

Bebauungsplan Me 16

in der Ortschaft Merten

Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB und der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB

Innerhalb des Zeitraums der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan sind seitens der Öffentlichkeit 16 Stellungnahmen eingegangen.

Innerhalb der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan sind insgesamt 13 Stellungnahmen eingegangen. Die Stellungnahmen der Stadt Bornheim sind nachstehend aufgeführt.

1. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

1.1 Schreiben vom 03.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim

1. Notwendigkeit der Ausweisung eines weiteren Baugebietes in Bornheim-Merten

Die Eigentumsrechte der Eigentümer im Plangebiet werden durch ein Umlegungsverfahren, welches im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird, gewahrt.

In einer regionalen Wohnraumbedarfsanalyse im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises (Empirica 11/2016 beziehungsweise deren Fortschreibung 10/2019) wird dargelegt, dass der Rhein-Sieg-Kreis weiter wächst. Die zukünftige Wohnungsnachfrage verstärkt sich vor allem durch den zunehmenden Überschwappeffekt aus Bonn und Köln und hat massive Auswirkungen auf Mietniveau und Kaufpreise.

Zur Gliederung der vielen wohnungspolitisch relevanten Themen und zur Zusammenfassung zu einem ganzheitlichen strategischen Konzept hat die Stadt Bornheim durch Empirica ein „Handlungskonzept Wohnen Bornheim“ (Stand November 2019) erarbeiten lassen. Das Konzept kommt zu dem Schluss, dass sich die bisherigen Wanderungsmuster im Rhein-Sieg-Kreis fortsetzen und sich zusätzlich der Überschwappeffekt aus Bonn und Köln weiter verstärken wird. Für Bornheim hat das Konzept zur Deckung dieser Wohnraumnachfrage ein Flächenpotential für den Bau von ca. 5.000 Wohneinheiten ermittelt. Bei Umsetzung dieser Potentiale wäre ein realistischer Einwohnerzuwachs von heute ca. 48.900 Einwohner auf in Zukunft ca. 52.500 bis 56.300 Einwohner in 2030 denkbar.

Nach Aussage von Empirica herrscht der größte Nachfragedruck innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises im zentralen Kreisgebiet - hierzu gehört auch Bornheim. Wenn die erforderlichen Bauleistungen in den nächsten Jahren nicht realisiert werden können, nimmt der Nachfragedruck noch weiter zu. Wenn Kommunen zur Problemlösung beitragen möchten, impliziert dies insbesondere die Bereitstellung von entsprechendem Bauland.

Im gesamten Stadtgebiet von Bornheim besteht ein nachhaltiger Bedarf an Wohnraum. Daraus resultiert ein anhaltend hoher Nachfragedruck seitens einer Nutzung von potenziell verfügbaren Flächen zu Wohnbauzwecken. Durch die nur eingeschränkte Verfügbarkeit von Baulücken kann die Nachfrage nach Wohnbauflächen nicht gedeckt werden.

Die Stadt Bornheim ist dieser Entwicklung durch die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2011 mit der Ausweisung von neuen Wohnbauflächen nachgekommen.

Nach einer darauf aufbauenden Wohnbauflächenbewertung wurde durch den Rat der Stadt Bornheim ein Prioritätenbeschluss zur Umsetzung gefasst. Die Entwicklung des Plangebietes Me 16 wurde mit höchster Priorität beschlossen.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Me 16 ist durch Siedlungsnutzungen und kleinflächige, heutzutage unrentable Ackerbauflächen vorgeprägt. Hierdurch kann insbesondere der Erschließungsaufwand minimiert werden. Dadurch wird die Inanspruchnahme von im Außenbereich liegenden landwirtschaftlichen Flächen für die notwendige Siedlungsentwicklung deutlich reduziert.

Darüber hinaus ergibt sich die Notwendigkeit zur Entwicklung dieses Baugebietes zum einen um die Eigenentwicklung und den Eigenbedarf der Ortschaft Merten zu decken und zum anderen Bornheimer Bürgern aus den benachbarten Ortslagen die Möglichkeit zu bieten sich innerhalb der Stadt Bornheim räumlich zu verändern. Dies belegen schon allein die Anfragen, die im Rathaus eingehen.

Die Entwicklung weiterer Bebauungsplangebiete, wie z.B. Me 18, ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes.

2. Verkehrswegeplanungen zum Bebauungsplan Me 16

Grundsätzlich basiert das Gutachten auf Zahlenwerten und Prognosen, die alle größeren städtebaulichen Planungen (Wohnbauprojekte) berücksichtigen. Das Verkehrsgutachten wurde nach der Offenlage nochmals überarbeitet (Stand 29.01.2020), hierbei wurden zu den unterschiedlichen Knotenpunkten folgende Ergebnisse erzielt:

Knotenpunkt K 33 / Offenbachstraße

Der Knoten K 33 / Offenbachstraße kann mit Realisierung von Me 16 mit sehr guter (als Kreisverkehr) bzw. guter (LSA) Verkehrsqualität betrieben werden. Mit einem Kreisverkehr würden sich Vorteile durch die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten (Verminderung des Unfallpotentials) ergeben. Zudem kann durch geringere Wartezeiten eine bessere Verkehrsqualität erreicht werden.

Knotenpunkt L 183 / K 33

Der lichtsignalgeregelte Knoten L 183 / K 33 kann mit Realisierung von Me 16 zukünftig mit befriedigender Verkehrsqualität (C) nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015) betrieben werden, wenn jeweils die Spuren für die freien Rechtsabbieger verlängert werden. Dies wäre unabhängig von der Realisierung des Me 16 bei den zukünftigen Verkehrsmengen notwendig. Auch hier gilt, dass der Knoten bei verkehrsunabhängiger Steuerung mittels Detektoren unter realen Bedingungen eine bessere Verkehrsqualität aufweisen wird, als durch den HBS-Nachweis zu belegen ist.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die aufgezeigten Defizite in den Knotenpunkten auch bereits im Prognose-Null-Fall, also ohne die zusätzlichen Verkehre des Bebauungsplans Me 16, auftreten. Ursächlich für die Erhöhung des Verkehrs bis 2030 ist im Wesentlichen die Zunahme des regionalen Verkehrs, der die Landesstraßen der Region zusätzlich belastet. Der Rhein - Sieg - Kreis, der Rhein - Erft - Kreis sowie die Städte Köln und Bonn werden laut den Bevölkerungsprognosen von IT - NRW bis 2030 deutliche Bevölkerungsgewinne aufweisen und somit auch das Verkehrsaufkommen in der Region beeinflussen.

Daher sind hier die Straßenbaulastträger in der Pflicht den vorhandenen Verkehrsraum zu ertüchtigen.

Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße

Der Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße erreicht schon heute eine mangelhafte Verkehrsqualität im Bereich der Beethovenstraße. Daher ist das Baugebiet Me16 nicht als Ursache der mangelnden Leistungsfähigkeit zu sehen. Aufgrund der auch heute schon immer wieder zu beobachtenden schwierigen Situation für die ausfahrenden Fahrzeuge aus der Beethovenstraße und Lortzingstraße wird die Einrichtung einer LSA an dieser Kreuzung erwogen. Hierbei wird die Knotenpunktform ebenfalls einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung unterzogen, um die Auswirkungen auf die Staulängen und Wartezeiten auch unter den Bedingungen einer Lichtsignalanlage abzuschätzen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass mit und ohne das Baugebiet Me 16 die beschriebenen Probleme vorhanden sind und auch weiter zunehmen werden. Die Stadt Bornheim wird weiterhin in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern versuchen Abhilfe zu schaffen, um unter anderen negativen Folgen durch Luftverschmutzung und Lärmbelästigung zu verringern. In diesem Zusammenhang wird von Seiten der Stadtverwaltung keine Errichtung von Umgehungsstraßen geplant. Ziel ist es vielmehr das vorhandene Straßennetz zu optimieren.

Die Offenbachstraße wird im Rahmen eines separaten Bebauungsplanverfahrens entwickelt, hierbei wird die Entwicklung des Bebauungsplanes Me 16 mit berücksichtigt.

Zu den Plangebieten Me18, Se 21 und Rb 01 werden separate Verkehrsgutachten erarbeitet. Diese Gutachten werden auf Basis des Gesamtverkehrsgutachtens Bornheim 2030 erstellt. Sollten bei der Planung dieser Gebiete konzeptionelle Veränderungen notwendig werden, so werden diese Veränderungen berücksichtigt und falls erforderlich angepasst. Eine Betrachtung zukünftiger Planungen, die über den wissenschaftlichen Prognosefaktor des Verkehrsgutachtens zu diesem Bebauungsplan hinausgehen, ist nicht zielführend. Gleiches gilt für geplante Entwicklungen der Gewerbegebiete in Bornheim - Kardort und Bornheim - Sechtem sowie die Entwicklung weiterer Baugebiete in Bornheim.

Für die Offenbachstraße wird zurzeit der Bebauungsplan Me 17 aufgestellt. Die Planung hat folgende Ziele:

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Me 17 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Offenbachstraße zu einer Sammelstraße im Trennprinzip geschaffen werden.

Durch den Ausbau soll die Offenbachstraße ihrer Funktion als Sammelstraße mit Erschließungsfunktion für den zentralen Bereich von Merten gerecht werden. Der geplante Ausbau dient darüber hinaus auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualitätsverbesserung für die heutigen Anwohner im Plangebiet und die angrenzenden und neu entstehenden Wohngebiete. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind daher beidseitig entsprechend der RAS 06 Gehwege erforderlich.

Insgesamt soll das Flächenangebot sowohl für Fußgänger, aber auch für Radfahrer verbessert werden. Angestrebt ist die Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit des Straßenraumes. Durch intermittierende Parkstreifen und Baumbeete soll eine durchgängige Verkehrsberuhigung erzielt werden.

Hieraus wird ersichtlich, dass der Ausbau der Offenbachstraße zeitlich abgestimmt auf die Umsetzung der Bautätigkeit im Plangebiet Me 16 erfolgen wird, da geplant ist, die Sammelstraße herzustellen.

3. Lärmbelastung

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Me 16 in der Ortschaft Merten vom 25.04.2018 kommt der Gutachter im Kapitel 3.2 zu folgendem Ergebnis:

Das geringe Anlieger - Verkehrsaufkommen innerhalb des Plangebiets von jeweils 300 Kfz / d auf beiden Zufahrten verteilt sich über die einzelnen Planstraßen und kann in Bezug auf die Geräuschsituation vernachlässigt werden.

Daher ist eine weitere Betrachtung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht notwendig gewesen.

4. Flora- Fauna - Habitat

Wasserfledermaus

Während der artenschutzrechtlichen Untersuchung fanden im Rahmen der Fledermauserfassung im relevanten Sommerzeitraum von Mai bis September fünf Begehungen statt.

Hierbei wurde untersucht, ob durch die Planung artenschutzrechtliche Verbotstatbestände entstehen könnten. Es war nicht die Aufgabe des Gutachters nach außenliegenden Wohnquartieren zu suchen.

Die Untersuchungen eines anerkannten Fachgutachters entsprechen der wissenschaftlichen Vorgehensweise, daher wird die Anschuldigung, dass die Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens keine wissenschaftliche Vorgehensweise darstellen, entschieden zurückgewiesen.

Zu der Wasserfledermaus macht das Gutachten folgende Aussage:

Einmaliger Nachweis eines über dem Mühlenbach im Südwesten fliegenden Individuums im späteren Nachtverlauf. Keine Jagdaktivität, evtl. also Transferhabitat zwischen den Jagdgebieten. Keine Hinweise auf mögliche Quartiere.

Dass es sich hieraus wie vom Eingebenden dargestellt um ein schützenswertes Habitat handeln soll, kann nicht nachvollzogen werden. Insbesondere ist hierbei anzumerken, dass durch die Renaturierung des Mühlenbaches, wie im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes geplant, neue Jagdreviere für die Art entstehen könnten.

Eidechsen

Während der artenschutzrechtlichen Untersuchung fanden im Rahmen der Fledermauserfassung im relevanten Sommerzeitraum von April bis September vier Begehungen statt. Die Untersuchung fand ebenfalls nach den gängigen Standardmethoden (nach Ellwanger (2004) und Hachtel (2009)) statt. Das zu untersuchende Gelände wurde an jedem Termin mindestens 2 Stunden lang, zu Fuß und langsam, abgesprochen und währenddessen visuell und akustisch nach flüchtenden Echten und Schlangen abgesucht.

Mit dem Ergebnis, dass im Untersuchungsgebiet keine Reptilien - Nachweise erbracht werden konnten. Weder die Suche nach adulten oder juvenilen Tieren, noch die Kontrolle der künstlichen Verstecke konnten Hinweise auf Reptilien im Untersuchungsgebiet erbringen.

Daher kann es sich bei dem einzeln gesichteten Tier nur um einen Zufallsfund handeln.

Obstbäume

Bei der angesprochenen Obstwiese handelt es sich um einen Bereich einer privaten Gartenanlage. Da die Stadt Bornheim nicht über eine Baumschutzsatzung verfügt, könnte der Eigentümer auch ohne Bebauungsplanverfahren hier wieder Ackerbau zulassen oder die Fläche anderweitig gärtnerisch gestalten.

5. Umwelt- und Naturschutzverbände

Die Umwelt- und Naturschutzverbände wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB und der Offenlage gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.

6. artenschutzrechtliche Untersuchung

Nach geltender Rechtslage muss nach 5 bis 6 Jahren geprüft werden, ob die Aussagen der artenschutzrechtlichen Untersuchung noch zutreffen. Daher ist zurzeit noch keine neue Prüfung erforderlich.

7. Baugesetzbuch

Die vorliegende Planung beachtet sehr wohl die Leitsätze des Baugesetzbuches, da hier für eine notwendige Bereitstellung von Bauland der bereits erschlossene Innenbereich überplant wird und keine neuen Bauflächen im Außenbereich mit zusätzlicher Erschließung geschaffen werden müssen.

In diesen Zusammenhang wird nochmal auf den ersten Punkt der Stellungnahme (Notwendigkeit der Ausweisung eines weiteren Baugebietes in Bornheim - Merten) hingewiesen.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass sowohl bei der Gesamtverkehrsplanung, als auch bei der Infrastrukturplanung (z.B. Kita, Schule) die gesamte Wohngebietsentwicklung im gesamten Bornheimer Stadtgebiet mitbetrachtet und berücksichtigt wird.

Beschluss:

Der Stellungnahme zu 1. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 2. wird insofern gefolgt, als dass das Verkehrsgutachten nochmals überarbeitet und angepasst wurde.

Der Stellungnahme zu 3. wird nicht gefolgt.

Die Stellungnahme zu 4. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 5. wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zu 6. wird nicht gefolgt.

Die Stellungnahme zu 7. wird zur Kenntnis genommen.

1.2 Schreiben vom 05.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

wie 1.1

Beschluss:

wie 1.1

1.3 Schreiben vom 04.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

wie 1.1

Beschluss:

wie 1.1

1.4 Schreiben vom 03.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

wie 1.1

Beschluss:

wie 1.1

1.5 Schreiben vom 05.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

1. Allgemeine Verkehrssituation

Die Beschreibung der allgemeinen Verkehrssituation wird zur Kenntnis genommen und bestärkt die Stadt Bornheim in der Annahme, dass der Straßenbaulastträger Verbesserungen im Bereich der Bonn - Brühler - Straße vornehmen muss, um die bestehende Situation im Bereich Offenbachstraße / Beethovenstraße / Schubertstraße zu verbessern.

Im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen der L 183 (ca. 15.200 Kfz DTV im Jahr 2018 beziehungsweise 16.100 Kfz DTV im Jahr 2030) sind die durch den Bebauungsplan Me 16 ausgelösten Verkehre mit einer prozentualen Zunahme von 2 % als gering zu bewerten.

Grundsätzlich basiert das Gutachten auf Zahlenwerten und Prognosen, die alle größeren städtebaulichen Planungen (Wohnbauprojekte) berücksichtigen. Das Verkehrsgutachten wurde nach der Offenlage nochmals überarbeitet (Stand 29.01.2020), hierbei wurden zu den unterschiedlichen Knotenpunkten folgende Ergebnisse erzielt:

Knotenpunkt K 33 / Offenbachstraße

Der Knoten K 33 / Offenbachstraße kann mit Realisierung von Me 16 mit sehr guter (als Kreisverkehr) bzw. guter (mit LSA) Verkehrsqualität betrieben werden. Mit einem Kreisverkehr würden sich Vorteile durch die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten (Verminderung des Unfallpotentials) ergeben. Zudem kann durch geringere Wartezeiten eine bessere Verkehrsqualität erreicht werden.

Knotenpunkt L 183 / K 33

Der lichtsignalgeregelter Knoten L 183 / K 33 kann mit Realisierung von Me 16 zukünftig mit befriedigender Verkehrsqualität (C) nach HBS betrieben werden, wenn jeweils die Spuren für die freien Rechtsabbieger verlängert werden. Dies wäre unabhängig von der Realisierung des Me16 bei den zukünftigen Verkehrsmengen notwendig. Auch hier gilt, dass der Knoten bei verkehrsabhängiger Steuerung mittels Detektoren unter realen Bedingungen eine bessere Verkehrsqualität aufweisen wird, als durch den HBS-Nachweis zu belegen ist.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die aufgezeigten Defizite in den Knotenpunkten auch bereits im Prognose-Null-Fall, also ohne die zusätzlichen Verkehre des Bebauungsplans Me 16, auftreten. Ursächlich für die Erhöhung des Verkehrs bis 2030 sind im Wesentlichen die Bevölkerungszunahmen im Rhein-Sieg-Kreis und Rhein-Erft-Kreis sowie in Köln und Bonn, die gleichzeitig zu einer Zunahme des regionalen Verkehrs führen, der die Landesstraßen der Region zusätzlich belastet.

Daher sind hier die Straßenbaulastträger in der Pflicht den vorhandenen Verkehrsraum zu ertüchtigen.

Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße

Der Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße erreicht schon heute eine mangelhafte Verkehrsqualität im Bereich der Beethovenstraße. Daher ist das Baugebiet Me16 nicht als Ursache der mangelnden Leistungsfähigkeit zu sehen. Aufgrund der auch heute schon immer wieder zu beobachtenden schwierigen Situation für die ausfahrenden Fahrzeuge aus der Beethovenstraße und Lortzingstraße wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung erwogen. Hierbei wird die Knotenpunktform ebenfalls einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung unterzogen, um die Auswirkungen auf die Staulängen und Wartezeiten auch unter den Bedingungen einer Lichtsignalanlage abzuschätzen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass mit und ohne das Baugebiet Me 16 die beschriebenen Probleme vorhanden sind und auch weiter zunehmen werden. Die Stadt Bornheim

wird weiterhin in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern versuchen Abhilfe zu schaffen, um unter anderem negative Folgen durch Luftverschmutzung und Lärmbelastigung zu verringern. In diesem Zusammenhang wird von Seiten der Stadtverwaltung keine Errichtung von Umgehungsstraßen geplant. Ziel ist es vielmehr das vorhandene Straßennetz zu optimieren.

Die Offenbachstraße wird im Rahmen eines separaten Bebauungsplanverfahrens entwickelt, hierbei wird die Entwicklung des Bebauungsplanes Me 16 mit berücksichtigt.

Zu den Plangebieten Me18, Se 21 und Rb 01 werden separate Verkehrsgutachten erarbeitet. Diese Gutachten werden auf Basis des Gesamtverkehrsgutachtens Bornheim 2030 erstellt. Sollten bei der Planung dieser Gebiete konzeptionelle Veränderungen notwendig werden, so werden diese Veränderungen berücksichtigt und falls erforderlich angepasst. Eine Betrachtung zukünftiger Planungen, die über den wissenschaftlichen Prognosefaktor des Verkehrsgutachtens zu diesem Bebauungsplan hinausgehen, ist nicht zielführend. Gleiches gilt für geplante Entwicklungen der Gewerbegebiete in Bornheim - Kardort und Bornheim - Sechtem sowie die Entwicklung weiterer Baugebiete in Bornheim.

Für die Offenbachstraße wird zurzeit der Bebauungsplan Me 17 aufgestellt. Die Planung hat folgende Ziele:

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Me 17 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Offenbachstraße zu einer Sammelstraße im Trennprinzip geschaffen werden.

Durch den Ausbau soll die Offenbachstraße ihrer Funktion als Sammelstraße mit Erschließungsfunktion für den zentralen Bereich von Merten gerecht werden. Der geplante Ausbau dient darüber hinaus auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualitätsverbesserung für die heutigen Anwohner im Plangebiet und die angrenzenden und neu entstehenden Wohngebiete. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind daher beidseitig entsprechend der RAST 06 Gehwege erforderlich.

Insgesamt soll das Flächenangebot sowohl für Fußgänger, aber auch für Radfahrer verbessert werden. Angestrebt ist die Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit des Straßenraumes. Durch intermittierende Parkstreifen und Baumbeete soll eine durchgängige Verkehrsberuhigung erzielt werden.

Hieraus wird ersichtlich, dass der Ausbau der Offenbachstraße zeitlich abgestimmt auf die Umsetzung der Bautätigkeit im Plangebiet Me 16 erfolgen wird, da geplant ist, die Sammelstraße herzustellen.

2. Parksituation

Die heutige Parksituation auf der Offenbachstraße ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan Me 16. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan Me 17 kann hierzu entsprechend Stellung bezogen werden. Hierbei ist anzumerken, dass im Rahmen der städtebaulichen Grundlagenermittlung davon ausgegangen wird, dass die Stellplätze für die Anwohner auf den privaten Grundstücksflächen in ausreichender Anzahl vorgehalten werden, da es nicht sein kann, dass der Steuerzahler für private Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum aufkommt. Somit werden im Plangebiet je Wohneinheit Doppelhaus / Einzelhaus zwei Stellplätze auf dem Grundstück gefordert und müssen im Bauantrag nachgewiesen werden. Für die Mehrfamilienhäuser wird die Anzahl der Stellplätze auf Basis der Wohnungsgrößen ermittelt, hier erfolgt der Nachweis im Rahmen des Bauantragsverfahrens. Diese Stellplätze werden in den Tiefgaragen realisiert, die durch entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan Me 16 planungsrechtlich gesichert werden.

Die Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum dienen dem Lieferverkehr und den Besuchern der Anwohner und sind ausreichend dimensioniert. Insofern sind die öffentlichen Stellplätze in der Offenbachstraße vom Plangebiet Me 16 nicht betroffen.

3. Bebauungsplan Merten Me 18 vorziehen

Im Verfahren zum Bebauungsplan Me 18 wurde bisher die frühzeitige Beteiligung beschlossen, somit steht hier das Verfahren erst am Anfang. Die zukünftige Entwicklung von Me 18 wird bedarfsgerecht erfolgen. Hierbei werden natürlich die vorhandene Infrastruktur und die Ausbaufähigkeit der vorhandenen Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung der zukünftigen Lebensqualität in Merten beachtet. Die Prüfung der Einwände erfolgt im Rahmen der jeweiligen Beteiligungsschritte. Dem Vorschlag, den Bebauungsplan Me 18 vorzuziehen, wird nicht entsprochen.

Beschluss:

Der Stellungnahme zu 1. wird insofern gefolgt, als dass das Verkehrsgutachten nochmals überarbeitet und angepasst wurde.

Die Stellungnahme zu 2. wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zu 3. wird nicht gefolgt.

1.6 Schreiben vom 05.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Da die Gründe des Widerspruches gegen diesen Bebauungsplan nicht weitergehend erläutert wurden und der Ausbau der Offenbachstraße nicht Bestandteil dieses Verfahrens ist, kann keine weitergehende Abwägung erfolgen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.7 Schreiben vom 04.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

a) Einbeziehung des Grundstücks Beethovenstraße 13 in das Plangebiet

Die Einbeziehung des genannten Grundstücks erfolgte zum einen wie dargestellt, um die Möglichkeit zu eröffnen, die durch eine zusätzliche öffentliche Erschließung entlang der seitlichen Grundstücksgrenze ausgelöste Erschließungsbeitragspflicht im Rahmen der Umlageung zu kompensieren und zum anderen, um das städtebauliche Erscheinungsbild des zukünftigen Einfahrtsbereiches in den neuen Wohnbereich zu steuern.

b) Ausschluss bisher zulässiger Nutzungen

Der Anregung, den geplanten Nutzungsausschluss für das Gebäude Beethovenstraße 13 aufzuheben, wird entsprochen. Für die Gebäude entlang der Beethovenstraße wird ein allgemeines Wohngebiet (WA 6) festgesetzt, welches eine Einzelhandelsnutzung zulässt.

c) Festsetzung der überbaubaren Fläche

Die Baugrenzen im Bereich der Grundstücke der Beethovenstraße werden angepasst. Hierbei wird die Baugrenze zur Beethovenstraße parallel zur Straßenparzelle in einem Abstand von 3,00 m festgesetzt. Darüber hinaus wird die Baugrenze zu den seitlichen Grundstücksgrenzen ebenfalls mit 3,00 m parallel festgesetzt. Abschließend wird die Baugrenze zum Garten in einem Abstand von 22,00 m zur Baugrenze an der Beethovenstraße festgesetzt, die sich an der heutigen Bebauung der Nebengebäude auf dem Grundstück orientiert. Somit entsteht eine bebaubare Fläche von ca. 350 m².

Die im Planentwurf festgesetzte offene Bauweise orientiert sich am städtebaulichen Bestand.

Gemäß § 19 Abs. 4 sind bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von

1. Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
 2. Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO,
 3. bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird,
- mitzurechnen.

Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten sowie Terrassen können auch außerhalb der Baugrenze errichtet werden, somit bietet die Festsetzung der GRZ mit 0,4 ausreichenden Gestaltungsspielraum. Die Grundflächenzahl gibt an, wieviel Quadratmeter des Baugrundstücks durch bauliche Maßnahmen in Anspruch genommen werden können.

Jedes Baugrundstück unterliegt entsprechend seiner Gebietskategorie, die auch im Genehmigungsverfahren nach § 34 BauGB herangezogen werden kann, einer festen Grenze des überbaubaren Grundstücksanteils. Bei einem WA Gebiet beträgt die Obergrenze der GRZ 0,4.

Bei einer nachhaltigen und städtebaulichen Betrachtung der Plangrundlage wird ersichtlich, dass eine gerechte Abwägung der privaten und öffentlichen Belange stattgefunden hat. Den Eigentümern wird per Satzung garantiert, dass sie das Gebäude innerhalb des Bau-fensters vergrößern können unter Beachtung der städtebaulichen Standards, die heute schon den Bereich des Plangebietes prägen.

Eine Bebauung in zweiter Reihe in Bezug zur Beethovenstraße ist heute schon planungsrechtlich nicht zulässig, wie aus der Flurkarte deutlich zu erkennen ist befinden sich keine Wohngebäude in zweiter Reihe.

Die Beethovenstraße 21 ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanes und somit in dem genannten Bezug (festgesetzte Baugrenze) nicht abwägungsrelevant.

Der Anregung, die Bauweise nicht festzusetzen und die überbaubare Fläche über die Breite des Grundstücks mit einer Tiefe von 30 m festzusetzen, wird aus den zuvor genannten städtebaulichen Gründen nicht gefolgt.

d) Maximal zulässige Gebäudehöhe und Höhenlage der Gebäude

Wie zuvor schon erwähnt genießt das Bestandsgebäude Bestandsschutz. Erst wenn das Gebäude ersetzt wird, sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes einzuhalten.

Der Anregung, die Festsetzung über die Gebäudehöhe und die Höhenlage der Gebäude in Bezug auf das Gebäude Beethovenstraße 13 zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, so dass ein hinreichender planungsrechtlicher Rahmen für einen langfristigen Erhalt sowie für eine Umnutzung, Erweiterung oder einen Ersatzbau gegeben ist, ist somit nicht notwendig. Da im WA keine Dachform festgesetzt wurde, ist hier die Prüfung obsolet.

e) Beschränkung der Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen

Mit den Festsetzungen sollen zum einen private Grünflächen im Straßenbereich langfristig gesichert werden, um dauerhaft ein aufgelockertes Straßenbild zu gewährleisten, und zum anderen werden mit diesen Festsetzungen kleine Klimazonen im Straßenbereich beibehalten.

Der Anregung, die Festsetzungen über die Zulässigkeit von Stellplatzanlagen auf die Baugrundstücke im bisherigen Außenbereich zu beschränken, wird nicht gefolgt. Ein Zusammenhang mit dem Nahversorgungszentrum Merten ist hier nicht nachzuvollziehen.

f) Festsetzung der öffentlichen Verkehrs- und Grünfläche zur Beethovenstraße

Die öffentliche Grünfläche entlang der westlichen Grenze wird in der weiteren Planung als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Somit entfallen die kleinflächigen Grünfestsetzungen.

Der Anregung, die öffentliche Grünfläche über die gesamte Länge des Bestandsgrundstücks von der Beethovenstraße 13 bis zur Nutzungsgrenze festzusetzen, wird somit nicht gefolgt.

g) Ermittlung des Kompensationsbedarfs

Bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde der heutige Bestand (Gebäude und Gartenflächen) berücksichtigt. Eine eventuelle schlechtere Stellung bei der derzeitigen Ausgleichsberechnung kann von Seiten der Stadt nicht gesehen werden, insbesondere durch die Wertsteigerung, die der südliche Bereich des Eingebenden durch die Aufstellung des Bebauungsplanes erfährt. Der Argumentation, dass der südliche Grundstücksbereich nachzeitigem Planungsrecht bebaubar ist, kann nicht gefolgt werden. Da mit diesem Bebauungsplan eine höhere Ausnutzung des Grundstückes Beethovenstraße 13 ermöglicht wird, ist eine Eingriffsregel anzuwenden.

Der Anregung, für das Grundstück Beethovenstraße 13 zwischen der Beethovenstraße und der im Entwurf des Bebauungsplans festgesetzten Nutzungsgrenze keine Ausgleichsverpflichtung vorzunehmen, wird nicht gefolgt.

h) Schalltechnische Beurteilung und Lärmpegelbereiche

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Me 16 in der Ortschaft Merten vom 25.04.2018 kommt der Gutachter im Kapitel 3.2 zu folgendem Ergebnis:

Das geringe Anlieger-Verkehrsaufkommen innerhalb des Plangebiets von jeweils 300 Kfz/d auf beiden Zufahrten verteilt sich über die einzelnen Planstraßen und kann in Bezug auf die Geräuschsituation vernachlässigt werden.

Daher ist eine weitere Betrachtung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht notwendig gewesen.

Die Abb. 4.2.1.1 bis 4.2.1.6 zeigen die Straßenverkehrslärmimmissionen von 2,0 m bis 7,5 m über Gelände bei freier Schallausbreitung (Freifeld) (Worst-Case-Annahme) tags und nachts mit Prognose Planfall auf und behandeln die Schallimmissionen, die von der Beethovenstraße ausgehen. Durch die geplanten und vorhandenen Gebäude werden die errechneten Worst-Case-Annahmen in der Regel deutlich unterschritten.

Die Anregung, das Grundstück Beethovenstraße 13 als Immissionsort in die schalltechnische Beurteilung mit einzubeziehen und dies in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen, ist im vorliegenden Gutachten bereits erfolgt.

Erneute Offenlage

Der Anregung, den öffentlich ausgelegten Planentwurf mit seiner Begründung und dem Umweltbericht zu überarbeiten und gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut offenzulegen, wird gefolgt.

Beschluss:

Die Stellungnahme zu a) wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zu b) wird gefolgt.

Der Stellungnahme zu c) (Baugrenzen) wird in Bezug auf die Vergrößerung der bebaubaren Fläche gefolgt. Der Anregung, das Baufenster in einer Tiefe von 30 m festzusetzen, so dass eine Bebauung in zweiter Reihe möglich ist, wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu c) (Bauweise) wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu d) wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu e) wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu f) wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu g) wird nicht gefolgt.

Die Stellungnahme zu h) wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zur erneuten Offenlage wird gefolgt.

1.8 Schreiben vom 05.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

1. Verkehrswegeplanungen zum Bebauungsplan Me 16

Grundsätzlich basiert das Gutachten auf Zahlenwerten und Prognosen, die alle größeren städtebaulichen Planungen (Wohnbauprojekte) berücksichtigen. Das Verkehrsgutachten wurde nach der Offenlage nochmals überarbeitet (Stand 29.01.2020), hierbei wurden zu den unterschiedlichen Knotenpunkten folgende Ergebnisse erzielt:

Knotenpunkt K 33 / Offenbachstraße

Der Knoten K 33 / Offenbachstraße kann mit Realisierung von Me 16 mit sehr guter (als Kreisverkehr) bzw. guter (LSA) Verkehrsqualität betrieben werden. Mit einem Kreisverkehr würden sich Vorteile durch die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten (Verminderung des Unfallpotentials) ergeben. Zudem kann durch geringere Wartezeiten eine bessere Verkehrsqualität erreicht werden.

Knotenpunkt L 183 / K 33

Der lichtsignalgeregelte Knoten L 183 / K 33 kann mit Realisierung von Me 16 mit befriedigender Verkehrsqualität (C) nach HBS zukünftig betrieben werden, wenn jeweils die Spuren für die freien Rechtsabbieger verlängert werden. Dies wäre unabhängig von der Realisierung des Me 16 bei den zukünftigen Verkehrsmengen notwendig. Auch hier gilt, dass der Knoten bei verkehrsabhängiger Steuerung mittels Detektoren unter realen Bedingungen eine bessere Verkehrsqualität aufweisen wird, als durch den HBS-Nachweis zu belegen ist.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die aufgezeigten Defizite in den Knotenpunkten auch bereits im Prognose-Null-Fall, also ohne die zusätzlichen Verkehre des Bebauungsplans Me 16, auftreten. Ursächlich für die Erhöhung des Verkehrs bis 2030 ist im Wesentlichen die Zunahme des regionalen Verkehrs, der die Landesstraßen der Region zusätzlich belastet. Der Rhein - Sieg - Kreis, der Rhein - Erft - Kreis sowie die Städte Köln und Bonn werden laut den Bevölkerungsprognosen von IT - NRW bis 2030 deutliche Bevölkerungsgewinne aufweisen und somit auch das Verkehrsaufkommen in der Region beeinflussen.

Daher sind hier die Straßenbaulastträger in der Pflicht, den vorhandenen Verkehrsraum zu ertüchtigen.

Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße

Der Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße erreicht schon heute eine mangelhafte Verkehrsqualität im Bereich der Beethovenstraße. Daher ist das Baugebiet Me16 nicht als Ursache der mangelnden Leistungsfähigkeit zu sehen. Aufgrund der auch heute schon immer wieder zu beobachtenden schwierigen Situation für die ausfahrenden Fahrzeuge aus der Beethovenstraße und Lortzingstraße wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung erwogen. Hierbei wird die Knotenpunktform ebenfalls einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung unterzogen, um die Auswirkungen auf die Staulängen und Wartezeiten auch unter den Bedingungen einer Lichtsignalanlage abzuschätzen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass mit und ohne das Baugebiet Me 16 die beschriebenen Probleme vorhanden sind und auch weiter zunehmen werden. Die Stadt Bornheim wird weiterhin in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern versuchen Abhilfe zu schaffen, um unter anderem negative Folgen durch Luftverschmutzung und Lärmbelästigung zu verringern. In diesem Zusammenhang wird von Seiten der Stadtverwaltung keine Errichtung von Umgehungsstraßen geplant. Ziel ist es vielmehr das vorhandene Straßennetz zu optimieren.

Die Offenbachstraße wird im Rahmen eines separaten Bebauungsplanverfahrens entwickelt, hierbei wird die Entwicklung des Bebauungsplanes Me 16 mit berücksichtigt.

2. Erschließungskosten

Für die Offenbachstraße wird zurzeit der Bebauungsplan Me 17 aufgestellt. Die Planung hat folgende Ziele:

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Me 17 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Offenbachstraße zu einer Sammelstraße im Trennprinzip geschaffen werden.

Durch den Ausbau soll die Offenbachstraße ihrer Funktion als Sammelstraße mit Erschließungsfunktion für den zentralen Bereich von Merten gerecht werden. Der geplante Ausbau dient darüber hinaus auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualitätsverbesserung für die heutigen Anwohner im Plangebiet und die angrenzenden und neu entstehenden Wohngebiete. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind daher beidseitig entsprechend der RAST 06 Gehwege erforderlich.

Insgesamt soll das Flächenangebot sowohl für Fußgänger, aber auch für Radfahrer verbessert werden. Angestrebt ist die Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit des Straßenraumes. Durch intermittierende Parkstreifen und Baumbeete soll eine durchgängige Verkehrsberuhigung erzielt werden.

Hieraus wird ersichtlich, dass der Ausbau der Offenbachstraße zeitlich abgestimmt auf die Umsetzung der Bautätigkeit im Plangebiet Me 16 erfolgen wird, da geplant ist, die Sammelstraße herzustellen.

Wie zuvor schon erwähnt, wird die Offenbachstraße im Rahmen eines separaten Bebauungsplanverfahrens entwickelt, hierbei wird die Entwicklung des Bebauungsplanes Me 16 mit berücksichtigt. Im Einfahrtsbereich der Offenbachstraße in das Plangebiet wird es zukünftig einen Abzweig geben, der die beiden Sammelstraßen verbindet. Dieser Bereich wird im Rahmen des Umlegungsverfahrens zum Bebauungsplan Me 16 mit betrachtet. Somit entfallen für diesen Bereich keine Kosten auf die Anwohner der Offenbachstraße.

Der Ausbau der Offenbachstraße ist unabhängig von Me 16 erforderlich, da der schlechte Ausbauzustand der Offenbachstraße in Verbindung mit der Funktion als Sammelstraße für den Ortskern von Merten sehr wichtig ist. Die Anwohner der Offenbachstraße werden nicht mit Erschließungskosten belastet, die im Rahmen der Erschließung im Plangebiet des Bebauungsplanes Me 16 entstehen.

Der einzige betroffene Anwohner der Offenbachstraße ist der Eigentümer des Grundstücks im Einmündungsbereich zum Plangebiet Me 16. Dieser wird aber im Rahmen der Umliegung kostenneutral ausgeglichen.

3. Lärmbelastung

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Me 16 in der Ortschaft Merten vom 25.04.2018 kommt der Gutachter im Kapitel 3.2 zu folgendem Ergebnis:

Das geringe Anlieger - Verkehrsaufkommen innerhalb des Plangebiets von jeweils 300 Kfz / d auf beiden Zufahrten verteilt sich über die einzelnen Planstraßen und kann in Bezug auf die Geräuschsituation vernachlässigt werden.

Daher ist eine weitere Betrachtung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht notwendig gewesen.

4. Bedarf für zwei Wohngebiete

In einer Regionalen Wohnraumbedarfsanalyse im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises (Empirica 11/2016 beziehungsweise deren Fortschreibung 10/2019) wird dargelegt, dass der Rhein - Sieg -Kreis weiter wächst. Die zukünftige Wohnungsnachfrage verstärkt sich vor allem durch den zunehmenden Überschwappeffekt aus Bonn und Köln und hat massive Auswirkungen auf Mietniveau und Kaufpreise.

Zur Gliederung der vielen wohnungspolitisch relevanten Themen und zur Zusammenfassung zu einem ganzheitlichen strategischen Konzept hat die Stadt Bornheim durch Empirica ein „Handlungskonzept Wohnen Bornheim“ (Stand November 2019) erarbeiten lassen. Das Konzept kommt zu dem Schluss, dass sich die bisherigen Wanderungsmuster im Rhein-Sieg-Kreis fortsetzen und sich zusätzlich der Überschwappeffekt aus Bonn und Köln weiter verstärken wird. Für Bornheim hat das Konzept zur Deckung dieser Wohnraumnachfrage ein Flächenpotential für den Bau von ca. 5000 Wohneinheiten ermittelt. Bei Umsetzung dieser Potentiale wäre ein realistischer Einwohnerzuwachs von heute ca. 48.900 Einwohner auf in Zukunft ca. 52.500 bis 56.300 Einwohner in 2030 denkbar.

Nach Aussage von Empirica herrscht der größte Nachfragedruck innerhalb des Rhein -Sieg - Kreises im zentralen Kreisgebiet - hierzu gehört auch Bornheim. Wenn die erforderlichen Bauleistungen in den nächsten Jahren nicht realisiert werden können, nimmt der Nachfragedruck noch weiter zu. Wenn Kommunen zur Problemlösung beitragen möchten, impliziert dies insbesondere die Bereitstellung von entsprechendem Bauland.

Im gesamten Stadtgebiet von Bornheim besteht ein nachhaltiger Bedarf an Wohnraum. Daraus resultiert ein anhaltend hoher Nachfragedruck seitens einer Nutzung von potenziell verfügbaren Flächen zu Wohnbauzwecken. Durch die nur eingeschränkte Verfügbarkeit von Baulücken kann die Nachfrage nach Wohnbauflächen nicht gedeckt werden.

Die Stadt Bornheim ist dieser Entwicklung durch die Neuauufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2011 mit der Ausweisung von neuen Wohnbauflächen nachgekommen. Nach einer darauf aufbauenden Wohnbauflächenbewertung wurde durch den Rat der Stadt Bornheim ein Prioritätenbeschluss zur Umsetzung gefasst. Die Entwicklung des Plangebietes Me 16 wurde mit höchster Priorität beschlossen.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Me 16 ist durch Siedlungsnutzungen und kleinflächige, heutzutage unrentable Ackerbauflächen vorgeprägt. Hierdurch kann insbesondere der Erschließungsaufwand minimiert werden. Dadurch wird die Inanspruchnahme von im Außenbereich liegenden landwirtschaftlichen Flächen für die notwendige Siedlungsentwicklung deutlich reduziert.

Darüber hinaus ergibt sich die Notwendigkeit zur Entwicklung dieses Baugebietes zum einen um die Eigenentwicklung und den Eigenbedarf der Ortschaft Merten zu denken und zum anderen Bornheimer Bürgern aus den benachbarten Ortslagen die Möglichkeit zu bieten sich innerhalb der Stadt Bornheim räumlich zu verändern. Dies belegen schon allein die Anfragen, die im Rathaus eingehen.

Die Entwicklung weiterer Bebauungsplangebiete, wie z.B. Me 18, ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes.

Beschluss:

Der Stellungnahme zu 1. wird insofern gefolgt, als dass das Verkehrsgutachten nochmals überarbeitet und angepasst wurde.

Der Stellungnahme zu 2. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 3. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 4. wird nicht gefolgt.

1.9 Schreiben vom 05.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

wie 1.8

Beschluss:

wie 1.8

1.10 Schreiben vom 05.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Da das Plangebiet von allen Seiten bereits durch Wohnbebauung eingeschlossen ist, ist die Ausweisung einer Frischluftschneise nicht zielführend. Im Umweltbericht werden hierzu folgende Aussagen getätigt:

Das Plangebiet kann aufgrund seiner Struktur und der inneren Ortslage dem Stadtrand- oder Vorstadtklimatop zugeordnet werden. Dieses ist durch einen flachen Temperaturverlauf zwischen Tag und Nacht bzw. eine wesentlich abgeschwächte nächtliche Abkühlung gekennzeichnet.

Auch aufgrund dessen ist im Rahmen der Aufstellung und Abwägung des Flächennutzungsplanes diese Fläche als Wohnbaufläche und nicht vorrangig als Frischluftschneise ausgewiesen worden.

Die Anfälligkeit des Bauvorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels, wie etwa Extremwetterlagen, lässt sich grundsätzlich als eher gering einstufen.

Die Anlage von neuen Wasserflächen empfiehlt sich schon wegen der vorhandenen Topografie nicht.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.11 Schreiben vom 21.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Im Rahmen der Umsetzung der Renaturierung des Mühlenbaches werden entsprechende Abstimmungen mit dem Bachverband stattfinden, die bei der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Die Leitung wird im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen auf Kosten der Stadt Bornheim in die Grünflächen verlegt. Zeichnerische oder textliche Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind nicht notwendig.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.12 Schreiben vom 27.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

1. Mehrfamilienhäuser

Die Baufenster der Mehrfamilienhäuser werden im zukünftigen Planentwurf überarbeitet, dabei werden zwei Mehrfamilienhäuser nach Süden verschoben. Generell ist hierbei anzumerken, dass bei der Lage der Mehrfamilienhäuser insbesondere mit Bezug auf die Dreigeschossigkeit dieser Gebäude und der damit verbundenen Höhenentwicklung Bauflächen

im zentralen Bereich des Plangebietes gewählt wurden, um eine Höhenstaffelung zum Mühlenbach und zur bestehenden Bebauung zu erreichen.

2. Kindertagesstätte (Kita)

Die Kita liegt im mittleren Bereich des Plangebietes direkt an der Sammelstraße, daher können die genannten Befürchtungen von Seiten der Stadt Bornheim nicht geteilt werden.

3. Spielplätze

Bis auf den geplanten Gemeinschaftsspielplatz werden keine weiteren Spielplatzflächen festgesetzt. Die Festlegung der zukünftigen Lage der privaten Spielplätze im Bereich der Mehrfamilienhäuser und des Spielplatzes der Kita werden im Rahmen der Hochbauplanung erfolgen und sind nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Errichtung einer Kindertagesstätte dem Gemeinwohl dient. Gemäß Urteil des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Rheinland Pfalz vom 29. Mai 2012 (bekanntgegebenes Urteil, Az.: 8 A 10042 / 12. OVG) stellt Lärm von Kindertagesstätten, Kinderspielplätzen oder ähnlichen Einrichtungen keine schädliche Umwelteinwirkung dar. Geräusche spielender Kinder seien Ausdruck der kindlichen Entwicklung und Entfaltung und daher grundsätzlich zumutbar. Kinderlärm steht damit unter allgemeinem Toleranzgebot der Gesellschaft.

4. Ausrichtung der Gärten

Die in der nördlichen Randbebauung geplanten Häuser haben eine Nordwestausrichtung, somit können insbesondere die Außenanlagen der zukünftigen Gärten so geplant werden, dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht. Darüber hinaus bleibt festzustellen, dass im Plangebiet alle Gartenausrichtungen vorkommen. Somit haben die zukünftigen Bewohner die Möglichkeit sich frei zu entscheiden, welche Gartenausrichtungen sie bevorzugen.

Beschluss:

Der Stellungnahme zu 1. wird gefolgt.

Der Stellungnahme zu 2. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 3. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 4. wird nicht gefolgt.

1.13 Schreiben vom 26.09.2018 und 05.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Grenzverlauf

Der Grenzverlauf wurde entsprechend des Vorschlags angepasst: Die ca. 275 m² große Fläche wurde aus dem Bebauungsplan herausgenommen.

Mehrfamilienhäuser

Die Bedenken zu der Befürchtung der zukünftigen Verletzung der Privatsphäre durch die zwei Mehrfamilienhäuser werden respektiert und berücksichtigt. Die Baufenster der Mehrfamilienhäuser werden im überarbeiteten Planentwurf so erfolgen, dass sie keinen direkten Einfluss auf die vorhandene Einfamilienhausbebauung ausüben.

Beschluss:

Der Stellungnahme zur Änderung des Grenzverlaufes wird gefolgt.

Der Stellungnahme zur Neustrukturierung der Mehrfamilienhäuser wird gefolgt.

1.14 Schreiben vom 14.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Verkehr Knoten Offenbachstraße / Schubertstraße (K 33)

Die Bedenken können nicht geteilt werden. Der Knotenpunkt K 33 / Offenbachstraße ist nach Wiedereröffnung der Schulstraße mit einer provisorischen Lichtsignalanlage ausgestattet. Alternativ wurde hier die Möglichkeit eines Kreisverkehrs untersucht. Die Leistungsfähigkeitsnachweise werden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 durchgeführt.

Das Verkehrsgutachten zur Offenlage wurde im Januar 2020 fortgeschrieben und kommt zu dem Ergebnis, dass der Knoten K 33 / Offenbachstraße bei Realisierung von Me 16 mit sehr guter (als Kreisverkehr) bzw. guter (LSA) Verkehrsqualität betrieben werden kann (siehe Seiten 27 bis 29 des Gutachtens). Mit einem Kreisverkehr würden sich Vorteile durch die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten (Verminderung des Unfallpotentials) ergeben. Zudem kann durch geringere Wartezeiten eine bessere Verkehrsqualität erreicht werden.

Somit wird nachgewiesen, dass der Knotenpunkt zum einen leistungsfähig ist und zum anderen sicher gestaltet werden kann.

Da die zukünftige Gliederung der gesamten Offenbachstraße in einem separaten Bebauungsplanverfahren geregelt wird, ist die Einbeziehung eines Teilplanes der Offenbachstraße in die Planung des Bebauungsplanes Me 16 nicht zielführend. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. BauGB zum Ausbau der Offenbachstraße (Bebauungsplan Me 17) fand vom 29.04.2019 - 27.05.2019 statt. Die Abstimmung mit dem Rhein - Sieg - Kreis wird im Rahmen dieses separaten Bebauungsplanverfahrens erfolgen.

Die Stellungnahme 1.14 enthält keine abwägungsrelevanten Inhalte.

Die Beteiligung des Rhein - Sieg - Kreises sowie des Landesbetriebs Straßenbau NRW werden zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.15 Schreiben vom 18.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Da sich der Zuschnitt des östlichen Grundstücks geändert hat, entfällt die Notwendigkeit einer Begradigung.

Eine Plangebietserweiterung nach Norden ist nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.16 Schreiben vom 08.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Das städtebauliche Konzept zeigt nur beispielhaft eine mögliche Bebauungsart. Im Rahmen der Umlegung werden die zukünftigen Grundstückszuschnitte festgelegt, hierbei können auch größere Grundstücke entstehen und somit auch größere Gebäude errichtet werden. Die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes widersprechen dem nicht.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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 Rhein-Sieg-Kreis, Schreiben vom 30.11.2018 und Ergänzung vom 06.12.2017

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Mühlenbach

Der verrohrte Teilbereich des Mühlenbaches wird aus dem Plangebiet des Bebauungsplanes herausgenommen. Dies betrifft die Flurstücke 280, 281, 589, 590 und teilweise 625 (Bachparzelle). Somit besteht hier keine Abwägungsrelevanz mehr.

Beschluss:

Kein Beschluss erforderlich

Kreisstraßenbau

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt unter anderem über die Kreuzung K 33 / Offenbachstraße / Schulstraße. Dieser Knotenpunkt wird seit 2017 nicht mehr als Unfallhäufungsstelle geführt. Sollten hier wider Erwarten erneut Probleme auftreten, ist die Stadt Bornheim bereit mit dem Rhein - Sieg - Kreis problembezogene Lösungen zu finden.

Das Verkehrsgutachten zur Offenlage wurde im Januar 2020 fortgeschrieben und kommt zu dem Ergebnis, dass der Knoten K 33 / Offenbachstraße bei Realisierung von Me 16 mit sehr guter (als Kreisverkehr) bzw. guter (LSA) Verkehrsqualität betrieben werden kann (Siehe Seiten 27 bis 29 des Gutachtens). Mit einem Kreisverkehr würden sich Vorteile durch die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten (Verminderung des Unfallpotentials) ergeben. Zudem kann durch geringere Wartezeiten eine bessere Verkehrsqualität erreicht werden.

Somit wird nachgewiesen, dass der Knotenpunkt zum einen leistungsfähig ist und zum anderen sicher gestaltet werden kann.

Die zukünftige Gestaltung beziehungsweise der zukünftige Ausbau der gesamten Offenbachstraße wird in einem separaten Bebauungsplanverfahren gesichert, daher ist die Einbeziehung eines Teilplanes der Offenbachstraße in die Planung des Bebauungsplanes Me 16 nicht zielführend. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. BauGB zum Ausbau der Offenbachstraße (Bebauungsplan Me 17) fand vom 29.04.2019 - 27.05.2019 statt. Die Abstimmung mit dem Rhein - Sieg - Kreis wird im Rahmen dieses separaten Bebauungsplanverfahrens erfolgen.

Darüber hinaus wurde der Knotenpunkt L 183 / K 33 ebenfalls bewertet. Hierbei wurde folgendes Ergebnis erzielt (Siehe Seiten 29 bis 31 des Gutachtens):

Der lichtsignalgeregelte Knoten L 183 / K 33 kann mit Realisierung von Me 16 mit befriedigender Verkehrsqualität (C) nach HBS zukünftig betrieben werden, wenn jeweils die Spuren für die freien Rechtsabbieger verlängert werden. Dies wäre auch unabhängig von der Realisierung des Me16 bei den zukünftigen Verkehrsmengen notwendig. Auch hier gilt, dass der Knoten bei verkehrsabhängiger Steuerung mittels Detektoren unter realen Bedingungen eine bessere Verkehrsqualität aufweisen wird, als durch den HBS - Nachweis zu belegen ist.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die aufgezeigten Defizite in den Knotenpunkten auch bereits im Prognose - Null - Fall, also ohne die zusätzlichen Verkehre des Bebauungsplans Me 16, auftreten. Ursächlich für die Erhöhung des Verkehrs bis 2030 ist im Wesentlichen die Zunahme des regionalen Verkehrs, der die Landesstraßen der Region zusätzlich belastet. Der Rhein - Sieg - Kreis, der Rhein - Erft - Kreis sowie die Städte Köln und Bonn werden laut den Bevölkerungsprognosen von IT - NRW bis 2030 deutliche Bevölkerungsgewinne aufweisen und somit auch das Verkehrsaufkommen in der Region beeinflussen.

Hier stehen die Straßenbaulastträger in der Pflicht, die Kreuzungsbereiche und Fahrbahnenflächen zukünftig so zu gestalten, dass es zu keiner unhaltbaren Verkehrssituation kommt, die individuelles Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer begünstigen könnte.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Straßenverkehrsamt

1. Verkehrsberuhigter Bereich

Die RAST 06 behandelt den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen, sie stammt aus dem Jahr 2006 und ist eine Richtlinie, die nicht starr anzuwenden ist. Im vorliegenden Fall wird die Verkehrsbelastung weit unter den Höchstmengen der RAST 06 für verkehrsberuhigte Bereiche liegen. Bei der Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen ist insbesondere zu klären, bis zu welcher Streckenlänge niedrige Fahrgeschwindigkeiten durch die zukünftigen Anwohner akzeptiert werden. Hierbei geht die Stadt Bornheim davon aus, dass für die zukünftigen Anwohner der Aufenthaltscharakter des verkehrsberuhigten Bereiches, der zwar ca. 200 m lang ist, aber mit mehrfachen abknickenden Straßenabschnitten, überschaubar ist und akzeptiert wird. Diese Fahrstrecke ist jedem Benutzer eines Fahrzeuges zuzumuten, dies auch vor dem Hintergrund, dass die Stadt Bornheim unter anderem aus Gründen des Klimaschutzes die nachhaltige Mobilitätsentwicklung und den nicht motorisierten Verkehr fördern will.

Bei dem vorliegenden städtebaulichen Entwurf ist der verkehrsberuhigte Bereich so gegliedert, dass die Kurvenbereiche nach ca. 100 m Fahrweg beginnen. In diesen Kurvenbereichen wird angezeigt, dass unter Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer eine Geschwindigkeitsreduzierung beim Abbiegevorgang zu erfolgen ist. Zusätzlich können bei einer Breite der Verkehrsfläche von 7,0 m weitere verkehrsberuhigende Elemente in den Straßenraum integriert werden.

2. Stellplatzaufstellung

Bei der Stellplatzaufstellung des städtebaulichen Entwurfes handelt es sich um ein Konzept, die genaue Lage der Stellplätze erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung. Im weiteren Verfahren wird auf Ebene des Konzeptes geprüft, welche Stellplätze verschoben werden können, so dass eine wechselnde Stellplatzabfolge entsteht.

3. Verkehrserzeugung

Die Verkehrserzeugung der Kita wurde im der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens mit berücksichtigt und hatte auf die Ergebnisse der Knotenpunktbetrachtungen für die relevanten Knotenpunkte keinen Einfluss.

4. Kreisstraßenausbau

Zum Anschluss an die K 33 wurde unter Kreisstraßenbau geantwortet.

5. Sonstiges- Verkehr und Mobilität:

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um einen Angebotsplan, daher ist die Festlegung, wo im zukünftigen Gebäude die Fahrräder abgestellt werden, nicht möglich, da das Baugesetzbuch hierzu keine Ermächtigungsgrundlage gibt.

Eine neue Stellplatzsatzung wurde vom Rat der Stadt Bornheim am 30.10.2019 beschlossen. Diese Stellplatzsatzung gilt für das gesamte Bornheimer Stadtgebiet, sie regelt die Herstellungspflicht von Fahrradstellplätzen. Weitergehend sind in dieser Satzung die Anforderungen an die Fahrradstellplätze definiert. Diese Satzung ist als ein weiterer Bestandteil für eine Autounabhängige Mobilität in Bornheim zu betrachten.

Beschluss:

Die Stellungnahme zu 1. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 2. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 3. wird gefolgt. Das Gutachten wurde entsprechend angepasst.

Die Stellungnahme zu 4. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 5. wird nicht gefolgt.

Umwelt und Naturschutz:

1. Gewässerschutz

Der Punkt A 6.1 der textlichen Festsetzungen behandelt nicht-überbaute und nicht-befestigte Grundstücksflächen und steht somit in keinem direkten Zusammenhang zum Gewässerschutz.

Die Punkte 9.5.1 und 9.5.2 der textlichen Festsetzungen regeln die Anpflanzung von Pflanzen für den Artenschutz, bei deren Umsetzung sicherlich ein guter ökologischer Zustand erreicht werden kann.

Hierbei wird ein Mahd - Regime wie unter Punkt 9.5.1 vorgesehen, um die Funktion des Habitats zu gewährleisten, somit ist die Mahd für den Erhalt der Grünfläche beziehungsweise der Funktion für diesen Teilbereich sehr wohl zielführend.

Darüber hinaus wird unter Punkt 9.5.2 festgesetzt, dass die zuvor genannten Maßnahmen in das Konzept zur geplanten Renaturierung des Mühlenbachs zu integrieren und umzusetzen sind. Dies wird durch sach- und fachkundige Personen begleitet.

2. Niederschlagswasserentsorgung:

Für den Ausschluss einzelner Baumaterialien bietet das BauGB keine Ermächtigungsgrundlage.

3. Wasserrechtliche Erlaubnis:

Der Bitte, den Hinweis, in Punkt C 5 der textlichen Festsetzungen, auf eine Ausnahme der Erlaubnis - Erfordernis für Versickerungsanlagen kleiner 400 m², zu streichen, wird entsprochen.

Die Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis werden zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme zu 1. wird nicht gefolgt.

Die Stellungnahme zu 2. wird nicht gefolgt.

Die Stellungnahme zu 3. wird gefolgt, die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Bodenschutz:

Die Vorgaben der §§ 1 Abs. 5 und 1a Abs. 2 BauGB zur nachhaltigen und umweltschützenden städtebaulichen Entwicklung allgemein sowie zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden im Besonderen sind bei der Ausweisung neuer Erschließungs- und Bauflächen zu beachten.

Im Plangebiet weist der Boden durch die bisherige landwirtschaftliche / gärtnerische Nutzung der Fläche anthropogene Veränderungen auf. Die natürliche Funktionsfähigkeit des Bodenkörpers ist dadurch bereits heute schon teilweise eingeschränkt. Flächen für eine Wiedernutzung von bereits versiegelten, sanierten, baulich veränderten oder bebauten Flächen stehen nicht zur Verfügung.

In einer regionalen Wohnraumbedarfsanalyse im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises (Empirica 11 / 2016) und einem Bericht des Referates für Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung des Rhein-Sieg-Kreises (Leben und Wohnen im Rhein-Sieg-Kreis, RSK 09/2019) wird dargelegt, dass die Einwohnerzahl im Kreisgebiet weiter wächst. Die zukünftige Wohnungsnachfrage verstärkt sich vor allem durch den zunehmenden Überschwappeffekt aus Bonn und Köln und hat massive Auswirkungen auf Mietniveau und Kaufpreise. Allein im Jahr 2019 sind die vom Kreis festgestellten Bodenrichtwerte für Bornheim um ca. 20 - 30 % gestiegen.

Nach Aussage der Empirica herrscht der größte Nachfragedruck innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises im Zentralen Kreisgebiet - hierzu gehört auch Bornheim. Laut des Wohnbauberichts von 2019 besteht für das zentrale Kreisgebiet bis 2025 ein jährlicher Neubaubedarf von 1.200 Wohneinheiten. Nach einer weiteren Studie von Empirica im Auftrag der Stadt Bornheim (Handlungskonzept Wohnen Bornheim, Empirica 10 / 2019), könnten davon ca. 25 % in Bornheim realisiert werden, um ein bedarfsgerechtes und dem Bornheimer Flächenpotenzial entsprechendes Angebot an Wohnraum zu schaffen.

Im gesamten Stadtgebiet von Bornheim besteht ein langfristiger Bedarf an Wohnraum. Daraus resultiert ein anhaltend hoher Nachfragedruck von Flächen zu Wohnbauzwecken. Durch die nur eingeschränkte Verfügbarkeit von Baulücken kann die Nachfrage nach Wohnbauflächen nicht gedeckt werden. Wenn die erforderlichen Bauleistungen in den nächsten Jahren nicht realisiert werden können, nimmt der Nachfragedruck noch weiter zu. Wenn Kommunen zur Problemlösung beitragen möchten, impliziert dies insbesondere, das entsprechende Bauland bereit zu stellen.

Dabei ist ein differenziertes Angebot für unterschiedliche Zielgruppen notwendig, um einen an die Bedarfe unterschiedlicher Nutzerstrukturen angepassten Wohnraum zur Verfügung stellen zu können. Dies erfordert auch eine Mischung unterschiedlicher Wohnungsangebote. Dazu zählt neben der Realisierung von Ein- und Zweifamilienhäusern insbesondere der Geschosswohnungsbau, sowohl im Miet- als auch im Eigentumssektor.

Die Stadt Bornheim ist dieser Entwicklung durch die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2011 mit der Ausweisung von neuen Wohnbauflächen nachgekommen. Nach einer darauf aufbauenden Wohnbauflächenbewertung wurde durch den Rat der Stadt Bornheim ein Prioritätenbeschluss zur Umsetzung gefasst. Die Entwicklung der Wohnbaufläche des Plangebietes Me 16 hat laut Ratsbeschluss höchste Priorität.

Die mit diesem Bebauungsplan vorbereitete Nachverdichtung entspricht vom Grundsatz her der Zielstellung einer Innenentwicklung vor Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen. Das Plangebiet des Bebauungsplanes Me 16 grenzt an bestehende Wohngebietsflächen, beziehungsweise ist vollständig von Wohnbebauung mit der entsprechenden Erschließung umschlossen. Hierdurch ist der Erschließungsaufwand des Plangebietes gegenüber einer Neuerschließung im unbeplanten Bereich deutlich geringer. Die Inanspruchnahme von im Außenbereich liegenden landwirtschaftlichen Flächen wird somit deutlich reduziert.

Die städtebauliche Notwendigkeit der Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen zu Wohnbauzwecken ist damit nachgewiesen.

Am 28.09.2018 wurde im Rahmen der Dienstbesprechung der Hauptverwaltungsbeamtinnen/- beamten im Kreishaus in Siegburg folgendes beschlossen:

Zitat:

„2. Bodenschutz in der Bauleitplanung

Künftig entscheiden die Kommunen selbst über das zu wählende Verfahren. Der Kreis werde künftig jede Art der Behandlung akzeptieren und das Abwägungsergebnis nicht bewerten. Möglich sei nunmehr sowohl eine verbalargumentative, also rein textliche Behandlung als auch die bekannten numerischen Verfahren (nach OBK und RSK), wobei in jedem Fall eine Verrechnung mit dem Öko-Konto möglich sei.“ Somit ist eine Bilanzierung des Bodeneingriffs für den Ist - Zustand und den geplanten Zustand nicht notwendig. Der Umgang mit der Bewertungsart des bodenschutzrechtlichen Ausgleiches wurde im Rahmen dieser Bebauungsplan ausreichend berücksichtigt. Der Bodenschutz wird im Rahmen des landschaftsökologischen Ausgleiches, der nach LANUV erfolgt, mit erfüllt. Eine separate bodenschutzrechtliche Bilanzierung ist, wie zuvor erwähnt, nicht erforderlich. Die ökologische Kompensation wird mittels interner und externer Ausgleichsmaßnahmen multifunktional erfolgen.

Darüber hinaus gibt es auf Europäischer, Bundes- und Landesebene keine Gesetzesgrundlage, die eine Ausgleichsverpflichtung nach einem Bilanzierungssystem rechtfertigt.

Eine separate bodenschutzrechtliche Bilanzierung wird nicht durchgeführt.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Natur-, Landschafts- und Artenschutz:

1. Eingriffsbewertung:

zu Punkt 1

Die Plangebietsfläche ist im gültigen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt. Der Landschaftsplan Nr. 2 - Bornheim, Stand: 2. Änderung November 2005, weist keine Darstellungen für diese Fläche auf. Daher ist ersichtlich, dass hier zukünftig eine Siedlungsnutzung stattfinden wird. In der Vergangenheit wurde die Plangebietsfläche regelmäßig landwirtschaftlich genutzt. Nach Beginn des Planverfahrens, mit dem Aufstellungsbeschluss von 2013, haben einige Grundstückseigentümer die Bewirtschaftung der Flächen eingestellt beziehungsweise wurden die Pachtverträge gekündigt, da mit einer zügigen Baulandentwicklung gerechnet wurde. Welche vertraglichen Regelungen seit 2013 für die einzelnen Grundstücke getroffen wurden (Pacht, Stilllegung etc.) lässt sich im Rahmen der Bauleitplanung nicht feststellen. Grundsätzlich sind alle als landwirtschaftlich genutzten Flächen für vertragliche Vereinbarungen geeignet und können daher jederzeit wieder landwirtschaftlich genutzt werden.

Zwischenzeitlich fanden auf den Grundstücken unterschiedliche Nutzungen statt. Anfang 2020 waren große Flächenanteile gerodet oder gemäht und gemulcht. Durch die Prospektion zur Feststellung der Belange des Denkmalschutzes waren Teilflächen zwischenzeitlich vom Oberboden abgeschoben und anschließend wiederverfüllt worden. Bei der ungewöhnlich langen Dauer des Verfahrens wird der "derzeitige Umweltzustand" kaum zu ermitteln sein. Die Bewertung geht daher im Rahmen der Abwägung weiter davon aus, dass diese Entwicklungsflächen als "Natur auf Zeit" eingestuft werden können, da eine landwirtschaftliche Nutzung jederzeit möglich ist.

zu Punkt 2

Bei der angesprochenen Obstwiese handelt es sich um einen Bereich einer privaten Gartenanlage. Auch ohne Bebauungsverfahren könnte der Eigentümer hier zum Beispiel eine Rasenfläche oder anderweitige Hausgartennutzungen anlegen. Daher wird diese Fläche weiterhin mit der Ziffer 3.11 bewertet.

zu Punkt 3

Die Fläche die bisher mit Code 7.2 dargestellt ist wird zukünftig mit Code 3.9 (Obstwiese älter als 30 Jahre) dargestellt und mit dem Wertfaktor 7 zu bewertet. Somit wird dem Bestand entsprochen

Kompensation

2. Kompensation innerhalb des Plangebietes

Gemäß der Erläuterungen der Biotoptypenwertliste zur numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW führen die Festsetzungen eines Bebauungsplanes zu einem anderen Biotoptyp oder zur Optimierung desselben Biotoptyps.

Hierbei wird die Fläche gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes mit dem neu anzulegenden bzw. zu optimierenden Biotoptyp bewertet.

Die in der Ausgleichsbilanz aufgeführte Wertigkeit der Flächen entspricht dem zuvor genannten Vorgehen für diesen Bebauungsplan.

Im Einzelnen wird zu den vier Punkten wie folgt Stellung genommen:

- Das gewählte Bewertungsverfahren zu Code 8.3 wurde geprüft und entsprechend der Stellungnahme nach Kompensation Blau mit doppelter Punktzahl bewertet.
- Die an den Bach angrenzende Nass- und Feuchtwiese (Code 3.6) wird in der überarbeiteten Berechnung statt mit 2,0 jetzt mit 1,5 Zielbiotopwert bewertet, da hier die landwirtschaftlichen Flächen zukünftig zugunsten von naturnahen biologischen und hydromorphologischen Verhältnissen aufgegeben werden. Die zukünftigen Gewässerstrukturen und das damit verbundene Abflussverhalten des Baches sind nur mit diesen Seitenbereichen zu erzielen.
- Die artenreiche Mähwiese (Code 3.5) entlang des Mühlenbaches wird weiterhin mit 1,5 multipliziert, da sie nach derzeitigem Planungsstand im Bereich der zukünftigen Gewässerdynamik liegt. Diese Mähwiese wird bis Gewässerkante geführt und gehört deswegen mit zum Gewässer. Der Faktor 1,5 (und nicht 2,0) wurde hier gewählt, da der Bereich teilweise durch den bachbegleitenden Weg führt.
- Der bachbegleitende Weg wird angelegt, um die zukünftige Freizeitnutzung zu steuern und um zu verhindern, dass wilde Wege entstehen. Eine entsprechende Minderung für diesen Bereich wurde, wie zuvor erwähnt, berücksichtigt, der Weg wird bereits bei der Berechnung nur mit Zielbiotopwert Faktor 1,0 bewertet. Aus den zuvor genannten Gründen wird auf den Weg nicht verzichtet. Auf eine Einzäunung wird verzichtet. Es wird zurzeit nicht davon ausgegangen, dass es in diesem Bereich zu Freizeitnutzungen kommen wird. Falls sich eine andere Entwicklung ergibt, kann im Nachgang ein Zaun gesetzt werden.

3. Externe Kompensation mit Zuordnungsfestsetzung

Die textlichen Festsetzungen werden entsprechend ergänzt, dies gilt auch für die Zuordnungsfestsetzung. Es wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der Kompensation innerhalb des Bebauungsplangebietes durch die Realisierung der Gewässerrenaturierung des Mühlenbaches erfolgen wird.

Das in der „Eingriffs- / Ausgleichbilanzierung“ (Februar 2020, erstellt vom Kölner Büro für Faunistik) in einer Ökobilanz errechnete Defizit von 9.798 Punkten muss auf einer externen Kompensationsfläche ausgeglichen werden.

Bei einem Aufwertungspotential von 4 Wertpunkten entspricht dies einer aufzuwertenden Fläche von 2.450 m². Die externe Kompensation erfolgt auf Grundstücken in der Herseler Rheinaue (Gemarkung Hersel, Flur 10, Stromtalwiesenkonzept) in dem ermittelten Umfang von 2.450 m².

Die Belange des Weges wurden bereits in der Abwägung zur Ausgleichsbewertung (Intern) ausgiebig behandelt. Im Übrigen wird der Weg in der vorgegebenen Breite vom Bachverband zur Pflege des Gewässers benötigt.

4. Artenschutz:

Fledermaus

Die Forderung des Rhein - Sieg - Kreis nach einer CEF - Maßnahme (M1) für **potentielle** (mögliche) Ruhestätten von Fledermäusen kann nicht nachvollzogen werden. Im Rahmen der Begehungen durch den Artenschutzgutachter konnte kein Nachweis von Ruhestätten erbracht werden. Es wurden lediglich Fledermäuse bei der Nahrungssuche beobachtet. Daher wurde im Rahmen des vorbeugenden Artenschutzes ein entsprechender Hinweis mit Bezug auf erforderliche Baumfällungen aufgenommen.

Für **potentielle** Artenschutzmaßnahmen bietet das BauGB keine Ermächtigungsgrundlage.

Ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist mangels nachgewiesener Quartiere zurzeit nicht vorhanden. Somit müssen auch keine Ersatzquartiere gestellt werden, da gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG die ökologische Funktion der potentiellen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gesichert und nicht aufgewertet werden muss.

Nachtkerzenschwärmer

Die Forderung des Rhein - Sieg - Kreis nach einer CEF - Maßnahme (M2) kann ebenfalls nicht nachvollzogen werden. Bisher wurde bei den Begehungen durch den Artenschützer **eine Raupe des Nachtkerzenschwärmers auf einer Futterpflanze** gefunden. Hierbei stand die Pflanze auf einer Ackerfläche und nicht im Bereich des Mühlenbaches. Bei der nächsten Begehung war die Futterpflanze bereits untergepflügt und die Raupe des Nachtkerzenschwärmers nicht mehr zu dokumentieren. Daher ist anzunehmen, dass die Größe der geplanten CEF -Maßnahme als ausreichend zu betrachten ist. Im Rahmen der Renaturierung ist geplant auf der östlichen Seite des Mühlenbaches eine ca. 30,00 m² große Fläche vor Beginn der Renaturierungsmaßnahmen anzulegen.

Die Forderung für die CEF - Maßnahmen im Rahmen eines Risikomanagements ein Monitoring durchzuführen für ein einmalig gesichtetes Individuum des Nachtkerzenschwärmers, wird als überzogen betrachtet.

Mit der Nennung der Obergruppe Falter wird auf den Nachtkerzenschwärmer ausreichend hingewiesen.

5. Abfallwirtschaft

Die Hinweise auf anfallendes bauschutthaltiges oder organoleptisch auffälliges Bodenmaterial (z. B. aus Bodenauffüllungen) werden zur Kenntnis genommen.

6. Erneuerbare Energien

Das Thema Solarnutzung wurde in den textlichen Festsetzungen im Abschnitt C) Hinweise unter Punkt 9 und in der Begründung unter Punkt 9 Solare Wärme- und Energiegewinnung / sinnvolle Gebäudenutzung wie vorgeschlagen ergänzt.

Beschluss:

Der Stellungnahme zu 1. wird teilweise gefolgt.

Der Stellungnahme zu 2. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 3. wird teilweise gefolgt.

Der Stellungnahme zu 4. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 5. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 6. wird gefolgt.

2.2 Straßen NRW. Schreiben vom 18.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

1. Wartezeit

Bei der Wiedergabe der mittleren Wartezeit von 2.732 Sekunden (45 Minuten) in Bild 17 des Gutachtens vom 26.04.2018 liegt, wie unschwer zu erkennen ist, ein Wiedergabefehler vor. Dieser wurde im Gutachten vom 29.01.2020 korrigiert zu einer mittleren Wartezeit von 52,6 Sekunden (ca. 1 Minute) (siehe Bild 21). Aus diesem Fehler resultierte auch eine Rückstaulänge von 192,00 m. Diese wurde ebenfalls korrigiert und beträgt jetzt bei zwei Geradeausspuren 70,00 m.

2. Kostenübernahmen

Grundsätzlich basiert das Gutachten auf Zahlenwerten und Prognosen, die alle größeren städtebaulichen Planungen (Wohnbauprojekte) berücksichtigen. Das Verkehrsgutachten wurde nach der Offenlage nochmals überarbeitet (Stand 29.01.2020), hierbei wurden zu den unterschiedlichen Knotenpunkten folgende Ergebnisse erzielt:

Knotenpunkt K 33 / Offenbachstraße

Der Knoten K 33 / Offenbachstraße kann mit Realisierung von Me 16 mit sehr guter (als Kreisverkehr) bzw. guter (LSA) Verkehrsqualität betrieben werden. Mit einem Kreisverkehr würden sich Vorteile durch die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten (Verminderung des Unfallpotentials) ergeben. Zudem kann durch geringere Wartezeiten eine bessere Verkehrsqualität erreicht werden.

Knotenpunkt L 183 / K 33

Der lichtsignalgeregelter Knoten L 183 / K 33 kann mit Realisierung von Me 16 zukünftig mit befriedigender Verkehrsqualität (C) nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015) betrieben werden, wenn jeweils die Spuren für die freien Rechtsabbieger verlängert werden. Dies wäre unabhängig von der Realisierung des Me16 bei den zukünftigen Verkehrsmengen notwendig. Auch hier gilt, dass der Knoten bei verkehrsunabhängiger Steuerung mittels Detektoren unter realen Bedingungen eine bessere Verkehrsqualität aufweisen wird, als durch den HBS-Nachweis zu belegen ist.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die aufgezeigten Defizite in den Knotenpunkten auch bereits im Prognose-Null-Fall, also ohne die zusätzlichen Verkehre des Bebauungsplans Me 16, auftreten. Ursächlich für die Erhöhung des Verkehrs bis 2030 ist im Wesentlichen die Zunahme des regionalen Verkehrs, der die Landesstraßen der Region zusätzlich belastet. Der Rhein - Sieg - Kreis, der Rhein - Erft - Kreis sowie die Städte Köln und Bonn werden laut den Bevölkerungsprognosen von IT - NRW bis 2030 deutliche Bevölkerungsgewinne aufweisen und somit auch das Verkehrsaufkommen in der Region beeinflussen.

Daher sind hier die Straßenbaulastträger in der Pflicht den vorhandenen Verkehrsraum zu ertüchtigen.

Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße

- Analyse-Null

Der Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße zeigt insbesondere für die Linksabbieger aus den untergeordneten Straßen (Beethovenstraße und Lortzingstraße) die schlechtesten Verkehrsqualitäten. Der Linksabbieger aus der Beethovenstraße erreicht schon heute nur mangelhafte Verkehrsqualität.

- **Analyse-Mit**
Kommt der Mehrverkehr durch die Planung gemäß Me 16 hinzu, ergibt sich dieselbe Einstufung der Verkehrsqualitäten wie im Analyse - Null - Fall. Die Wartezeiten erhöhen sich geringfügig, sie führen jedoch nicht zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualitätseinstufung.
- **Prognose-Null**
Durch die Erhöhung der Verkehrsmengen im Prognose - Null - Fall 2030 (insbesondere durch die Zunahme des regionalen Verkehrs, der die Landesstraßen der Region zusätzlich belastet und auch Verkehr in die untergeordneten Straßen verdrängt) weist der Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße eine ungenügende Leistungsfähigkeit auf. Die schlechte Bewertung erfolgt aufgrund der ungenügenden Leistungsfähigkeit des Linksabbiegestromes aus der Beethovenstraße. Hier werden unter den Bedingungen des Prognose - Null - Falls Wartezeiten von über 4 Minuten erreicht. Dies führt dazu, dass Verkehrsteilnehmer viel zu geringe Lücken nutzen und die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist.
- **Prognose-Mit**
Der Knoten L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße kann im Prognose - Mit - Fall 2030 nicht mit ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden. Insbesondere der Linksabbiegestrom aus der Beethovenstraße ist mit ungenügender Verkehrsqualität und hoher Wartezeit behaftet. Dieses Ergebnis wird jedoch auch schon im Prognose-Null-Fall erreicht. Das Baugebiet Me16 ist nicht als Ursache der mangelnden Leistungsfähigkeit zu sehen.
- **Prognose-Mit optimal**
Aufgrund der auch heute schon immer wieder zu beobachtenden schwierigen Situation für die ausfahrenden Fahrzeuge aus der Beethovenstraße und Lortzingstraße wird die Einrichtung einer LSA an dieser Kreuzung erwogen. Diese Knotenpunktform soll ebenfalls einer Leistungsfähigkeitsberechnung unterzogen werden, um die Auswirkungen auf die Staulängen und Wartezeiten auch unter den Bedingungen einer Lichtsignalanlage abschätzen zu können. Es wird eine Umlaufzeit von 75 Sekunden und ein 4 - Phasensystem angenommen.

Ausgehend von einer Verkehrsstärke von 15.200 Kfz DTV im Analyse-Null-Fall 2018 auf der Bonn-Brühler-Straße steigt diese im Prognose-Null-Fall 2030 um 5,9 % auf 16.100 Kfz DTV. Im Prognose-Mit-Fall 2030, also unter Einbeziehung der durch Me 16 ausgelösten zusätzlichen Verkehre, würde das Verkehrsaufkommen stattdessen um 7,9 % auf 16.400 Kfz DTV steigen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass mit und ohne das Baugebiet Me 16 die beschriebenen Probleme vorhanden sind und auch weiter zunehmen werden. Die Stadt Bornheim wird weiterhin in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern versuchen Abhilfe zu schaffen, um unter anderem negative Folgen durch Luftverschmutzung und Lärmbelästigung zu verringern. In diesem Zusammenhang wird von Seiten der Stadtverwaltung keine Errichtung von Umgehungsstraßen geplant. Ziel ist es vielmehr, das vorhandene Straßennetz zu optimieren.

Hierzu macht die Stadtverwaltung Bornheim folgende weitergehende allgemeine Anmerkung:

Aus Sicht der Stadt Bornheim ist nicht die städtebauliche Entwicklung der Stadt Bornheim, die sich in den letzten Jahrzehnten vollzogen hat, ursächlich für die Sicherheits- und Leistungsdefizite einzelner Knotenpunkte wie auch am Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße, sondern die Nichtbeachtung der städtebaulichen Entwicklung auch der angrenzenden Städte und Gemeinden durch die Straßenbaulastträger. Hier wurde es versäumt, die Straßen rechtzeitig den wachsenden Städten und Gemeinden anzupassen.

Zukünftig werden diese Städte und Gemeinden auch weiterhin wachsen.

Eine Verweigerung der städtebaulichen Entwicklung und Steuerung durch die städtischen Verwaltungen würde zwangsläufig zu noch größeren Problemen führen.

So weist die Stadt Bornheim im Vergleich mit anderen Kommunen im Rhein - Sieg - Kreis (z.B. die direkt angrenzenden Kommunen Alfter und Wesseling) nur moderate Zuwächse bis 2030 auf. Deutliche Einwohnerzuwächse werden in den Großstädten Köln und Bonn erwartet. Dies wird sich auch auf die zwischen den beiden Großstädten gelegenen Kommunen und deren Straßennetz auswirken. Es ist davon auszugehen, dass die überregionalen Straßen (Bundesstraßen und Bundesautobahnen) stark ausgelastet bzw. stellen- und zeitweise auch überlastet sein werden. Daher wird ein Teil des regionalen Verkehrs auf die Landes- und Kreisstraßen ausweichen, sodass es hier ebenfalls zu erheblichen Verkehrszunahmen kommen wird.

Wie zuvor schon erwähnt, ergeben sich die Defizite in den Knotenpunkten bereits im Prognose - Null - Fall, also ohne die zusätzlichen Verkehre des Bebauungsplans Me 16. Ursächlich für die Erhöhung des Verkehrs bis 2030 ist im Wesentlichen die Zunahme des regionalen Verkehrs, der die Landesstraßen der Region zusätzlich belastet. Der Rhein - Sieg -Kreis, der Rhein - Erft - Kreis sowie die Städte Köln und Bonn werden laut den Bevölkerungsprognosen von IT - NRW bis 2030 deutliche Bevölkerungsgewinne aufweisen und somit auch das Verkehrsaufkommen in der Region beeinflussen (siehe nachfolgende Tabelle).

Stadt/Gemeinde	2015	2030	Änderung in %
Bornheim	46.642	49.359	5,83
Niederkassel	37.179	41.740	12,27
Alfter	23.180	25.640	10,61
Swisttal	17.434	16.525	-5,21
Weilerswirst	16.338	19.639	20,20
Brühl	44.268	46.315	4,62
Wesseling	35.502	38.901	9,57

Quelle: IT-NRW

kreisfreie Städte / Kreis	2015	2030	Änderung in %
Köln	1.046.294	1.183.889	13,15
Bonn	314.338	341.870	8,76
Rhein-Sieg Kreis	584.505	609.041	4,20

Quelle: IT-NRW

Wie das Gutachten von IVV aufzeigt, kann das Baugebiet Me 16 über die Offenbachstraße und die Beethovenstraße gut an das vorhandene Straßennetz angeschlossen werden. Die Knotenpunkte K 33 / Offenbachstraße und K 33 / L 183 sind ausreichend leistungsfähig.

Die Defizite im Knotenpunkt L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße werden erkannt und im Gutachten thematisiert. Insbesondere die Sicherheitsaspekte stehen bei der Empfehlung einer Lichtsignalanlage für diesen Knotenpunkt im Vordergrund.

Der Hinweis der zu knappen Rückstaulänge in Bezug auf den im geringen Abstand nördlich gelegenen Kreisverkehr wurde aufgegriffen und der Leistungsfähigkeitsnachweis überarbeitet. Durch einen Ausbau im Knotenpunktbereich auf jeweils zwei kombinierte Geradeauspuren im Zuge der L 183 kann ein Rückstau in den Kreisverkehr vermieden werden. Im rechnerischen, statischen Nachweis nach HBS 2015 wird für den ausgebauten Knotenpunkt in der Spitzenstunde eine maximale Rückstaulänge von 85 m ausgewiesen, die in 95 % aller Fälle unterschritten wird. In den übrigen Zeiten ist mit erheblich geringeren Rückstaulängen aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung zu rechnen. Durch eine verkehrsabhängige Steuerung der zu errichtenden Lichtsignalanlage können die Rückstaulängen auch in den Spitzenzeiten noch deutlich reduziert werden.

Aus den zuvor genannten Gründen ist die Stadt Bornheim bereit, sich an den Kosten der Sanierung und zeitgemäßen Ertüchtigung des Knotenpunktes L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße inklusive der Erstellung einer neuen Signalanlage und der Herstellung von zusätzlichen Fahrspuren zu beteiligen und erklärt sich bereit, das Flurstück 107, welches im Kreuzungsbereich L 183 / Beethovenstraße / Lortzingstraße östlich des Flurstücks 195 liegt, zur Verfügung zu stellen.

3. Verwaltungsvereinbarung

Die Realisierung des Bebauungsplangebietes Me 16 steht nicht im Zusammenhang mit dem Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung, daher kann mit den Erschließungsmaßnahmen vor Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung begonnen werden.

4. Werbeanlagen

In den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Me 16 wird keine Festsetzung zu Werbeanlagen aufgenommen, da die zukünftigen Bauflächen außerhalb der Anbaubeschränkungszone liegen.

Beschluss:

Die Stellungnahme zu 1. wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zu 2. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 3. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 4. wird nicht gefolgt.

2.3 StadtBetrieb Bornheim, Schreiben vom 23.05.2018

Anmerkung:

Eine vorangegangene Stellungnahme vom 28.09.2018 wurde mit dieser Stellungnahme zurückgezogen

Stellungnahme Stadt Bornheim:

1. Wasserversorgung

Die Darstellungen zur Wasserversorgung werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Erschließungsplanung beachtet.

2. Abwasserentsorgung

2.1. Generalentwässerungsplanung / Netzgenehmigung

Die Darstellungen zur **Entwässerungsplanung** werden zur Kenntnis genommen.

2.2. Entwässerung "häusliches Schmutzwasser"

Die Darstellungen zum **häuslichen Schmutzwasser** werden zur Kenntnis genommen.

2.3. Entwässerung "gewerbliches Abwasser"

Die Darstellungen zum **gewerblichen Schmutzwasser** werden zur Kenntnis genommen.

2.4. Niederschlagswasserbeseitigung (NW)

a. Zentrale öffentliche und dezentrale Versickerung

Die textlichen Festsetzungen werden unter C) Hinweise Punkt 5 "Wasserrechtliche Erlaubnis", sowie zu Punkt 6.4 der Begründung "Umgang mit Niederschlagswasser" entsprechend geändert, indem klargestellt wird, dass Versickerungsanlagen auch kleiner 400 m² befestigter Fläche in diesem Bebauungsplangebiet nicht zulässig sind, da gemäß § 9 Anschluss- und Benutzungszwang gemäß der Entwässerungssatzung des Stadtbetrieb Bornheim bei Vorhalten eines Trennsystems das Niederschlagswasser einzuleiten ist.

Die Hinweise der textlichen Festsetzungen werden entsprechend geändert. Es wird dargestellt, dass eine Brauchwassernutzung inkl. Nutzung einer Zisterne möglich ist, der Überlauf der Zisterne aber an den städtischen Regenwasserkanal anzuschließen ist. Die befestigten abflusswirksamen Flächen (privat u. öffentlich) sind somit gebührenpflichtig.

b. Ortsnahe Einleitung in ein Gewässer (Trennsystem)

Die Begründung wird unter Kapitel 6.6 und Kapitel 15.7.2 geändert, das Wort Retentionsbecken wird durch das Wort Regenrückhaltebecken ersetzt.

c. Niederschlagswasserbeseitigung sofern keine zentrale und dezentrale Versickerung bzw. kein Trennsystem zu realisieren ist

Die Darstellungen zur Niederschlagswasserbeseitigung sofern keine zentrale und dezentrale Versickerung erfolgt, werden zur Kenntnis genommen. Im Zuge der weiteren Planung werden die entwässerungstechnischen Planungen mit den Stadtbetrieben soweit abgestimmt, dass die ökologischste und wirtschaftlichste Art der Niederschlagswasserbeseitigung erfolgt.

2.5. Überflutungsbetrachtung / Integrierte Hochwasservorsorge / Nachhaltige Stadtplanung

Im weiteren Verfahren werden bei den entwässerungstechnischen Planungen die neuen Erkenntnisse, bezogen auf das Bebauungsplangebietes Me 16, berücksichtigt.

Die textlichen Festsetzungen zu Punkt 8 Hochwasserschutz werden entsprechend ergänzt, es wird festgesetzt, dass die Errichtung der Mauern keine negativen Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke hinsichtlich der Überflutungsgefahr haben darf.

2.6. Niederschlagswasser der privaten Grundstücksflächen

Die Darstellung, dass kein Niederschlagswasser von einem privaten Grundstück auf die öffentliche Verkehrsfläche gelangen darf, wird zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungen beachtet.

2.7. Allgemein:

Die Begründung zu 9.13 wird gestrichen, da die Festsetzung zum Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entfällt weil der Teilbereich aus der Planzeichnung zur erneuten Offenlage herausgenommen wird.

Beschluss:

Die Stellungnahme zu 1. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 2.1. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 2.2. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 2.3. wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zu 2.4.a wird gefolgt.

Der Stellungnahme zu 2.4.b wird gefolgt.

Die Stellungnahme zu 2.4.c wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zu 2.5 wird gefolgt.

Die Stellungnahme zu 2.6 wird zur Kenntnis genommen.

2.4 Landschafts-Schutzverein Vorgebirge e.V., Schreiben vom 13.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

1. Allgemein

Die Stellungnahme des LSV zur Innenentwicklung, zur Entwicklung aus dem gültigen Flächennutzungsplan, zur Stärkung der Biotopverbundfläche VB-K-5207-013, zur Erholung, zu Böden, zur Eingriffskompensation und zum Mühlenbach wird zur Kenntnis genommen.

2. Fledermäuse

Der LSV regt an, den schwammigen Passus „nach Möglichkeit“ der textlichen Festsetzung zur Offenlage“ zu streichen und zu ersetzen durch „bevorzugt in den Bäumen oder nötigenfalls an den Gebäuden“. Der Anregung wird gefolgt.

3. Nachtkerzenschwärmer

Bisher wurde bei den Begehungen durch den Artenschützer eine Raupe des Nachtkerzenschwärmers auf einer Futterpflanze gefunden. Hierbei stand die Pflanze auf einer Ackerfläche und nicht im Bereich des Mühlenbaches. Bei der nächsten Begehung war die Futterpflanze bereits untergepflügt und die Raupe des Nachkerzenschwärmers nicht mehr zu dokumentieren.

Der Anregung für die CEF - Maßnahmen im Rahmen eines Risikomanagements ein Monitoring durchzuführen für ein einmalig gesichtetes Individuum des Nachtkerzenschwärmers, wird daher nicht entsprochen.

4. Regenrückhaltebecken

Die Dimensionen des Regenrückhaltebeckens wurden von einem 5-jährigen Regenereignis auf ein 20-jähriges Regenereignis erweitert. Eine weitere Erhöhung des Volumens ist wegen des hohen Flächenverbrauches nicht vorgesehen.

Um ein 100-jähriges Regenereignis kompensieren zu können, müssen mehrere Maßnahmen ineinandergreifen, die nicht alle im Rahmen der Umsetzung des Plangebietes erfolgen können. Hierbei handelt es sich insbesondere um private Maßnahmen, um Maßnahmen der Straßenbaulastträger, des Stadtbetriebes Bornheim und des Entwässerungsverbandes, der neben den Maßnahmen im Plangebiet auch weitere Maßnahmen am Mühlenbach ober- und unterhalb des Plangebietes vornehmen muss.

Beschluss:

Die Stellungnahme zu 1. wird zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme zu 2. wird gefolgt.

Der Stellungnahme zu 3. wird nicht gefolgt.

Der Stellungnahme zu 4. wird zur Kenntnis genommen.

2.5 Amprion GmbH, Email vom 12.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.6 Interroute Germany GmbH, vom 13.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.7 Kampfmittelbeseitigungsdienst, Email vom 25.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stellungnahme des Dezernates 22.5 Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.8 RSAG AöR, Schreiben vom 04.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stellungnahme RSAG AöR wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.9 Vodafone GmbH, Email vom 18.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stellungnahme der Vodafone GmbH wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.10 Landwirtschaftskammer NRW, Schreiben vom 08.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Nordrhein - Westfalen wird zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.11 Polizeipräsidium Bonn, Email vom 18.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

1. Erschließungsstraße

Zur Geschwindigkeitsdämpfung werden die Einmündungsbereiche in die verkehrsberuhigten Bereiche gepflastert, diese Maßnahme hat sich in anderen Erschließungsgebieten als effektive Maßnahme herausgestellt. Die Fahrbahnbreite der zukünftigen Erschließungsstraße beträgt 5,50 m und entspricht somit dem allgemeinen Standard. Die Lage der Stellplätze wird im Rahmen der Straßenbauplanung überprüft und gegebenenfalls geändert.

2. Verkehrsberuhigter Bereich

Die RAST 06 behandelt den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen, sie stammt aus dem Jahr 2006 und ist eine Richtlinie, die nicht starr anzuwenden ist. Im vorliegenden Fall wird die Verkehrsbelastung weit unter den Höchstmengen der RAST 06 für verkehrsberuhigte Bereiche liegen. Bei der Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen ist insbesondere zu klären, bis zu welcher Streckenlänge niedrige Fahrgeschwindigkeiten durch die zukünftigen Anwohner akzeptiert werden. Hierbei geht die Stadt Bornheim davon aus, dass für die zukünftigen Anwohner der Aufenthaltscharakter des verkehrsberuhigten Bereiches, der zwar ca. 200 m lang ist, aber mit mehrfachen abknickenden Straßenabschnitten, überschaubar ist und akzeptiert wird. Diese Fahrstrecke ist jedem Benutzer eines Fahrzeuges zuzumuten, dies auch vor dem Hintergrund, dass die Stadt Bornheim unter anderem aus Gründen des Klimaschutzes die nachhaltige Mobilitätsentwicklung und den nicht motorisierten Verkehr fördern will.

Bei dem vorliegenden städtebaulichen Entwurf ist der verkehrsberuhigte Bereich so gegliedert, dass die Kurvenbereiche nach ca. 100 m Fahrweg beginnen. In diesen Kurvenbereichen wird angezeigt, dass unter Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer eine Geschwindigkeitsreduzierung beim Abbiegevorgang zu erfolgen ist. Zusätzlich können bei einer Breite der Verkehrsfläche von 7,0 m weitere verkehrsberuhigende Elemente in den Straßenraum integriert werden.

Beschluss:

Die Stellungnahme zu 1. wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme zu 2. wird zur Kenntnis genommen.

2.12 Rheinische NETZ Gesellschaft mbH, Schreiben vom 17.10.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Der Stellungnahme der Rheinische NETZ Gesellschaft mbH wird gefolgt. Der Standort für eine Trafostation wird im öffentlichen Verkehrsraum bereitgestellt und durch die Festsetzung des Signes „Trafostation“ gesichert.

Beschluss:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

2.13 E-Regio GmbH & Co. KG, Email vom 10.09.2018

Stellungnahme Stadt Bornheim:

Die Stellungnahme der E-regio GmbH & Co. KG wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis zur Möglichkeit des Nahwärmenetzes als Alternative zur konventionellen Erdgasversorgung wird zur Kenntnis genommen.

Die Hinweise für die Verlegung von Versorgungsleitungen und zu den Baumstandorten / Bepflanzungen werden beachtet und in die textlichen Festsetzungen unter C) Hinweise Punkt 7 "Leitungsschutz" aufgenommen.

Beschluss:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.