

Rahmenplanung Sechtem

in der Ortschaft Sechtem, Stadt Bornheim

Niederschrift

über die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde mit einer Einwohnerversammlung durchgeführt:

Einwohnerversammlung: am Dienstag 28.02.2012 von 18.30 bis ca. 20.30 Uhr
Ort: Pfarrheim St. Gervasius und Protasius, Straßburger Straße 19
Anwesend waren: Herr Schier (Erster Beigeordneter der Stadt Bornheim)
Herr Erll (Fachbereichsleiter Geschäftsbereich Stadtplanung)
Frau Mannheller (Geschäftsbereich Stadtplanung)
Herr Beele (H+B Stadtplanung)
Frau Fahrenholtz (H+B Stadtplanung)

und ca. 150 Bürgerinnen und Bürger

Um 18.30 Uhr eröffnete Herr Schier die Veranstaltung und erläuterte den Ablauf des Abends. Er stellte den derzeitigen Stand des Verfahrens zu der Rahmenplanung Sechtem sowie den generellen Ablauf des Planverfahrens dar und wies auf die Möglichkeiten der Verfahrensbeteiligung hin. Anschließend erläuterte Herr Beele die Rahmenplanung anhand einer Powerpoint-Präsentation.

Zu folgenden Themen wurden nach der Vorstellung der Planung Fragen und Anregungen geäußert:

1. Äußere Eingrünung

Mehrere Bürgerinnen und Bürger erkundigten sich nach Grund und Abmessungen des Schutzstreifens zwischen geplanter Bebauung und Umgehungsstraße.

Herr Beele erläuterte, dass man aus gestalterischen Gründen bewusst auf eine Lärmschutzwand verzichten wollte. Dies macht eine immissionstechnische Abstandsfläche zur Bebauung von ca. 80- 100 m erforderlich. Auf dieser Fläche soll gleichzeitig der ökologische Ausgleich der Maßnahme statt, bzw. die Fläche wird weiterhin in der landwirtschaftlichen Nutzung belassen.

2. Verkehr

Es wurde nach der Anbindung der Ortslage an die neue Umgehung gefragt. Zudem wurde danach gefragt, ob es einen Durchstich zur nördlich angrenzenden Eurode-Siedlung geben wird.

Herr Beele erläuterte, dass die nördliche Anbindung der Ortslage mit Bahnhofstraße und Willmuthstraße über einen 4-armigen Kreisverkehr, der zentral am westlichen Rand des Plangebietes zwischen bestehendem Dorf und Neuplanung liegt, geregelt wird. Die zweite Anbindung erfolgt über die Kaiserstraße im Süden von Sechtem.

Der alte Straßenverlauf der L 190 wird teilweise als Radweg überplant. Lediglich in einzelnen Abschnitten, die der inneren, verträglichen Verteilung des Verkehrs dienen, ist die ehemalige L 190 noch für motorisierten Verkehr befahrbar. Einen Durchstich zur Eurode-Siedlung wird es nicht geben.

Ein Bürger äußerte Befürchtungen wegen einer zu hohen Konzentration des Verkehrs auf der geplanten „Hauptachse“ die das Quartier von West nach Ost (zwischen dem Knoten Bahnhofstraße und der neuen Umgehung) durchquert.

Ein weiterer Bürger schlug vor, den Verkehr durch mehrere Anbindungspunkte von der neuen L190 sowie durch eine interne Erschließung als Einbahnstraßen-System stärker zu verteilen.

Herr Beele erläuterte, dass weitere Anbindungspunkte auch zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der neuen Siedlung führen würden. Besonders Schleichverkehre von der Umgehung wären dann zu befürchten. Das in der Planung vorgesehene Verkehrskonzept ist auf ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von 15.000 Fahrzeugen auf der Umgehung und bis zu 5.000 Fahrzeugen auf der „Hauptstraße“ der neuen Siedlung ausgelegt. Die Verästelung der internen Erschließung ermöglicht eine Verteilung des Verkehrs überwiegend ohne Durchgangsverkehr in den Wohnstraßen.

Einige Bürgerinnen und Bürger vermuteten aufgrund des Bevölkerungszuwachses eine Überlastung des derzeitigen Bahnbetriebes und fragten nach einer Optimierung des Fahrplanes und der eingesetzten Züge.

Die Verwaltung erläuterte, dass bereits mit der Deutschen Bahn verhandelt wird, damit mehr und bessere Waggon eingesetzt werden. Zudem setzt sich die Stadt für den zusätzlichen Halt des RE 5 am Bahnhof Sechtem ein. Des Weiteren wurde erläutert, dass es durch die geplante Ortserweiterung keinen für den Nahverkehr problematischen Bevölkerungszuwachs geben wird.

Bürgerinnen und Bürger erkundigten sich, ob eine Erschließung des Bahnhofes von der ortsabgewandten Seite anstatt von Süden her möglich sei, um das innerörtliche Verkehrsaufkommen zu vermindern.

Die Verwaltung erläuterte, dass durch die Lage des P+R-Parkplatzes an der Nordseite des Bahnhofes bereits ein Großteil des Verkehrs abgefangen wird. Dieses Thema ist aber unabhängig von der Rahmenplanung zu diskutieren.

Weiter wurde gefragt, ob der Durchgangsverkehr innerhalb der Ortslage, insbesondere von Süden, durch die Planung zunehmen wird.

Herr Beele erläuterte, dass es zeitlich attraktiver sein müsse, den „Umweg“ über die Umgehung zu nehmen, als durch den Ort zu fahren. Ziel der Planung sei es, den Schleichverkehr im Bestands- und im Neubaugebiet durch eine attraktive Ortsumgehung zu vermeiden.

Es wurden Bedenken dahin gehend geäußert, dass durch die neue Verkehrsplanung mehr Verkehre den Ort vom Rosenweiherweg aus durchqueren, um die Anschlussstelle der Umgehung zu erreichen.

Die Verwaltung erläuterte, dass die neue Umgehungsstraße keine erheblichen zusätzlichen Verkehre innerhalb der vorhandenen Ortslage erzeugen kann. Die Hauptanbindungen an die Umgehung sind dieselben wie an die heutige L 190, so dass es auf der genannten Verbindung nicht zu verkehrlichen Problemen kommen sollte.

Es wurde gefragt, ob durch die geplanten Neubaugebiete in Merten eine zusätzliche Verkehrsbelastung für Sechtem entstehen kann.

Die Verwaltung erläuterte, dass diesbezüglich keine Bedenken bestehen müssen. Der Bevölkerungszuwachs im Stadtgebiet von Bornheim insgesamt wird die Kapazitäten des vorhandenen Verkehrsnetzes nicht überlasten.

3. Finanzierung

Es wurden zahlreiche Fragen nach der Finanzierung der Umgehung gestellt.

Die Verwaltung erläuterte, dass die Finanzierung momentan noch verhandelt wird.

Da es sich um eine Landesstraße handelt ist hierfür der Landesbetrieb Straßenbau des Landes NRW Ansprechpartner. Dieser wird die Planung aber erst durchführen, wenn es zwingend notwendig ist. Dieser Zeitpunkt ist jedoch noch nicht absehbar.

Der Stadtrat hat beschlossen, dass die Rahmenplanung zwingend vom vorhergehenden Bau der Ortsumgehung abhängt. Verwaltung und Politik verhandeln nun mit dem Landesbetrieb Straßenbau, wie die Straße finanziert werden kann. Die Stadt könnte dem Landesbetrieb bspw. durch die Entwicklung von Bauland eine Summe von 3 Mio. Euro für den Bau der Straße anbieten.

Die Finanzierung der Straße muss aber in jedem Fall für die Stadt, und insbesondere auch für die in einem Umlegungsverfahren beteiligten Eigentümer, wirtschaftlich bleiben.

*Herr Beele nannte ergänzend noch einige Zahlen zur Finanzierung der L 190:
Ortsumgehung bei 1-stufigem Ausbau: ca. 3,0 Mio. Euro
Weiterführung mit Südtangente: gesamt ca. 3,8 Mio. Euro
Bau in zwei Stufen mit Provisorien, ohne Südtangente: ca. 3,8 Mio. Euro
Bau in zwei Stufen, mit Südtangente: ca. 4,6 Mio. Euro*

Es wurde die Erwartung geäußert, dass die Finanzierung der Landstraße durch die Grundstücksbesitzer allein getragen wird.

Die Verwaltung erläuterte, dass die Käufer der Grundstücke im Plangebiet die Umgehung finanzieren. Derzeitige Eigentümer, die ein Grundstück auf lange Sicht freihalten, fallen ebenso in diese Gruppe.

Es wurde nach einer Erneuerung der Bahnhofsbrücke und damit zusammenhängenden steigenden Kosten gefragt. Es wird davon ausgegangen, dass diese durch ein planungsbedingtes erhöhtes Verkehrsaufkommen erneuert/ saniert werden muss.

Die Verwaltung erläuterte, dass eine Verbreiterung oder ein Umbau der Brücke nicht vorgesehen ist und zusätzliche Kosten aus solchen Maßnahmen deshalb ausgeschlossen werden können. Zudem ist die Brücke Landesstraße und somit im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebs Straßenbau.

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass durch den Bevölkerungszuwachs die vorhandene Infrastruktur (Verkehr, Nahversorgung etc.) nicht mehr ausreichend ist und somit weitere Kosten auf die Bevölkerung zukommen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die vorhandene Infrastruktur über genug Kapazität verfügt, um den Bevölkerungszuwachs aufzunehmen.

Ein Bürger fragte, ob schon Gespräche mit interessierten Bauträgern geführt wurden und wie die Umgehungsstraße finanziert wird, sollten sich nur für den ersten Bauabschnitt Bauträger finden.

Herr Schier erläuterte, dass es schon Anfragen von Bauträgern gäbe, dass der Zeitpunkt im Verfahren aber noch zu früh sei, um konkrete Verhandlungen führen zu können. Die Verwaltung sei aber optimistisch, dass das gesamte Bauland verkauft werden kann. Die Finanzierung der Umgehungsstraße bei Realisierung von nur einem Bauabschnitt hängt davon ab, welche Träger sich ggf. noch an der Finanzierung beteiligen würden. Herr Schier weist aber nochmals darauf hin, dass erst die Straße realisiert werden und somit auch deren Finanzierung gesichert sein muss, bevor die Rahmenplanung realisiert wird.

4. Zeitlicher Ablauf

Mehrere Bürgerinnen und Bürger erkundigten sich nach dem zeitlichen Ablauf der Planung (Baubeginn, Fertigstellung Bauabschnitt 1 und Bauabschnitt 2, Umgehung)

Herr Schier wies darauf hin, dass man sich noch am Beginn des Planverfahrens befinde und dass die Bevölkerung im Rahmen der folgenden Bebauungs-planverfahren noch mehrfach die Möglichkeit der Beteiligung erhalte. Der Baubeginn wird frühestens für 2016 erwartet, die komplette Fertigstellung erst nach 2020. Er wiederholt nochmals, dass vor Baubeginn die Umgehungsstraße realisiert sein muss.

Es wurde bemängelt, dass im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplanes zwar eine Befragung der Bürger bezüglich einer Ortserweiterung stattgefunden habe, dass dabei aber der Eindruck einer langfristigeren Planungsabsicht vermittelt worden sei.

Die Verwaltung erläuterte, dass der FNP einen Planungshorizont von ca. 15 Jahren hat und dass die Rahmenplanung sich ebenso in diesem Zeitrahmen bewegt.

5. Bevölkerungszuwachs und -struktur

Es wurde nach den Bevölkerungsgruppen / -struktur gefragt, für die geplant wurde. Es bestehe der Eindruck, dass zu wenige Einfamilienhäuser (EFH) im Gebiet vorgesehen sind.

Herr Beele erläuterte, dass die Bevölkerungsstruktur sich insgesamt verändert, wodurch sich auch die Nachfrage nach Wohnraum verändert. Anstatt ein Neubaugebiet ausschließlich für junge Familien zu planen, sollen auch weitere Nutzergruppen wie zum Beispiel kinderlose und ältere Paare sowie Alleinstehende berücksichtigt werden.

Die Verteilung der verschiedenen Wohnformen (EFH, Doppelhäuser und Mehrfamilienhäuser) ist in der Rahmenplanung berücksichtigt.

Es wurde gefragt, ob man sich im Rahmen der Planungen auch mit den fehlenden Angeboten für Jugendliche im Ort beschäftigt hat.

Herr Schier erläuterte, dass diese Problematik unabhängig von der Rahmenplanung besteht. Er bemerkte zudem, dass die Ortspolitik in Sechtem um diese Problematik weiß und sich sehr für eine Verbesserung engagiert.

Mehrere Bürgerinnen und Bürger merken an, dass Sechtem sich mehr und mehr zu einer sog. „Schlafstadt/ Schlafdorf“ entwickelt, weil es keine attraktiven Angebote wie Cafés, Kinos etc. gibt. Sie befürchten, dass die vorliegende Planung diese Situation noch verstärkt, weil auch hier keine entsprechenden Angebote vorgesehen sind.

Herr Schier wies darauf hin, dass auch dieses Thema unabhängig von der Planung sei, er wird aber eine Diskussionsveranstaltung der Politik und den Bürgern anregen, die sich mit dieser Thematik beschäftigt.

6. Gestaltung

Ein Bürger erkundigte sich, ob die Gestaltung der Häuser sich in das Ortsbild einfügen wird.

Herr Beele erläuterte, dass die Planung Gebäude maximal mit zwei Geschossen und ausgebautem Dachgeschoss bzw. für Mehrfamilienhäuser zwei Geschosse mit Staffelgeschoss vorsieht.

7. Sonstiges

Mehrere Bürgerinnen und Bürger regten an, zu prüfen ob die Sechtemer Bürger die Rahmenplanung überhaupt wollen bzw. ob Sechtem die Erweiterung überhaupt braucht.

Herr Schier erläuterte, dass die Beteiligung im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplanes vor ca. 5 Jahren eine grundsätzlich positive Haltung zu der Erweiterung ergab. Der Rat hat den FNP entsprechend beschlossen.

Aufgestellt:

Köln, den 02.03.2012

H+B Stadtplanung GbR

gez. Dieter Beele / Fa.