

Bebauungsplan Me 16

in der Ortschaft Merten

Ergebnisse der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB

Innerhalb des Zeitraums der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan sind seitens der Öffentlichkeit insgesamt 66 Stellungnahmen eingegangen. Die Inhalte der Stellungnahmen wurden nachfolgend thematisch zusammengefasst. Die Stellungnahmen der Stadt Bornheim werden jeweils darunter aufgeführt.

Innerhalb der frühzeitigen Unterrichtung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan sind insgesamt 17 Stellungnahmen eingegangen. Die Stellungnahmen der Stadt Bornheim sind nachstehend aufgeführt.

1. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit wurden thematisch zusammengefasst und in einzelne Themenbereiche aufgegliedert. Die Stellungnahmen und Anregungen sowie die Stellungnahmen der Stadt dazu werden nachfolgend dargestellt:

1.1 Verkehrliche Anbindung des Plangebiets

- **Inhalt:**

Die Beethovenstraße und der Knoten Bonn-Brühler-Straße / Beethovenstraße werden bereits heute als überlastet wahrgenommen, ebenso die Offenbachstraße und die Schubertstraße. Es wird auf die vielfältigen Nutzungen an der Beethovenstraße (Ärztelhaus, Apotheke, Restaurants, Drogerie, Reinigung, Massagepraxis, Sparkasse), den Busverkehr sowie die Zufahrten des Fitnesscenters und der Tankstelle im Knotenbereich und den Verkehr aus dem Gebiet „Am Roten Boskop“ hingewiesen. In einigen Stellungnahmen werden für die Knotenpunktgestaltung Vorschläge formuliert.

Häufig wird moniert, dass für die frühzeitige Beteiligung noch kein Verkehrsgutachten vorgelegt wurde.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Überprüfung der Anbindungen des Plangebietes an die umgebenden Straßen Offenbachstraße, Beethovenstraße und Bonn-Brühler-Straße waren Inhalt des Verkehrsgutachtens von IVV (17.12.2015), ebenso wie die Leistungsfähigkeiten der Knoten Bonn-Brühler-Straße / Beethovenstraße und Bonn-Brühler-Straße / Schubertstraße. Für die Erstellung des Gutachtens ist ein städtebauliches Konzept (wie in den drei Varianten vorgestellt) die Voraussetzung, da ansonsten die Inhalte der gutachterlichen Überprüfung nicht präzise genug sind.

Das Gutachten untersucht:

- den heutigen Zustand (Zählung Juni 2015)
- die Prognose ohne die Realisierung von Me 16, Prognose Null 2020
- die Prognose mit Realisierung von Me 16, Prognose Mit 2020

Für den Prognose Null-Fall wurden zwei Szenarien untersucht, die sich hinsichtlich der Berücksichtigung geplanter, aber noch nicht umgesetzter Maßnahmen des Landesbetriebs Straßen NRW (L 183n, Knoten L 183n / L 281 / L 118) sowie der Stadt Bornheim (Umgestaltungen von Straßen, EKZ Roisdorf, Ausbau Apostelpfad, Umsetzung von Se 21) unterscheiden. Maßgebend für die Bewertung der Auswirkungen von Me 16 sind die Ergebnisse, die sämtliche Planungen bis 2020 berücksichtigen (im Gutachten „Prognose-Null-Fall 2020 FNP D1 opti“).

Zunächst wurden die in den vorgestellten Varianten dargestellten Anbindungen überprüft:

- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Offenbachstraße
- Ausfahrt Me 16 zur Beethovenstraße
- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Bonn-Brühler-Straße

Verkehrszunahme durch Me 16

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) nimmt durch den Anschluss von Me 16 im Vergleich der Prognosen mit und ohne Me 16 bis 2020 zu:

Beethovenstraße

Zunahme um 20 Kfz pro Tag	bei einem DTV von 4.300 Kfz / Tag
---------------------------	-----------------------------------

Offenbachstraße, nördlicher Abschnitt

Zunahme um 50 - 60 Kfz pro Tag	bei einem DTV von 800 Kfz / Tag
--------------------------------	---------------------------------

Offenbachstraße, südlicher Abschnitt

Zunahme um 50 - 60 Kfz pro Tag	bei einem DTV von 1.800 Kfz / Tag
--------------------------------	-----------------------------------

Schubertstraße zwischen Offenbachstraße und Mühlenfeld

Zunahme um 20 Kfz pro Tag	bei einem DTV von 4.400 Kfz / Tag
---------------------------	-----------------------------------

Schubertstraße zwischen Mühlenfeld und Bonn-Brühler-Straße

Zunahme um 80 Kfz pro Tag	bei einem DTV von 4.700 Kfz / Tag
---------------------------	-----------------------------------

Bonn-Brühler-Straße zwischen Beethovenstraße und Zu-/Ausfahrt Me 16

Zunahme um 70 Kfz pro Tag	bei einem DTV von 14.900 Kfz / Tag
---------------------------	------------------------------------

Bonn-Brühler-Straße zwischen Zu-/Ausfahrt Me 16 und Schubertstraße

Zunahme um 340 Kfz pro Tag	bei einem DTV von 14.900 Kfz / Tag
----------------------------	------------------------------------

Die prognostizierten Zunahmen liegen damit für die Beethovenstraße, die Schubertstraße und die Bonn-Brühler-Straße zwischen 0,4 % und 2,2 %, für die Offenbachstraße zwischen 3,3 % und 7,5 % des jeweiligen durchschnittlichen täglichen Verkehrs DTV.

Mit diesen Werten wurde die Leistungsfähigkeit der Knoten berechnet. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit erfolgt auf der Grundlage der mittleren Wartezeiten.

Knoten Bonn-Brühler-Straße / Beethovenstraße / Lortzingstraße

Der Knoten wird in der Betrachtung ohne Lichtsignalanlage (LSA) als ausreichend betrachtet, allerdings ist der Linksabbiegerstrom aus der Lortzingstraße (Richtung Kardorf) mangelhaft. Die Bewertung bestätigt im Grundsatz die in den Stellungnahmen beschriebenen schwierigen Ausfahrtsituationen aus Beethoven- und Lortzingstraße. Zur Verbesserung wird die Einrichtung einer LSA in Betracht gezogen. Mit einer LSA-Regelung erreicht der Knoten insgesamt eine befriedigende Verkehrsqualität, kein Teilstrom wird mit weniger als „befriedigend“ bewertet. Natürlich entstehen in den Hauptrichtungen (Bonn-Brühler-Straße) durch die LSA Wartezeiten, die bei der nicht-geregelten Knotenpunktgestaltung nicht auftreten, aber in der Gesamtbetrachtung verbessert sich die Verkehrsqualität. Positiv wird insbesondere das gefahrlose Linksabbiegen in die Bonn-Brühler-Straße bewertet. Dadurch wird die Ausfahrt aus der Beethovenstraße deutlich verbessert, so dass die Wartezeiten vor der Ausfahrt deutlich verringert werden und der Rückstau vor dem Knoten erheblich abnehmen wird.

Die Wirkung der LSA-Regelung kann durch eine bedarfsorientierte Steuerung noch verbessert werden, dies wurde für das Gutachten nicht weiter untersucht, da es Inhalt der Ausführungsplanung ist.

Für den Fall der LSA-Regelung wurden auch durchschnittliche Rückstaulängen in der Bonn-Brühler-Straße ermittelt, um zu überprüfen, ob durch die LSA-Regelungen angrenzende Knoten betroffen würden. Nördlich ist die Zufahrt „Am Roten Boskop“ über einen Kreisverkehr angebunden, dieser Kreisverkehr hat einen Abstand von rd. 75 m. Die maximale Rückstaulänge wurde mit 60 m berechnet, eine Beeinträchtigung des Kreisverkehrs ist daher nicht zu erwarten. Im Süden ist die Anbindung Hildegard-von-Bingen-Straße rd. 140 m entfernt, der maximale Rückstau in diese Richtung wird mit 72 m berechnet. Auch hier ist nicht von einer Störung der Knoten / Anbindungen durch die LSA-Regelung auszugehen.

Knoten Bonn-Brühler-Straße / Schubertstraße

Der Knoten Bonn-Brühler-Straße / Schubertstraße ist LSA-geregt. In der Prognose 2020 kann er mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden. Durch eine bedarfsorientierte Steuerung kann die Verkehrsqualität weiter verbessert werden. Eine weitere Verbesserungsmöglichkeit der Verkehrsqualität besteht in der Verlängerung der Spuren für den freien Rechtsabbieger.

Geplanter Knoten Bonn-Brühler-Straße / Me 16

Die geplante Anbindung des Plangebiets Me 16 an die Bonn-Brühler-Straße wurde ebenfalls überprüft. Der Knoten Bonn-Brühler-Straße / Beethovenstraße wird ohne LSA-Regelung in allen Fahrtrichtungen mit „sehr gut“ bewertet, außer dem linksausfahrenden Verkehr auf die Bonn-Brühler-Straße, der mit „ausreichend“ bewertet wird (siehe IVV, S. 25).

Knoten Offenbachstraße / Schubertstraße

Der Knoten hat in allen Fahrtbeziehungen eine sehr gute Qualität.

Fazit

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Verkehrszunahme durch die Wohngebietsentwicklung Me 16 in keiner der betroffenen Umgebungsstraßen zu erheblichen Verkehrszunahmen führt. Die heute vorhandenen Probleme in der Beethovenstraße, die in den Stellungnahmen beschrieben werden, können durch die Einrichtung einer LSA im Knoten Bonn-Brühler-Straße / Beethovenstraße / Lortzingstraße deutlich vermindert werden, die Verkehrssicherheit wird insbesondere durch das sichere Linksabbiegen auf die Bonn-Brühler-Straße verbessert. Die Wartezeiten in der Beethovenstraße verringern sich dadurch deutlich. Die beschriebene Belastung der Beethovenstraße wird durch die Einrichtung der LSA deutlich und wahrnehmbar abnehmen.

Alternative Anbindung

Das Ergebnis des Gutachtens zeigt für den geplanten Knoten Bonn-Brühler-Straße / Me 16, dass der linksausfahrende Verkehr nur eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht. Eine LSA-Regelung zur Verbesserung der Verkehrsqualität kommt für diesen Knoten nicht in Frage. Daher wurde im Gutachten eine Anbindungsvariante untersucht mit folgenden Anbindungen:

- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Offenbachstraße
- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Beethovenstraße

In diesem Planfall ergeben sich auf der Schubertstraße Mehrbelastungen von bis zu 230 Kfz DTV im Bereich Offenbachstraße bis Mühlenfeld und rund 220 Kfz DTV zwischen Mühlenfeld und Bonn-Brühler-Straße. Auf der Beethovenstraße und der Offenbachstraße erhöhen sich die Mehrbelastungen auf rund 340 bzw. 220 Kfz DTV. Im übrigen Netz sind wiederum nur geringe Auswirkungen spürbar. (siehe IVV, S. 20)

Auch der Knoten Bonn-Brühler-Straße / Beethovenstraße / Lortzingstraße wurde für diese alternative Anbindung überprüft. Die Verkehrsqualität ist im Knoten ohne LSA insgesamt ausreichend, mit LSA wird sie mit befriedigend bewertet. Wartezeiten und Rückstaulängen erhöhen sich geringfügig, jedoch werden auch in diesem Fall die Nachbarknoten nicht beeinträchtigt. (IVV S. 35)

- **Inhalt:**

Es wird angeregt, das gesamte Gebiet hauptsächlich an die Schubertstraße anzubinden und dadurch die Beethovenstraße weitgehend von dem Verkehr aus dem Plangebiet Me 16 zu entlasten.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die verkehrliche Anbindung nach Süden an die Schubertstraße verursacht zum Einen einen Konflikt mit den Schutzerfordernissen des Mühlenbaches (Überschwemmungsbereiche sind freizuhalten), weil eine Querung des Mühlenbaches erforderlich ist. Um den Mühlenbach überschwemmungsfrei zu queren, ist ein sehr langes und relativ hohes und damit teures Brückenbauwerk erforderlich. Daraus resultiert eine zusätzliche Lärmbelastung der Anwohner der Bestandsbebauung insbesondere in den bisher ungestörten Gartenbereichen der Schubertstraße. Um an die Schubertstraße anbinden zu können, müssen zudem private Grundstücke für den Straßenverlauf in Anspruch genommen werden, die sämtlich mit Gebäuden so bebaut sind, dass eine Querung nicht möglich ist.

Die Erschließung des Gebietes mit drei Zufahrten und nur einer Zu- und Ausfahrt hat zur Folge, dass bei Störung dieser Ausfahrt das gesamte Gebiet abgeschlossen ist (nicht mehr verlassen werden kann). Daher wird dieser Vorschlag nicht weiter verfolgt.

- **Inhalt:**

In einzelnen Stellungnahmen werden Vorschläge für Einbahnregelungen der Anbindungsstraßen an die Offenbachstraße, die Beethovenstraße und die Bonn-Brühler-Straße gemacht. Es wird andererseits angeregt, zur Beethovenstraße einen Vollanschluss vorzusehen (Zu- und Ausfahrt). In einer Stellungnahme wird die Einbahnstraßenregelung oder ein Teilausbau als temporäre Lösung vorgeschlagen.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Für die Erschließung des geplanten Wohngebietes wird der Grundsatz verfolgt, dass es immer mindestens zwei Einfahrten und mindestens zwei Ausfahrten geben soll („Redundanz“). Dadurch ist sichergestellt, dass das Gebiet im Falle von Störungen (Unfall, blockierende Fahrzeuge) immer angefahren und verlassen werden kann. Aus diesem Grund werden Lösungen, die nur eine Zufahrt oder nur eine Ausfahrt vorsehen, nicht weiter verfolgt.

Temporäre Lösungen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Sie können in der Bauphase zum Tragen kommen. Aber auch für temporäre Lösungen wird die oben beschriebene Redundanz angestrebt.

Der Vollanschluss an die Beethovenstraße wurde im Verkehrsgutachten als Alternative berücksichtigt und untersucht (siehe oben).

- **Inhalt:**

Zum Ausbau und zur Belastung der Offenbachstraße nehmen mehrere Eingaben Stellung.

Der Ausbau der Offenbachstraße wird zum Teil begrüßt, zum Teil kritisch gesehen. Die Kritik formuliert sich im Wesentlichen so, dass der Querschnitt (Breite von 7,5 m) und der heutige Ausbauzustand als ausreichend bewertet werden und die Vermutung geäußert wird, dass der Ausbau nur wegen des zusätzlichen Verkehrs aus Me 16 erforderlich wird. An anderer Stelle wird ein schlechter Ausbauzustand bestätigt, hierfür werden mangelnde Wartungsarbeiten durch die Stadt als Grund genannt. Es wird befürchtet, dass durch den durch Me 16 ausgelösten Baustellenverkehr der Straßenzustand erheblich verschlechtert wird. Von anderen Einwendern wird der Ausbau der Offenbachstraße aus Sicherheitsaspekten für Fußgänger und Kinder begrüßt.

Einige Einwender äußern die Befürchtung, dass die Anwohner der Offenbachstraße Straßenbaubeiträge zahlen müssen für einen Ausbau, der ausschließlich wegen Me 16 erforderlich ist.

Einige Stellungnahmen beklagen das geringe Parkplatzangebot auf der Offenbachstraße (öffentliche Stellplätze) und äußern die Befürchtung, dass durch Me 16 zusätzlicher Parkraumbedarf entsteht, der nicht gedeckt wird.

Die Auslastung der Offenbachstraße wird vielfach als zu hoch bewertet. Besonders die Abbiegesituation auf die Schubertstraße wird als unbefriedigend beschrieben, hier wird eine erhöhte Unfallgefahr gesehen. Die Offenbachstraße wird offenbar auch als Ausweichstrecke genutzt, um den Knoten Beethovenstraße / Bonn-Brühler-Straße zu umgehen. Ein Einwender schlägt vor, die Offenbachstraße als Einbahnstraße auszubilden, dadurch könnte die Belastung verringert und der Ausbau vermieden werden.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Der Ausbau des südlichen Teils der Offenbachstraße ist Inhalt und Bestandteil des Bebauungsplanes Me 16. Der Ausbau wird für erforderlich angesehen, um den Verkehr auf der Offenbachstraße sicher zu leiten und zusätzlich insbesondere für Fußgänger eine höhere Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Der heutige Querschnitt mit insgesamt 7,6 m Breite (aus Flurkarte gemessen) und teilweise nicht erkennbaren Abgrenzungen von Fahrbahn und Gehweg und unbefestigten Fahrbahnrandern wird nicht mehr als ausreichend angesehen. Diese Bewertung erfolgt unabhängig von der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf der Offenbachstraße. Die zusätzliche Belastung durch die geplante Wohnbebauung beträgt in der Variante mit drei Zu- und Ausfahrten für Me 16 auf dem südlichen Abschnitt der Offenbachstraße rd. 50 - 60 Kfz pro Tag bei einem DTV von 1.800 Fahrzeugen pro Tag (Zunahme um 3 %). In der Variante ohne Anschluss an die Bonn-Brühler-Straße erhöht sich die Belastung der Offenbachstraße um 220 Kfz / Tag (Zunahme um rd. 12,2%). Der nördliche Teil der Offenbachstraße ist zunächst nicht in das Plangebiet einbezogen worden. Die Entscheidung darüber, ob der nördliche Abschnitt ebenfalls ausgebaut bzw. saniert werden soll, liegt beim Rat der Stadt Bornheim, der die Verwaltung mit einer Prüfung zum vollständigen Ausbau beauftragt hat.

Für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen bei der Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Verkehrsanlagen ist die *Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Bornheim vom 22.10.2001* maßgebend. Danach gibt es unterschiedliche Schlüssel für Anliegerstraßen

und Haupteerschließungsstraßen. Je nach Zuordnung tragen die Anwohner 60 - 80 % der Herstellkosten, der Beitrag wird auf der Grundlage der Grundstücksfläche des Anliegergrundstücks erhoben. Der Bebauungsplan sichert zunächst das Planungsrecht für den Ausbau der Offenbachstraße. Die tatsächliche straßenbautechnische Umsetzung wird separat vom Rat der Stadt Bornheim beschlossen. In diesem Beschluss wird auch die Zuordnung der Straße (Anliegerstraße, Haupteerschließungsstraße) festgelegt. Auch die Entscheidung über den Zeitpunkt der Baumaßnahme wird mit dem Ausbaubeschluss getroffen. Hier wird die Koordinierung mit dem Baustellenverkehr für den Ausbau von Me 16 erforderlich sein.

Im südlichen Teil der Offenbachstraße gibt es derzeit keine Markierung von öffentlichen Stellplätzen. Zwischen den teilweise grundstücksbreiten Zufahrtbereichen werden ungenutzte Bereiche zum Parken neben der Fahrbahn genutzt. Durch die Ausbauplanung werden insgesamt 8 öffentliche Stellplätze markiert. Aus Sicht der Stadt Bornheim erfolgt dadurch keine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation. Für den Stellplatzbedarf für die neue Wohnbebauung wird innerhalb der geplanten Erschließungsstraßen **auch** öffentlicher Parkraum angeboten.

Der Ausbauzustand der Offenbachstraße ist schon bei der heutigen Auslastung nicht für alle Verkehrsteilnehmer geeignet. Aus diesem Grund ist ein Ausbau nach RAST 06 erforderlich. Ursache ist dabei nicht die Verkehrszunahme durch die Wohnbebauung Me 16.

Es ist zu erwarten, dass bei einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Beethovenstraße / Bonn-Brühler-Straße der Ausweichverkehr durch die Offenbachstraße verringert werden kann. Die Gestaltung als Einbahnstraße kann eher kontraproduktiv wirken, da erfahrungsgemäß in Einbahnstraßen schneller gefahren wird (weil kein Gegenverkehr zu beachten ist). Der Ziel- und Quellverkehr wird durch die Einbahnstraßenregelung nicht reduziert, der Durchgangsverkehr kann sich in die zugelassene Richtung wegen der leichteren Befahrbarkeit sogar noch erhöhen. Durch den Ausbau mit den wechselseitig angeordneten Baumscheiben und Stellplätzen soll die Offenbachstraße weniger attraktiv für den Durchgangsverkehr gestaltet werden, so dass auch hierdurch eine Reduzierung erreicht werden könnte.

- **Inhalt:**

Die zügige Bereitstellung des Wohnbaulands soll auch für den Fall sichergestellt sein, dass die Eigentümer der betroffenen Grundstücke in den Zufahrtbereichen an der Offenbachstraße, der Beethovenstraße und der Bonn-Brühler-Straße den notwendigen Grunderwerb bzw. den Abschluss der Umlegung verzögern. Dazu sollten auch Einbahnlösungen und Übergangslösungen untersucht werden.

Zudem wird empfohlen, die Ver- und Entsorgungsleitungen in die bisher schon städtischen Parzellen zu verlegen.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Bei der Querschnittsgestaltung von Straßen sind die Empfehlungen der RAST 06 maßgebend (Richtlinie zur Anlage von Straßen). Danach wird für den Pkw / Pkw-Begegnungsverkehr mit beidseitigem Gehweg eine Mindestbreite von 10,05 m benötigt (Haupteerschließungsstraße durch das Plangebiet). Mit Rücksicht auf die vorhandene Bebauung und um die Inanspruchnahme privater Flächen so gering wie möglich zu halten wurde der Querschnitt in der Offenbachstraße um 1 m schmaler gestaltet (Fahrbahn 5,05 m, Gehwege beidseitig 2,0 m). Die Anbindungen des Plangebietes an die Offenbachstraße und die Bonn-Brühler-Straße wurden nur mit einseitigem Gehweg vorgesehen (Gesamtbreite 8,0 m), die Anbindung an die Beethovenstraße als Einbahnstraße mit einseitigem Gehweg (Gesamtbreite 6,0 m). Diese Querschnitte sollen nicht weiter reduziert werden.

Übergangslösungen können im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden, hier sind immer die dauerhaften Lösungen planungsrechtlich zu sichern. Zusätzliche Einbahnstraßenregelungen in den Zu- und Ausfahrtbereichen würden bedeuten, dass das Gesamtgebiet ent-

weder nur eine Zufahrt oder nur eine Ausfahrt hätte. Das hätte zur Folge, dass bei Störungen auf dieser einen Zu- oder Ausfahrt das Gebiet als Ganzes nicht angefahren bzw. verlassen werden könnte (fehlende Redundanz). Aus Sicherheitsgründen sollten derartige Lösungen, auch temporär, vermieden werden.

Die Ver- und Entsorgungsleitungen werden üblicherweise ausschließlich in öffentlichen Flächen verlegt, ansonsten werden sie über Baulasten gesichert. Es wird davon ausgegangen, dass die Fragen des Grunderwerbs geklärt sind, bevor die Planung insbesondere der Versorgungsleistungen konkretisiert wird.

- **Inhalt:**

Es wird darauf hingewiesen, dass der Gehweg der Schubertstraße schon heute zu schmal sei. Es wird befürchtet, dass die Verkehrssicherheit für Fußgänger, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, durch die Verkehrszunahme auf der Schubertstraße weiter abnimmt.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Verkehrszunahme in der Schubertstraße ist mit bis zu 80 Kfz / Tag bei bis 4.700 Kfz/Tag nicht erheblich, eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit wird von der Stadt Bornheim dort nicht gesehen.

1.2 Bereitstellung von Grundstücken für die Planung, Umgriff des Plangebiets

- **Inhalt:**

In mehreren Stellungnahmen wird die Planung ausdrücklich begrüßt und es wird mitgeteilt, dass man eigene Grundstücke zur Verfügung stellen will. In etlichen Stellungnahmen wird begrüßt, dass neue Wohnmöglichkeiten insbesondere für Familien geschaffen werden. In mancher Stellungnahme wird die Absicht erklärt, in Me 16 Grundstücke zu erwerben, zu bauen und dorthin zu ziehen.

Etliche Einwender wenden sich dagegen, dass die Stadt Bornheim Planungen auf Grundstücken betreibt, die die Eigentümer nicht zur Verfügung stellen wollen. Das betrifft insbesondere die für die Zufahrten erforderlichen Grundstücke an der Offenbachstraße, der Beethovenstraße und der Bonn-Brühler-Straße.

Von mehreren Einwendern wird die Befürchtung formuliert, dass die Stadt Bornheim sich durch Enteignungen über den Willen der Eigentümer hinwegsetzen will. In diesem Zusammenhang wird auch danach gefragt, ob die Grundstücksbesitzer in den Zufahrtsbereichen für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke entschädigt werden.

Ähnliche Fragen werden für die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen entlang der Offenbachstraße für die Verbreiterung der Verkehrsfläche formuliert.

In diesen Themenbereich passt auch die Einwendung, dass die Planung dem Vorteil der Grundstückseigentümer diene, nicht aber im Interesse der Allgemeinheit liege.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Der Stadt ist bekannt, dass im Bereich der Zufahrten von den Grundstückbesitzern noch keine Zustimmung zur Einbeziehung ihrer Flächen gegeben wurde. Die Stadt sieht in der Entwicklung des Baulandes ein überwiegendes öffentliches Interesse zur Deckung des Wohnbedarfs und ist zum jetzigen Zeitpunkt davon überzeugt, dieses überwiegende öffentliche Interesse nachweisen zu können. Dabei kann einerseits auf den Flächennutzungsplan verwiesen werden, der die Wohnbauflächen bereits darstellt, andererseits auf den Vorrang der Innenentwicklung vor der Inanspruchnahme von Flächen im Aussenbereich. Der Wohnbedarf ist in Bornheim weiterhin hoch, zudem soll die Infrastruktur in Merten tragfähig bleiben, um die ortsnahe Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie mit Kindergärten und Schulen langfristig sicherzustellen.

Die Umsetzung der Planungen setzt die Durchführung eines Umlegungsverfahrens voraus. Das Umlegungsverfahren selbst kann nur begonnen werden, wenn das überwiegende öffentliche Interesse gegeben ist. Mit dem Umlegungsverfahren werden die „Einwurfgrundstücke“, also die heutigen Bestandsgrundstücke, bewertet. Anschließend wird die Planung und die daraus entstehenden Baugrundstücke bewertet. Jeder Eigentümer eines „Einwurfgrundstückes“ wird auf der Grundlage des Ausgangswertes und dem durch die Planung im Mittel erreichten Wert entschädigt.

Durch die Planung wird eine Bodenwertsteigerung erreicht (Bauland statt Grünland). Ziel des Umlegungsverfahrens ist, dass alle Einwurfeigentümer an den Planungs- und Herstellkosten beteiligt werden. Anschließend werden ihnen im Verhältnis zum Einwurfwert ihres Grundstückes bebaubare Grundstücke zugewiesen, die sie als Bauland veräußern können oder selbst als Bauland nutzen können. In das Umlegungsverfahren werden alle durch die Planung betroffenen Grundstücke einbezogen.

Grundlage für das Umlegungsverfahren ist zunächst einmal das städtebauliche Konzept, um eine Abgrenzung des Umlegungsgebietes und die Kostenermittlung vornehmen zu können. Voraussetzung ist dann der Beschluss zum Umlegungsverfahren, der schon das überwiegende öffentliche Interesse feststellen muss.

Sollten einzelne Grundstückseigentümer keine Zustimmung zum Umlegungsverfahren für ihre Grundstücke geben, dann ist zu prüfen, ob die Planungsziele auch ohne diese Grundstücke erreicht werden können. Ist dies der Fall, kann das Umlegungsgebiet entsprechend angepasst werden. Ist dies nicht der Fall und ist die Planung nur unter Einbeziehung dieser Grundstücke umsetzbar, kann die Gemeinde weitere Gespräche mit den betroffenen Eigentümern führen, um zu einer gütlichen Einigung zu gelangen. Letztlich können die Grundstücke auch gegen den Willen der Eigentümer in das Umlegungsverfahren einbezogen werden, dabei bleiben die Gleichbehandlung aller und ein Ausgleich im Rahmen der Umlegung gewährleistet. Auch hier muss zunächst der Nachweis des überwiegend öffentlichen Interesses geführt werden. Eine Enteignung ist sicherlich die „ultima ratio“ und allen Beteiligten ist damit gedient, eine andere Einigung zu erzielen. Auf der anderen Seite kann die Stadt nicht hinnehmen, dass einzelne Grundstückseigentümer Planungen verhindern, die im überwiegend öffentlichen Interesse liegen. Der Gesetzgeber hat die Enteignung als Instrument zugelassen und festgelegt, aber gleichzeitig die Hürden recht hoch gelegt.

- **Inhalt:**

Der Verfasser bietet seine Unterstützung an für den Fall, dass der bestehende Hydrant von dem Grundstück Schubertstraße 58 auf das Grundstück Schubertstraße 64 verlegt werden sollte (er ist Eigentümer beider Grundstücke). Zudem bittet er, dafür Sorge zu tragen, dass weiterhin von März bis Oktober Berieselungswasser zur Verfügung steht.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Das Angebot wird dankend zur Kenntnis genommen. Bei entsprechendem Bedarf im Zuge der weiteren Planung wird mit dem Grundstückseigentümer Kontakt aufgenommen. Das ist jedoch grundsätzlich kein Thema für die Ebene des Bebauungsplans.

- **Inhalt:**

Der Eigentümer des Grundstücks Beethovenstraße 13 spricht sich gegen die Einbeziehung seines Grundstückes in das Plangebiet aus. Diese Stellungnahme ist im Zusammenhang mit dem Vorschlag der Eigentümer der Parzelle 372 (hinter Beethovenstraße 9 liegend) zu verstehen, der vorgeschlagen hat die nördliche Plangebietsgrenze in Richtung Beethovenstraße so zu verschieben, dass die Parzelle 372 vollständig im Plangebiet liegt. Damit verbunden wäre voraussichtlich die Inanspruchnahme einer südlichen Teilfläche der benachbarten Parzellen, eben auch Beethovenstraße 13.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Das Plangebiet wurde im städtebaulichen Entwurf so abgegrenzt, dass insgesamt sinnvolle Grundstückstiefen in Verbindung mit dem Erschließungssystem entstehen. Im nächsten

Schritt wird daraus der Bebauungsplan-Entwurf entwickelt, der unter anderem die überbaubaren Flächen entsprechend dem städtebaulichen Entwurf festsetzt. Die überbaubaren Flächen werden relativ eng an den Gebäudeflächen des städtebaulichen Entwurfes orientiert sein. Die Einbeziehung der vorgeschlagenen Grundstücksflächen würde nicht zu einer Vergrößerung der überbaubaren Flächen führen und auch nicht dazu, dass die südlichen Grundstücksteilflächen der Grundstücke an der Beethovenstraße überbaubar werden. Insofern würde auch bei Verlegung der Plangebietsgrenze keine Veränderung der Überbaubarkeit der Grundstücke erreicht.

- **Inhalt:**

Die Eigentümer der Parzelle 326 erklären, dass diese Parzelle nicht mehr im Plangebiet verbleiben soll.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stadt Bornheim wird die Parzelle aus dem Plangebiet herausnehmen, da sie keine Funktion für die Erschließung des Plangebietes besitzt und auch ohne die Parzelle eine sinnvolle städtebauliche Lösung gefunden werden kann.

- **Inhalt:**

Die Eigentümer der Parzelle Offenbachstraße 43 (Mertener Mühle) fragen, warum die geplante Bebauung nicht bereits auf ihrer Parzelle beginnt, obwohl die Parzelle vollständig innerhalb des Plangebietes liegt.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der städtebaulichen Entwürfe waren die Vorstellungen der Eigentümer über die Entwicklung des Grundstückes unklar. Für die weiteren Planungen wird der städtebauliche Entwurf geändert und es wird ein Baufeld vorgesehen.

- **Inhalt:**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Wiesen der Parzelle 43 als Weideland für Pferde genutzt werden, das durch die geplante Zufahrt verkleinert wird. Es wird nach einem Ersatz gefragt.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Inanspruchnahme der Flächen für die Zufahrt beträgt rd. 180 m² (bei rd. 44 m Länge auf der Parzelle 43). Die Gesamtgröße der Parzelle beträgt rd. 3.300 m², davon werden maximal etwa 50% als Weide genutzt. Die Inanspruchnahme wird im Rahmen des Umlenungsverfahrens entschädigt. Es ist nicht davon auszugehen, dass innerhalb des Plangebietes Ersatz geschaffen werden kann. Gegebenenfalls kann geprüft werden, ob von der geplanten öffentlichen Grünfläche eine entsprechende Teilfläche abgetreten werden kann.

Da das Grundstück voraussichtlich, wie mit der vorhergehenden Stellungnahme angeregt, auch mit Wohnbaufläche überplant wird, muss mit den Eigentümern geklärt werden, in welchem Umfang Pferdewiesen und in welchem Umfang Wohnbauflächen entstehen sollen.

1.3 Ökologie, Artenschutz, Versiegelung und Renaturierung Mühlenbach

- **Inhalt:**

Es wird die Befürchtung geäußert, dass die zusätzliche Versiegelung zu einer zusätzlichen Belastung des Mühlenbaches durch Niederschlagswasser führt. Überschwemmungen sind schon heute insbesondere für die Gebäude an der Bonn-Brühler-Straße ein Problem. Wegen der Verrohrung zur Querung der Bonn-Brühler-Straße ist die Kapazität der Mühlenbaches schon heute erreicht, vor dieser Verrohrung kommt es im Niederschlagsfall zum Aufstau und in der Folge auch zu Eindringen von Wasser in die Keller der benachbarten Gebäude.

Die Renaturierung des Mühlenbaches wird begrüßt, es wird aber auch die Frage gestellt, ob sie ausreicht, um die Hochwasserfolgen für die Bebauung an der Bonn-Brühler-Straße zu verhindern. In einer Stellungnahme wird die Frage gestellt, warum die Renaturierung

erst ab der Parzelle 44 geplant ist. In anderen Stellungnahmen wird die Befürchtung geäußert, dass die Renaturierungsmaßnahmen und das geplante Retentionsbecken nicht ausreichen, um für die angrenzenden Grundstücke den erforderlichen Hochwasserschutz zu gewährleisten.

Es wird beschrieben, dass der Mühlenbach bei Starkregen schon vor der Verrohrung unter der Offenbachstraße überlastet ist, so dass es häufig zu einem oberirdischen Ablauf von Regenwasser über den Feldweg kommt. Das oberirdisch abfließende Wasser sucht sich dann den Weg durch einen Überlauf zum Bachkanal in der Mauer des Grundstückes Offenbachstraße 43, hinter der der Bach aus der Verrohrung wieder austritt. Hinter dem Überlauf kann das oberirdisch abfließende Wasser über die freien Flächen wieder dem nun offen fließenden Mühlenbach zufließen. Es wird die Befürchtung geäußert, dass bei Versiegelung dieser Flächen (Grundstücke östlich der Offenbachstraße) die Hochwassergefahr zunimmt, unter anderem, weil zu erwarten ist, dass die künftigen Anwohner sich gegen das Eindringen des Wassers schützen werden und dadurch den freien Ablauf weiter einschränken.

Es wird angeregt, die Versiegelung im Plangebiet deutlich zu verringern, insbesondere durch eine Reduzierung der Bauflächen.

Anlieger an der Schubertstraße befürchten, dass die Renaturierung eine Beeinträchtigung ihrer Grundstücke zur Folge hat. Eine Stellungnahme bewertet die Renaturierung selbst als Eingriff in ein wertvolles Biotop, durch den vielfältige Arten verdrängt werden.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Nach dem Landeswassergesetz NRW ist für neue Baugebiete immer zu prüfen, ob das Niederschlagswasser vor Ort versickert werden kann oder ortsnah in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden kann. Diese beiden Entwässerungswege haben Vorrang vor der Einleitung des Niederschlagswassers in eine Mischwasserkanalisation und die Behandlung in einer Kläranlage. Insofern wird bei der Planung für Me 16 angestrebt, das Niederschlagswasser in den Mühlenbach einzuleiten. Das setzt Maßnahmen voraus, die das sichere Ableiten im Mühlenbach gewährleisten. Der Mühlenbach ist insbesondere durch die Verrohrungen in seiner Kapazität beschränkt, so dass es zu den beschriebenen Folgen kommt. Im Rahmen der Planungen für Me 16 wird daher zunächst sichergestellt, dass um den Bach ausreichend Flächen freigehalten werden, um den Rückstau vor der Verrohrung Bonn-Brühler-Straße gefahrlos aufnehmen zu können. Die freigehaltenen Flächen befinden sich ausschließlich nördlich des Mühlenbaches, da die Planung Me 16 die Flächen der Grundstücke Schubertstraße, die südlich des Mühlenbaches liegen, nicht mit einschließt.

Durch die Renaturierung des Bachlaufes selbst soll eine Erhöhung der Aufnahmekapazität des Mühlenbaches erreicht werden. Zusätzlich soll ein neues Retentionsbecken das Niederschlagswasser zurückhalten und erst nach dem Spitzenabfluss nach und nach dem Mühlenbach zuführen.

Im Rahmen des vorgelegten städtebaulichen Konzeptes wurden die Flächen für diese wasserbaulichen Maßnahmen freigehalten. Weitere Planungen müssen nachweisen, ob diese Maßnahmen einen ausreichenden Hochwasserschutz gewährleisten. Dabei werden die Planungen weiter konkretisiert. Grundlage für die weitergehende Planung ist das vorgelegte städtebauliche Konzept mit der geplanten Versiegelung. Wenn eine ausreichende Hochwassersicherheit nur durch Reduzierung der versiegelten Flächen zu erreichen ist, dann muss der Bebauungsplan dies entsprechend regeln.

Die weitergehenden Planungen betreffen auch den Umfang der Renaturierung, die möglicherweise auch unmittelbar hinter der Verrohrung unter der Offenbachstraße beginnen kann. Es muss auch überprüft werden, ob sich die Überschwemmungssicherheit der süd-

lich liegenden Grundstücke (Schubertstraße) durch die Maßnahmen verschlechtert, dies ist durch geeignete Planungen zu vermeiden.

Die oberirdischen Abflüsse vor der Verrohrung Offenbachstraße werden durch Me 16 nicht beeinflusst. Der Hinweis auf die Funktion des Überlaufes in der Mauer Offenbachstraße 43 wird aufgenommen und in den vertieften Planungen berücksichtigt, damit auch hier eine Verschlechterung der Situation vermieden werden kann.

Die Renaturierung des Mühlenbaches setzt neben dem Bebauungsplan ein eigenständiges wasserrechtliches Plan- und Genehmigungsverfahren voraus, das gewährleistet, dass alle Anlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bemessen und ausgebaut werden. Dabei wird auch der Eingriff durch die Renaturierung selbst bewertet werden. In dieser Eingriffsbewertung wird der Artenschutz ebenfalls berücksichtigt.

- **Inhalt:**

In vielen Stellungnahmen wird auf das Artenreichtum innerhalb des Plangebietes hingewiesen. Teilweise wird darauf aufmerksam gemacht, dass auch Arten beobachtet wurden, die im Artenschutzgutachten nicht aufgeführt sind, ausdrücklich genannt werden hier Reptilien wie Eidechsen und Feuersalamander.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Zu dem Planvorhaben wurde eine artenschutzrechtliche Untersuchung beauftragt und erarbeitet.

Im Ergebnis konnten im Plangebiet keine Reptiliennachweise und keine Amphibiennachweise erbracht werden.

Bei den Fledermäusen wurden vier Arten im Plangebiet nachgewiesen. Beim Großen Abendsegler und der Wasserfledermaus wurde keine artenschutzrechtliche Betroffenheit festgestellt, da keine Quartiere im Untersuchungsgebiet gefunden wurden. Bei der Zwergfledermaus und der Langohrfledermaus wurde keine Betroffenheit von Fortpflanzungsstätten gefunden, allerdings ist nicht auszuschließen, dass die Ruhestätten einzelner Tiere betroffen sind.

Während der Untersuchung wurde eine Raupe des Nachtkerzenschwärmers gefunden. Daher gibt es für diese Art eine Betroffenheit von Fortpflanzungsstätten und Ruhestätten im Gebiet, die Tötung einzelner Tiere ist nicht auszuschließen.

Im Plangebiet wurden Dohle, Grauweiher, Kormoran, Mäusebussard, Rauschschwalbe und Turmfalke als planungsrelevante Arten nachgewiesen. Da keine Brutnachweise dieser Arten im Plangebiet gefunden wurden, ergibt sich keine Betroffenheit dieser Arten. Das Plangebiet ist demnach Jagdrevier, aber nicht Brutrevier.

Zusammengefasst gibt es artenschutzrechtliche Betroffenheiten für die Zwergfledermaus, die Langohrfledermaus und den Nachtkerzenschwärmer. Das Gutachten weist Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung artenschutzrechtlicher Beeinträchtigungen aus. Dazu gehören Vermeidungsmaßnahmen (Vorgaben für Rodungsarbeiten, Bauzeitenbeschränkungen für Rodungsarbeiten und Erdarbeiten) und Ausgleichsmaßnahmen wie den Ersatz von Baumquartieren für die Fledermausarten und die Anlage von Hochstaudenfluren mit festgelegten Pflanzenarten für die Raupen des Nachtkerzenschwärmers. Hierfür wird auch ein Mahdkonzept beschrieben, damit die Struktur des Bestandes sichergestellt wird.

- **Inhalt:**

Neben dem Artenschutz spielt der Verlust von Freiflächen, Landschaft, "grüner Lunge", Bäumen und Hecken sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds in mehreren Stellungnahmen eine Rolle. In einigen Stellungnahmen wird befürchtet, dass durch die Planungen der ländliche Charakter von Merten verloren geht.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Durch die Bebauung des Innenbereichs zwischen der Bebauung Bonn-Brühler-Straße, Offenbachstraße, Beethovenstraße und Schubertstraße geht heutiger Freiraum mit seinen Hecken- und Baumstrukturen und seiner Naherholungsfunktion für die heutigen Anwohner verloren. Die Bebauung verursacht einen Eingriff in die Ökologie, der nach Naturschutzrecht und Artenschutzrecht zu bewerten und auszugleichen ist. Innerhalb des Bebauungsplanes sollen Maßnahmen festgesetzt werden, die den Eingriff begrenzen und auch schon teilweise ausgleichen. Die ökologischen und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sind Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und werden in den nächsten Planungsphasen detailliert festgelegt.

Im städtebaulichen Konzept ist in allen drei Varianten ein breiter öffentlicher Grünzug um den Mühlenbach vorgesehen, der auch der Naherholung dienen soll. Das Gebiet soll für Fußgänger und Radfahrer weiterhin durchgehend bzw. durchfahrbar bleiben. Die Bebauung wird zu dem weitaus größten Teil aus Einfamilienhäusern mit Gärten bestehen. In Hausgärten wird häufig eine große Artenvielfalt vorgefunden. Damit wird angestrebt, einen Teil der ökologischen Funktion zu erhalten.

Der Bebauungsplan wird zum Maß der baulichen Nutzung voraussichtlich eine maximale Grundflächenzahl von GRZ 0,4 festsetzen (allgemeines Wohngebiet). Dadurch können die Gebäude auf maximal 40% der Grundfläche errichtet werden, zusätzlich dürfen Terrassen, Zufahrten und Zuwege sowie Garagen versiegelt werden. Dadurch wird die mögliche Versiegelung mit einer Obergrenze festgesetzt. Die Grundstücke selbst sind kleiner als die meisten der bestehenden Grundstücke an den Umgebungsstraßen Offenbachstraße / Schubertstraße / Beethovenstraße und Bonn-Brühler-Straße. Damit wird der aktuellen Nachfrage Rechnung getragen. Viele Menschen möchten gerne im eigenen Haus wohnen, aber nicht so viel Arbeit mit einem eigenen großen Garten haben. Große Grundstücke können aber entstehen, wenn Eigentümer Grundstücke zusammenlegen und in geringerem Ausmaß bebauen, als die planungsrechtlich zulässig wäre. Einzelne Stellungnahmen haben dies bereits in Aussicht gestellt. Zudem wird durch die kleineren Grundstücke das Ziel des flächensparenden Bauens verfolgt.

Natürlich wird durch die Bebauung Freiraum besiedelt. Hier hat die Stadt die Abwägung der verschiedenen Belange vorzunehmen. Die Bebauung im Plangebiet Me 16 ist eine Besiedlung des Innenbereiches. Die Bereitstellung von Wohnbauflächen ist zur Deckung des Bedarfs in Bornheim zwingend erforderlich, dabei ist auch landesplanerische Zielsetzung zu beachten, den Innenbereich zu nutzen, bevor Außenbereiche in Anspruch genommen werden. Schon auf der planerischen Ebene des Flächennutzungsplanes fand eine Alternativenprüfung statt, mit dem Ergebnis, für das Gebiet von Me 16 Wohnbauflächen darzustellen. Mit der Wohnflächenentwicklung im Plangebiet des Me 16 werden die Grundsätze des § 1a (2) BauGB zur vorrangigen Innenverdichtung umgesetzt. Mit Baulückenschliessungen allein kann der Wohnbedarf der Stadt Bornheim nicht gedeckt werden.

Der ländliche Charakter des Ortsteils Merten wird nach Auffassung der Stadt Bornheim durch die Planung nicht erheblich gestört, auch wenn die Grundstücksgrößen kleiner sind als die bestehenden und bebauten Grundstücke an den umgebenden Straßen. Auch heute sind Teile von Merten in vergleichbarer Dichte bebaut und es ist davon auszugehen, dass durch die vielen Hausgärten eine stark durchgrünte Siedlung entstehen wird. Darüber hinaus werden durch die Inanspruchnahme innenliegender Freiflächen die nicht besiedelten Außenbereiche freigehalten und einer Zersiedelung entgegengewirkt.

1.4 Entwässerung und Kanalisation

- **Inhalt:**

Es wird nach der Aufnahmekapazität der Schmutzwasserkanalisation gefragt und die ausreichende Aufnahmekapazität der Kanalisation in Frage gestellt.

Es wird auf die angespannte Kanalsituation in der L 183 (Bonn-Brühler-Straße) hingewiesen und die Befürchtung geäußert, dass sich diese Situation durch die Bebauung verschlechtern könnte. Dabei wird darauf hingewiesen, dass der Kanal an der Bonn-Brühler-Straße schon jetzt nicht ausreichend leistungsfähig ist.

Genauso wird darauf hingewiesen, dass beispielsweise der Rad- und Gehweg der Beethovenstraße schon heute bei Starkregen unter Wasser steht.

In einer Stellungnahme wird die Vermutung geäußert, dass durch die Bebauung und Versiegelung das abfließende Niederschlagswasser nicht durch ein Retentionsbecken (wie groß auch immer) aufgefangen werden kann und dass in der Folge die Überschwemmungen insbesondere in der tiefer liegende Hildegard-von-Bingen-Straße zunehmen werden, zumal das dort betriebene Hebewerk die Wassermassen nicht mehr bewältigen können.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Im Zuge der weiteren Planungen wird die entwässerungstechnische Erschließung detaillierter geplant. Inhalt dieser Planungen wird die Dimensionierung der Kanalisation und des Retentionsbeckens sein. Ebenso wird die Leistungsfähigkeit des Mühlenbaches insbesondere im Bereich der Verrohrungen überprüft. Dabei wird anhand von gemessenen Niederschlägen der Ablauf des Niederschlagswassers simuliert und anhand der Ergebnisse die Überschwemmungshäufigkeit ermittelt. Diese Berechnungen bilden die Grundlage für die Dimensionierung aller Anlagen, also auch des Retentionsbeckens und des Hebewerks. Die Anforderungen an die Überschwemmungssicherheit ergeben sich aus den Erlassen des Landes NRW und dem Regelwerk der DWA (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.). Die neuen Wohnbauflächen müssen zudem im Generalentwässerungsplan der Stadt Bornheim bzw. im Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Bornheim berücksichtigt sein. Für Kanalnetz und Abwasseranlagen ist eine Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln erforderlich, ebenso für die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Gewässer.

Der Anschluss der neuen Wohnbauflächen unterliegt zahlreichen Anforderungen und Überprüfungen und kann erst erfolgen, wenn die entwässerungstechnische Erschließung sowohl des Schmutzwassers als auch des Niederschlagswassers durch die entsprechenden Genehmigungen sichergestellt ist.

- **Inhalt:**

Es wird die Befürchtung geäußert, dass wegen des Baus des Retentionsbeckens die Abwassergebühr aller Bürger in Bornheim erhöht wird.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Abwassergebühr errechnet sich aus den Aufwendungen für Kanalisation und Abwasseranlagen innerhalb des Einzugsgebietes einer Kläranlage. Sämtliche Kosten werden auf sämtliche Gebührenpflichtige umgelegt. Insofern ist es zutreffend, dass der Bau des Beckens aus dem Gebührenhaushalt des Abwasserwerks finanziert wird. Durch die neuen Bewohner erhöht sich jedoch auch die Zahl der Gebührenzahler, zudem werden die Anschlüsse der neuen Baugrundstücke durch Beiträge der neuen Nutzer finanziert.

1.5 Verkehrslärm, Staub, Abgasbelastung sowohl dauerhaft als auch während der Bauzeit

- **Inhalt:**

Es wird befürchtet, dass die Lärmbelastung an der Schubertstraße und der Offenbachstraße infolge der zusätzlichen Verkehre weiter steigt. Es wird gefragt, welche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm für die Anwohner getroffen werden sollen.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Das Verkehrsgutachten prognostiziert für die Schubertstraße eine Zunahme des Verkehrs um bis zu 80 Fahrzeuge am Tag (bis zu 230 Fahrzeuge bei der alternativen Anbindung, siehe Punkt 1.1), bei einer durchschnittlichen täglichen Belastung (DTV) von bis zu 4.700 Kfz / Tag. Für die Offenbachstraße wird eine Zunahme von bis zu 60 Kfz / Tag (230 Kfz /

Tag bei der alternativen Anbindung, siehe Punkt 1.1) bei einem DTV von 800 - 1.800 Kfz / Tag. Es wird nicht davon ausgegangen, dass der Verkehr, der durch Me 16 ausgelöst wird, eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchVO (Verkehrslärmverordnung) bewirkt.

Im Bereich der Zufahrten wird davon ausgegangen, dass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen angeraten werden, wie auch im städtebaulichen Konzept eingezeichnet. Im Zuge der weiteren Planungen wird ein schalltechnisches Gutachten für die Zufahrtsbereiche erstellt, in dem diese Fragestellung behandelt wird und die Einhaltung der 16. BImSchV überprüft wird. Die Dimensionierung von Lärmschutzeinrichtungen erfolgt ebenfalls durch das schalltechnische Gutachten.

- **Inhalt:**

Es wird befürchtet, dass während der Bauzeit erhebliche und unzumutbare Lärm- und Staubbelastungen auf die Anwohner zukommen.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Es ist zutreffend, dass während der Bauzeit mit einer erhöhten Belastung der unmittelbaren Anwohner durch Lärmemissionen und Staub gerechnet werden muss. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wäre dieser Frage nachzugehen, wenn zu erwarten wäre, dass diese Belastung so erheblich ist, dass sie unzumutbar wäre. Dies wäre beispielsweise in sehr engen örtlichen Verhältnissen denkbar. Für Me 16 ist davon nicht auszugehen. Der Baulärm selbst unterliegt den Regelungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - und ist im Rahmen der Bauüberwachung zu prüfen. Der rechtliche Rahmen hinsichtlich der Staubentwicklung ergibt sich aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), das ebenfalls für die Baustellenüberwachung Maßnahmen regelt.

- **Inhalt:**

Es wird die Frage gestellt, ob die Planung Lärmschutz für die heutigen Bewohner der angrenzenden Straßen gegenüber dem durch die neuen Bewohner erzeugten Lärm vorsehen wird. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die bestehende Bebauung durchaus die neuen Wohngrundstücke vor dem Verkehrslärm der umgebenden Straßen abschirmt, umgekehrt aber keine Abschirmung erfolgt.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Geräusche und der „Lärm“, der durch das neue Wohngebiet erzeugt wird, wird generell als wohngebietsverträglich bewertet. Wohnen selbst mit Gartengeräuschen, spielenden Kindern und fahrenden Autos überschreitet nicht den für Wohngebiete zulässigen Orientierungswert. Die inneren Erschließungsstraßen haben ausschließlich Erschließungsfunktion für die Wohnbebauung Me 16, insofern ist nicht zu erwarten, dass wohngebietsunverträglicher Verkehrslärm entsteht. Ein gesonderter Lärmschutz der bestehenden Bebauung vor der im Innenbereich entstehenden Nutzung ist nicht erforderlich.

- **Inhalt:**

Es wird befürchtet, dass die Gebäudefassaden unter den Baumaßnahmen stark leiden, und die frisch sanierten Immobilien durch den Baustellenschmutz stark beeinträchtigt werden.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Dies ist nicht Inhalt des Bebauungsplanverfahrens. Es ist zu empfehlen, vor Beginn der Baumaßnahmen Beweissicherungsmaßnahmen zum Zustand der Gebäude durchzuführen.

1.6 Bebauungsdichte, Verdichtung, Anzahl der Wohneinheiten, Mehrfamilienhäuser

- **Inhalt:**

In einigen Stellungnahmen wird der Wunsch geäußert, das neue Wohngebiet in einer geringeren Verdichtung zu entwickeln. Dabei werden sowohl die Verkehrsbelastung als auch das dörfliche Bild als Gründe genannt. Es wird befürchtet, dass bei hoher Verdichtung nach außen nur noch Straßen und parkende Fahrzeuge wahrgenommen werden und so der

dörfliche Charakter verloren gehe. Die Bewohner nähmen dann das Wohnen in schöner und fruchtbarer Landschaft nicht wahr.

Es wird der Wunsch geäußert, auf die Zulässigkeit von Mehrfamilienhäusern (MFH) innerhalb von Me 16 vollständig zu verzichten, da gerade bei MFH die Versiegelung wegen des Stellplatzbedarfs sehr hoch sei und zudem niemand nach Bornheim ziehe, um in MFH zu wohnen.

Es wird die Befürchtung geäußert, dass durch Me 16 ein Dorf im Dorf entstehe.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die verkehrliche Belastung, die durch das neue Wohngebiet ausgelöst wird, sowohl in den umgebenden Straßen als auch an den Knoten zum übergeordneten Straßennetz innerhalb der Leistungsfähigkeit liegt. Zum Verkehr wurde unter Punkt 1.1 ausführlich Stellung genommen.

Bei der Gestaltung neuer Wohngebiete gibt es verschiedene Planungsziele, die einander widersprechen und in einer sorgfältigen Abwägung entschieden werden müssen. Eines dieser Themen ist die zulässige Verdichtung: Einerseits gibt es klare landesplanerische Zielsetzungen, die die Innenverdichtung der Flächeninanspruchnahme in den Außenbereichen den Vorzug gibt. Damit verbunden ist, dass grüne Innenbereiche verloren gehen. Eine vergleichbare Zielsetzung ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden, aus der heraus flächensparendes Bauen und geringe Flächeninanspruchnahmen aus ökologischen Gründen angestrebt werden. Neben der landesplanerischen Zielsetzung ist dies auch eine gesetzliche Vorgabe des Baugesetzbuches.

Andererseits sollen Dörfer weiterhin ihren dörflichen Charakter erhalten, es sollen homogene Siedlungen erhalten bleiben bzw. entstehen. Das könnte bei den derzeitigen Grundstücksgrößen in der Umgebung bedeuten, dass die Grundstücke in neuen Plangebieten erheblich größer und die Bebaubarkeit erheblich geringer sein müsste.

Die Stadt will bei der Entwicklung von neuen Wohnbaugebieten auch jungen Familien die Möglichkeit verschaffen, Wohnraum zu erwerben und sich dauerhaft anzusiedeln, das wiederum spricht für bezahlbare Grundstücksgrößen.

Das Maß der Innenverdichtung bestimmt sich auch aus der Nachfrage. Wie bereits beschrieben wollen viele Menschen nicht mehr mit großen Gärten leben. Viele Menschen bevorzugen großzügige Häuser auf relativ kleinen Grundstücken. Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) setzt hier Grenzen und legt für allgemeine Wohngebiete die maximale Versiegelung über eine Grundflächenzahl von 0,4 fest (und dies seit Jahrzehnten unverändert). Wird diese zulässige Grundflächenzahl ausgenutzt, sind die Grundstücke deutlich mehr in Anspruch genommen als bei den bestehenden Bebauungen beispielsweise entlang der Schubertstraße oder der Offenbachstraße. Eine Mindernutzung bleibt jedem Eigentümer freigestellt; es besteht die Möglichkeit durch den Grunderwerb Baugrundstücke zusammenzulegen und diese geringer zu bebauen.

Bei Mehrfamilienhäusern ist die Flächeninanspruchnahme je Wohneinheit geringer als bei Einfamilienhäusern. Umgerechnet auf die Wohneinheit oder die Einwohner geht das MFH sparsamer mit Grund und Boden um als das Einfamilienhaus, auch unter Einbeziehung der notwendigen Stellplätze. Auch die Nachfrage nach Wohnungen ist gegeben, da Wohnungen auch von älteren oder alleinstehenden Menschen genutzt werden. Auch diesen Menschen sollte ein relativ ruhiges und grünes Wohnen ermöglicht werden. Vor allem gibt es den Bedarf nach Wohnungen durch ältere Menschen, die in Merten bleiben wollen, aber nicht mehr in einem großen Einfamilienhaus leben möchten oder können, da sie altersbedingt barrierefreie Wohnungen benötigen. Deshalb sieht das städtebauliche Konzept auf

einigen Grundstücken die Bebauung mit MFH vor. In diesem Zusammenhang soll auch geförderter Wohnungsbau ermöglicht werden.

In allen Varianten ist auch ein relativ hoher Anteil an öffentlichen Grünflächen, stark durchgrünte Straßen und die Einbeziehung des renaturierten Mühlenbachs in die Grünflächen vorgesehen. Auch soll das Gebiet weiterhin der Naherholung aller Anwohner dienen, so dass eine "Dorf-im-Dorf"-Entwicklung vermieden werden kann. Der Übergang zu den bestehenden Grundstücken ist immer durch Garten-an-Garten-Nachbarschaften gestaltet, an keine Stelle wird alte von neuer Bebauung durch eine Straße getrennt. Aus diesen neuen Nachbarschaften kann auch das Zusammenwachsen gefördert werden.

1.7 Einzelthemen

- **Inhalt:**

In einer Stellungnahme wird angeregt, den Anschluss an die Beethovenstraße zweispurig zu gestalten (Zu- und Ausfahrt), indem der Zugang zur Vermittlungsstelle der Telekom von der Seite nach vorne verlegt wird. Es wird angeboten, Gespräche mit der Telekom zu vermitteln.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Das Angebot wird dankend zur Kenntnis genommen. Sollte diese Lösung weiter verfolgt werden, wird die Stadt gerne auf das Angebot eingehen. Im Übrigen wird eine Optimierung der Zufahrtssituation Me 16 überprüft, wie unter dem Punkt verkehrliche Anbindung erläutert.

- **Inhalt:**

In einigen Stellungnahmen wird erläutert, dass bestimmte Einzelvarianten bevorzugt werden. Dabei wird zum Einen die Wirtschaftlichkeit der Straßenführung bewertet (B und C werden bevorzugt), zum Anderen wird Variante A bevorzugt, weil der Baumbestand im nordöstlichen Bereich dann länger erhalten bleiben kann. In einer anderen Stellungnahme wird Variante A als diejenige beschrieben, die sich am Besten in das Ortsbild einfügt.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Aus den eingegangenen Stellungnahmen geht keine eindeutige Präferenz einer Variante hervor. Eine Empfehlung für eine Entscheidung wird dem Rat und dem Ausschuss noch vorgelegt.

- **Inhalt:**

In einer Stellungnahme werden verschiedene Empfehlungen zur Gestaltung der Verkehrsflächen formuliert. Sowohl Fahrbahnen als auch Gehwege werden als zu breit empfunden. Im Wesentlichen werden Elemente vorgeschlagen, die sowohl der Verkehrsberuhigung als auch ökologischen Zielen dienen, wie Natursteinpflasterungen, begleitende Entwässerungsmulden, Ausbildung der Baumscheiben. Es wird angeregt, durchaus der Natur im Straßenraum Platz zu lassen. Die Straßenbäume sollen möglichst nicht in Hochborde eingefasst werden, damit das Niederschlagswasser unmittelbar in die Baumscheiben fließen kann. An Baumarten sollten neben Laubbäumen auch Kiefern oder Pinien gepflanzt werden, die auch im Winter grün bleiben und einen guten Anblick bieten.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Gestaltung der Verkehrsflächen muss den Anforderungen der Rast 06 genügen. Nur in Ausnahmefällen soll davon abgewichen werden (wie beispielsweise in der unteren Offenbachstraße, in der die Gehwege jeweils um 50 cm schmaler vorgesehen sind). Für ein Neubaugebiet sollten die Verkehrsanlagen auch aus gestalterischen Gründen nicht zu eng geplant werden, da ansonsten zusammen mit den Einfriedungen der Grundstücke der Straßenraum beengt wirkt. Die Stadt Bornheim bevorzugt Elemente wie Baumscheiben und wechselseitige öffentliche Stellplätze sowohl aus gestalterischen Gründen als auch zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Gerade, wenn auch schmale, Fahrbahnen ohne Einbauten verleiten dazu, zu schnell zu fahren. Bäume werden durch Hochborde geschützt, da ansonsten nicht verhindert werden kann, dass das Erdreich durch Überfahren /

Übergehen verdichtet wird und in der Folge der Wurzelballen zu wenig Wasser und Sauerstoff aufnehmen kann.

Zur Wahl der Fahrbahndecken (Pflaster, Asphalt, Farben) oder der Gestaltung von Baumscheiben wird der Bebauungsplan keine Festsetzungen beinhalten. Dies sind straßenplanerische Inhalte. Für die Wahl der wird im Bebauungsplan eine Pflanzliste festgesetzt.

- **Inhalt:**

Es wird gefragt, wie die Mertener Mühle und die Gebäude Offenbachstraße 43 in Zukunft verkehrlich erschlossen sind. Dabei wird auch darauf hingewiesen, dass keine Bereitschaft besteht, Anliegerkosten (Straßenbaubeiträge) zu übernehmen.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Zufahrt zur Parzelle Offenbachstraße 43 erfolgt heute unmittelbar neben der Einmündung des Feldweges zum Mühlenbach von der Offenbachstraße aus. Mit Umsetzung der Planungen muss die Zufahrt verlegt werden, da der Straßenraum mit 8 m Breite in jedem Fall Teilflächen der Parzelle 43 in Anspruch nehmen wird. Ob dabei der Gartenbereich in Anspruch genommen wird oder eine Zufahrt von der neuen Erschließung aus erfolgt, ist Inhalt weiterer Planungen. Selbstverständlich müssen das Grundstück und auch die hinterliegenden Wohnungen erschlossen bleiben.

Für die Erhebung von Straßenbaubeiträgen bei der Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Verkehrsanlagen ist die *Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Bornheim vom 22.10.2001 in der derzeit gültigen Fassung* maßgebend. Sollte das Grundstück in die Umlegung einbezogen werden, kann der Erschließungsaufwand als Wertminderung im Rahmen der Umlegung berücksichtigt werden. Die Entscheidung hierüber liegt beim Umlegungsausschuss.

Die Stadt bietet für die weiteren Planungen an, diese Einzelsituation mit dem Eigentümer zu besprechen.

- **Inhalt:**

Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Parzelle 43 eine historische Mauer parallel zum Feldweg verläuft.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Mauer steht auf dem privaten Grundstück in einem Bereich, der für die Anlage der Zufahrt benötigt wird. Das bedeutet, dass die Mauer nicht erhalten bleiben kann. Es besteht aber die Möglichkeit, die Mauer in Absprache mit den Eigentümern zu versetzen.

- **Inhalt:**

Für das Grundstück Offenbachstraße 50 / Parzelle 139 wird darauf hingewiesen, dass die Grundstückseinfahrt häufig durch gegenüber parkende Fahrzeuge behindert wird. Es wird bemängelt, dass in der Ausbauplanung für die Offenbachstraße genau gegenüber der Grundstückszufahrt sowohl ein Baum als auch öffentliche Stellplätze angeordnet werden.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

In der weiteren Ausbauplanung muss für die bestehenden Grundstücke nachgewiesen werden, dass die Ein- und Ausfahrt weiterhin möglich ist. Stellplätze und Baumscheiben behindern die Ein- und Ausfahrt nicht, solange eine Breite von mindestens 5 m von Gehweg und Fahrbahn erhalten bleibt. Dies ist bei der jetzigen Planung möglich. Die Straßengestaltung ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes, sondern wird im abschließenden Straßenentwurf zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

- **Inhalt:**

In dem Gebäude Bonn-Brühler-Straße 17 befindet sich eine logopädische Praxis. Die Eigentümerinnen der Praxis befürchten erhebliche Lärmbelästigung durch Lärm in der Bauphase (es wird eine Dauerbaustelle befürchtet) und auch langfristig durch die Zufahrt in das

Plangebiet. Die Belastung wird als existenzgefährdend bewertet, da befürchtet wird, dass Therapieerfolge ausbleiben und damit der hohe Therapie- und Erfolgsstand nicht mehr gehalten werden kann. Es wird weiterhin befürchtet, dass neue Patienten wegen der Baustelle ausbleiben.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Das Grundstück liegt unmittelbar an der Bonn-Brühler-Straße mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von 14.900 Kfz 7 Tag. Für die Ein- und Ausfahrt aus Me 16, die unmittelbar neben dem Grundstück geplant ist, prognostiziert das Verkehrsgutachten einen DTV von 500 Kfz / Tag. Das schalltechnische Gutachten muss überprüfen, ob die Grenzwerte der 16. BImSchVO (VerkehrslärmVO) eingehalten werden können. Im städtebaulichen Konzept wurde nördlich und südlich der Zufahrt im Bereich der Bestandsbebauung Lärmschutz vorgesehen. Der Nachweis der Notwendigkeit und die Dimensionierung erfolgen im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens. Für die Bauphase sind ebenfalls Lärmgrenzwerte einzuhalten. Daher muss gegebenenfalls der Schallschutz funktionsfähig sein, bevor die Baumaßnahme beginnt. Diese Überprüfung erfolgt im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen für die Erschließung.

- **Inhalt:**

Im Zusammenhang mit der logopädischen Praxis wird beanstandet, dass in der Vergangenheit eine Baugenehmigung für eine Doppelgarage abgelehnt wurde. Zudem wird befürchtet, dass durch die Planungen zu Me 16 die Erweiterungsmöglichkeiten der Praxis verhindert würden.

Stellungnahme 27

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Für das Plangebiet wurde am 27.10.2014 eine Veränderungssperre beschlossen und am 29.10.2014 bekannt gegeben. Die Genehmigung für die Doppelgarage wurde zurückgehalten, weil sie in dem Bereich geplant war, in dem die Ein- und Ausfahrt in das Plangebiet vorgesehen ist.

Da sich das Grundstück innerhalb des Plangebietes Me 16 befindet, wird im Zuge der weiteren Planungen die Bebaubarkeit des Grundstückes durch die Festsetzung der überbaubaren Flächen klargestellt. Dabei geht die Stadt Bornheim davon aus, dass gegenüber der heutigen planungsrechtlichen Situation (Baurecht nach § 34 BauGB - Innenbereich) keine Verschlechterung eintritt und Erweiterungen des Bestandsgebäudes und damit der Praxis zulässig sind und auch bleiben werden.

- **Inhalt:**

In einer Stellungnahme wird bemängelt, dass die Stadt Bornheim in der Vergangenheit eine Bebauung zwischen Feldweg und Mühlenbach als niemals genehmigungsfähig bezeichnet habe. Auch die Bebauung der Parzelle 62 (Schubertstraße 38) im hinteren Grundstücksbereich zum Mühlenbach hin sei als nicht bebaubar bezeichnet worden.

Stellungnahme 28

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Zur Zeit wird die Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB bewertet (Zulässigkeit im nicht beplanten Innenbereich). Dabei sind wesentliche Kriterien die vorhandene verkehrliche und entwässerungstechnische Erschließung des Grundstückes und vor allem die Überprüfung, ob sich ein geplantes Gebäude in die Umgebung einfügt. Mit beiden Kriterien muss eine Bebauung der genannten Grundstücke heute ausgeschlossen werden. Dies gilt, solange nicht ein Bebauungsplan das Planrecht ändert, wie jetzt mit dem B-Plan Me 16 geplant.

Der im Flächennutzungsplan dargestellte Schutzbereich für Natur und Landschaft wird durch die Planung eingehalten.

Für die Bebauung in zweiter Reihe im hinteren Bereich der Grundstücke der Schubertstraße gilt ebenfalls, dass sich die Genehmigungsfähigkeit nach § 34 BauGB regelt. Hier spricht insbesondere die mangelnde Einfügung gegen eine Baugenehmigung, da die Grundstücke nur im vorderen Bereich zur Schubertstraße hin bebaut sind. Da diese Grundstücke nicht zum Plangebiet gehören, wird sich an deren planungsrechtlicher Situation durch den Bebauungsplan Me 16 nichts ändern. Dieser Sachverhalt ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

- **Inhalt:**

Es wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche soziale Infrastruktur (Kindergärten, Schulen) derzeit ausgelastet ist und zusätzlichen Bedarf aus dem Plangebiet Me 16 nicht decken kann. Zudem wird darauf hingewiesen, dass schon heute kein ausreichendes Angebot an weiterführenden Schulen besteht.

Stellungnahmen 32, 33, 52

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die heutige Auslastung insbesondere von Kindergärten und Grundschulen betrifft Jahrgänge, die voraussichtlich aus beiden Einrichtungen weitgehend herausgewachsen sein werden, bevor sie durch die neuen Einwohner in Me 16 in Anspruch genommen werden. Selbstverständlich muss sich der städtische Bedarfsplan auch mit den zusätzlichen Kindern in Merten befassen und die Verpflichtung zum Angebot der entsprechenden Betreuungsplätze bleibt davon unberührt. Mit Bedarf aus dem Plangebiet wird aufgrund der zeitlich versetzten Besiedlung erst in einigen Jahren gerechnet.

Das Angebot von weiterführenden Schulen richtet sich an Schüler im gesamten Stadtgebiet. Auch hier muss ein entsprechender Bedarfsplan die zusätzlichen Schüler berücksichtigen.

- **Inhalt:**

Es wird die Frage gestellt, warum die Stadt Bornheim Planungen in Auftrag gibt, wenn nicht grundsätzliche Fragen wie die verkehrliche Anbindung und die Entwässerung geklärt sind. Darin wird bei einigen Einwendern Steuerverschwendung gesehen.

Auch wird in Frage gestellt, dass das Verfahren rechtmäßig unter Beachtung aller gesetzlichen Vorgaben durchgeführt wird.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Voraussetzung für die Wohnbauentwicklung ist die Entwicklung eines Bebauungsplanes, durch den die Grundstücke zu Bauland werden. Die Planungsziele werden zu Beginn in einem städtebaulichen Konzept dargestellt, aus dem für die Öffentlichkeit, Behörden und Träger öffentlicher Belange die Planungsabsichten ablesbar sind. Dieses städtebauliche Konzept wurde von der Stadt Bornheim in Auftrag gegeben und in drei Varianten in der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Trägerbeteiligung nach §§ 3(1), 4(1) BauGB vorgestellt. Nur auf der Grundlage des städtebaulichen Konzeptes wissen die Anwohner, welche Inhalte die Pläne haben.

Eine artenschutzrechtliche Untersuchung wurde ebenfalls frühzeitig in Auftrag gegeben, da die Planungen nicht umgesetzt werden können, wenn planungsrelevante Arten betroffen sind und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch die Planung bewirkt werden.

Alle vertiefenden Planungen und alle weiteren Gutachten können erst auf der Grundlage des städtebaulichen Konzeptes erarbeitet werden, da ansonsten die Zielsetzungen der Planungen und die Inhalte der gutachterlichen Überprüfungen nicht feststehen. Insofern wird der Vorwurf der Steuergeldverschwendung zurückgewiesen.

Zu dem Verfahren: Die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ist in §§ 3(1), 4(1) BauGB geregelt. Mit den Ergebnissen dieser ersten Beteiligung wird der Bebauungsplanentwurf erarbeitet, der gemäß §§ 3(2), 4(2) BauGB erneut für ei-

nen Monat offengelegt wird. Voraussetzung ist ein Offenlagebeschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss und den Rat der Stadt Bornheim. Auch hier ist allen Bürgern wieder die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Zu diesen Stellungnahmen findet erneut eine Abwägung statt. Wenn der offengelegte Plan nach Auswertung der Stellungnahmen nicht wesentlich geändert werden muss, kann anschließend der Satzungsbeschluss gefasst werden und der Bebauungsplan durch Veröffentlichung rechtskräftig werden.

Dieses Verfahren ist im Baugesetzbuch für die Aufstellung von Bebauungsplänen beschrieben und die Stadt Bornheim hält sich an diese gesetzlichen Vorgaben.

- **Inhalt:**

Es wird angeregt, vor Entwicklung der Flächen des Me 16 andere Flächen bevorzugt zu Bauland zu entwickeln. Darunter fallen Ackerlandflächen in Merten und vorhandene Baulücken.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die landesplanerische Zielsetzung ist die Entwicklung von Innenbereichen vor der Inanspruchnahme vom Ackerland. Ackerlandflächen sollen nicht in Anspruch genommen werden, solange es noch Potentiale der Innenentwicklung gibt.

Bei bestehenden Baulücken kann keine Bauverpflichtung an die Eigentümer ausgesprochen werden, solange nicht durch ein vollständiges Baulückenkataster für das Stadtgebiet sichergestellt ist, dass alle Grundstückseigentümer gleich behandelt werden. Ein flächendeckendes Baulückenkataster ist derzeit in Aufstellung. Die Schließung von Baulücken kann jedoch nicht den Bedarf decken, der durch die Ausweisung von Me 16 gedeckt werden kann.

- **Inhalt:**

Es wird befürchtet, dass durch die neue Wohnbebauung die Luftqualität durch die vielen zusätzlichen offenen Kamine erheblich verschlechtert wird.

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Der Bebauungsplan setzt nicht die Zulässigkeit von Kaminen in Wohnhäusern fest. Maßgebend ist die Baugenehmigung, in der auch der Immissionsschutz und der Nachbarschutz geprüft werden.

2. Stellungnahmen der Behörden und der Sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Stellungnahmen der Behörden und der Sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die dazu gehörenden Stellungnahmen der Stadt werden nachfolgend jeweils separat dargestellt:

2.1 Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Rhein-Sieg-Kreis, Gartenstraße 11, 50765 Köln, Schreiben vom 17.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Es wird beabsichtigt, die erforderlichen Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen so weit wie möglich innerhalb des Plangebietes zu realisieren. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung durchgeführt. Je nach Ergebnis der Bilanzierung können externe Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

2.2 Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf, Schreiben vom 03.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Der Hinweis, dass sofern Kampfmittel gefunden werden, die Bauarbeiten sofort einzustellen sind und die entsprechende Behörde zu benachrichtigen ist, wurde zur Kenntnis genommen. Es wird eine Hinweis in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan aufgenommen, dass seitens des Kampfmittelräumdienstes die Durchführung einer Sicherheitsdetektion im Falle von Erdarbeiten mit erheblicher mechanischer Belastung empfohlen wird.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

2.3 RSAG AöR, 53719 Siegburg, Schreiben vom 17.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Im Zuge der Erarbeitung der städtebaulichen Entwürfe in den Varianten A - C wurden die Vorgaben der §§ 45 UVV "Fahrzeuge" und § 16 UVV „Müllbeseitigung“ berücksichtigt. Zudem wurden die Vorgaben der RAST 06 bei der Dimensionierung der Wendekreise mit deren Zufahrten beachtet. Die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt auf Basis des favorisierten städtebaulichen Entwurfs. Innerhalb der zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen wird das sichere Fahren sowie der erforderliche Flächenbedarf für die Abfallentsorgung mit einem dreiachsigen Müllfahrzeug entsprechend der Angaben der RSAG AöR planungsrechtlich sichergestellt.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

2.4 Polizeipräsidium Bonn, Direktion Verkehr - Führungsstelle / Verkehrsplanung -, Königswinterer Straße 500, 53227 Bonn, Schreiben vom 23.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Bei der Querschnittsgestaltung von Straßen sind die Empfehlungen der RAST 06 maßgebend (Richtlinie zur Anlage von Straßen). Danach wird für den Pkw / Pkw-Begegnungsverkehr mit beidseitigem Gehweg eine Mindestbreite von 10,05 m benötigt (Haupterschließungsstraße durch das Plangebiet). Mit Rücksicht auf die vorhandene Bebauung und um die Inanspruchnahme privater Flächen so gering wie möglich zu halten

wurde der Querschnitt in Offenbachstraße um 1 m schmaler gestaltet (Fahrbahn 5,05 m, Gehwege beidseitig 2,0 m). Die Anbindungen des Plangebietes an die Offenbachstraße und die Bonn-Brühler-Straße wurde nur mit einseitigem Gehweg vorgesehen (Gesamtbreite 8,0 m), die Anbindung an die Beethovenstraße als Einbahnstraße mit einseitigem Gehweg (Gesamtbreite 6,0 m). Diese Querschnitte sollten nicht weiter reduziert werden.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

2.5 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Vile-Eifel, Postfach 120161, 53874 Euskirchen, Schreiben vom 23.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Überprüfung der Anbindungen des Plangebietes an die umgebenden Straßen Offenbachstraße, Beethovenstraße und Bonn-Brühler-Straße (L 183) waren Inhalt des Verkehrsgutachten von IVV (17.12.2015), ebenso wie die Leistungsfähigkeit des Knotens Bonn-Brühler-Straße (L 183) / Beethovenstraße als des Knotens Bonn-Brühler-Straße (L 183) / Schubertstraße. Für die Erstellung des Gutachtens ist ein städtebauliches Konzept (wie in den drei Varianten vorgestellt) die Voraussetzung, da ansonsten die Inhalte der gutachterlichen Überprüfung nicht präzise genug sind.

Das Gutachten untersucht:

- den heutigen Zustand (Zählung Juni 2015)
- die Prognose ohne die Realisierung von Me 16, Prognose Null 2020
- die Prognose mit Realisierung von Me 16, Prognose Mit 2020

Für den Prognose Null-Fall wurden zwei Szenarien untersucht, die sich hinsichtlich der Berücksichtigung geplanter, aber noch nicht umgesetzter Maßnahmen des Landesbetriebs Straßen NRW (L 183n, Knoten L 183n / L 281 / L 118) sowie der Stadt Bornheim (Umgestaltungen von Straßen, EKZ Roisdorf, Ausbau Apostelpfad, Umsetzung von Se 21) unterscheiden. Maßgebend für die Bewertung der Auswirkungen von Me 16 sind die Ergebnisse, die sämtliche Planungen bis 2020 berücksichtigen (im Gutachten „Prognose-Null-Fall 2020 FNP D1 opti“).

Zunächst wurden die in den vorgestellten Varianten dargestellten Anbindungen überprüft:

- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Offenbachstraße
- Ausfahrt Me 16 zur Beethovenstraße
- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Bonn-Brühler-Straße

Verkehrszunahme durch Me 16

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) nimmt durch den Anschluss von Me 16 im Vergleich der Prognosen mit und ohne Me 16 bis 2020 zu:

Beethovenstraße

Zunahme um 20 Kfz pro Tag bei einem DTV von 4.300 Kfz / Tag

Offenbachstraße, nördlicher Abschnitt

Zunahme um 50 - 60 Kfz pro Tag bei einem DTV von 800 Kfz / Tag

Offenbachstraße, südlicher Abschnitt

Zunahme um 50 - 60 Kfz pro Tag bei einem DTV von 1.800 Kfz / Tag

Schubertstraße zwischen Offenbachstraße und Mühlenfeld

Zunahme um 20 Kfz pro Tag bei einem DTV von 4.400 Kfz / Tag

Schubertstraße zwischen Mühlenfeld und Bonn-Brühler-Straße

Zunahme um 80 Kfz pro Tag bei einem DTV von 4.700 Kfz / Tag

Bonn-Brühler-Straße zwischen Beethovenstraße und Zu-/Ausfahrt Me 16

Zunahme um 70 Kfz pro Tag bei einem DTV von 14.900 Kfz / Tag

Bonn-Brühler-Straße zwischen Zu-/Ausfahrt Me 16 und Schubertstraße

Zunahme um 340 Kfz pro Tag bei einem DTV von 14.900 Kfz / Tag

Die prognostizierten Zunahmen liegen damit für die Beethovenstraße, die Schubertstraße und die Bonn-Brühler-Straße zwischen 0,4 % und 2,2 %, für die Offenbachstraße zwischen 3,3 % und 7,5 % des jeweiligen durchschnittlichen täglichen Verkehrs DTV.

Mit diesen Werten wurde die Leistungsfähigkeit der Knoten berechnet. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit erfolgt auf der Grundlage der mittleren Wartezeiten.

Knoten Bonn-Brühler-Straße (L 183) / Beethovenstraße / Lortzingstraße

Der Knoten wird in der Betrachtung ohne Lichtsignalanlage (LSA) als ausreichend betrachtet, allerdings ist der Linksabbiegerstrom aus der Lortzingstraße (Richtung Kardorf) mangelhaft. Die Bewertung bestätigt im Grundsatz die schwierigen Ausfahrtsituationen aus Beethoven- und Lortzingstraße. Zur Verbesserung wird die Einrichtung einer LSA in Betracht gezogen. Mit einer LSA-Regelung erreicht der Knoten insgesamt eine befriedigende Verkehrsqualität, kein Teilstrom wird mit weniger als „befriedigend“ bewertet. Natürlich entstehen in den Hauptrichtungen (Bonn-Brühler-Straße) durch die LSA Wartezeiten, die bei der nicht-geregelten Knotenpunktgestaltung nicht auftreten, aber in der Gesamtbetrachtung verbessert sich die Verkehrsqualität. Positiv wird insbesondere das gefahrlose Linksabbiegen in die Bonn-Brühler-Straße bewertet. Dadurch wird die Ausfahrt aus der Beethovenstraße deutlich verbessert, so dass die Wartezeiten vor der Ausfahrt deutlich verringert werden und der Rückstau vor dem Knoten erheblich abnehmen wird.

Die Wirkung der LSA-Regelung kann durch eine bedarfsorientierte Steuerung noch verbessert werden, dies wurde für das Gutachten nicht weiter untersucht, da es Inhalt der Ausführungsplanung ist.

Für den Fall der LSA-Regelung wurden auch durchschnittliche Rückstaulängen in der Bonn-Brühler-Straße ermittelt, um zu überprüfen, ob durch die LSA-Regelungen Gefährdungen der angrenzenden Knoten verursacht werden. Nördlich ist die Zufahrt „Am Roten Boskop“ über einen Kreisverkehr angebunden, dieser Kreisverkehr hat einen Abstand von rd. 75 m. Die maximale Rückstaulänge wurde mit 60 m berechnet, eine Beeinträchtigung des Kreisverkehrs ist daher nicht zu erwarten. Im Süden ist die Anbindung Hildegard-von-Bingen-Straße rd. 140 m entfernt, der Rückstau in diese Richtung wird mit 72 m berechnet. Auch hier ist nicht von einer Störung der Knoten / Anbindungen durch die LSA-Regelung auszugehen.

Knoten Bonn-Brühler-Straße (L 183) / Schubertstraße

Der Knoten Bonn-Brühler-Straße / Schubertstraße ist LSA-geregt. In der Prognose 2020 kann er mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden. Durch eine bedarfsorientierte Steuerung kann die Verkehrsqualität weiter verbessert werden. Eine weitere Verbesserungsmöglichkeit der Verkehrsqualität besteht in der Verlängerung der Spuren für den freien Rechtsabbieger.

Fazit

Im Ergebnis ist die Stadt Bornheim der Auffassung, dass die Verkehrszunahme durch die Wohngebietsentwicklung Me 16 in keiner der betroffenen Umgebungsstraßen zu erheblichen und nicht tragbaren Verkehrszunahmen führt. Die heute vorhandenen Probleme in der

Beethovenstraße, können durch die Einrichtung einer LSA im Knoten Bonn-Brühler-Straße / Beethovenstraße / Lortzingstraße deutlich vermindert werden, die Verkehrssicherheit wird insbesondere durch das sichere Linksabbiegen auf die Bonn-Brühler-Straße verbessert. Die Wartezeiten in der Beethovenstraße verringern sich dadurch deutlich. Die beschriebene Belastung der Beethovenstraße wird durch die Einrichtung der LSA deutlich und wahrnehmbar abnehmen.

Alternative Anbindung

Das Ergebnis des Gutachtens zeigt für den geplanten Knoten Bonn-Brühler-Straße / Me 16, dass der linksausfahrende Verkehr nur eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht. Eine LSA-Regelung zur Verbesserung der Verkehrsqualität kommt für diesen Knoten nicht in Frage. Daher wurde im Gutachten eine Anbindungsvariante untersucht mit folgenden Anbindungen:

- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Offenbachstraße
- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Beethovenstraße

In diesem Planfall ergeben sich auf der Schubertstraße Mehrbelastungen von bis zu 230 Kfz DTV. Auf der Beethovenstraße und der Offenbachstraße erhöhen sich die Mehrbelastungen auf rund 340 bzw. 220 Kfz DTV. Im übrigen Netz sind wiederum nur geringe Auswirkungen spürbar.

Auch der Knoten Bonn-Brühler-Straße (L 183) / Beethovenstraße / Lortzingstraße wurde für diese alternative Anbindung überprüft. Die Verkehrsqualität ist im Knoten ohne LSA insgesamt ausreichend, mit LSA wird sie mit befriedigend bewertet. Wartezeiten und Rückstaulängen erhöhen sich geringfügig, jedoch werden auch in diesem Fall die Nachbarknoten nicht beeinträchtigt.

Die Darstellungen der Kostenübernahme zur Herstellung von abgestimmten Ertüchtigungen und neuen Anbindungen, von Maßnahmen zum Lärmschutz durch Lärmreflexion sowie die nicht mögliche Anspruchsgeltendmachung von Maßnahmen zur Herstellung von aktivem oder passivem Lärmschutz durch Verkehrslärm der Landesstraße L 183 gegenüber dem Landbetrieb Straßenbau NRW werden zur Kenntnis genommen.

Die Anregung zur Aufnahme von Hinweisen hinsichtlich der Entstehung, der Auswirkungen und der möglichen baulichen Vorkehrungen in Bezug auf Verkehrsemissionen wird zur Kenntnis genommen. Die umweltbezogenen Auswirkungen der Planung werden im Zuge des weiteren Verfahrens im Umweltbericht zum Bebauungsplan ermittelt und bewertet. Die sich daraus möglicherweise ergebenden planungsrechtlichen Festsetzungsnotwendigkeiten werden im Bebauungsplan entsprechend berücksichtigt.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

**2.6 Regionalgas Euskirchen GmbH & Co. KG, Münsterstraße 9, 538881 Euskirchen,
Schreiben vom 24.03.2015**

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die vorhandenen Erdgasleitungen in der Offenbachstraße werden bei den weitergehenden Planungen berücksichtigt.

Die Anregung zum Ausschluss der Baumarten Platane, Kastanie und Bergahorn in der Pflanzliste, wird soweit erforderlich berücksichtigt. Der Hinweis auf das Merkblatt „Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und die Empfehlung, Versorgungsleitungen in Nebenanlagen zur Fahrbahn zu bündeln wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

2.7 Deutsche Telekom Technik GmbH, In den Herrenbenden 27-29, 53879 Euskirchen, Schreiben vom 19.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Der Hinweis auf das Merkblatt „Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989 und auf das Nichtvorhandensein einer Telekommunikationslinie der Telekom, wird zur Kenntnis genommen. Der Beginn und der Ablauf der geplanten Erschließungsmaßnahmen werden dem Unternehmen bei Bedarf mindestens 6 Monate vor Baubeginn schriftlich angezeigt.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

2.8 StadtBetriebBornheim, Donnerbachweg 15, 53332 Bornheim, Schreiben vom 19.03.2012

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Wasserversorgung

Im Zuge der verkehrlichen Ausbauplanung und Straßenraumgestaltung wird den Belangen der Versorgungsträger hinsichtlich des Einbaus und der Unterhaltung von Infrastruktur ausreichend Rechnung getragen. Der Bestand der Leitungsanlagen wird gewährleistet. Es wird ein Hinweis zu Baumstandorten und unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen aufgenommen.

Abwasserentsorgung

Im Zuge des weiteren Planverfahrens wird ein hydrogeologisches Gutachten erstellt. Entsprechend den Ergebnissen des Gutachtens soll die weitere Planung zur möglichen Entwässerungskonzeption im Plangebiet durch den Stadtbetrieb Bornheim AöR erfolgen. In diesem Zusammenhang soll auch die hydraulische Optimierung des Mühlenbachs geprüft werden. Die sich aus der Entwässerungsplanung möglicherweise ergebenden planungsrechtlichen Festsetzungen, Hinweise oder ggf. Plananpassungen werden im weiteren Planverfahren entsprechend berücksichtigt. Der Hinweis zur Lage des Plangebietes außerhalb der Wasserschutzzone III B des Wasserwerkes Urfeld wird berücksichtigt.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

2.9 LVR Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Endenicher Straße 133, 53115 Bonn, Schreiben vom 19.03.2015 und 23.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Verwaltung der Stadt Bornheim beauftragt eine archäologische Fachfirma zur Durchführung der erforderlichen archäologischen Prospektion. Die sich hieraus möglicherweise ergebenden planungsrechtlichen Festsetzungen, Hinweise oder ggf. Plananpassungen werden im Planverfahren entsprechend berücksichtigt.

Das zuständige LVR Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland wird über die Auftragsvergabe an die entsprechende Fachfirma informiert. Das Amt wird zudem mindestens drei Werktage zuvor über den Beginn und das Ende der Feldarbeiten in Kenntnis gesetzt.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

**2.10 Rhein- Sieg-Kreis, Der Landrat, Postfach 1551, 53705 Siegburg,
Schreiben vom 24.03.2015**

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Kreisstraßenbau / Verkehrssicherheit

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde zwischenzeitlich eine Verkehrsuntersuchung durch die Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin erstellt (Stand 17.12.2015). Das Verkehrsgutachten kommt für den Knoten Schubertstraße (K 33) / Offenbachstraße zu dem Ergebnis, dass der Knoten Schubertstraße (K 33) / Offenbachstraße auch mit Realisierung des Bebauungsplanes Me 16 mit sehr guter Verkehrsqualität betrieben werden kann. Insofern wird die Verkehrsführung über die Offenbachstraße für vertretbar gehalten. Es erfolgt kein direkter Anschluss des Plangebietes an die Kreisstraße (Schubertstraße / (K33), aufgrund dessen ist keine Zustimmung des Rhein-Sieg-Kreises erforderlich.

Für die Erschließung des geplanten Wohngebietes wird der Grundsatz verfolgt, dass es immer mindestens zwei Einfahrten und mindestens zwei Ausfahrten geben soll („Redundanz“). Dadurch ist sichergestellt, dass das Gebiet im Falle von Störungen (Unfall, blockierende Fahrzeuge) immer angefahren und verlassen werden kann.

Der Vollanschluss an die Beethovenstraße wurde im Verkehrsgutachten als Alternative zur Anbindung an die Bonn-Brühler-Straße (L 183) berücksichtigt und untersucht. Das Wohngebiet von der Offenbachstraße abzubinden, wird nicht weiter verfolgt (siehe oben):

Ein Anschluss an die Kreisstraße (Schubertstraße / K 33) wird ausgeschlossen, da zum Einen ein Konflikt mit den Schutzerfordernissen des Mühlenbaches (Überschwemmungsgebiete sind freizuhalten) besteht und zum Anderen private Grundstücke für den Straßenverlauf in Anspruch genommen werden müssten, die sämtlich mit Gebäuden so bebaut sind, dass eine Querung nicht möglich ist.

Im Gutachten wurde eine alternative Anbindungsvariante untersucht mit folgenden Anbindungen:

- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Offenbachstraße
- Zu- und Ausfahrt Me 16 zur Beethovenstraße

In diesem Fall erfolgt die Anbindung an die Schubertstraße (K 33) gleichfalls über die Offenbachstraße. Von Seiten der Stadt Bornheim wird eine Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis erfolgen, um eine Verschärfung der Situation im Bereich des Knotenpunktes Schubertstraße (K 33) / Offenbachstraße / Schulstraße als Unfallhäufigkeitsstelle zu vermeiden.

Wie in der nachfolgenden Luftaufnahme und dem Ausschnitt aus dem Plangebiet ersichtlich, ist vorgesehen, die Erschließungssituation auf der Offenbachstraße zu verbessern ohne den Bereich der Schubertstraße (K 33) zu verändern.



Im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes werden die geplanten Verkehrskorridore insgesamt zunächst als öffentliche Verkehrsflächen ohne funktionale Aufteilung und abschließende Klassifizierung der Straßen festgesetzt. Dies erfolgt im Zuge der genauen Ausbauplanung und weiteren Abstimmung in Bezug auf die notwendige verkehrsrechtliche Anordnung im Anschluss an das Planverfahren. Es ist jedoch vorgesehen, die Tempo-30-Zonen im Trennprinzip mit beidseitiger Gehwegführung einschließlich einer Bordsteinanlage auszubilden. Die verkehrsberuhigten Bereiche sollen sich mittels ihrer Belagsart und Funktionsmischung von diesen Straßen unterscheiden.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

Bodenschutz

Die Anregung, den Leitfaden „Bodenschutz in der Umweltprüfung nach BauGB“ LABO 2009 gem. d. Erlasses des MBV und MUNLV vom 31.05.2010 bei der Bearbeitung des Umweltberichtes zum Bebauungsplan (Kapitel: Schutzgut Boden) zu beachten, wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

Abfallwirtschaft

Im Bebauungsplan wird auf die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis im Vorfeld des Einbaus von Recyclingbaustoffen hingewiesen. Zudem wird ein Hinweis zur notwendigen ordnungsgemäßen Entsorgung von anfallendem bauschutthaltigem oder aufgefundenem organoleptisch auffälligem Bodenmaterial aufgenommen.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Immissionsschutz

Die Notwendigkeit zur Erweiterung des Untersuchungsspektrums auf die Flächen des Fachmarktzentrums wird aufgrund der Entfernung nicht gesehen. Die in diesem Zusammenhang erforderlichen Maßnahmen zum Immissionsschutz wurden in dem dafür zugrunde liegenden Bebauungsplanverfahren bereits definiert und zwischenzeitlich umgesetzt, so dass hierdurch ein wirksamer Schallschutz für die umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen sichergestellt ist. Weitere notwendige Maßnahmen lassen sich für die vorliegende Planung daher nicht ableiten.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Gewässerschutz

Die Ausführungen zu den Inhalten der Hochwassergefahrenkarte werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der im weiteren Verfahren vorgesehenen Überflutungsbetrachtung mit berücksichtigt.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Renaturierung des Mühlenbaches

Im Zuge des weiteren Verfahrens erfolgt die Entwurfsplanung für die Renaturierung des Mühlenbaches parallel zur Erstellung des Bebauungsplanentwurfes. Die Planung für die Renaturierung wird mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises entsprechend abgestimmt. Die Ausführungen zu den mit baulichen und sonstigen Anlagen einzuhalten- den Abständen zum Gewässer werden in der Planung, soweit erschließungstechnisch möglich, beachtet. Die Ergebnisse der Entwurfsplanung für die Renaturierung des Mühlenbaches werden im Entwurf zum Bebauungsplan soweit erforderlich entsprechend aufgenommen.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Einsatz erneuerbarer Energien

Der zwingende Einsatz erneuerbarer Energien wird im Bebauungsplan nicht explizit festgesetzt. Die Errichtung von Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sowie anderer Anlageformen zur dezentralen Erzeugung von Wärme und Strom soll grundsätzlich nicht verwehrt werden. Bei der Festsetzungen zur Stellung der baulichen Anlagen wird die Möglichkeit zur Errichtung von Anlagen zur dezentralen Gewinnung von Solarenergie mit berücksichtigt.

Für die Errichtung dieser Anlagen werden darüber hinaus baugestalterische Festsetzungen getroffen, mit denen eine Beeinträchtigung des Ortsbildes vermieden werden soll.

Sofern nach dem Ergebnis des zu erstellenden Bodengutachtens aufgrund der Bodenbeschaffenheit die Gewinnung von geothermischer Energie möglich sein sollte, wird die Zulässigkeit dieser Energiegewinnung auf privater Basis planungsrechtlich ebenfalls ermöglicht.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

Natur- und Landschaftsschutz

Es wird eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung durchgeführt. Die Planung der CEF-Maßnahmen mit deren Standorten wird im Zuge des weiteren Verfahrens mit der Unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Sieg-Kreises abgestimmt.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

2.11 Wasserverband Dickopsbach, Rathausstraße 2, 53332 Bornheim Schreiben vom 24.02.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Das Verfahren wird laufend mit dem Wasserverband Dickopsbach abgestimmt.

Beschluss:

Kenntnisnahme.

**2.12 Interroute Germany GmbH, Albert-Einstein-Ring 5, 14532 Kleinmachnow
Schreiben vom 27.02.2015**

Stellungnahme Stadt Bornheim:
Kenntnisnahme.

Beschluss:
Kenntnisnahme.

**2.13 Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft, Postfach 501740, 50997 Köln
Schreiben vom 20.02.2015**

Stellungnahme Stadt Bornheim:
Kenntnisnahme.

Beschluss:
Kenntnisnahme.

2.14 Vodafone GmbH, D2-Park 5, 40878 Ratingen, Schreiben vom 13.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:
Kenntnisnahme.

Beschluss:
Kenntnisnahme.

2.15 Unitymedia NRW GmbH, Postfach 102028, 34020 Kassel, Schreiben vom 04.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:
Kenntnisnahme.

Beschluss:
Kenntnisnahme.

2.16 PLEdoc GmbH, Postfach 120255, 45312 Essen, Schreiben vom 03.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:
Kenntnisnahme.

Beschluss:
Kenntnisnahme.

2.17 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, Schreiben vom 25.03.2015

Stellungnahme Stadt Bornheim:
Kenntnisnahme.

Beschluss:
Kenntnisnahme.