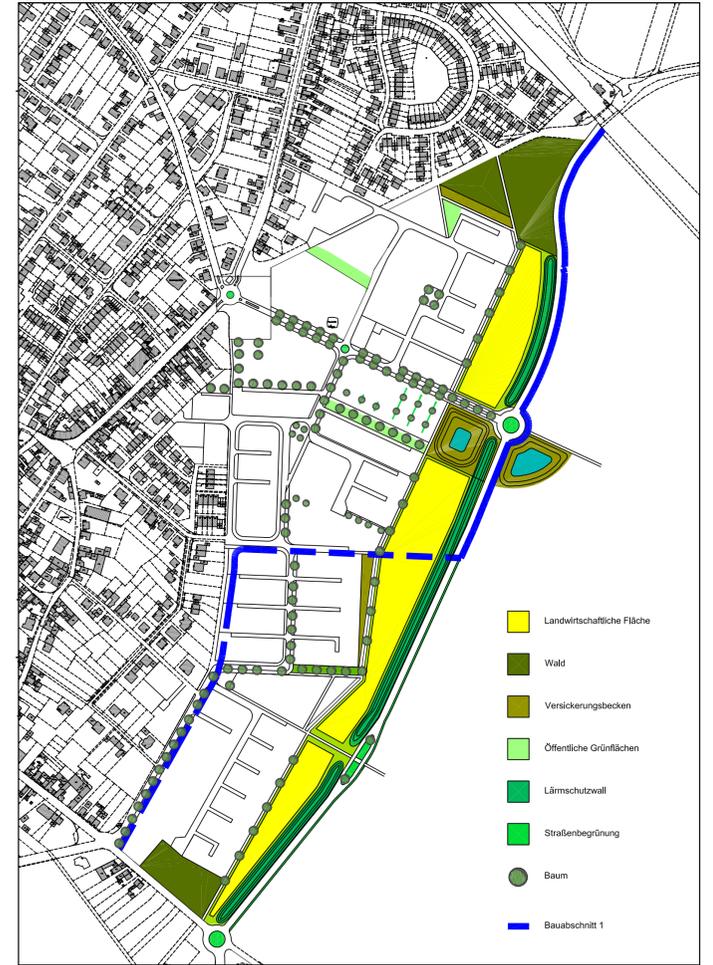
Bauabschnitt 1



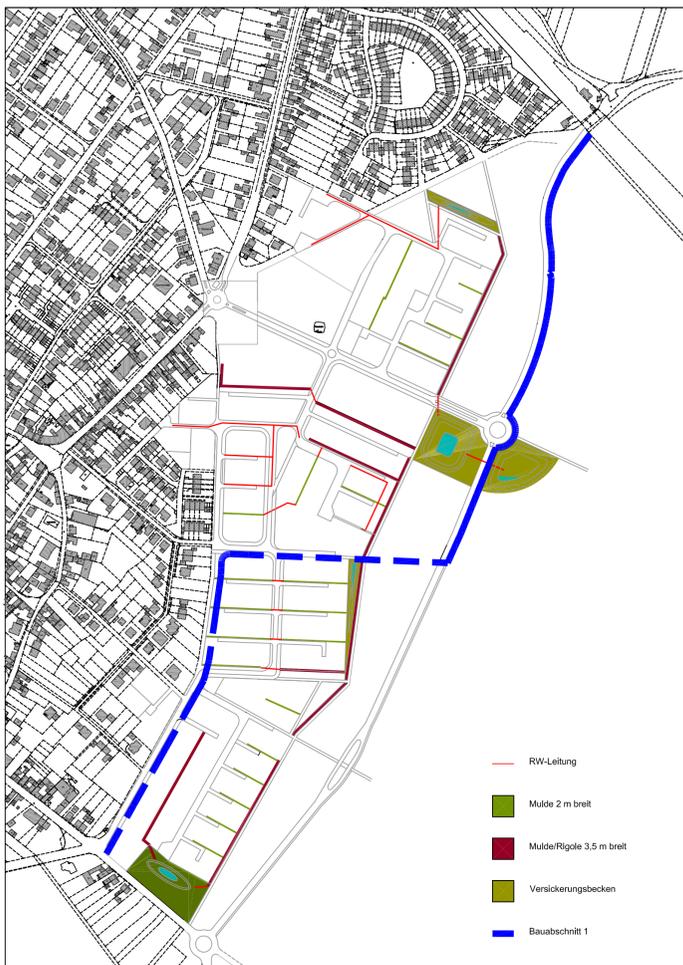
Verkehrliche Erschließung



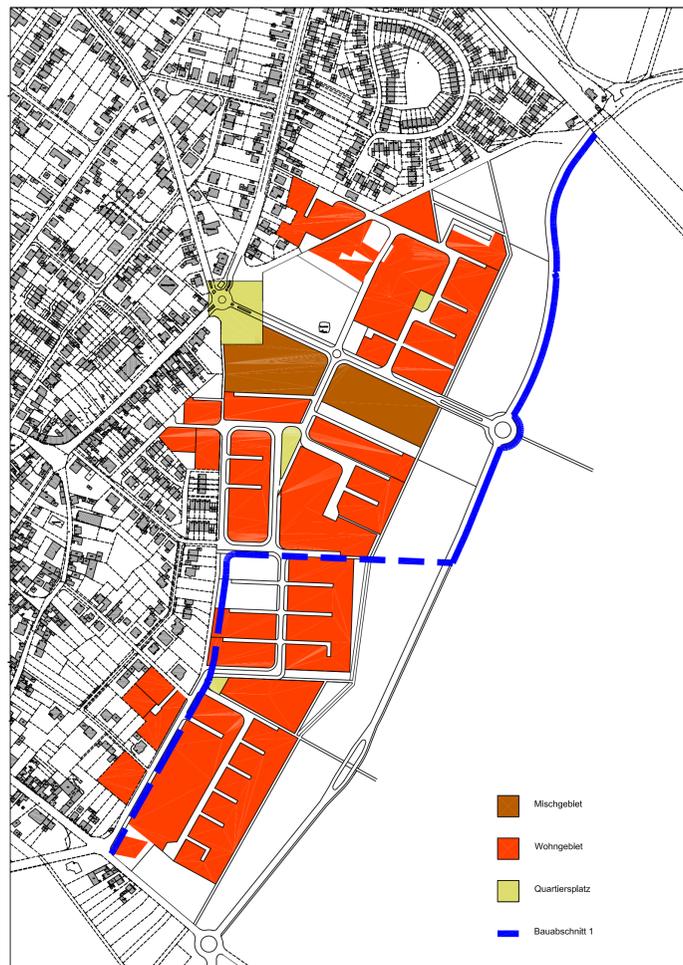
Grün und Freiflächen



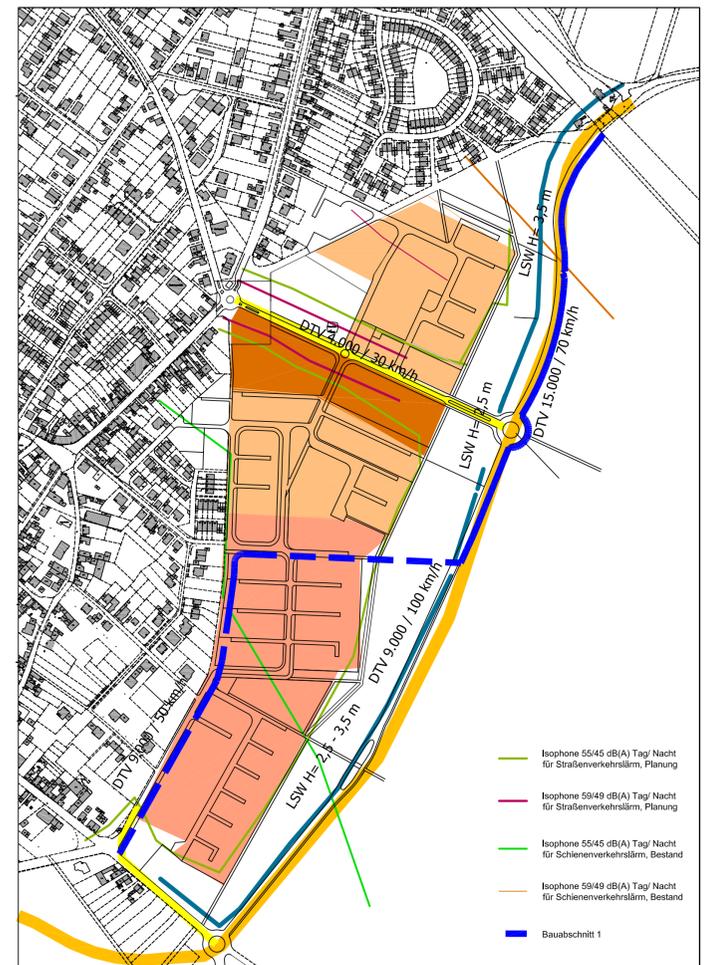
Entwässerung



Nutzung



Lärmschutz



Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	19.10.2011
---------------------------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr.	377/2011-9
Stand	23.08.2011

**Betreff Vorstellung der Straßenplanung Apostelpfad in Bornheim****Beschlussentwurf:**

Der Ausschuss für Verkehr-, Planung- und Liegenschaften

1. nimmt die Straßenplanung zum Ausbau des Apostelpfades zur Kenntnis,
2. beauftragt den Bürgermeister,
- 2.1 den für die Maßnahme erforderlichen Grunderwerb durchzuführen,
- 2.2 für den Ausbau nicht zwingend erforderliche Flächen den angrenzenden Anliegern zum Erwerb anzubieten,
- 2.3 die Straßenplanung den Anliegern in einer Anliegerversammlung vorzustellen,
- 2.4 dem Ausschuss eine ggf. modifizierte Planung, in der die Anregungen und Bedenken der Anlieger nach Möglichkeit berücksichtigt wurden, zur weiteren Erörterung vorzustellen.

**Sachverhalt:**

Der Ausschuss für Verkehr-, Planung- und Liegenschaften hat am 13.12.2006 (Vorlage Nr. 492/2006-7) den Beschluss gefasst, für den Ausbau des Apostelpfades und für die Umgestaltung der verkehrswichtigen Straßen im Sinne des Verkehrskonzeptes eine Planung aufzustellen und einen Förderantrag bei der Bezirksregierung Köln zu stellen. Als verkehrswichtige Straßen im Netz wurde die Königstraße / Bonner Straße sowie Adenauerallee, Fußkreuzweg, Eichendorffstraße und Apostelpfad – einschl. des Anschlusses Uedorfer Weg eingestuft.

Eine Vorplanung für den Apostelpfad liegt vor und der zu stellende Einplanungsantrag wurde bei der Bezirksregierung für die Gesamtbaumaßnahme eingereicht. Diese wurde grundsätzlich als Fördermaßnahme anerkannt und wird aktuell im Förderprogramm der Bezirksregierung Köln berücksichtigt und fortgeschrieben.

Als ein Teil des Integrierten Handlungskonzeptes Königsstraße (IHK), umfasst diese Gesamtmaßnahme Apostelpfad eine Ausbaulänge von insgesamt 790 m und setzt sich aus drei Teilabschnitten zusammen.

- 1. Der Umbau Knotenpunkt Königsstraße/Apostelpfad (90m)
- 2. Ausbau Apostelpfad im innerstädtischen angebauten Bereich (450)
- 3. Ausbau Apostelpfad im nicht angebauten Bereich (freie Strecke) (250m)

Der Umbau des Knotenpunktes beinhaltet eine bauliche Veränderung der Königsstraße auf eine Länge von ca. 90m. Zusätzlich bedarf es einer Anpassung der einmündenden Mühlenstraße. Die Ausbaustrecke des Apostelpfades beginnt im Westen an der Königsstraße. Der innerstädtische auszubauende 2. Abschnitt endet ca. 50 m hinter der einmündenden Zehnhoffstraße. Danach setzt sich die freie Strecke fort und endet im Osten hinter der Einmündung Alfred Radermacher Straße und bildet den 3. auszubauenden Abschnitt.

Im weiteren Verlauf geht der Apostelpfad in den Eichenweg über, der in den Uedorfer Weg mündet und ab dort eine Verbindung zur L 281 herstellt. Zudem wird in der Verlängerung

über den Fußkreuzweg und der daran anschließenden Adenauerallee der Ringschluss mit der innerörtlichen verkehrswichtigen Bonner Straße hergestellt. Der Apostelpfad stellt somit sowohl eine Ost-Westverbindung als auch eine Nord-Südverbindung dar.

Auf der Freien Strecke (Teilabschnitt 3) existiert ein durch Hochborde abgetrennter Rad- und Gehweg in 2,50m Breite, der baulich weitestgehend nicht verändert wird

Ursprünglich war angedacht, den Apostelpfad lediglich im innerstädtisch angebauten Bereich auszubauen. Eine in diesem Zusammenhang durchgeführte Zustandserfassung des Abschnittes Zehnhoffstraße bis Alfred-Radermacher-Straße führte zu dem Ergebnis, dass sich der nicht angebaute Teil in einem gleich schlechten Zustand wie der angebaute Teil befindet und ein Ausbau mit gleicher Dringlichkeit erforderlich wird.

Der Apostelpfad dient der Erschließung und übernimmt im erheblichen Maße auch eine Verbindungsfunktion als Hauptverbindung zur äußeren Umgehung. Anliegerverkehr der auch hierüber abgewickelt wird, spielt eine untergeordnete Bedeutung.

Verkehrsplanerisch soll der Apostelpfad den Ziel- und Quellverkehr für die Ortschaft Bornheim und Roisdorf bündeln und den Durchgangsverkehr aus dem Ortszentrum Bornheim weitestgehend verdrängen. Auf Basis des im Zusammenhang mit dem IHK erstellten Gutachtens, wurde die Variante D1.2 als Verkehrsnetzkonzept ausgewählt. Diese weist den geringsten Teil an Durchgangsverkehr für die Königsstraße auf und stellt eine verträgliche Abwicklung des Ziel und Quellverkehrs dar.

In der Vorplanungsphase sind zwei Varianten im Vorfeld ausgearbeitet worden. Diese unterschieden sich im Wesentlichen in der Lage des Radweges. Bei der verworfenen Variante ist der Radweg auf der südlichen Seite des Apostelpfades geplant worden. Es wurde jedoch die hier vorgestellten Variante mit nördlichem Radweg weiterentwickelt. Dieses ist dadurch begründet, dass zum einen der erforderliche Grunderwerb hier geringer ausfällt und praktikabler durchgeführt werden kann. Zum anderen ist der Radweganschluss sowohl im unbebauten Abschnitt ebenso auf der Nordseite bereits vorhanden als auch ein später zu bauender Radweg in nördlicher Richtung, zum Sechtemer Weg hin, geplant. Da die Randbedingungen und Vorgaben hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Fläche keine nennenswerten Variationsmöglichkeiten hergeben, ist eine Alternativvariante nicht gegeben.

Zu der notwendigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zusammenhang mit dem IHK, kommen erhebliche bauliche Mängel auf der gesamten Trasse hinzu. Vorrangig sollen somit die nachfolgend punktuell aufgeführten Ziele mit dieser Baumaßnahme realisiert werden.

Die Verkehrssicherheit wird mittels eines den technischen Anforderungen genügenden Aufbaus der Straße dauerhaft hergestellt. Mit der Neugliederung des Verkehrsnetzes wird ein stetiger und angepasster Verkehrsablauf angestrebt. Insbesondere muss der geplante Rad- und Gehweg, der einen Lückenschluss im bestehenden Radwegenetz darstellt, zu Beginn der Königstraße durch einen Umbau des Knotenpunktes Königstraße /Apostelpfad/Mühlenstraße sicher und verkehrsgerecht eingebunden werden. Aufgrund der komplexen und zahlreichen Verkehrsbeziehungen im Kreuzungsbereich Königstraße/Apostelpfad, die aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse auf einem engen Verkehrsraum abgewickelt und geregelt werden müssen, kann es zugunsten einer verkehrssicheren und verkehrsgerechten Knotenpunktsgestaltung dazu kommen, dass nicht alle Fahrbeziehungen von und in die Mühlenstraße realisiert werden können. Das planerische Ziel bleibt hier jedoch alle Verkehrsbeziehungen aufrecht zu erhalten. Eine endgültige Lösung stellt die jetzige Kreuzungsplanung noch nicht dar, sondern bedarf, im Lauf der weiteren Planungsphasen, noch weiterer Abstimmungs- und Abwägungsprozesse, auf deren Basis dann die endgültige Knotenpunktgestaltung erarbeitet werden wird.

Die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer soll durch Gehwegbreiten von mindestens 1,50 m erhöht werden. Im weiteren soll ausreichend Parkraum für Kurzparker und Anlieger

realisiert und eine optische Anpassung des Straßenraumes durch die Anordnung von Einzelbäumen zwischen Parkplatzgruppen hergestellt werden.

Die bestehende Straßenbeleuchtung wird im Zuge der Maßnahme ersetzt und ergänzt.

Der Ausführungszeitraum der Maßnahme steht in direkter Abhängigkeit des zuvor durchzuführenden 2. Teilausbaus der Königsstraße (Secundastraße bis Burgstraße). Derzeit ist der Ausführungszeitraum für 2016 vorgesehen.

Weitere Erläuterungen erfolgen in der Sitzung durch einen Vertreter des Planungsbüros.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

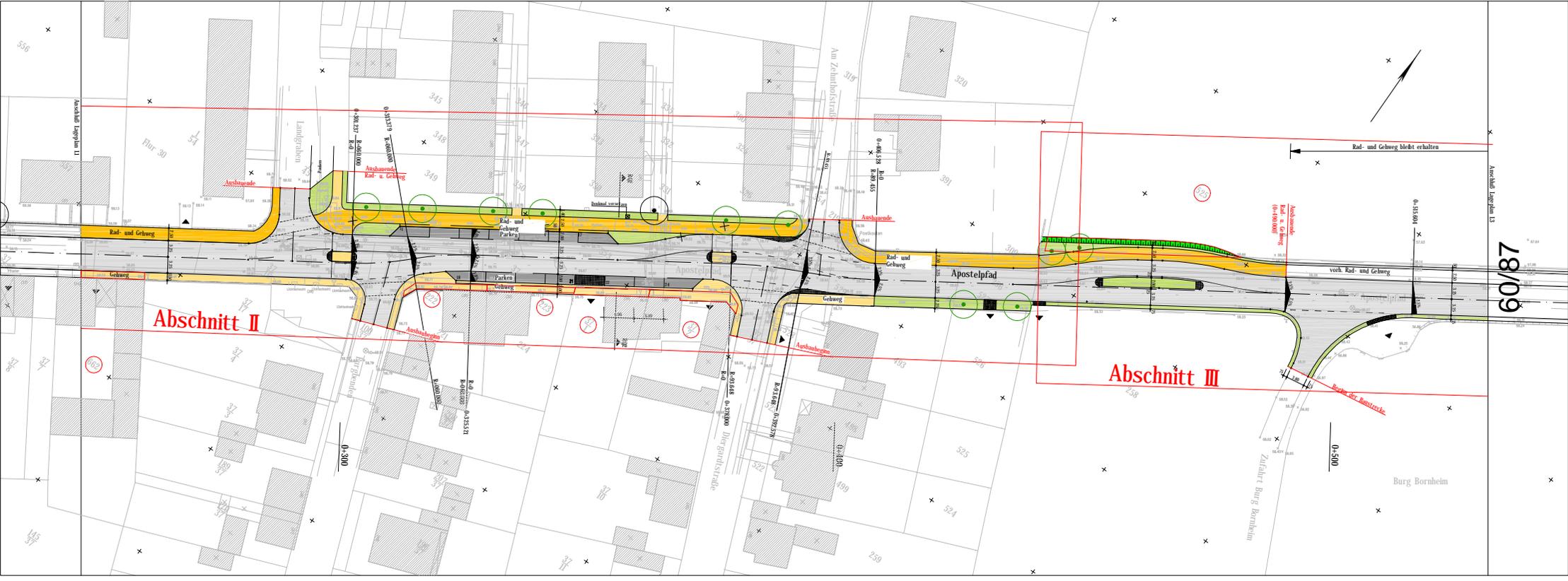
Abrechnungstechnisch gliedert sich die Maßnahme in die oben dargestellten 3 Abschnitte. Alle drei Abschnitte werden als Fördermaßnahme durch die Bezirksregierung Köln mit derzeit 60 % gefördert. Lediglich für den 2. Bauabschnitt können KAG Beiträge erhoben werden. Zur Realisierung der Maßnahme sind bei den Haushaltsplanberatungen 2012/2013 ff. Haushaltsmittel für 2012/2013 sowie für 2015/2016 einzuplanen.

<b><u>Investitionsprojekt Apostelpfad:</u></b>	<b><u>5.000056.700</u></b>
Gesamtkosten der Maßnahme:	ca. 1.400.000,- €
Fördersumme GVFG:	ca. 520.000,- €
Drittmittel (KAG):	ca. 470.000,- €
Anteil Stadt Bornheim :	ca. 410.000,- €

#### **Anlagen zum Sachverhalt**

Lagepläne L1 L2 L3





28/09

Burg Bornheim



Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	19.10.2011
Rat	17.11.2011

**öffentlich**

Vorlage Nr.	452/2011-7
Stand	28.09.2011

**Betreff Bebauungsplan Bo 10 in der Ortschaft Bornheim; Beschluss zur Weiterführung des Verfahrens und zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit**

**Beschlussentwurf Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften:**

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:

s. Beschlussentwurf Rat.

**Beschlussentwurf Rat:**

Der Rat beschließt,

1. das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Bo 10 in der Ortschaft Bornheim weiterzuführen. Das Plangebiet liegt zwischen Königstraße, Kallenbergstraße, Bahnlinie 18 und Mühlenstraße.
2. den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Bo 10 gemäß vorliegender Übersichtskarte zu reduzieren,
3. die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB mit den vorliegenden Gestaltungsplänen und den vorliegenden Allgemeinen Zielen und Zwecke der Planung,
4. die Planung für die Dauer von 4 Wochen öffentlich auszulegen und eine Einwohnerversammlung durchzuführen.

**Sachverhalt:**

1998 wurde bereits der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Bo 10 gefasst. 1999 eine frühzeitige Bürgerbeteiligung durchgeführt. 2000 hat der Rat der Stadt Bornheim jedoch beschlossen, dass Verfahren nicht weiterzuführen.

Im Juli 2011 wurde in einer Eigentümerversammlung das Interesse an einer Weiterführung des Bebauungsplans erfragt. Die Eigentümer der nicht bebauten Grundstücke, die bei der Versammlung anwesend waren, haben alle Interesse an einer Bebauung.

Dies ist neben der positiven städtebaulichen Sicht ein weiterer Anlass, das Bebauungsplanverfahren Bo 10 mit einem neuen Zuschnitt des Plangebiets und zwei Planvarianten weiterzuführen und erneut eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit mit Einwohnerversammlung durchzuführen.

**Finanzielle Auswirkungen**

4.200 Euro (Einwohnerversammlung, Planung, Zeichenarbeiten, etc.)

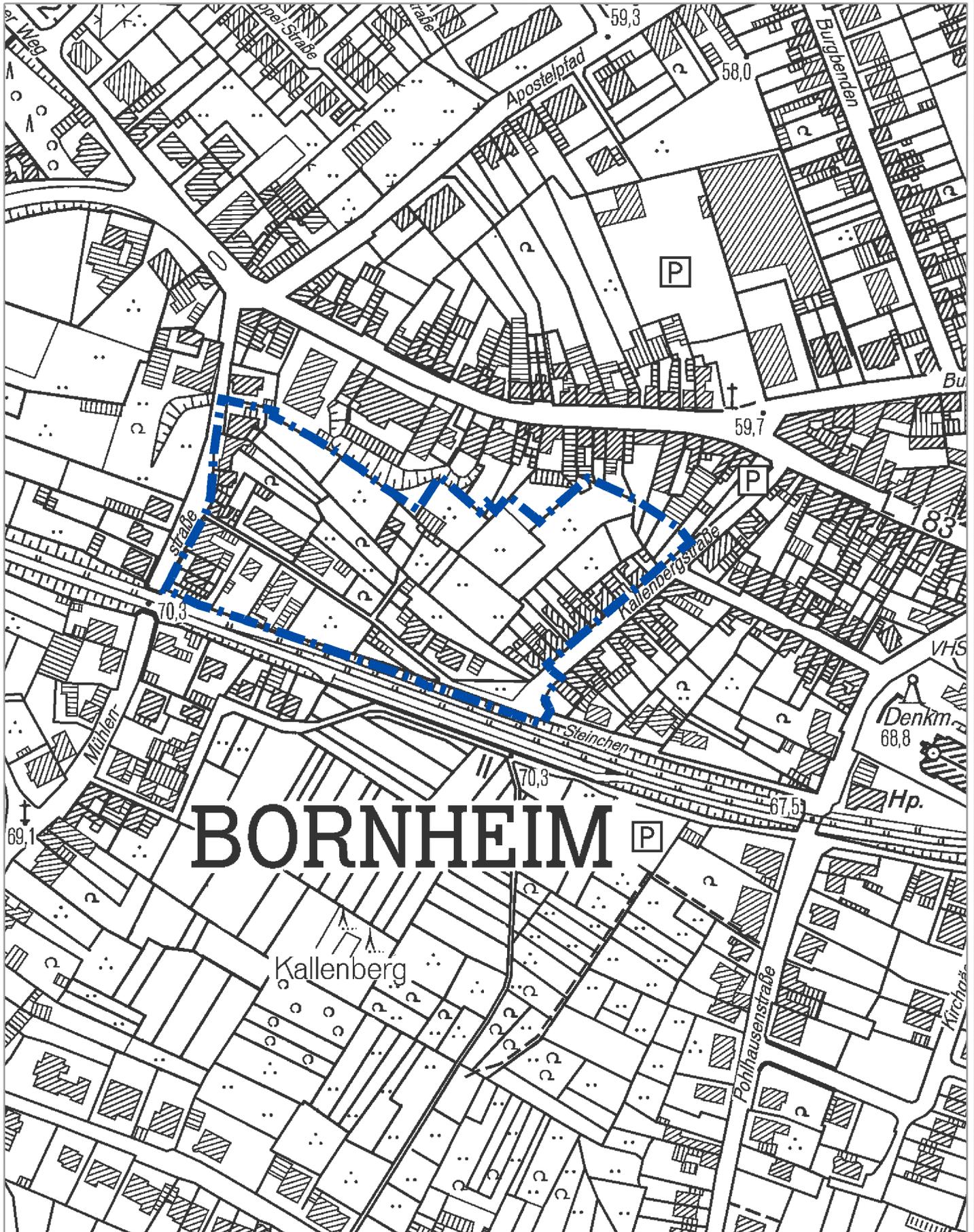
### **Anlagen zum Sachverhalt**

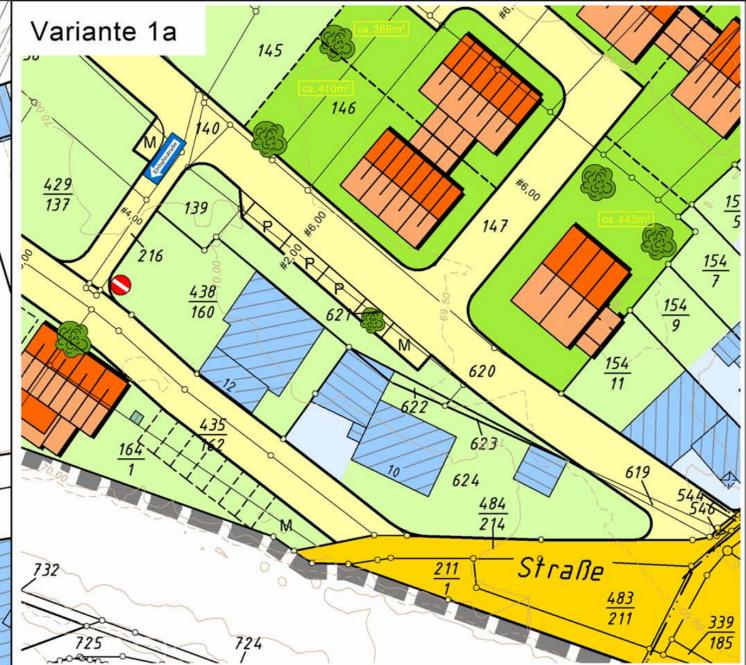
- 1 Übersichtskarte
- 2 Gestaltungsplan Variante 1 (mit Untervariante 1a)
- 3 Gestaltungsplan Variante 2
- 4 Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

8 Übersichtskarte zum Bebauungsplan Bo 10

in der Ortschaft Bornheim

Stand 28.09.2011





**Zeichenerklärung:**

	Geltungsbereich		gepl. Gebäude
	öffentliche Verkehrsfläche		gepl. Garage / Stellplatz
	öffentliche Verkehrsfläche, verkehrsberuhigt		Vorschlag Grundstücksaufteilung Vorschlag Anpflanzung (Bäume / Sträucher)
	F + R Fuß- und Radweg		geplanter Müllsammelplatz
	Baugrundstück		geplanter Parkplatz
	vorhandene Bebauung		Höhenlinien in Bezug zu NN.
	vorhandene versiegelte Fläche		
	vorhandene Grünfläche / Hausgarten		
	Stellplatzfläche, privat		

Dieser Entwurf hat in der Zeit vom ... bis einschließlich ... zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegen.  
 Bornheim, den ...  
 In Vertretung ...  
 Erster Beigeordneter ...

**Gestaltungsplan zum Bebauungsplan Bo 10 Variante 1**  
 in der Ortschaft Bornheim

Gemarkung: Bornheim-Brenig • Flur: 31, 33, 34 • Maßstab 1:500

Rechtsgrundlagen:  
 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414),  
 BauNutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132),  
 Planzeichenverordnung (PlanZVO) in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58).  
 Jeweils in der derzeit geltenden Fassung.

Stand: 27.09.2011



**Zeichenerklärung:**

	Geltungsbereich		gepl. Gebäude
	öffentliche Verkehrsfläche		gepl. Garage / Stellplatz
	öffentliche Verkehrsfläche, verkehrsberuhigt		Vorschlag Grundstücksaufteilung Vorschlag Anpflanzung (Bäume / Sträucher)
	F + R		geplanter Müllsammelplatz
	Baugrundstück		geplanter Parkplatz
	vorhandene Bebauung		
	vorhandene versiegelte Fläche		Höhenlinien in Bezug zu NN.
	vorhandene Grünfläche / Hausgarten		
	Stellplatzfläche, privat		

Dieser Entwurf hat in der Zeit vom [ ] bis einschließlich [ ] zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegen.  
Bornheim, den [ ]

In Vertretung [ ]  
Erster Beigeordneter [ ]

## Gestaltungsplan zum Bebauungsplan Bo 10 Variante 2

in der Ortschaft Bornheim



Stand: 27.09.2011

Gemarkung: Bornheim-Brenig • Flur: 31, 33, 34 • Maßstab 1:500

Rechtsgrundlagen:  
Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414).  
BauNutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132).  
Planzeichenverordnung (PlanZVO) in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58).  
Jeweils in der derzeit geltenden Fassung.

# **Bebauungsplan Bo 10**

## **in der Ortschaft Bornheim**

### **Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung** gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB

#### **1. Lage des Plangebietes**

Das ca. 2 ha große Plangebiet liegt in der Ortschaft Bornheim zwischen Königstraße, Kallenbergstraße, Stadtbahnlinie 18 und Mühlenstraße. Es liegt unmittelbar südlich des Hauptversorgungszentrums entlang der Königstraße, das durch Einzelhandels-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen geprägt ist. In ca. 250 m Entfernung ist die Haltestelle „Bornheim“ der Stadtbahnlinie 18 erreichbar.

#### **2. Planungsanlass**

Aus städtebaulicher Sicht ist die Errichtung einer Wohnbebauung im Innenstadtbereich mit allen notwendigen Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten sowie der Nähe des Standortes zum Stadtbahnhaltepunkt und der auf der Königstraße verkehrenden Buslinien positiv zu beurteilen. Mit der vorgesehenen Innenentwicklung brachliegender Flächen kann die Versiegelung von Freiflächen im Außenbereich reduziert werden.

1998 wurde bereits der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Bo 10 gefasst. 1999 eine frühzeitige Bürgerbeteiligung durchgeführt. 2000 hat der Rat der Stadt Bornheim jedoch beschlossen, dass Verfahren nicht weiterzuführen.

Im Juli 2011 wurde in einer Eigentümersammlung das Interesse an einer Weiterführung des Bebauungsplans erfragt. Die Eigentümer der nicht bebauten Grundstücke, die bei der Versammlung anwesend waren, haben alle Interesse an einer Bebauung.

Dies war ein weiterer Anlass, das Bebauungsplanverfahren Bo 10 mit einem neuen Zuschnitt des Plangebiets und zwei neuen Planvarianten weiterzuführen.

#### **3. Planungsrechtliche Situation**

In dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg aus dem Jahr 2003 ist das Plangebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Die unmittelbar südlich an das Plangebiet angrenzende Trasse der Stadtbahnlinie ist als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt.

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet eine gemischte Baufläche dar.

Ein rechtskräftiger Bebauungsplan liegt für das Plangebiet nicht vor. Es besteht jedoch ein Aufstellungsbeschluss von 1999.

#### **4. Städtebauliche Situation**

Die Zugänglichkeit des Plangebietes ist durch seine umliegende Bebauung und eines starken Höhenunterschieds im Plangebiet stark eingeschränkt.

Das Gebiet ist in zwei Teilen zu betrachten. Der „untere“, kleinere Teil ist über eine private Stellplatzfläche vom nördlichen Teil der Kallenbergstraße zu erschließen.

Der größere, höher gelegene Teil des Plangebiets ist über die einzige Freifläche am südlichen Teil der Kallenbergstraße (Variante 1) oder den Ausbau des Fußweges vom Steinchen aus (Variante 2) zu erschließen.

In der Mitte des Plangebiets befindet sich ein einzelnes Haus, welches nur über einen Fußweg an die Straße Steinchen angebunden ist.

Die übrigen Flächen im Plangebiet werden als Nutz- und Ziergärten, oder Ackerflächen genutzt.

Die unmittelbar angrenzende Baustruktur an der Königstraße, der Kallenbergstraße, am Steinchen und an der Mühlenstraße stellt sich als eine heterogene Straßenrandbebauung mit einer überwiegend zwei- bis teilweise dreigeschossigen (Königstraße), dichten Wohnbebauung dar.

## **5. Ziel und Zweck der Planung**

Der Bebauungsplan wird aufgestellt, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Einklang mit den übergeordneten Planungen zu gewährleisten.

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Wohn- und Gewerbegebäuden. Die ausgewiesenen Bauflächen sollen insbesondere der Deckung des kurz- bis mittelfristigen Wohnbedarfs der Bevölkerung dienen und auch die Unterbringung von nicht störender Gewerbe in Nähe zum Hauptversorgungszentrum entlang der Königsstraße ermöglichen (gemischte Bebauung). Dabei werden die Voraussetzungen für die Errichtung einer an den heutigen Bedürfnissen orientierten Bebauung unter Berücksichtigung ökologischer Belange geschaffen. Dazu gehört auch die Schaffung der städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Nutzung erneuerbarer Energien. Die Nutzung von Solarenergie soll durch die vorwiegende Süd-Südwestausrichtung der Dachflächen ermöglicht werden.

## **6. Städtebauliches Konzept und Erschließung**

Im Übergang von der umgrenzenden dichteren Bebauung soll das neu entstehende Baugebiet im Innenbereich eine offene, weniger dichte Bebauung erhalten. Hier sollen Einzel- und Doppelhäuser in maximal 2-geschossiger, offener Bauweise entstehen. Nur am Rand des Bebauungsplangebiets, entlang der Bahntrasse besteht die Möglichkeit 2 Mehrfamilienhäuser zu bauen.

Die Grundstücksgrößen für Einzelhäuser können im Plangebiet bei beiden Varianten zwischen 320-650 m<sup>2</sup> betragen. Eine Mindestgrundstücksgröße von 400 m<sup>2</sup> soll möglichst nicht unterschritten werden. Sie kann im Durchschnitt im Plangebiet aber immer erreicht werden. Ein einzelnes Grundstück mit 320 m<sup>2</sup> bildet hier aufgrund seiner Hanglage eine Ausnahme.

Die Grundstücksgrößen für Doppelhaushälften können bei ca. 270-480 m<sup>2</sup> liegen. Eine Mindestgrundstücksgröße von 300 m<sup>2</sup> sollte nicht unterschritten werden. Sie kann im Plangebiet im Durchschnitt aber immer erreicht werden.

Die äußere Erschließung des Plangebiets erfolgt hauptsächlich über die Kallenbergstraße, welche bisher im Teilbereich zwischen Donatusstraße und Königsstraße Einbahnstraße in Richtung Bahnlinie ist. Hier wird im Lauf des Verfahrens geprüft, ob die Kallenbergstraße in beide Richtungen geöffnet werden kann. Dadurch würde verhindert, dass zusätzlicher Verkehr über die Donatusstraße in Richtung Königstraße abfließt.

Als weitere äußere Erschließung kann für den abfließenden Verkehr vom Steinchen die Mühlenstraße gesehen werden. Zur Sicherung der Erschließung muss das Steinchen ausgebaut werden. Bis einschließlich des Grundstücks der geplanten Mehrfamilienhäuser soll die Straße eine Breite von 6 m bekommen. Zwei Besucherstellplätze sind hier in der Verkehrsfläche geplant. Weiterführend in Richtung Mühlenstraße ist auf Grund des Bestandes nur ein Ausbau in einer Breite von 4,50 m möglich. Wegen der Engstelle (ca. 2,50 m) des Steinchens im Bereich Mühlenstraße wird in Einbahnrichtung nur die Ausfahrt aus dem Plangebiet auf die Mühlenstraße vorgeschlagen.

Das Steinchen sowie die neuen Verkehrsflächen sollen als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt werden.

Im nördlichen Teil des Plangebietes, mit einer Stichstraße von der Kallenbergstraße abgehend, ist in beiden Varianten ein Einzel- und ein Doppelhaus geplant. Die einseitig bebaute Stichstraße soll eine Breite von 4,5 m bekommen und am Ende über einen Pkw-Wendehammer verfügen. Zwei Besucherstellplätze sind als Parkbuchten vorgesehen. An die unbebaute Seite des Stichweges grenzt eine private Stellplatzfläche.

#### **Variante 1:**

In der Variante 1 können 12 Einzel-/Doppelhäuser mit ca. 14 Wohneinheiten und 2 Mehrfamilienhäuser mit ca. 9 Wohneinheiten, insgesamt ca. 23 Wohneinheiten, entstehen.

Die Erschließung erfolgt in der Variante 1 über die Kallenbergstraße. Es ist eine 6 m breite Stichstraße als Zufahrt ins Plangebiet mit Abzweigung einer weiteren 6 m breiten Stichstraße ins nördliche Plangebiet vorgesehen. 3 Besucherstellplätze sollen als Parkbuchten und 2 Stellplätze in der Straßenverkehrsfläche hergestellt werden.

In der Mitte der Hauptstichstraße befindet sich ein Wendehammer für Müllwagen. Dadurch, dass der Müllwagen aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit (Platzmangel) an den Enden der Stichstraßen viele Häuser nicht direkt anfahren kann, gibt es drei Müllsammelplätze im Gebiet, auf die die Mülltonnen am Abfuhrtag gebracht werden müssen. Sie sind in einer Entfernung von maximal 50-60 m zu erreichen. Am Ende der nördlichen Stichstraße ist eine Wendeanlage für Pkw geplant. Am Ende des Hauptstichweges ist auf Grund der Nähe zur großen Wendeanlage für Müllfahrzeuge und der geplanten geringen Bebauung (ca. 4 Wohneinheiten) keine Wendeanlage für Pkw geplant.

Die Straße Steinchen wird durch einen bestehenden Fuß-/Radweg an die neue Erschließung angebunden.

#### **Variante 1a:**

In der Variante 1a wird als Alternative zur Variante 1 auf den Wendehammer für die Müllfahrzeuge und den Fuß-/Radweg verzichtet und stattdessen eine 4 m breite Einbahnstraße in Richtung Steinchen dargestellt. Damit bräuchte der Müllwagen im Plangebiet nicht wenden. Die anderen Darstellungen unterscheiden sich nicht von der Variante 1.

#### **Variante 2:**

In der Variante 2 können 14 Einzel-/Doppelhäuser mit ca. 16 Wohneinheiten und 2 Mehrfamilienhäuser mit ca. 9 Wohneinheiten, insgesamt ca. 25 Wohneinheiten, entstehen.

Es können gegenüber der Variante 1 zwei Häuser mehr entstehen, weil die Haupteerschließung des Plangebiets über das Steinchen erfolgt. Hierdurch kann in der Baulücke an der Kallenbergstraße, die in der Variante 1 als Zufahrt dient, ein weiteres Baugrundstück entstehen. Ebenfalls könnte eine Baumöglichkeit am Fußweg am Steinchen geschaffen werden. Dieser Fußweg, der im Moment zum Haus Nr. 14 führt, würde zur Haupteerschließung des Innenbereichs ausgebaut.

Die Haupteerschließung erfolgt auch in der Variante 2 als Stichstraße in 6 m Breite mit einem Wendehammer für Müllwagen und zwei Abzweigungen die in Pkw-Wendeanlagen enden. 4 Besucherstellplätze sollen als Parkbuchten hergestellt werden.

Dadurch, dass der Müllwagen viele Häuser nicht direkt anfahren kann, gibt es zwei Müllsammelplätze im Gebiet, auf die die Mülltonnen am Abfuhrtag gebracht werden müssen. Sie sind in einer Entfernung von maximal 50-60 m zu erreichen.

#### Entwässerung:

Das Schutzwasser soll die Kallenbergstraße oder das Steinchen eingeleitet werden.

Das Entwässerungskonzept wird mit dem Abwasserwerk der Stadt Bornheim, der Regionalgas Euskirchen GmbH & Co. KG, im weiteren Verfahren erarbeitet und abgestimmt.

### **7. Natur- und Landschaft**

Als Eingriffe in die Natur und Landschaft sind die geplanten Bauflächen und die Flächen für die geplanten Erschließungsanlagen anzusehen. Im weiteren Verfahren soll der ökologische Eingriff bewertet werden. Wahrscheinlich kann nur ein kleiner Teil des Eingriffs im Plangebiet, in den Hausgärten ausgeglichen werden. Die restlichen Kompensationsmaßnahmen sollen auf Flächen außerhalb des Plangebiet realisiert werden.

### **8. Umweltbelange**

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind die Auswirkungen der Planung auf die Umweltbelange darzustellen und zu bewerten. Die bereits bekannten wesentlichen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Folgenden dargestellt. Im weiteren Bauleitplanverfahren erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des erforderlichen Umweltberichtes eine weitere Detaillierung.

#### Schutzgut Mensch

Umweltbelastungen, die in direkter Weise auf den menschlichen Organismus oder die menschliche Psyche wirken, gehen in erster Linie von den Schutzgütern Klima und Luft (Luftschadstoffe/ Geruchsbelastung), Boden (Schadstoffbelastung, Altlasten, Altstandorte) sowie Geräuschemissionen (Lärmbelastung) aus. Auch die übrigen Schutzgüter können alleine oder in Kombination (Wechselwirkung) die menschliche Gesundheit beeinflussen (z. B. Nahrung, Trinkwasser).

Der Innenbereich des Plangebiet wird vom Verkehrslärm der Königstraße sowie dem Lärm der Stadtbahnlinie durch die vorgelagerte Bebauung größtenteils abgeschirmt. Hier sind keine Überschreitungen der Orientierungswerte für Mischgebiete (Mi) zu erwarten.

Für die Mehrfamilienhäuser am Steinchen, die direkt an der Bahntrasse liegen müssen im weiteren Verfahren die Lärmwerte überprüft werden und gegebenenfalls Schutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Es sind keine weiteren Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten

#### Schutzgut Landschaft, Pflanzen, Tiere

Die Flächen innerhalb des Plangebietes stellen sich derzeit überwiegend als Zier- und Nutzgärten, Grünland oder Ackerflächen dar.

Durch die vorgesehene Bebauung wird es zu keinem Verlust von arten- und strukturreichen Lebensräumen kommen.

Konkrete Hinweise auf Vorkommen oder Nachweise streng oder besonders geschützter Tierarten bestehen im Plangebiet nicht.

Die Flächen innerhalb des Plangebietes haben derzeit aufgrund der nicht bestehenden öffentlichen Zugänglichkeit nur eine untergeordnete Bedeutung für die Erholungsfunktion. Da die Flächen innerhalb des Plangebietes derzeit kaum einsehbar sind und nur eine maximal zweigeschossige Wohnbebauung geplant ist, ist mit einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht zu rechnen.

#### Schutzgut Boden

Konkrete Hinweise auf Bodenbelastungen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht vor.

Die Böden sind gering bis mäßig anthropogen überprägt (Grünland, Acker, Gärten). Die zukünftige Bodenversiegelung soll eingeschränkt werden.

#### Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb einer festgesetzten Wasserschutzzone.

Gemäß § 51a Landeswassergesetz (LWG) besteht für Grundstücke, die ab dem 01.01.1996 erstmals bebaut bzw. befestigt worden sind, grundsätzlich eine Verpflichtung zur Versickerung des unbelasteten Niederschlagswassers oder der ortsnahen Einleitung in ein Gewässer, soweit dieses schadlos möglich ist. Ob eine dezentrale Versickerung des Regenwassers auf Grund der Bodenverhältnisse möglich ist, wird im weiteren Verfahren untersucht.

#### Schutzgut Klima und Luft

Aufgrund der bereits vorhanden umgrenzenden Bebauung werden durch die Nachverdichtung keine wesentlichen Auswirkungen auf die lufthygienischen und die klimatischen Verhältnisse erwartet. Die Kaltluftentstehung wird durch die Versiedlung verringert, was aber durch die Festsetzungen von Begrünung kompensiert werden soll.

#### Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet gibt es keine Hinweise auf Bodendenkmäler. Baudenkmäler sind nicht vorhanden.

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	19.10.2011
Rat	17.11.2011

**öffentlich**

Vorlage Nr.	453/2011-7
Stand	28.09.2011

**Betreff 2. Ergänzung des Flächennutzungsplans in der Ortschaft Brenig; Beschluss zur Einleitung des Verfahrens und zur Öffentlichkeitsbeteiligung****Beschlussentwurf Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften:**

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat, wie folgt zu beschließen:

s. Beschlussentwurf Rat

**Beschlussentwurf Rat:**

Der Rat beschließt:

1. das Verfahren zur 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes gemäß § 2 BauGB für einen Bereich entlang der Küppersgasse (zwischen Rankenberg und Michelsbergstraße) in Brenig einzuleiten,
2. aufgrund der bereits im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes durchgeführten Beteiligung der Öffentlichkeit auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit in diesem Verfahren zu verzichten,
3. den vorliegenden Entwurf der 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes einschließlich der vorliegenden Begründung gemäß § 3 (2) BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

**Sachverhalt:**

Der am 09.12.2010 vom Rat der Stadt Bornheim beschlossene Flächennutzungsplan wurde am 13.04.2011 von der Bezirksregierung Köln genehmigt und ist seit dem 15.06.2011 wirksam.

Von dieser Genehmigung ausgenommen wurden jedoch eine Sondergebietsfläche SO H 4 in Merten (s. 1. Ergänzungsverfahren) und diese Wohnbaufläche in Brenig (Küppersgasse).

Am 26.05.2011 hat der Rat der Stadt Bornheim den Bürgermeister beauftragt, für die nicht genehmigten Bereiche Ergänzungsverfahren (gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 8 BauGB) vorzubereiten. Bei dem Bereich Brenig, Küppersgasse handelt es sich um das 2. Ergänzungsverfahren des Flächennutzungsplans.

**Finanzielle Auswirkungen**

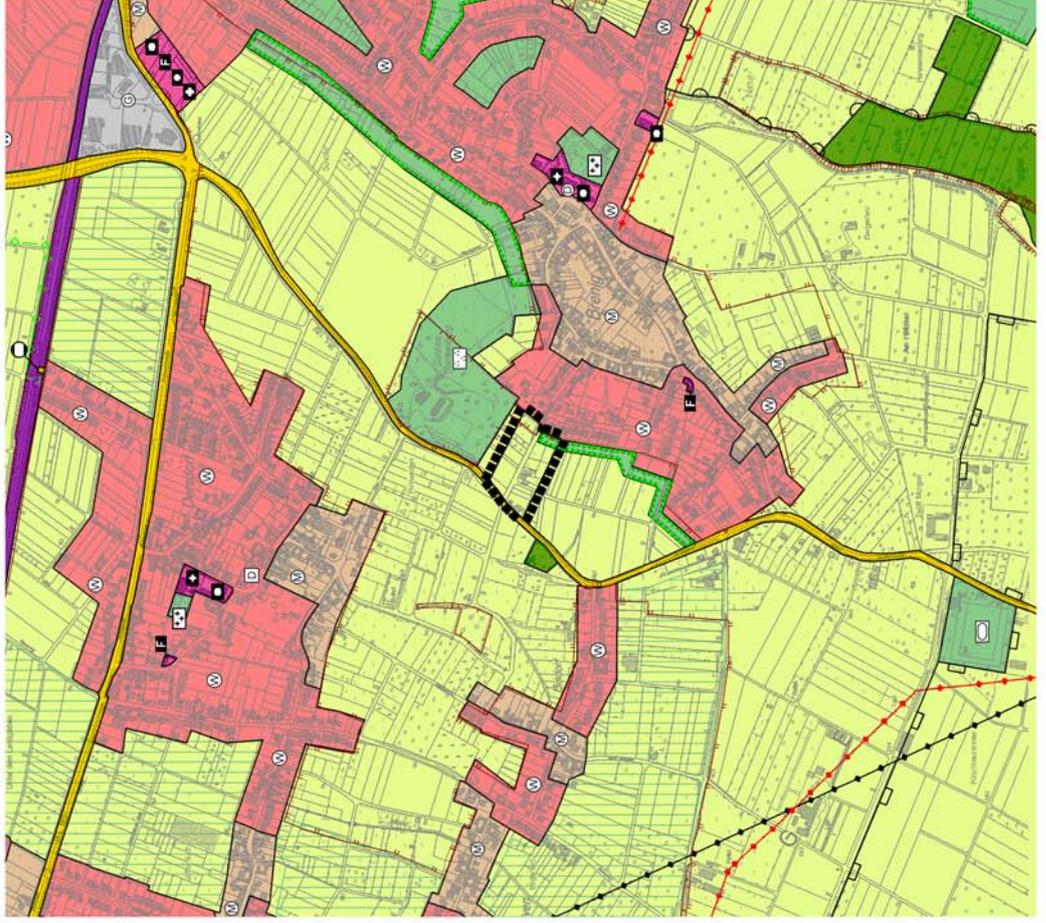
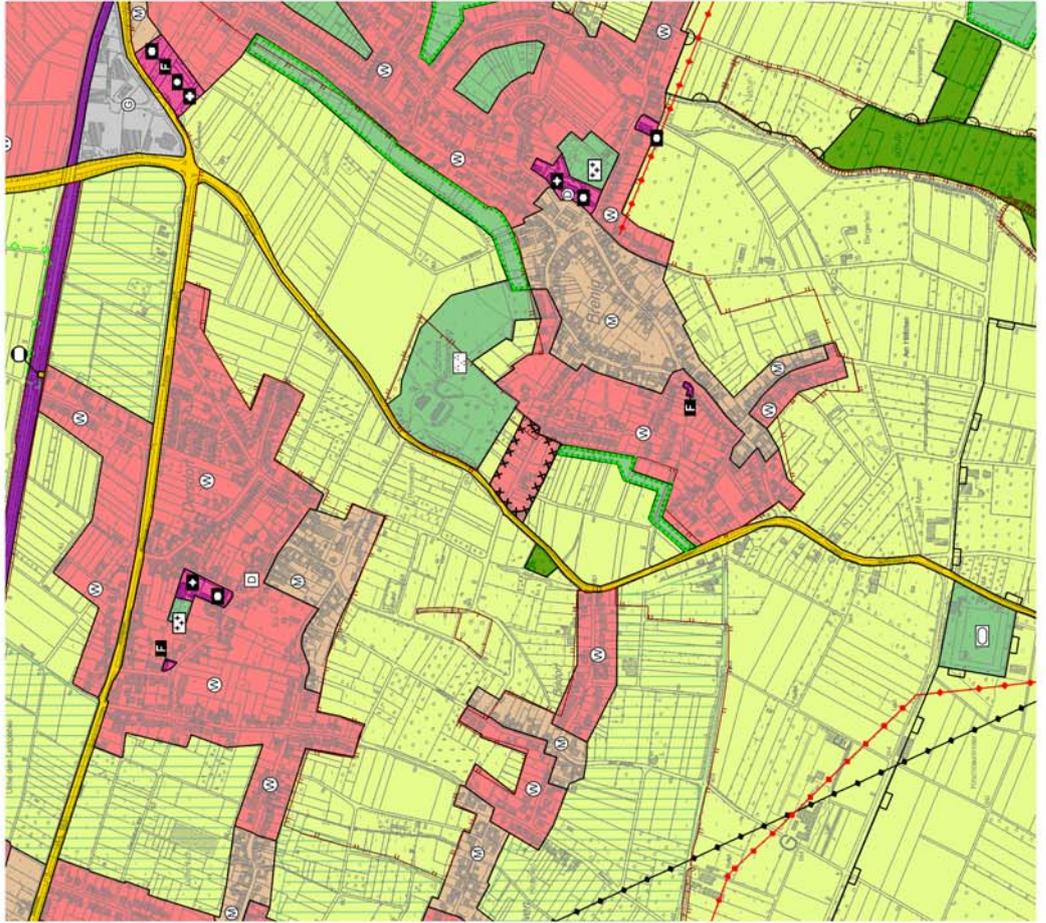
1300 € (Planung, Offenlage, Zeichenarbeiten)

**Anlagen zum Sachverhalt**

- 1 Plan
- 2 Begründung

Flächennutzungsplan vom 15.06.2011

2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes  
in der Ortschaft Brenig



# STADT BORNHEIM

## Begründung zur 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Brenig

### 1. Bereich der 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

Der Bereich der 2. Ergänzung betrifft die in der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans dargestellte Wohnbaufläche entlang der Küppersgasse in Brenig. Die Fläche hat eine Größe von ca. 1,5 ha.

### 2. Anlass des Ergänzungsverfahrens

Der am 09.12.2010 vom Rat der Stadt Bornheim beschlossene Flächennutzungsplan wurde am 13.04.2011 von der Bezirksregierung Köln genehmigt und ist seit dem 15.06.2011 wirksam. Von dieser Genehmigung ausgenommen wurden jedoch eine Sondergebietsfläche SO H 4 in Mer-ten (s. 1. Ergänzungsverfahren) und diese Wohnbaufläche in Brenig.

Die Fläche in Brenig wurde von der Genehmigung ausgenommen, weil die bandartige Erweiterung der Wohnbaufläche den landesplanerischen Zielvorgaben widerspricht. Gemäß Regionalplan, Ziel 3, Kapitel 1 „Raumverträgliche und standortgerechte Flächenvorsorge“ dürfen bandartige bauliche Entwicklungen entlang von Verkehrswegen außerhalb der dargestellten Siedlungsbereiche nicht geplant werden.

In der landesplanerischen Abstimmung nach § 32 Landesplanungsgesetz im Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wurde 2009 durch die Bezirksregierung Köln noch auf folgendes hingewiesen: Die Fläche liegt zudem innerhalb eines Regionalen Grünzugs und eines Bereiches zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung (BSLE). Die BSLE sollen der Sicherung bzw. Wiederherstellung oder Entwicklung des wesentlichen Charakters und der Identifikationsfunktion der Landschaft, typischer Landschaftsstrukturen und -bestandteile einschließlich der Bodendenkmäler, Denkmäler und Denkmalbereiche dienen (Baudenkmal `Haus Rankenberg` mit zugehöriger Parkanlage). Die Regionalen Grünzüge sind als wesentliche Bestandteile des regionalen Flächensystems gegen die Inanspruchnahme für Siedlungszwecke besonders zu schützen (vgl. Regionalplan Ziel 1, Kapitel 2.2.3 `Regionale Grünzüge`).

### 3. Verfahrensablauf und Darstellung im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans

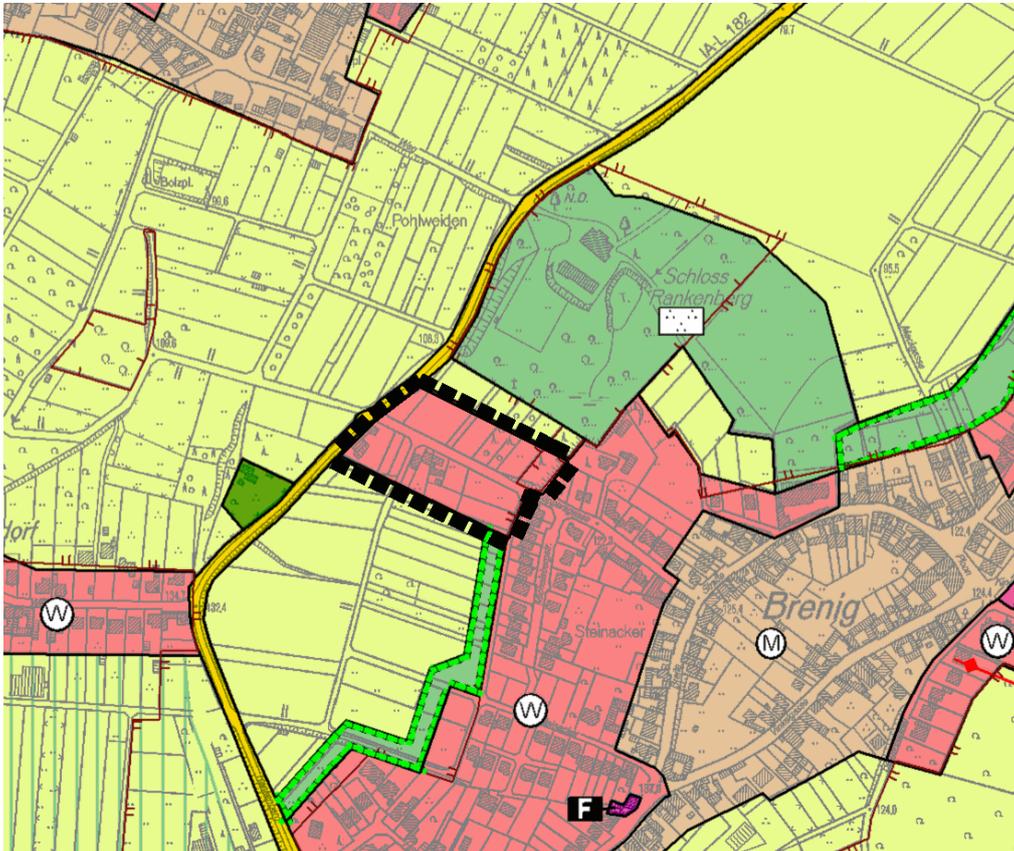
Am 26.05.2011 hat der Rat der Stadt Bornheim beschlossen, der Genehmigung gemäß § 6 Baugesetzbuch (BauGB) des am 09.12.2010 beschlossenen Flächennutzungsplanes beizutreten und den Bürgermeister beauftragt, für die nicht genehmigten Bereiche Ergänzungsverfahren (gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 8 BauGB) vorzubereiten.

Mit der 2. Ergänzung des Flächennutzungsplans werden in der Ortschaft Brenig an Küppersgasse eine Fläche für die Landwirtschaft und eine kleine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt.

Da durch die Änderung die Grundzüge der Planung berührt sind, wird die 2. Ergänzung im Verfahren gemäß § 2 BauGB durchgeführt, bei dem grundsätzlich ein Umweltbericht nach § 2a BauGB, erforderlich ist.

Da im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2009 eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht (Teil B der Begründung zum Flächennutzungsplan) erarbeitet wurde, wird für die 2. Ergänzung auf einen eigenen Umweltbericht verzichtet. Es haben sich gegenüber des vorherigen Bauleitplanverfahren keine erheblichen Umweltauswirkungen ergeben. Dies entspricht der "Abschichtungsregelung" im § 2 (4) Satz 5 BauGB, wonach sich die Umweltprüfung in einem zeitlich nachfolgenden Bauleitplanverfahren auf zusätzlich oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränken soll.

Da die Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes bereits thematisiert wurden, besteht keine Notwendigkeit einer weiteren frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB. Im Zeitraum der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans vom 08.05. bis 25.06.2008 war der Geltungsbereich der 2. Ergänzung als Fläche für die Landwirtschaft und Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt. Erst im weiteren Verfahren wurde der Bereich als Wohnbaufläche dargestellt.



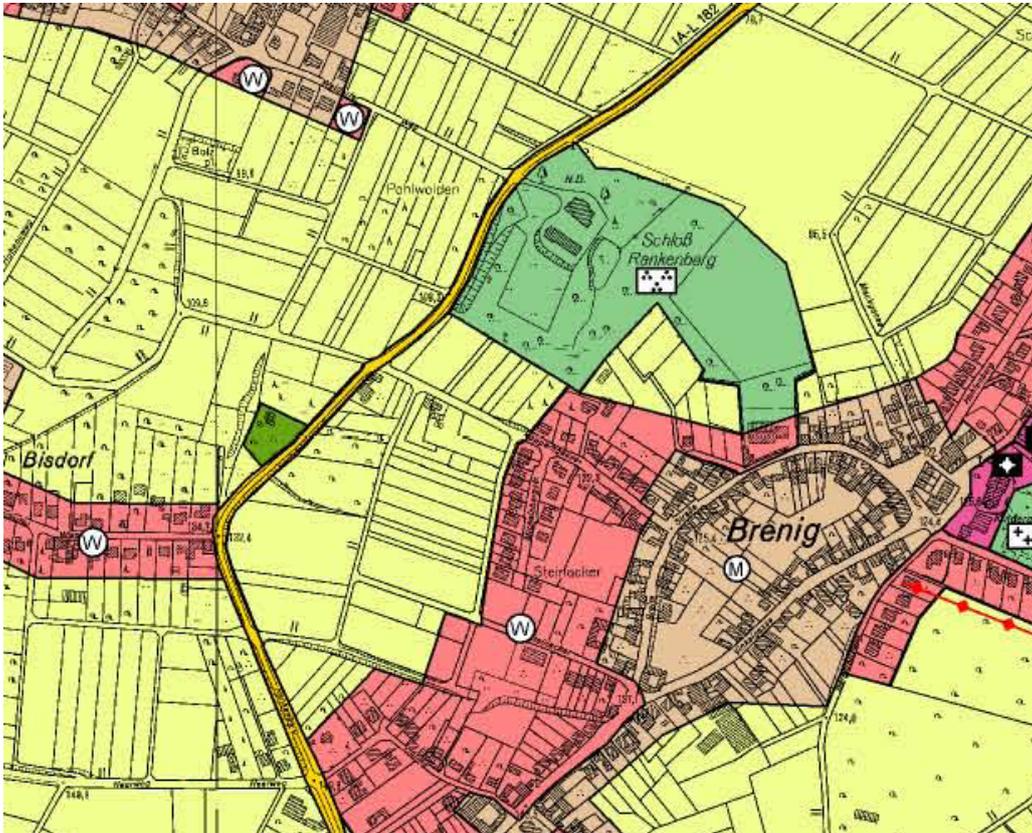
**Ausschnitt Flächennutzungsplan 2011: von der Genehmigung ausgenommene Fläche in der Ortschaft Brenig**

## 6. Ziel und Inhalt der 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

Die 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt den unter Punkt 2 genannten Inhalt der Genehmigungsverfügung vom 13.04.2011 der Bezirksregierung Köln. Die Darstellung der Wohnbaufläche entlang der Küppersgasse wird aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen, weil sie den landesplanerischen Zielvorgaben des Regionalplans widerspricht: „Außerhalb der Siedlungsbereiche dürfen neue Siedlungsansätze und bandartige bauliche Entwicklungen entlang von Verkehrswegen nicht geplant werden.“ (Regionalplan Ziel 3, Kapitel 1 „Raumverträgliche und standortgerechte Flächenvorsorge“).

Des Weiteren liegt die Fläche im Regionalplan innerhalb eines Regionalen Grünzugs und eines Bereiches zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung (BSLE). Die BSLE sollen der Sicherung bzw. Wiederherstellung oder Entwicklung des wesentlichen Charakters und der Identifikationsfunktion der Landschaft, typischer Landschaftsstrukturen und -bestandteile einschließlich der Bodendenkmäler, Denkmäler und Denkmalbereiche dienen (Baudenkmal 'Haus Rankenberg' mit zugehöriger Parkanlage). Die Regionalen Grünzüge sind als wesentliche Bestandteile des regionalen Flächensystems gegen die Inanspruchnahme für Siedlungszwecke besonders zu schützen (vgl. Regionalplan Ziel 1, Kapitel 2.2.3 'Regionale Grünzüge').

In der 2. Ergänzung des Flächennutzungsplans werden auf Grund der Ziele des Regionalplans eine Fläche für die Landwirtschaft und eine kleine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in Ergänzung der im Flächennutzungsplan vorhandenen Fläche gleicher Art und des geschützten Landschaftsbestandteils (aus dem Landschaftsplan) dargestellt. Die Grünfläche soll der Ortseingrünung und -arrondierung dienen. Der Flächennutzungsplan von 1991 hat für den Planbereich ebenfalls Landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gab es hier noch nicht.



**Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan von 1991: Brenig, Küppersgasse**

## 7. Umweltbericht

Da im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2009 eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht (Teil B der Begründung zum Flächennutzungsplan) erarbeitet wurde, wird für die 2. Ergänzung auf einen eigenen Umweltbericht verzichtet. Es haben sich keine erheblichen Umweltauswirkungen ergeben, weil die Fläche nun in der 2. Ergänzung wie im vorherigen Flächennutzungsplan von 1991 größtenteils wieder als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt wird. Durch die zusätzliche Darstellung einer kleinen Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ergeben sich sogar positive Auswirkungen auf die Umwelt.

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	28.09.2011
---------------------------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr.	356/2011-7
Stand	15.08.2011

**Betreff Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg  
Herseler Straße in Roisdorf**

**Beschlussentwurf:**

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften vertagt den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 in die nächsten Sitzung des Ausschusses.

**Sachverhalt:**

Der Antrag wurde zur Prüfung weitergeleitet an den Landesbetrieb Straßenbau. Insgesamt beabsichtigt der Landesbetrieb Straßen NRW, im Zusammenhang mit dem vierspurigen Ausbau der L118 zwischen L 183n und Autobahnanschluss in der Verlängerung bis Roisdorf einen kombinierten Rad-/Gehweg bis zur Kreuzung Rosental zu bauen.

Eine abschließende Beantwortung des Antrages ist urlaubsbedingt derzeit nicht möglich. Sobald eine Antwort des Landesbetrieb Straßenbau NRW vorliegt, wird der Antrag abschließend beantwortet.

**Finanzielle Auswirkungen**

keine

**Anlagen zum Sachverhalt**

Antrag

An den Vorsitzenden des Ausschusses  
für Verkehr, Planung und Liegenschaften  
Herrn Wilfried Hanft  
Rathaus  
53332 Bornheim

Bornheim, 08.08.2011

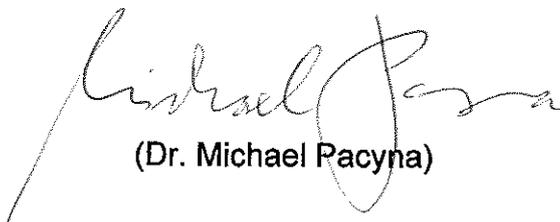
- Kopie an den Bürgermeister -

E. M. S. Re.

Sehr geehrter Herr Hanft!

Veranlassen Sie bitte, dass der nachfolgende Antrag als ordentlicher Tagesordnungspunkt auf die Tagesordnung der Sitzung des VPLA am 28.09.2011 genommen wird.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen



(Dr. Michael Pacyna)

gez. Dorothea Heymann-Reder

## **Radweg Herseler Straße in Bornheim-Roisdorf**

### **Antrag:**

Die Verwaltung der Stadt Bornheim wird beauftragt,

1. die beiden als Radwege benutzten Mehrzweckstreifen der Herseler Straße (ab Kreuzung Koblenzer Straße bis Ortsausgang Roisdorf in Richtung Hersel) eindeutig als Radwege auszuweisen und gegen die bisherige Blockade dieser Randstreifen durch Pkw-Anhänger mit Werbetafeln und durch parkende Pkw wirkungsvoll vorzugehen (evtl. durch Halteverbot).
2. zu prüfen, ob eine Umwidmung des ausgewiesenen Fußgängerweges entlang der Bahnunterführung zwischen Koblenzer und Frankfurter Straße in einen kombinierten Fußgänger- und Radweg möglich ist.

## Begründung:

zu 1.:

Im Zuge des Ausbaus der stark frequentierten L 118 wird endlich der dringend benötigte Radweg zwischen Roisdorf und Hersel geschaffen. Am Ortseingang von Roisdorf weist eine Fahrbahnmarkierung die zahlreichen Radfahrer darauf hin, innerhalb von Roisdorf den Mehrzweckstreifen der Herseler Straße zu benutzen. Dieser ist jedoch von dauerhaft als Werbeträger genutzten Pkw-Anhängern und von parkenden Pkw blockiert und damit für den Radverkehr nicht nutzbar. Das Gleiche gilt für den Mehrzweckstreifen auf der gegenüber liegenden Seite der Herseler Straße. Dies führt häufig zu gefährlichen Ausweichmanövern der Radfahrer auf die Fahrbahn, wie eine Ortsberadlung mit dem ADFC-Vertreter Herrn Alfred Jenkel am 8. August 2011 nochmals drastisch veranschaulichte (siehe Fotos). Die Grünen sehen deshalb hier dringenden Handlungsbedarf der Stadt zur Entschärfung dieser Gefahrensituation.



zu 2.:

Eine Benutzung der Herseler Straße im Bereich der Bahnunterführung ist für Radfahrer aufgrund des extremen Verkehrsaufkommens gefährlich. Als Umgehung dieser Gefahrenstelle bietet sich der etwas höher gelegene Fußgängerweg entlang der Bahnunterführung zwischen Koblenzer und Frankfurter Straße an. Wir regen deshalb an, eine Umwidmung dieses Weges in einen kombinierten Rad- und Fußweg im Rahmen eines verkehrsrechtlichen Anhörungsverfahrens zu prüfen.



Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	28.09.2011
---------------------------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr.	396/2011-7
Stand	30.08.2011

**Betreff Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr. Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim**

**Beschlussentwurf:**

Der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften

1. beschließt, das bestehende Radverkehrskonzept zu aktualisieren,
2. nimmt die Ausführungen des Sachverhalts hinsichtlich einer Bestandsaufnahme zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zur Kenntnis,
3. empfiehlt dem Rat, zur weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Mittel in den Haushaltsplan 2012/2013 einzustellen,
4. beauftragt den Bürgermeister, nachfolgend aufgeführte Maßnahmen hinsichtlich ihrer zeitnahen Umsetzung auf Grund der Verkehrssicherungspflicht zu prüfen:
  - Anlage eines einseitigen Schutzstreifens im Bereich zwischen Shell-Tankstelle (gegenüber Friedhof) in Roisdorf bis zum Bahnhof Roisdorf,
  - Beseitigung der Fahrbahnabsenkungen am Bachbegleitweg zwischen Wolfsburg und Heilgersstraße, darüber hinaus im Bereich der Straße „Auf der Lüste“ in Roisdorf,
  - Radweg zwischen Roisdorf und Hersel (L118):
    1. Anregung der Anbringung eines Halteverbotes im Bereich Mehrzweckstreifen zwischen Ortslage Roisdorf und Ortsausgangsschild,
    2. Herstellung eines durchgehenden Radweges vom Ortseingang Hersel bis zum Knotenpunkt L300.

**Sachverhalt:**

Das Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim wurde im Dezember 2003 durch den Rat beschlossen. Zwischenzeitlich wurden einige Maßnahmen aus dem entsprechenden Katalog sowie die Fahrradwegweisung im Stadtgebiet umgesetzt.

Der Gesamt-Maßnahmentabelle aus dem 2003 beschlossenen Radverkehrskonzept im Anhang der Vorlage 335/2011-7 (Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.07.2011 betr. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bornheim) gibt Aufschluss über die umgesetzten Maßnahmen. Die umgesetzten Maßnahmen sind dunkelgrau hinterlegt, solche die nicht umgesetzt werden konnten hellgrau und die noch umzusetzenden weiß.

Die Gesamtzahl der mit dem Radverkehrskonzept beschlossenen Maßnahmen betrug 93 (von den laut Liste 106 Maßnahmen wurden im Laufe des Aufstellungsprozesses 13 Maßnahmen durch die Radverkehrskommission gestrichen).

Von den insgesamt 93 Maßnahmen lagen 60 im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bornheim. Hiervon umgesetzt wurden bislang 30. Weitere 12 Maßnahmen konnten nicht umgesetzt werden, da sie entweder nicht anordnungsfähig waren und daher aus Kostengründen seitens des Baulastträgers nicht durchgeführt wurden oder seitens der Polizei Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit bestanden (näheres hierzu unter der Spalte Bemerkung in der Tabelle im Anhang).

Ein Großteil der nicht umgesetzten Maßnahmen liegt im Zuständigkeitsbereich des Rhein-Sieg-Kreises (6 von 6) bzw. des Landesbetrieb Straßen NRW (26 von 27). Hier handelt es

sich jedoch meist um kostenintensive und nicht kurzfristig umzusetzende Maßnahmen, welche aufgrund nicht vorhandener Mittel im Kreis- bzw. Landeshaushalt auf der Warteliste stehen.

In welchem zeitlichen Rahmen die bislang noch nicht realisierten Maßnahmen umgesetzt werden können, ist derzeit nicht absehbar. Abhängig ist die Umsetzung unter anderem von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln, vom zuständigen Baulastträger aber immer auch von den Stellungnahmen der Polizei.

In den vergangenen 3 Jahren plante die Verwaltung wiederholt die Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes. Aufgrund finanzieller Zwänge wurde dieser Posten im Rahmen der Haushaltsberatungen jedoch immer gestrichen.

Aus diesem Grund wird das Bestreben der Politik zur Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes seitens der Verwaltung ausdrücklich begrüßt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Derzeit nicht zu beziffern, da abhängig von Zahl und Umfang der umzusetzenden Projekte.

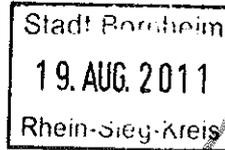
### **Anlagen zum Sachverhalt**

Antrag



SPD-Fraktion · Rathausstraße 2 · 53332 Bornheim

Verkehrs-, Planungs- und  
Liegenschaftsausschuss  
der Stadt Bornheim



Bornheim, 20.08.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten in der nächsten Sitzung des Verkehrs-, Planungs- und  
Liegenschaftsausschusses um Beratung des Punktes

## **Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim**

Hierzu stellen wir folgenden Antrag:

1. Der VPLA beschließt, das bestehende Radverkehrskonzept zu aktualisieren. Die Aktualisierung soll inhaltlich folgende Komponenten mit berücksichtigen:
  - a) Radwege entlang der Hauptverkehrsachsen im Bornheimer Stadtgebiet ausbauen, verbessern bzw. schaffen
  - b) Radwandernetz für den Freizeitverkehr und als Ergänzung zum Stadtverkehr optimieren
  - c) Schulwegsicherung und Radwegeverbesserungen für den innerörtlichen Radverkehr in allen 14 Ortschaften Bornheims vornehmen
  - d) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs und an öffentlichen Einrichtungen verbessern und schaffen
2. Der VPLA beauftragt den Bürgermeister, eine Bestandsaufnahme zur Umsetzung der Maßnahmen des bestehenden Radverkehrskonzepts zu erstellen und das Ergebnis in die Aktualisierung des Radverkehrskonzepts einzubeziehen.

Tel. 0 22 22-94 55 20

Fax 0 22 22-94 55 21

SPD Bornheim im Internet:  
[www.spd-bornheim-nrw.de](http://www.spd-bornheim-nrw.de)

E-Mail:  
[spd-fraktion@stadt-bornheim.de](mailto:spd-fraktion@stadt-bornheim.de)

3. Der VPLA empfiehlt dem Rat zur weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Mittel in den Haushaltsplan 2012/2013 einzustellen.

4. Der Bürgermeister wird beauftragt, nachfolgend aufgeführte Maßnahmen hinsichtlich ihrer zeitnahen Umsetzung auf Grund der Verkehrssicherungspflicht zügig zu prüfen:

- Anlage eines einseitigen Schutzstreifens im Bereich zwischen der Shell-Tankstelle (gegenüber dem Friedhof) in Roisdorf bis zum Bahnhof Roisdorf

alternativ:

- Den Rad- und Gehweg entlang der Bonner Straße in Roisdorf vor der Tankstelle Löhner als Radfahrstreifen auf die Rathausstraße zu führen, von dort weiter über die Friedrichstraße und Bendenweg bis zur Grenzstraße. Die Grenzstraße endet an der L 183 von wo aus der neugebaute, straßenbegleitende Radweg derzeit weiter in Richtung Alfter und Bonn führt.
- Beseitigung der Fahrbahnabsenkungen am Bachbegleitweg zwischen Wolfsburg und Heiligersstraße darüber hinaus im Bereich der Straße „Auf der Lüste“ in Roisdorf
- Radweg zwischen Roisdorf und Hersel (von Ort zu Ort über die L118)

1. Zwischen Roisdorf und dem Gewerbegebiet Bornheim-Süd:  
Am Ortsausgangsschild Roisdorf geht der Radweg in einen „Mehrzweckstreifen“ über, der ständig durch Fahrzeuge „zugeparkt“ wird. Angeregt wird hier die Anbringung eines Halteverbots.

2. Durchgehende Befahrbarkeit des Radweges von der Ortseinfahrt Hersel auf der L118 bis zur Ampel L118/L300 herstellen.  
(Hier wird auf den Antrag der RM Krüger, Stadler und Schausten verwiesen, 18.03.2009, Top 16, Vorlage 98/2009. Wie stellt sich der Sachstand in der Angelegenheit dar?)

#### Begründung:

Das Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim soll auch in Zeiten des Nothaushaltes weiter realisiert werden.

Dabei rücken zum einen Maßnahmen in den Fokus, deren Berücksichtigung auf Grund der Verkehrssicherungspflicht der Stadt dringlich erscheint (siehe Punkt 4 des Antrages). Zum anderen geht es aber auch um kleinere Maßnahmen, deren Verwirklichung nicht mit großem finanziellen Aufwand verbunden ist, wie z.B. die Öffnung von Einbahnstraßen oder die Änderung von Verkehrszeichen.

Auch wird es dabei um Maßnahmen gehen, dem Radverkehr künftig mehr Bedeutung beizumessen, z.B. durch gleichberechtigte Grünphasen mit dem Kraftfahrzeugverkehr.

Gerade auch die kleineren Maßnahmen können das Radfahren in unserer Stadt erleichtern.

Schließlich sind hierbei auch übergeordnete Institutionen in die Pflicht zu nehmen. Dabei denkt die SPD-Fraktion in erster Linie an den Landesbetrieb Straßen, in dessen Zuständigkeitsbereich es noch vieles aufzuarbeiten gilt, man denke nur an den Zustand des Radweges an der L 183 vom Bornheimer Hellenkreuz bis nach Merten/Walberberg.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Wilfried Hanft, Frank W. Krüger, Ute Kleinekathöfer

Durchschrift:

Herrn Bürgermeister  
Wolfgang Henseler  
Rathausstraße 2  
53332 Bornheim

Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften	19.10.2011
---------------------------------------------------	------------

**öffentlich**

Vorlage Nr.	448/2011-9
Stand	20.09.2011

**Betreff Mitteilung betr. überarbeitete Straßenplanung Venantiastraße in Bornheim**

**Sachverhalt:**

Am 03.11.2010 hat der Ausschuss für Verkehr-, Planung- und Liegenschaften den Ausbau der Venantiastraße beschlossen (Vorlage 67/2010-09). Die zu dem Zeitpunkt vorgestellte modifizierte Entwurfsplanung wurde im Zuge der Ausarbeitung der Ausführungsplanung in nachfolgenden erwähnenswerten Punkten überarbeitet und angepasst. In Absprache mit dem betroffenen Anlieger wurde zum Zwecke einer besseren Zugänglichkeit zu seinem Grundstück ein dort angrenzender Stellplatz in südlicher Richtung verschoben. Die zwei Stellplätze im Einfahrtsbereich Burgstraße wurden aus straßenverkehrsrechtlichen und verkehrsdynamischen Planungsaspekten auf die gegenüberliegende Straßenseite positioniert. Die Gesamtanzahl der Stellplätze bleibt hierdurch jedoch unverändert. Im Bereich des nördlichen Behindertenstellplatzes ist für die Möglichkeit einer späteren Parkraumbewirtschaftung zusätzlich eine gepflasterte Aufstellfläche eingeplant worden. Die Änderungen sind als kostenneutral zu werten.

Bei dieser Gelegenheit wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Beitragfähigkeit der zusätzlichen 17 öffentliche PKW-Stellplätze (Parkplatz) nur dann als nicht gegeben angesehen werden kann, wenn sich alle Eigentümer von privaten PKW-Stellplätzen dazu verpflichten, diese im Rahmen der Straßenbaumaßnahme herstellen zu lassen.

**Anlagen zum Sachverhalt**

Lageplan



# Inhaltsverzeichnis

50/2011, 19.10.2011, Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Planung und Liegenschaften	1
Sitzungsdokumente	
Einladung Ausschüsse	4
Vorlagendokumente	
TOP Ö 5 Rahmenplanung Sechtem-Ost; Vorstellung der Varianten; Beschluss der Öff	
Vorlage 303/2011-7	6
1 Übersichtsplan 303/2011-7	8
2 Erläuterungsbericht 303/2011-7	9
3 Analyseplan 303/2011-7	51
4 Variante 1 303/2011-7	52
5 Variante 2 303/2011-7	53
6 Themenkarten Variante 1 303/2011-7	54
7 Themenkarten Variante 2 303/2011-7	55
TOP Ö 6 Vorstellung der Straßenplanung Apostelpfad in Bornheim	
Vorlage 377/2011-9	56
Lagepläne L1 L2 L3 377/2011-9	59
TOP Ö 8 Bebauungsplan Bo 10 in der Ortschaft Bornheim; Beschluss zur Weiterführ	
Vorlage 452/2011-7	62
1 Übersichtskarte 452/2011-7	64
2. Gestaltungsplan Variante 1 452/2011-7	65
3 Gestaltungsplan Variante 2 452/2011-7	66
4 Allg. Ziele u. Zwecke 452/2011-7	67
TOP Ö 9 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes in der Ortschaft Brenig; Einleit	
Vorlage 453/2011-7	72
1 Plan 453/2011-7	73
2 Begründung 453/2011-7	74
TOP Ö 10 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.08.2011 betr. Radweg	
Vorlage 356/2011-7	77
Antrag 356/2011-7	78
TOP Ö 11 Antrag der SPD-Fraktion vom 20.08.2011 betr. Radverkehrskonzept der St	
Vorlage 396/2011-7	81
Antrag 396/2011-7	83
TOP Ö 12 Mitteilung betr. überarbeitete Straßenplanung Venantiastraße in Bornhe	
Vorlage ohne Beschluss 448/2011-9	86
Lageplan 448/2011-9	87
Inhaltsverzeichnis	88