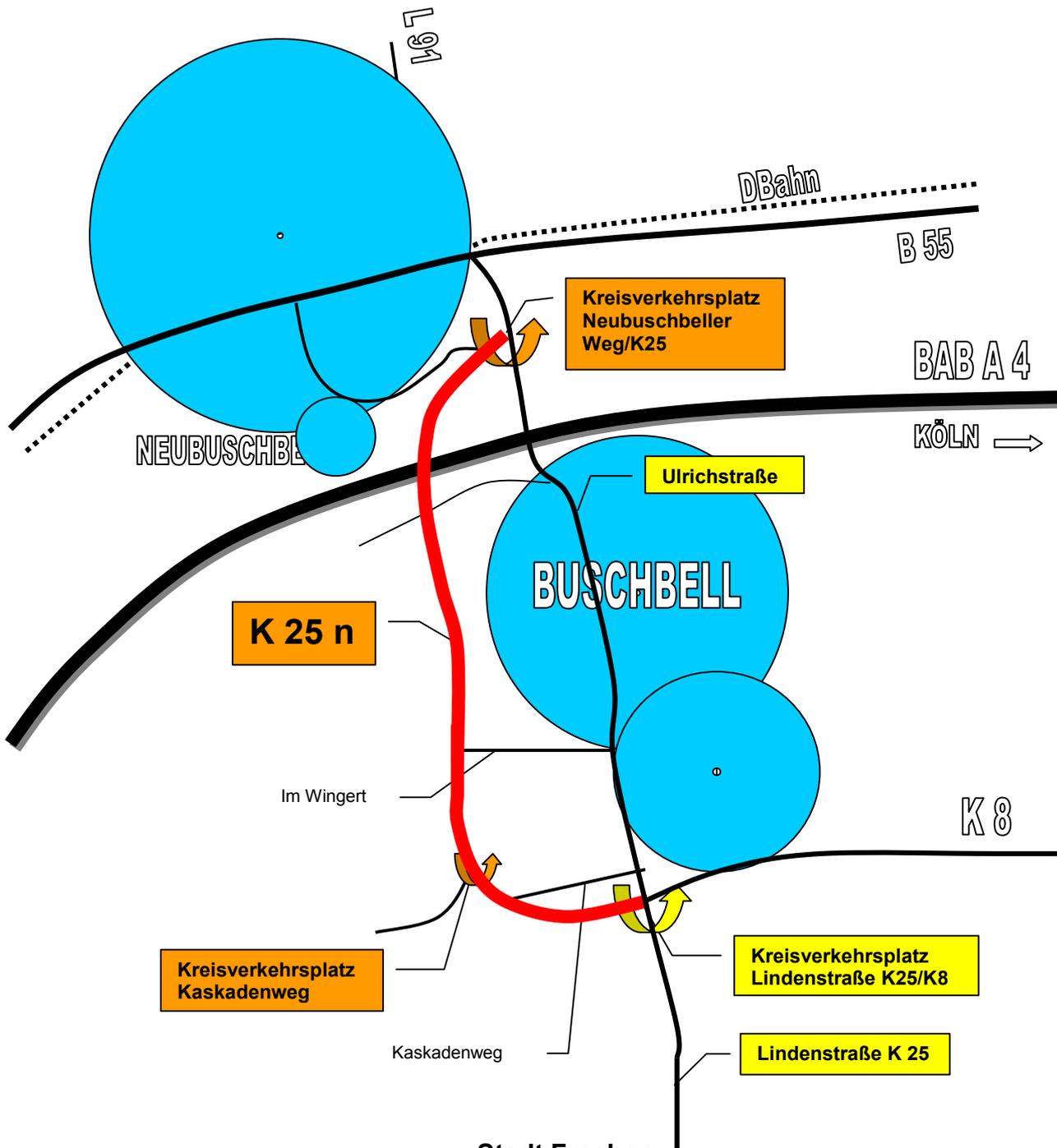


# SATZUNGSBEGRÜNDUNG

## einschliesslich UMWELTBERICHT

zum Bebauungsplan Nr. 33 BU "Ortsumgehung K 25n" für den Bereich  
westlich der Ortslage Frechen-Buschbell/Hücheln



**Stadt Frechen**

Der Bürgermeister

Fachbereich 6 Planen, Bauen und Infrastruktur

Abteilung 61 Stadtplanung, Bauordnung und Denkmalschutz

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
<b>1. VERFAHRENSABWICKLUNG</b>	<b>3</b>
<b>2. PLANGEBIET</b>	<b>6</b>
<b>3. PLANUNGSRAUM UND PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN</b>	
3.1 Lage im Stadtgebiet, Funktion und städtebauliche Gestalt der Stadtteile	<b>6</b>
3.2 Darstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Frechen	
3.2.1 Zielsetzungen	<b>7</b>
3.2.2 Gebietsnutzung nach der Baunutzungsverordnung	<b>8</b>
3.3 Landschaftsplan 8 <i>Rheinterrassen</i>	<b>11</b>
<b>4. ANLASS DER PLANUNG</b>	<b>15</b>
<b>5. ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG, LINIENBESTIMMUNG, VARIANTENUNTERSUCHUNG</b>	
5.1 Fortschreibung Generalverkehrsplan der Stadt Frechen	<b>20</b>
5.2 Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung mit integrierter städtebaulicher Rahmenplanung (Stadt Frechen)	<b>24</b>
5.3 Trassenoptimierung unter Einbeziehung der Umweltverträglichkeitsstudie (Erftkreis)	<b>35</b>
5.3.1 Beteiligung der BürgerInnen gemäß § 3 (1) BauGB	<b>55</b>
5.4 Vorzugsvariante 1.3	<b>55</b>
5.5 Planerische Weiterentwicklung/Optimierung Variante 1.4	<b>65</b>
<b>6. AUFSTELLUNGSBESCHLUSS, FRÜHZEITIGE BÜRGERBETEILIGUNG, ERSTE ÖFF. AUSLEGUNG</b>	<b>68</b>
<b>7. PLANINHALT</b>	<b>71</b>
<b>8. LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG</b>	<b>76</b>
<b>9. UMWELTBERICHT</b>	<b>77</b>
<b>10. KOSTENANGABEN</b>	<b>77</b>

## **ANLAGE 1 UMWELTBERICHT**

## **ANLAGE 2 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN**

## **ANLAGE 3 SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG**

## **ANLAGE 4 STAUBIMMISSIONSGUTACHTEN**

## **ANLAGE 5 VERKEHRSGUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME**

## **1. VERFAHRENSABWICKLUNG**

**Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 33 BU ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27.08.1997 (BGBl. I Seite 2141, ber. 1998 Seite 137) zuletzt geändert durch Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I Seite 2785) mit Wirkung vom 07.11.2001.**

### **1.1 Beschluß über die Aufstellung des Bebauungsplanes:**

Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung am 24.04.2002

### **1.2 Beschluß über die frühzeitige Beteiligung der BürgerInnen:**

Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung am 24.04.2002

### **1.3 Frühzeitige BürgerInnenbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB:**

BürgerInnenversammlung am 05.06.2002

Öffentliche Darlegung der Planungsabsichten  
vom 27.05.2002 bis 14.06.2002

### **1.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

mit Schreiben vom 29.04.2002

### **1.5 Beschluß über die öffentliche Auslegung**

Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung am 31.01.2006

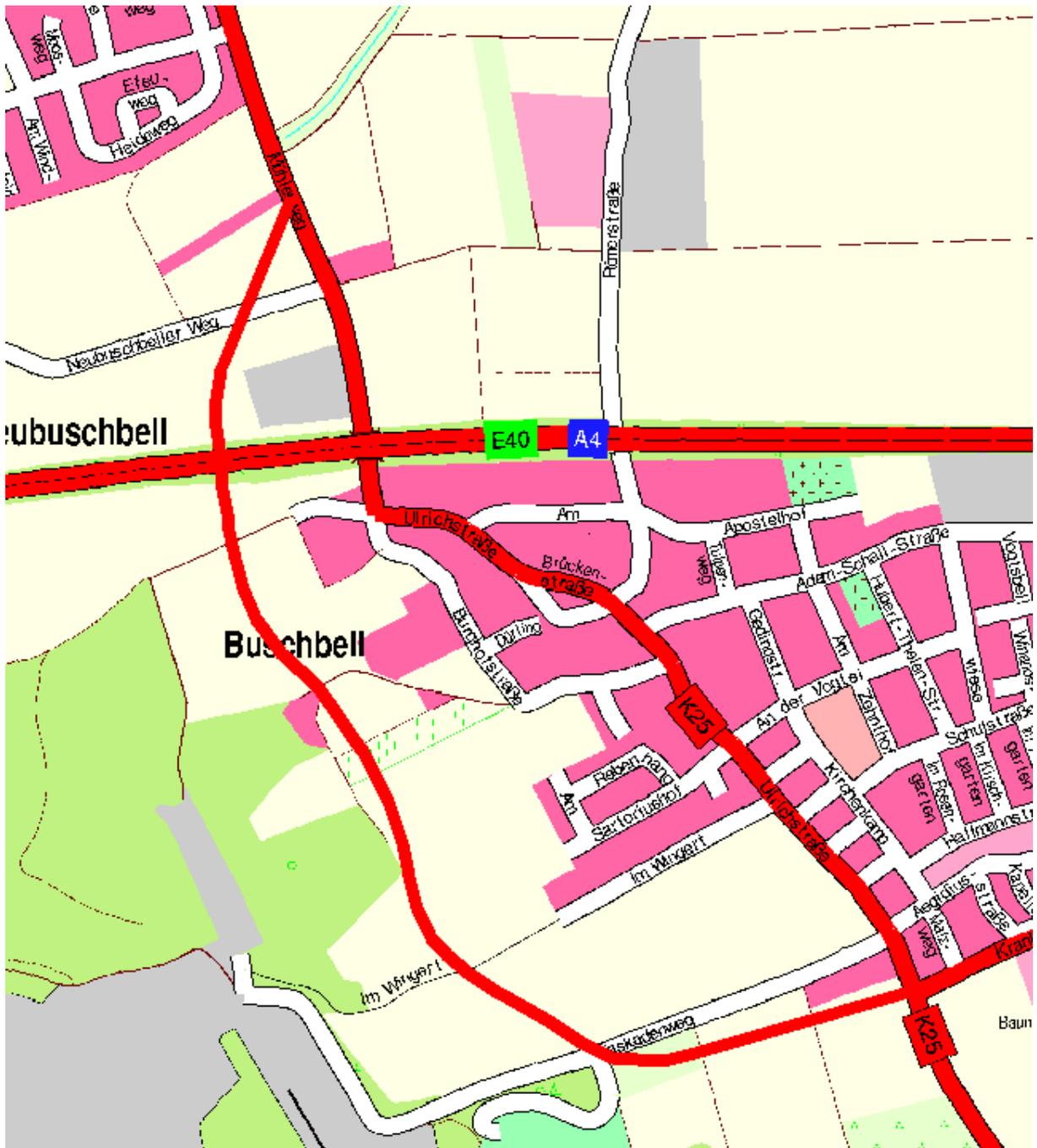
### **1.6 Öffentliche Auslegung vom 01.03.2006 bis einschließlich 31.03.2006**

### **1.7 Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange**

mit Schreiben vom 22.02.2006

### **1.8 Satzungsbeschluß**

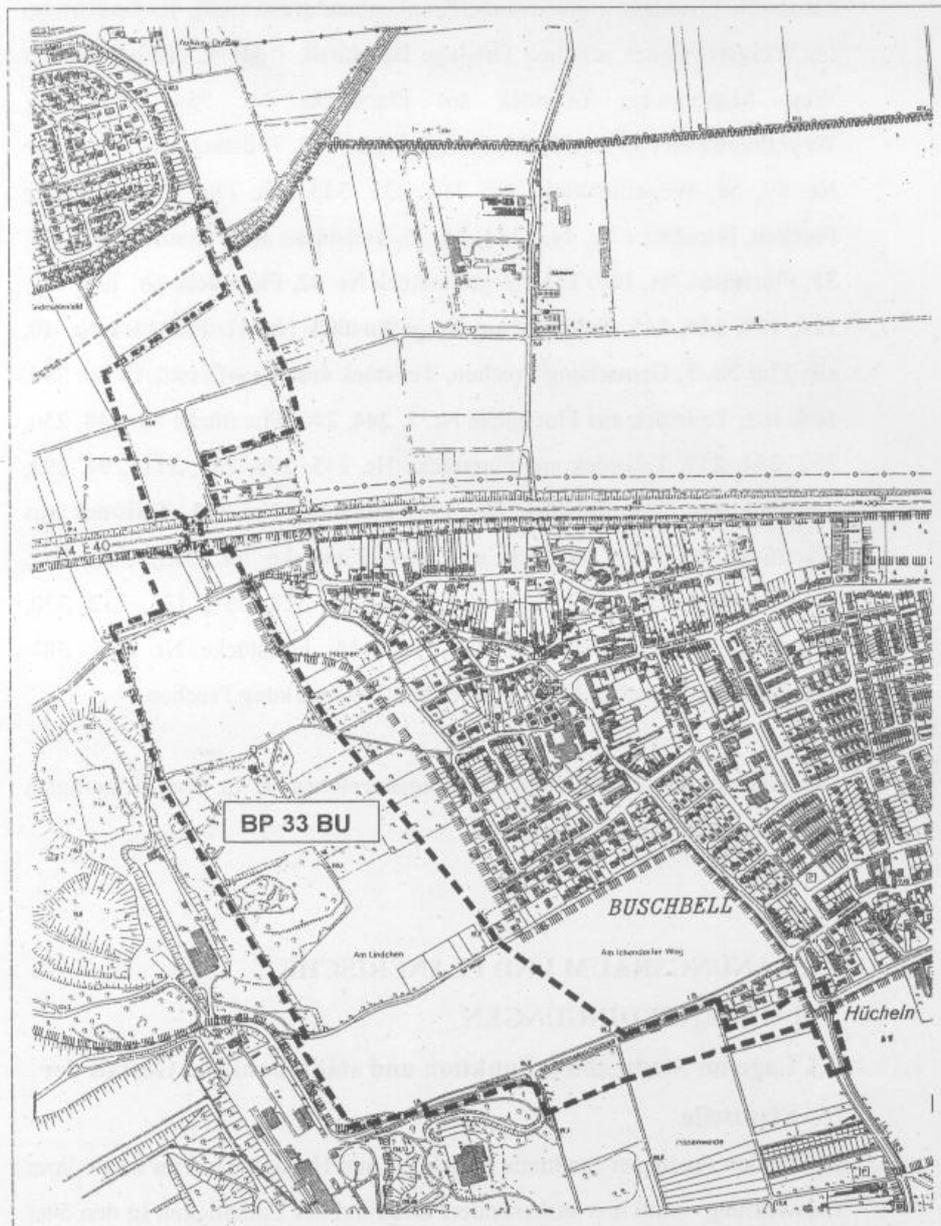
Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung am  
Rat der Stadt Frechen am



STADTPLAN-AUSZUG  
MIT GEPLANTER TRASSIERUNG DER K 25n

5

**BEBAUUNGSPLAN NR. 33 BU**  
- Ortsumgebung K 25n Frechen-Buschbell/Hücheln -



**GRENZE DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHES**

## **2. PLANGEBIET**

Bereich in Frechen-Buschbell/Hücheln, beginnend vorhandene Kreisverkehrsanlage Lindenstraße/Krankenhausstraße (K8), Kaskadenweg, Im Wingert, weiter westlich Ortslage Buschbell, BAB 4, Neubuschbeller Weg, Mühlenweg, Teilstück aus Flurstücke Nr. 354, 357, 345, Wegeflurstücke Nr. 90, 93, 94, Flurstück Nr. 343, Teilstück aus Flurstücke Nr. 89, 58, Wegeflurstücke Nr. 319, 331, 353, alle Flur 1, Gemarkung Frechen, Flurstücke Nr. 143, 144, 34, 35, Teilstücke aus Flurstücke Nr. 245, 31, Flurstücke Nr. 130, 131, Wegeflurstück Nr. 42, Flurstücke Nr. 128, 129, 126, 127, 145, 146, Teilstück aus Wegeflurstück Nr. 41, Flurstück Nr. 40, alle Flur Nr. 5, Gemarkung Frechen, Teilstück aus Wegeflurstücke Nr. 394, 104, 102, Teilstück aus Flurstücke Nr. ?, 244, 246, Flurstücke Nr. 248, 250, 252, 254, 247, Teilstück aus Flurstücke Nr. 245, 295, 260, 311, 294, 193, Teilstück aus Wegeflurstück Nr. 195, Flurstück Nr. 353, Teilstück aus Flurstück Nr. 193, Teilstück aus Wegeflurstücke Nr. 325, 381, 377, Wegeflurstücke Nr. 380, 382, 384, 326, 324, 328, 134, 135, 332, 330, Teilstück aus Wegeflurstücke Nr. 224, 136, Flurstücke Nr. 385, 383, Teilstück aus Flurstück Nr. 379, alle Flur 2, Gemarkung Frechen.

Die **Grenze des räumlichen Geltungsbereiches** ist in dem beigegefügt Übersichtsplan (Seite 5) dargestellt.

## **3. PLANUNGSRAUM UND PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN**

### **3.1 Lage im Stadtgebiet, Funktion und städtebauliche Gestalt der Stadtteile**

Die beiden Frechener Stadtteile Buschbell und Hücheln sind im Laufe ihrer Entwicklung – und hier insbesondere aufgrund der Bautätigkeit in den 50er und 60er Jahren – zusammengewachsen und bilden heute einen zusammenhängenden Siedlungsbereich.

Der Bereich liegt nördlich des Frechener Stadtkerns und wird in seiner Ausdehnung nach Norden von der Autobahn A 4 begrenzt. Im Süden und Osten liegen landwirtschaftliche Nutzflächen, im Westen befindet sich der Ville-Osthang, der für den Teilraum landschaftsprägend ist.

Die beiden Stadtteile mit insgesamt etwa 4.500 Einwohnern nehmen neben der Wohnfunktion wichtige Stadtteilversorgungsfunktionen mit Einzelhandel Post, Katholischer Kirche St. Ulrich mit Gemeindezentrum und Kindergarten, evangelischer Kirche mit Gemeindezentrum, Edith-Stein-Grundschule (mit Turnhalle) und kommunalem Kindergarten wahr. Zudem sind private Dienstleistungseinrichtungen vorhanden, hierbei werden Funktionen eines Subzentrum erfüllt.

Aufgrund seiner städtebaulichen Nutzungsstruktur stellt sich der Bereich Buschbell/Hücheln als Wohngebiet in Stadtrandlage dar. Kennzeichnend für diesen Gebietstyp sind Eigenheimgebiete, ergänzt durch Bereiche mit Geschoßwohnungsbau sowie öffentlichen und privaten Folgeanlagen, wie zum Beispiel schulische und vorschulische Einrichtungen, kirchliche Zentren, Läden für den täglichen Bedarf oder Gaststätten.

In Buschbell und Hücheln besteht keine homogene städtebauliche Struktur. Die historische Bebauung der beiden Ortskerne Buschbell sowie Hücheln wurde nach dem Krieg phasenweise ergänzt, so dass verschiedene Teilbereiche mit unterschiedlichem Gestaltungscharakter entstanden. Neben der für die 50er Jahre typischen Mehrfamilienhaus-Bebauung dominiert in Buschbell/Hücheln – wie auch in anderen Frechener Stadtteilen – der Haustyp des Ein- oder Zweifamilienhauses.

## **3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes**

### **3.2.1 Zielsetzungen**

Die Stadtteile Buschbell und Hücheln, die nach dem Gebietsentwicklungsplan innerhalb des Wohnsiedlungsbereiches Frechen liegen, werden nach dem Flächennutzungsplan von 1980 als eigenständiger

Wohnsiedlungsbereich mit kleinem Subzentrum gesehen. Ziel der Flächennutzungsplanung war es, diesen Nebenkern zum Stadtkern Frechen hin zu orientieren, um ein Zusammenwachsen zu ermöglichen.

Im Verlauf der geplanten Trassenführung K 25n - westlich der Ortslage Buschbell/Hücheln - weist der Flächennutzungsplan Flächen für die Landwirtschaft aus.

Südlich des Baumannshofes zwischen Linden- und Kapellenstraße sind zudem die Gemeinschaftseinrichtungen Sportanlage, Schule, Turn- bzw. Sporthalle sowie Kinderspielplätze als geplant dargestellt.

Dem Flächennutzungsplan 1980 zugeordnet wurde ein gesonderter Grünorientierungsplan, der die zur Verbesserung der Lebensqualität erforderliche umfassende Grünordnungsplanung frühzeitig in die Bauleitplanung integrieren sollte. Die innerörtliche Grünsubstanz der einzelnen Ortsteile wird durch das private Grün der Wohnbebauung sowie durch öffentliche Grünflächen unterschiedlicher Funktion gebildet, wie z. B. Friedhöfe, Schulgrün, Sport-, Spiel- und Freizeitflächen. Grünachsen wie zum Beispiel Alleen, stellen vernetzende Elemente dar.

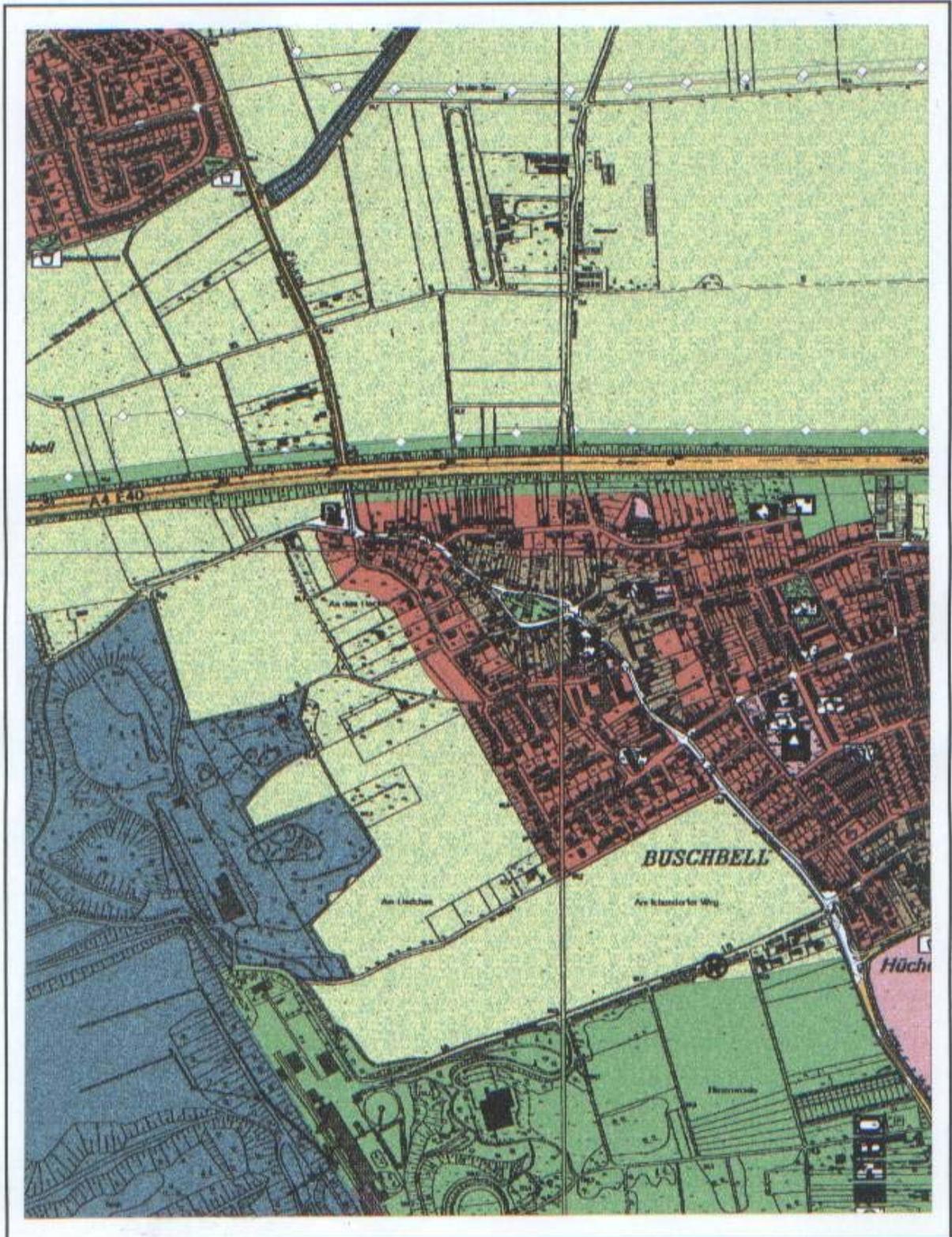
### **3.2.2 Gebietsnutzung nach der Baunutzungsverordnung**

Der Bereich der Stadtteile Buschbell und Hücheln ist in dem Flächennutzungsplan der Stadt Frechen überwiegend als Wohnbaufläche (W) dargestellt. Ausgenommen hiervon sind die Ortskernbereiche Buschbell und Hücheln, die als gemischte Bauflächen (M) dargestellt sind. Südlich der Krankenhausstraße in Hücheln (K 8) ist die Fläche für das Krankenhaus als Sondergebiet dargestellt.

Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) unterscheidet hinsichtlich der Nutzung einer Baufläche bzw. eines Baugebietes zwischen Art und Maß der baulichen Nutzung. Im Flächennutzungsplan können die für eine Bebauung vorgesehenen Flächen nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung

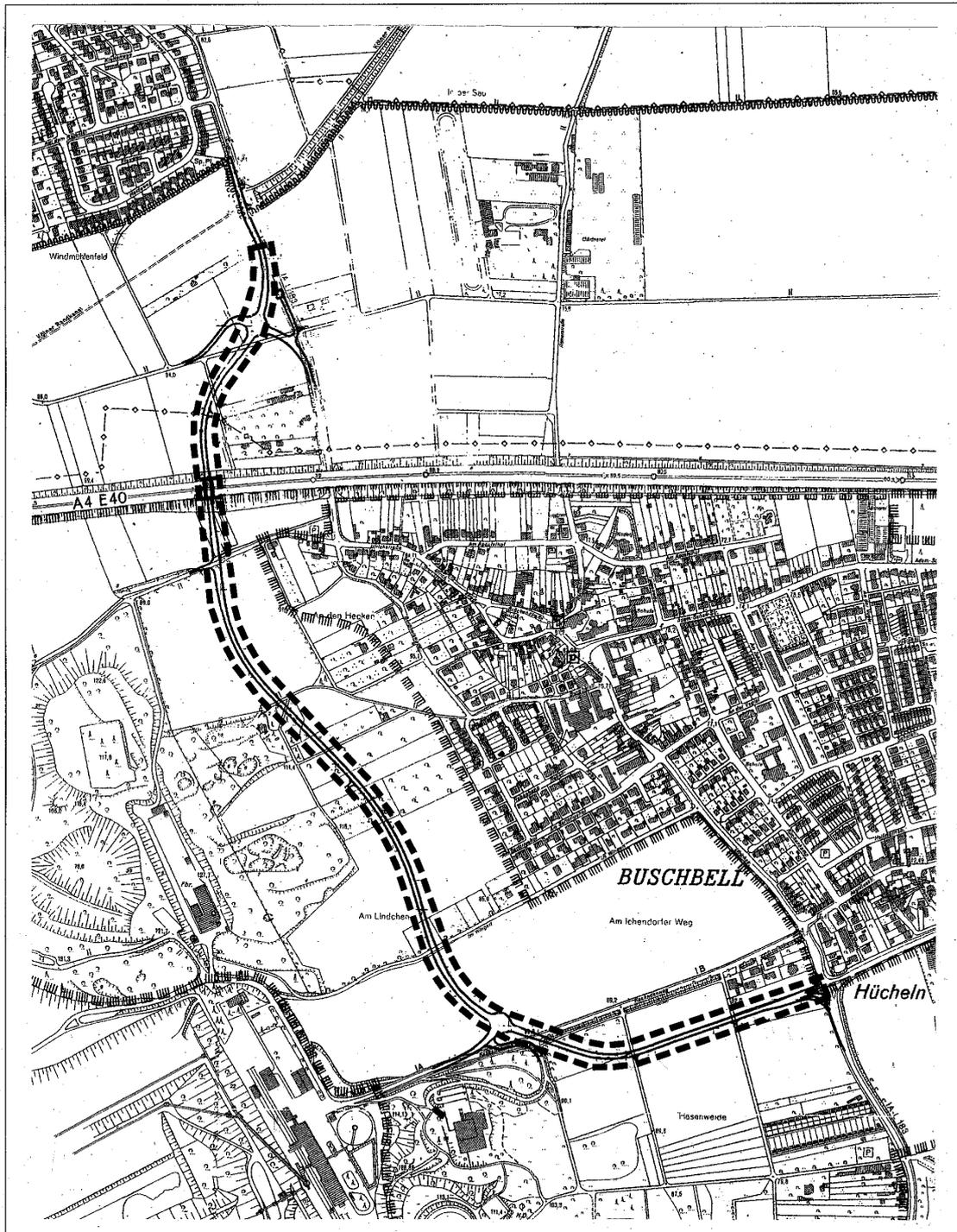
bzw. nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung (Baugebiete) dargestellt werden.

Aufgrund der bestehenden Nutzungsstruktur stellt sich der Siedlungsbereich Buschbell/Hücheln nach der BauNVO in den Gebietskategorien *Dorfgebiet*



AUSZUG AUS DEM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN  
DER STADT FRECHEN VON 1980

## 27. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Frechen - Ortsumgehung K 25n Buschbell/Hücheln -



Wirkungsbereich der 27. Änderung  
Maßstab 1:10000

Frechen, den 23.09.2002/6.61mü

an der südlichen Ulrichstraße) sowie *reines Wohngebiet* dar (übrige Wohngebiete). Der Bereich des Krankenhauses ist aufgrund der besonderen Funktion als *Sondergebiet* einzustufen.

**Der Flächennutzungsplan der Stadt Frechen wird im sog. Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert.**

Somit wird sichergestellt, dass der Bebauungsplan Nr. 33 BU aus den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt ist.

**3.3 Landschaftsplan 8 Rheinterrassen, 5. Änderung**

Die Stadt Frechen liegt in der niederrheinischen Bucht, wobei diese durch die Ville in die Kölner Bucht sowie die niederrheinischen Börden unterteilt wird. Der westliche Teil des Frechener Stadtgebietes – und damit auch der westliche Teil von Buschbell – liegt auf dem Osthang des Ville-Höhenrückens. Der bauliche Außenbereich des an die Umgehungsstraße angrenzenden Stadtgebietes gehört zum Geltungsbereich des Landschaftsplanes Nr. 8.

Der Landschaftsplan 8 *Rheinterrassen* wurde auf der Grundlage des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz – LG) und der Verordnung zur Durchführung des Landschaftsgesetzes aufgestellt. In Landschaftsplänen sind die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege dargestellt, soweit dies aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Ein Landschaftsplan gilt prinzipiell nur für Flächen außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und der Geltungsbereiche der Bebauungspläne.

Die Entwicklungsziele des Landschaftsplanes geben das Schwergewicht der landschaftsplanerischen Zielsetzung für die Entwicklung der Landschaft

wieder. In dem an den Siedlungsbereich Buschbell/Hücheln angrenzenden Landschaftsraum gilt überwiegend das Entwicklungsziel 2 *Anreicherung einer im ganzen erhaltenswürdigen Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen*. Durch dieses Entwicklungsziel soll eine Verbesserung der vorhandenen Substanz bewirkt werden, so dass das Schwergewicht der Landschaftsentwicklung in der zusätzlichen Ausstattung der Landschaft mit naturnahen Lebensräumen sowie landschaftsgliedernden Elementen liegt.

Das Entwicklungsziel 2 wird im wesentlichen für solche Räume verfolgt, in denen die Verbesserung der Verhältnisse ohne grundsätzliche Nutzungsänderung unter Beibehaltung der jetzigen Struktur zu erzielen ist.

Die Freiräume westlich von Buschbell bis zur BAB A 4 sind durch das Entwicklungsziel 1.1 *Erhaltung naturnaher Lebensräume und natürlicher Landschaftselemente oder ihrer Reststrukturen sowie Wiederherstellung einer mit naturnahen Lebensräumen und natürlichen Landschaftselementen reich und vielfältig ausgestatteten Landschaft im Bereich der Wälder sowie Baum- und Gehölzbestände von Schloß-, Burg- und Gutsanlagen gekennzeichnet*.

Das Entwicklungsziel wird für Wälder dargestellt, die wegen ihrer vielfältigen Schutzfunktionen in ihrer Gesamtfläche zu erhalten sind und gilt in diesem Bereich für naturnahe Waldflächen auf zwei Sandkuppen sowie für die Freiflächen des Ville-Osthanges zur Entwicklung naturnaher Waldflächen.

Entlang der BAB A 4 ist das Entwicklungsziel 5 *Ausstattung der Landschaft für Zwecke des Immissionsschutzes oder zur Verbesserung des Klimas* dargestellt. Mit diesem Entwicklungsziel wird die Immissions- und Klimaschutzfunktion von Landschaftsteilen als vorrangig herausgestellt. Die Immissionsschutzfunktion soll vorwiegend durch Maßnahmen wie die

Anpflanzung von Gehölzstreifen zur Ausfilterung von Schadstoffen gefördert werden. Verbesserungen der Lärmsituation sind im Landschaftsplan nicht vorgesehen und durch Bewuchs auch nicht möglich.

Im Bereich des Quarzsandabbaus gilt das Entwicklungsziel 3 *Wiederherstellung einer in ihrer Oberflächenstruktur, ihrem Wirkungsgefüge oder in ihrem Erscheinungsbild geschädigten oder in ihrem Erscheinungsbild geschädigten oder stark vernachlässigten Landschaft* und für den bereits rekultivierten Bereich das Entwicklungsziel 7.1 *Pflege und Entwicklung rekultivierter Landschaftsräume zur Schaffung nachhaltig stabiler, vielfältiger und möglichst naturnaher Lebensräume.*

Es gilt, das ursprüngliche Erscheinungsbild bzw. –gefüge wiederherzustellen oder, falls dies nicht möglich ist, gleichwertige oder gleichartige Bereiche neu zu schaffen, die die Funktionen im Naturhaushalt wieder optimal erfüllen oder zusätzliche Funktionen übernehmen können.

Die rekultivierten Bereiche bedürfen im Hinblick auf ihre Genese einer besonderen Pflege und Entwicklung, damit sie sich zu tragfähigen und stabilen Landschaften und Lebensräumen entwickeln können.

Die Landschaftsstruktur ist zu erhalten, zu sichern und vor Beeinträchtigungen zu schützen. Es sind vielfältige vernetzte Lebensräume zu schaffen. Die forstlichen Rekultivierungen sind in dauerhafte Bestände mit möglichst heimischen Arten umzuwandeln.

Im Umfeld von Buschbell/Hücheln sind südlich der A 4 Landschaftsschutzgebiete festgesetzt:

- Die Flächen westlich, südlich und östlich von Buschbell und Hücheln, wo Gehölzbestände, Hang- und Ackerflächen charakteristische Nutzungen darstellen, sind zu dem Landschaftsschutzgebiet 2.2-3 Buschbell-Baumannshof-Neuenhof zusammengefaßt. Das Gebiet wird u.a. zur

Erhaltung des überwiegend unverbauten Freiraums des Ville-Osthanges zwischen Frechen-Buschbell und Frechen sowie zur Erhaltung von Landschaftsstrukturen, Klimafunktionen und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, insbesondere der Wälder auf zwei Sandkieskuppen westlich von Buschbell, geschützt.

- Das Landschaftsschutzgebiet 2.2-1 *Königsdorfer Wald* grenzt im Westen an das Landschaftsschutzgebiet 2.2-3. Der Schutzzweck ergibt sich u.a. wegen der Bedeutung der wertvollen Altwaldbestände der unverritzten Ville, der Bedeutung als Waldgebiet für den regionalen Biotopverbund und das Landschaftsbild.
- In südwestlicher Richtung besteht im Umfeld der Sportanlage am Ville-Osthang in einem Übergangsbereich zwischen der Ortslage Frechen und einem Waldbereich das Landschaftsschutzgebiet 2.2-2 Sportpark Frechen-Nord. Es umfaßt Sport- und Grünflächen, wobei der Schutz u.a. der Erhaltung dieser wohnungsnahen Freizeitflächen mit altem Gehölzbestand in landschaftlich gut integrierter Lage dient, die Verfügbarkeit der Flächen langfristig gewährleisten und das landschaftliche Umfeld vor grundlegenden Veränderungen bewahren soll.

Neben Naturdenkmälern im südlichen und östlichen Bereich der Ortslage Buschbell/Hücheln sind in der Umgebung von Buschbell und Hücheln zudem geschützte Landschaftsbestandteile festgesetzt. Die Festsetzung als geschützter Landschaftsbestandteil dient der besonderen Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, der Belebung, Gliederung oder Pflege des Orts- und Landschaftsbildes. Es handelt sich dabei u.a. um eine ca. 80 Jahre alte, extensiv genutzte Streuobstwiese westlich von Frechen-Buschbell (2.4.-37), die Linden-Baumreihe an der Linden- und Kapellenstraße (2.4-6 a+b), Ahorn-Bäume am Baumannshof (2.4-13) und eine Nußbaumreihe westlich von Buschbell (2.4-28).

Räumlich festgesetzt sind zudem zahlreiche Entwicklungs-, Pflege-Erschließungsmaßnahmen (Ordnungsnummer 5) und Festsetzungen für die

forstliche Nutzung. Hierzu zählen die Anlage und Wiederherstellung naturnaher Lebensräume, Gehölzpflanzungen, die Herrichtung von geschädigten oder nicht mehr genutzten Grundstücken, die Beseitigung verfallener Gebäude oder sonstiger störender Anlagen Pflegemaßnahmen und Festsetzungen bestimmter Holzarten für Aufforstungen.

#### **4. ANLASS DER PLANUNG**

Der Planungsausschuß der Stadt Frechen hat in seiner Sitzung am 31.03.1987 aufgrund einer *Bürgeraktion Umgehungsstraßen Buschbell/Hücheln-Lindenstraße* die Verwaltung beauftragt, in Verbindung mit der Rahmenplanung für den Ortsteil Königsdorf die verkehrlichen Verhältnisse der Ortsteile Buschbell und Hücheln zu untersuchen. Weiterhin wurde die Verwaltung beauftragt, die Verkehrsströme (Zählungen im Rahmen der Untersuchungen) zu ermitteln, damit der Sachstand hinterleuchtet werden kann.

Der Katalog der Anregungen der *Bürgeraktion* zur Verkehrsberuhigung Buschbell/Hücheln lautete wie folgt:

1. *Ausbau des Neubuschbeller Weges mit Radwegen zur Aufnahme des starken Schülerverkehrs mit Zweirädern.*
2. *Verlängerung des Neubuschbeller Weges bis zur Bonnstraße zur Aufnahme und Ableitung des aus Richtung Königsdorf und Neubuschbell kommenden Verkehrs.*
3. *Evtl. zusätzliche Stichstraße im Zuge Feldweg alte Uesdorfer Straße zur Ableitung des Quellverkehrs nach Osten und damit Entlastung von Heinrich-Höschler-Straße u. a.*
4. *Verschwenkung der L 183n (jetzt K 25) nach Osten, um eine leistungsfähigere Einmündung in die Aachener Straße und einen größeren Abstand zur Bebauung zu erhalten.*
5. *Trassenführung der L 183n (jetzt K 25) mit Brücke über A 4 hinter Schlössers Garten im Einschnitt an Kalksandstein- und Quarzwerk vorbei.*

- Aufnahme des Lkw-Werksverkehrs (Verkehrsberuhigung Kaskadenweg, Lindenstraße, Krankenhausstraße).*
6. *Fortführung der Umfahrung mit L 183n (jetzt K 8) zwischen den Punkten 6 und 7 vollständig in Tieflage (Geländeeinschnitt zum Auffangen des Verkehrslärms und zur Steigungsminderung). Die Ecke eines zur Grube Carl gehörenden Flachbaus muß niedergelegt werden (Verkehrsberuhigung Rosmarstraße).*
  7. *Die Straße verläuft unter der Anschlußbahn Grube Carl und mit einer Brücke über den Grefrather Weg, durch ehemaliges Braunkohlentagebaugelände westlich Grube Wachtberg bis zur Einmündung in die Straße nach Berrenrath westlich Bachems (Verkehrsberuhigung Frechen-Zentrum und Bachem).*
  8. *Fortführung der Umfahrung unter Nutzung vorhandener Trasse mit Eisenbahnunterführung der Verlängerung Freiheitsring bis Einmündung Ecke Blindgasse. Aufnahme des Pkw-Zielverkehrs nach Frechen-Zentrum. Kein Lkw-Durchgangsverkehr.*
  9. *Alternative Trassenführung der L 183n im Rekultivierungsgebiet.*
  10. *Verkehrsberuhigung Ulrichstraße (nur für Anlieger, 30 km/h) und Lindenstraße. Bau durchgehender Radwege für starken Schülerverkehr.*

Aufgrund der vorg. Beschlußlage wurde die Fortschreibung der Generalverkehrsplanung für die Stadtteile Königsdorf und Buschbell/Hücheln in Auftrag gegeben mit folgender Ausgangssituation für die Stadtteile Buschbell/Hücheln:

*Die Ortsdurchfahrt Ulrichstraße (L 183) hat im Ortsbereich Engpässe, so dass im Zuge der Brückenstraße eine Richtungstrennung der Fahrbahnen vorgenommen werden mußte.*

*Die Krankenhausstraße ist eine nördliche Stadttangente zum Kernbereich Frechen, die in den 60-iger Jahren realisiert wurde und an die man das*



LUFTBILD DER ORTSLAGEN BUSCHBELL, HÜCHELN UND  
KÖNIGSDORF-SÜD



STÄDTEBAULICHE  
 RAHMENPLANUNG  
 BUSCHBELL/HÜCHELN UND  
 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE  
 FÜR EINE ORTSUMGEHUNG

BESTAND  
 ULRICHSTRASSE

*Frechener Krankenhaus verlagert hat. Die Krankenzimmer sind nach Süden – von der Straße weg und zum Grünland hin- orientiert. Das Krankenhaus ist gut zu erreichen, ohne dass die Kfz-Emissionen übermäßig stören. Die Krankenhausstraße stellt für den Stadtteil Buschbell/Hücheln eine verbesserte Anbindung in Richtung Köln dar und wirkt somit für die Stadtteile Frechen, Buschbell/Hücheln und auch für Königsdorf entlastend.*

*Klage wird von den Bürgern des Siedlungsbereiches Buschbell/Hücheln über den Schwerlastverkehr von und zu den Quarzsandwerken (Kaskadenweg) geführt, der*

- *nach Norden über die Krankenhausstraße zur K 25 (Bonnstraße) fährt, weil die Durchfahrt auf der Ulrichstraße hierfür gesperrt ist,*
- *sowie nach Süden über die Lindenstraße und*
- *nach Osten über die Krankenhausstraße fährt.*

*Eine Ortsumgehungsstraße L 183 n würde zumindest für Buschbell die Verkehrsbelästigungen merklich reduzieren.*

*Desweiteren wird über Durchgangs-Schleichverkehre durch die östlich der Ulrichstraße gelegenen Wohnbereiche geklagt. Diese können durch geeignete verkehrslenkende und bauliche Maßnahmen weitgehend unterbunden werden.*

*Von Seiten der Bürgerschaft Buschbell/Hücheln wurde auf folgende Entlastungsmaßnahmen hingewiesen:*

- *Ortsumgehung L 183 n, von der B 55 (östlich Mühlenweg), westliche Umgehung Buschbell (unmittelbar östlich der Quarzsandwerke mit Überquerung des Anschlußgleises zu den Quarzsandwerken), durch den Bereich Benzlath und das südliche ehemalige Braunkohle-Abbaugbiet bis zum Knoten B 264/Maarstraße (Autobahnzubringer A 1). Der verlängerte Freiheitsring soll die Verbindung zum Stadtkern Frechen ermöglichen. Als Mindestforderung soll der nördliche*

*Ortsumgehungsstraßenbereich zwischen B 55 und verlängertem Freiheitsring angestrebt werden.*

- *Verbindungsstraße L 183 (Neubuschbeller Weg) – K 25 (Bonnstraße/K 6).*
- *Verbindungsstraße zwischen Adam-Schall-Straße – Krankenhausstraße (alte Uesdorfer Straße).*

*Die beiden letztgenannten Verbindungsstraßen verlaufen teilweise bzw. vollständig über heute landwirtschaftliche Wirtschaftswege.*

*Die Entlastungsvorschläge der „Bürgeraktion“ werden in die Untersuchung mit einbezogen.*

## **5. ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG,**

### **LINIENBESTIMMUNG, VARIANTENUNTERSUCHUNG**

#### **5.1 Fortschreibung Generalverkehrsplan der Stadt Frechen**

Bezüglich der Ortslagen Buschbell und Hüheln kam die Fortschreibung der Generalverkehrsplanung 1988 (Gutachter Prof. Dr.-Ing. H. Kirsch/Prof. Dr.-Ing. D. Polumsky) zu folgendem Ergebnis:

##### **Umgehungsstraße Buschbell/Hüheln:**

Zwei Umgehungsstraßen-Varianten (L 183 n *jetzt* K 25n) sind hinsichtlich ihrer möglichen Linienführung abgehandelt.

Die ortsnahe Umgehungsstraße bringt eine stärkere Entlastung der Ulrichstraße vom Durchgangsverkehr als eine ortsfernere Trasse. Für die ortsnahe Trasse spricht außerdem, dass die Quell-Ziel-Verkehre von Buschbell/Hüheln teilweise über die Umgehungsstraße geführt und somit den eigenen Stadtteil weniger belasten.

Die ortsferne Trasse löst in dem nach Westen hin verlängerten Freiheitsring erhebliche Umweltprobleme aus, während die Emissionen auf der

Lindenstraße nicht im gewünschten Maße zurückgehen. Zu beachten ist, dass die Verkehre der Ulrichstraße-Lindenstraße vornehmlich auf die Kernstadt Frechen bezogene Verkehre sind, da der Durchgangsverkehrsanteil auf der L 183 (*jetzt K 25n*) sehr gering (unbedeutend) ist.

Hier würden die Verkehrsprobleme im Kernbereich Frechen, insbesondere für den Freiheitsring, nur verlagert und nicht behoben.

Die ortsferne Trasse bedarf im Bereich des Quarzsandwerkes erheblicher Kunstbauwerke, um zwischen Klärbecken und Sportplatz und über das Anschlußgleis geführt zu werden.

Durch geeignete Gradientenführung und ergänzende Lärmschutzanlagen kann sowohl die ortsferne wie auch ortsnahe Umgehungsstraße umweltgerecht geführt und in die Landschaft eingepaßt werden.

Das bestehende Unterführungsbauwerk der A 4 nordwestlich von Buschbell eignet sich für beide Trassenvarianten der L 183 n (*jetzt K 25n*). Dieses Unterführungsbauwerk sollte man für die Umgehungsstraße L 183 n (*jetzt K 25n*) nutzen, da es ausreichende Abmessungen im Lichtraumprofil der Landstraße hat und die Lärmschutzprobleme lösbar sind. Nur wenn die Variante der südlichen Südumgehung B 55 vor einer L 183 n (*jetzt K 25n*) gebaut würde, wäre es sinnvoll, letztere an die B 55 n südlich der A 4 anzubinden.

**Fazit:**

**Die ortsnähere Umgehungsstraße L 183 n (*jetzt K 25n*) ist geeigneter als die ortsfernere, da sie insgesamt mehr Vorteile und weniger Nachteile aufzuweisen hat.**

### **Verbindung zwischen Mühlenweg ( L 183 *jetzt* K 25)/Neubuschbeller Weg und Bonnstraße (K 25 *jetzt* L 183)/K 6**

Diese Verbindungsstraße würde eine zusätzliche Versiegelung im landwirtschaftlich genutzten Gebiet zwischen B 55 und A 4 darstellen und ein vermeidbares Störglied in einer landwirtschaftlich genutzten Fläche darstellen.

Folgende Gründe lassen diese Trasse nicht gerechtfertigt erscheinen:

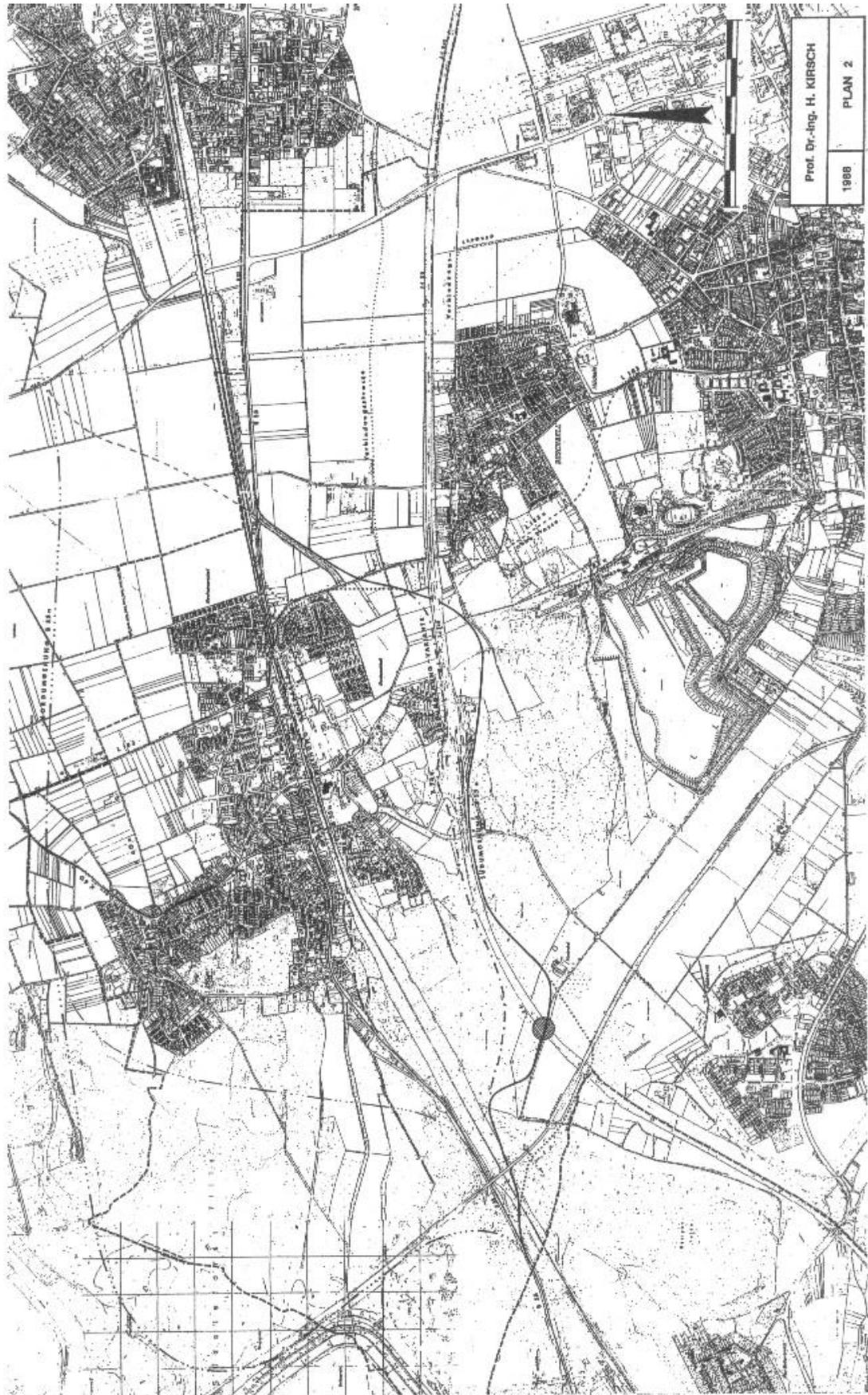
- Wenn man nur eine (sehr) schmale Verbindungsstraße baut, bleiben die zu erwartenden Belastungen gering und die erwartete Entlastung der Aachener Straße (B 55) in Königsdorf und Weiden trifft nicht ein.
- Wenn man sie ordnungsgemäß ausbauen würde, könnte sie mehr Verkehre anziehen. In diesem Falle würden die Sammelstraßen Augustinusstraße/Neubuschbeller Weg in Königsdorf und die K 6 in Weiden, die in Ortslage Wohnsammelstraßen sind, mit zusätzlichem Verkehr belastet, während die relative Entlastung der B 55 nicht so entscheidend sein wird, dass die Verkehrs- und Umweltprobleme dort wirksam reduziert werden könnten.

### **Verbindungsstraße Adam-Schall-Straße – Krankenhausstraße**

Hier würde ebenfalls eine Straße eine zusammenhängende, landwirtschaftlich genutzte Fläche zerschneiden und eine nicht vertretbare Versiegelung schaffen, ohne eine verkehrliche Verbesserung hervorzurufen. Eine Entlastung der Adam-Schall-Straße tritt nicht ein, sondern eher wird zusätzlicher Durchgangsverkehr ausgelöst.

Diese Verbindung entlastet lediglich die Heinrich-Höschler-Straße.

VERKEHRSPLANUNG      FRECHEN - KÖNIGSDORF



Übersicht Linienbestimmung/Variantenuntersuchung 1988

## **5.2 Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung mit integrierter städtebaulicher Rahmenplanung (Stadt Frechen)**

Die Stadtvertretung der Stadt Frechen hat sich der Auffassung des Gutachters angeschlossen und entsprechende Beschlüsse gefaßt. Als erste konkrete Maßnahme ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie mit integrierter städtebaulicher Rahmenplanung und Linienbestimmungsverfahren durch die Stadt in Auftrag gegeben worden:

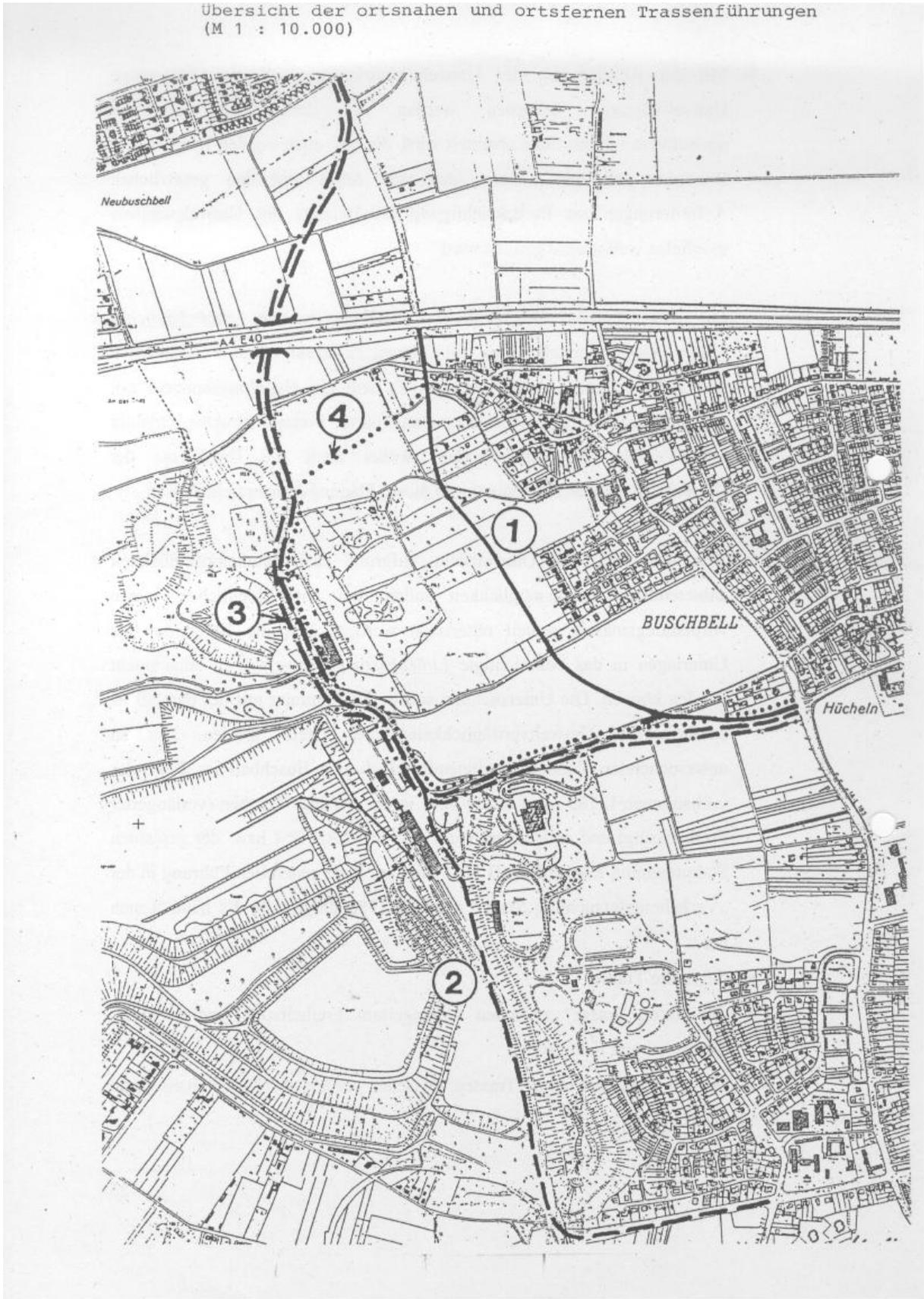
Die Abschätzung der Umweltauswirkungen hat die Aufgabe,

- die Umweltauswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten transparent und nachvollziehbar zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten und damit sicherzustellen, dass die in § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch aufgeführten Umweltbelange berücksichtigt werden,
- die Umweltbelange so darzustellen, dass sie im Abwägungsverfahren mit anderen Belangen sachgemäß abgewogen werden können,
- auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinzuweisen sowie die Grundlagen für einen landschaftspflegerischen Begleitplan zu erarbeiten.
- Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Umweltbereiche
  - Ortsbild
  - Klima
  - Luft
    - Emissionen
    - Immissionen
  - Lärm
    - Emissionen
    - Immissionen
  - Menschen, Tiere und Pflanzen
  - Landschaftsbild
  - Kultur und sonstige Sachgüter

- Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

- Mit der Abschätzung der Umweltauswirkungen soll eine frühzeitige Umweltvorsorge betrieben werden, in dem eine möglichst umweltverträgliche Linie ermittelt wird, die ggf. auch bei den Bürgern und Behörden auf eine höhere Akzeptanz stößt und den gesetzlichen Anforderungen zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes möglichst weitgehend gerecht wird.
  
- Für die Ortsteile Buschbell und Hüheln ist ein städtebaulicher Rahmenplan zu erstellen mit Vorschlägen zu strukturellen, verkehrlichen und gestalterischen Verbesserungen. Es soll ein Handlungskonzept mit Maßnahmenplan für die Bereiche Baustruktur, Freiraumstruktur, Ortsbild und Verkehr vorgelegt werden, wobei auch die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie mit in dieses Planungskonzept einfließen.
  
- Von den sich aus Umweltsicht aufgrund der Raumempfindlichkeit anbietenden Lösungsmöglichkeiten sollen drei unterschiedliche Trassen vorplanungsmäßig soweit untersucht werden, dass die Ergebnisse als Unterlagen in das beabsichtigte Linienbestimmungsverfahren eingebracht werden können. Die Untersuchung soll in Abstimmung mit der parallel zu bearbeitenden Umweltverträglichkeitsstudie erstellt werden. Die zu untersuchenden Trassen, beginnend südlich von Buschbell im Zuge der vorhandenen L 183 (*jetzt K 25*) bzw. in der Ortslage Frechen (verlängerter Freiheitsring) und endend im Norden an der BAB A 4 bzw. der geplanten Südumgehung Königsdorf (B 55n), sind mit ihrer generellen Führung in der „Verkehrsuntersuchung Stadt Frechen“, 1988 dargestellt. Es handelt sich um
  - die „nahe Trasse“
  - die „ferne Trasse“ zwischen verlängertem Freiheitsring und geplanter Südumgehung Königsdorf
  - eine Kombination beider Trassen, zwischen verlängertem Freiheitsring und der BAB A 4.

Übersicht der ortsnahen und ortsfernen Trassenführungen  
(M 1 : 10.000)



**Übersicht der ortsnahen und ortsfernen Trassenführungen**

**Mit Umstufungsverfügung des Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NW vom 23.03.1992 wurde die Ulrichstraße als L 183 mit Wirkung zum 01.01.1993 zur K 25 abgestuft. Straßenbaulastträger ist nicht mehr das Rheinische Straßenbauamt (RSBA) sondern der Erftkreis.**

Die Planungsbüros Dr. Jansen, Köln, Smeets + Damaschek, Erftstadt und Schlegel/Dr. Ing. Spiekermann, Düsseldorf, wurden 1992 mit der Durchführung einer städtebaulichen Rahmenplanung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Linienbestimmungsverfahren beauftragt.

In der Sitzung des Planungsausschusses am 18.01.1995 wurde das Gesamtgutachten durch die beteiligten Planerbüros vorgestellt.

Am 16.03.1995 wurde die Planung den Bürgern im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt.

Aufgrund einer Auswertung und sorgfältigen Abwägung der Beurteilungsgrundlagen, der vorliegenden Anregungen, Bedenken und Anträge und der Bürgerinformationsveranstaltung vom 16.03.1995, kommen die beteiligten Fachplaner und die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass eine wirksame Verkehrsentslastung des Ortskerns Buschbell/Hücheln nur durch eine ortsnahe Umgehungsstraße, westlich von Buschbell/Hücheln zu erzielen ist. Aus Umweltsicht ist die Variante III mit einem Anschluß der Lindenstraße unter Bevorrechtigung der Anbindung an die Krankenhausstraße entsprechend dem Ergebnis der städtebaulichen Rahmenplanung Buschbell/Hücheln und Umweltverträglichkeitsstudie für eine Ortsumgehung mit folgender Begründung zu favorisieren:

Im September 1993 war die Ortsdurchfahrt Buschbell/Hücheln mit 8.700 Kraftfahrzeugen täglich belastet (DTV), wobei davon 80 %, d.h. ca. 7.000 Fahrzeuge dem Durchgangsverkehr zuzurechnen waren, d.h., dass dieser Verkehr nicht Ziel oder Quelle in dem Siedlungsbereich Buschbell/Hücheln hatte.

Neben den erheblichen Beeinträchtigungen entlang der Ulrichstraße, insbesondere durch Lärm, Abgase, Erschütterungen, der Trennwirkung der Straße und Problemen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, führt diese Verkehrsüberlastung in den Spitzenzeiten zu beachtlichen Schleichverkehren und damit zu einer Belastung des gesamten Siedlungsbereiches.

Bereits früher hatten Verkehrsuntersuchungen deutlich gemacht, dass eine spürbare Verkehrsentlastung der Ulrichstraße (K 25) nur durch eine ortsnahe Umgehungsstraße westlich von Buschbell/Hücheln zu erzielen ist.

Da aber bekannt war, dass eine westliche Ortsumgehung auf jeden Fall mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden ist, wurde zusätzlich untersucht, inwieweit die Bonnstraße Verkehre von der K 25 übernehmen könne.

Im Rahmen des Gutachtens zur verkehrlichen Erschließung des schon bestehenden und geplanten Gewerbegebietes wurden unter anderem die Knotenpunkte Bonnstraße/Junkersdorfer Weg, Bonnstraße/Werner-von-Siemens-Straße und Bonnstraße/Kölner Straße hinsichtlich des dadurch zu erwartenden Neuverkehrs auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft.

Ergebnis dieser Untersuchung war, dass bei den Berechnungen auf der Grundlage von Analyse-Daten sowie dem derzeitig vorhandenen Ausbau dieser Knotenpunkte schon Leistungsengpässe zu erkennen waren. Bei den o.g. Knotenpunkten waren vor allem in den Zufahrten Bonnstraße (Nord und Süd) hohe Rückstaulängen und Wartezeiten das Ergebnis.

Die Berechnungsergebnisse auf der Grundlage der ermittelten Prognose-Verkehrsbelastung ergaben sogar eine Überschreitung der Leistungsfähigkeit, vor allem in den Zufahrten Bonnstraße.

Insgesamt kann eine erneute Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Bonnstraße, z.B. durch verkehrlenkende Maßnahmen, nicht mehr vertreten werden.

Diese Prüfung durch das Büro Brilon Ahn GmbH hat deutlich gemacht, dass dieser Straßenzug keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann, weil bereits die Knoten und die Bonnstraße mit ca. 23.000 DTV-Werten ausgelastet sind.

Darüber hinaus wurde geprüft, inwieweit durch Umgestaltung der Ulrichstraße (Null-Variante) eine sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs möglich ist, indem Fußgängern und Radfahrern ausreichend Raum zur Verfügung gestellt wird.

Die Ulrichstraße weist in dem Teilabschnitt zwischen der Gabelung Ulrichstraße/Brückenstraße und dem nördlichen Ortsausgang nur ein Straßenprofil von ca. 8 m auf, das auch wegen der vorhandenen Bebauung nicht aufweitbar ist. Daher könnte eine sozialverträgliche Abwicklung der Gesamtverkehre unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern nur dann erreicht werden, wenn die Fahrbahn auf ca. 3 m reduziert würde. Dies würde entweder eine Gestaltung als Mischfläche voraussetzen, die aber aus verkehrstechnischen Gründen ausscheidet oder aber eine Führung als wechselseitige Einbahnstraße (incl. Abbindung des Apostelhofes), die auf einer Länge von 300 m durch eine Ampelschaltung reguliert werden müßte. Um Rückstaus innerhalb der Ortslage zu vermeiden, könnte eine Ampel an der Gabelung

Brückenstraße/Ulrichstraße mit einer Ampel am südlichen Ortseingang synchronisiert werden (sog. Pförtnerampel).

Die verkehrstechnische Überprüfung der Machbarkeit einer solchen Lösung hat gezeigt, dass bei der Verkehrsbelastung der Ulrichstraße eine Lichtsignalanlage nur dann funktionieren kann, wenn Verkehre auf alternative Strecken verdrängt würden. Die Bonnstraße als einzig sinnvolle Streckenalternative ist bereits heute überlastet, so dass die Lösungsvariante „Pförtnerampel“ kritisch zu beurteilen ist, aber auch alle anderen Lösungsvorschläge, eine Entlastung des Ortskern zu erreichen, daher ausscheiden.

**Aus sozialen, städtebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten ist daher eine Ortskernumgehung erforderlich.**

Die im Zuge der Diskussion um eine ortsferne westliche Umgehung dargelegten Argumente zeigen, dass aus verkehrlicher Sicht die ortsnahe Trasse Vorteile gegenüber einer ortsfernen Führung aufweist. Sie bewirkt die größte Entlastung vom Durchgangsverkehr. Darüber hinaus bietet dies die Chance, die heutige K 25 vollständig umzubauen und den zentralen Bereich städtebaulich weiter zu entwickeln. Die ortsferne Trassenführung erlaubt diesen Rückbau nicht, weil die Entlastungswirkung durch den größeren Umwegfaktor für die Bewohner von Buschbell und Hüheln verringert wird. Auch ist eine Durchgangssperre in diesem Falle nicht möglich, da der Verlauf der ortsfernen Trassenführung doppelt so lang ist.

Eine Weiterführung einer ortsfernen Trasse bis zum verlängerten Freiheitsring würde vermeidbare und damit unerwünschte überörtliche Verkehre in den Stadtkern und somit auf den bereits stark ausgelasteten Tangentenring ziehen.

Aus Umweltsicht wird die bis zum Freiheitsring verlängerte Trassenführung der ortsfernen Umgehung ebenfalls als äußerst problematisch angesehen. Im wesentlichen wird dies damit begründet, dass durch diesen Verlauf der regionale Grünzug auf dem Villerücken bzw. am Osthang der Ville erheblich belastet und teilweise zerschnitten wird. In der Folge werden derzeit und künftig vergleichsweise gering belastete Lebensräume und Erholungsgebiete (Kernbereich des erweiterten Naturparks Kottenforst-Ville) unnötig belastet.

Ebenfalls scheint aus Umweltsicht der Verlauf der ortsfernen Umgehung zwischen der A 4 und dem Kaskadenweg keine Vorteile gegenüber der ortsnahen Führung aufzuweisen. Auch wenn in großen Teilabschnitten ggfs. auf vorhandene Werkstraßen zurückgegriffen werden kann und die westlich angrenzenden Flächen überwiegend dem Quarzsandabbau zum Opfer fallen, sind in den übrigen Abschnitten erhebliche Eingriffe in die hochwertigen Lebensräume am östlichen Villerand zu erwarten. Zwar könnte mit hohem finanziellen Aufwand die Isolation der verbleibenden Lebensräume etwa mit Grünbrücken gemindert werden. Dennoch verbleiben schwerwiegende, voraussichtlich nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Beim Verlauf der K 25 in einer ortsnahen Trassenführung können diese vermieden werden, ohne dass unzulässige Auswirkungen durch Lärm oder Schadstoffe auf Menschen hervorgerufen werden.

Als nicht entscheidend wird bei der Einschätzung der ortsnahen Trasse als der umweltgünstigeren Führung, die etwas günstigere Auswirkung des Trassenverlaufs auf das Landschaftsbild im Bereich zwischen der A 4 und dem Kaskadenweg beurteilt.

Aufgrund dieser Einschätzung scheidet eine weitere Untersuchung der ortsfernen Trasse aus verkehrlicher Sicht und aus Umweltgründen aus.

Die Umweltverträglichkeitsstudie zu den als verkehrlich sinnvoll eingestuften Trassenvarianten hat das frühere Ergebnis eindeutig bestätigt, nämlich dass keine der möglichen Neubauvarianten sowie die Null-Variante (Ist-Zustand) als umweltverträglich einzustufen sind. Die Beeinträchtigung hochwertiger Lebensräume im westlichen Freiraum kann zum Teil nicht ausgeglichen werden. Der gesamte Freiraum am Ville-Osthang zwischen Frechen und der Autobahn wird sich verändern und damit auch das Landschaftsbild sowie die damit verbundenen Erholungsfunktionen für die siedlungsnah und überörtliche Erholung. Diese Beeinträchtigungen sind ebenfalls im Sinne des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen nicht ausgleichbar. Weiterhin entstehen erhebliche und nachhaltige Auswirkungen auf die Umweltbereiche Boden und Wasser, die aber ausgleichbar sind.

Ein Vergleich der einzelnen Trassenvarianten zeigt, dass bei der Neubauvariante III (Alternative mit Tunnel) die Eingriffe im zentralen Bereich stark gemindert werden. Dagegen muß auch hier stärker in den natürlichen Bodenaufbau eingegriffen werden. Bei den Varianten I und II sind weitgehende Veränderungen des Kaltluftflusses zu erwarten.

Insgesamt ist festzuhalten, dass alle Neubauvarianten zu neuen bzw. zusätzlichen Auswirkungen bei den Schutzgütern nach dem UVP-Gesetz führen, wobei die geringsten Eingriffe bei einer teilweisen Führung in einem Tunnel (Variante III) entstehen. Dieser Umweltunverträglichkeit steht eine deutliche Entlastung des Menschen innerhalb der Ortslage gegenüber.

Die straßenbauliche Bewertung hat gezeigt, dass eine geländenahe Gradienten mit plangleichem Anschluß „Im Wingert“ (Variante V) mit einem geschätzten Kostenaufwand von ca. 5,7 Mio DM netto die kostengünstigste Variante ist und die Alternative III mit einem Tunnel, die

unter Umweltgesichtspunkten zwar auch umweltunverträglich ist, aber bei dem Vergleich der einzelnen Varianten am günstigsten abschneidet, Gesamtaufwendungen von 24,1 Mio DM netto erfordert.

Im Zuge des Planungsverfahrens sind Optimierungsmöglichkeiten angedacht worden. Diese bestehen beispielsweise in einer optimierten oberflächennah geführten Trassenvariante V, die zum einen – wie oben erwähnt – kostengünstiger ist und zum anderen die Lärmimmissionen vermindert. Eine verbesserte Anbindung an die Krankenhausstraße könnte durch einen vierarmigen Knoten im Bereich der heutigen Einmündung Krankenhausstraße/Ulrichstraße erfolgen. Hierdurch würden die straßenbedingten Beeinträchtigungen verringert und weniger Flächen in Anspruch genommen. Zudem könnte die ortsbildprägende Baumreihe an der Lindenstraße erhalten werden.

**Der Rat der Stadt Frechen hat in seiner Sitzung am 20.06.1995 die nachfolgend aufgeführten Beschlüsse gefaßt:**

- 1. Bei Abwägung aller Faktoren wird festgestellt, dass auf Grundlage der Beurteilung der Gutachter eine wirksame Entlastung der Ortslage Buschbell/Hücheln nur durch eine Umgehungsstraße westlich von Buschbell/Hücheln zu erzielen ist.*
- 2. Aus Umweltsicht und aus Gründen eines optimalen Lärmschutzes, sowie zur besseren Akzeptanz ist bei den weiteren Planungen im Korridor zwischen der optimierten Linienführung (Variante 1) mit zusätzlicher Autobahnunterführung und der westlichen Linie (Variante 3) in Tunnel- oder Tieflage mit einem Anschluß der Lindenstraße unter Bevorrechtigung der Krankenhausstraße eine möglichst ortsferne Trasse zu suchen.*
- 2a Die Verwaltung wird beauftragt, die Trassenführung der Ortsumgehung Buschbell in das gesamtstädtische Verkehrskonzept zu integrieren.*

3. *Die Verwaltung wird beauftragt, den Straßenbaulastträger Erftkreis aufzufordern, zeitnah den Bau der Ortsumgehung zu realisieren.*
4. *Die Verwaltung wird beauftragt, dem Straßenbaulastträger Erftkreis den Vorgang zuständigkeitshalber zur Abwicklung des weiteren Verfahrens zuzuleiten.*
5. *Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Erftkreis, zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufwertung der städtebaulichen Situation im Bereich des Ortskerns Buschbell/Hücheln bereits Maßnahmen durchzuführen, die vor dem Bau einer Ortsumgehungsstraße möglich sind.*
  - *Zwischen Königsdorf über Buschbell nach Frechen ist ein Schnellbuskonzept zu erstellen.*
  - *Entlang der Ulrichstraße sind Radfahrstreifen in beiden Richtungen einzurichten.*
  - *Vor den Ortseingängen von Buschbell sind verkehrsverengende Maßnahmen durch den Bau von Verkehrsinseln umzusetzen.*
  - *Die Gehwege entlang der Ulrichstraße sind zu verbreitern.*
6. *Die Verwaltung wird beauftragt, die oben beschlossenen Maßnahmen bei allen weiteren städtebaulichen und verkehrstechnischen Planungen zu berücksichtigen und weitergehende Planungen zum Umbau der Ulrichstraße zu betreiben.*

Mit Schreiben vom 26.06.1995 hat die Stadt Frechen den Erftkreis gebeten, die am 20.06.1995 durch den Rat der Stadt Frechen gefaßten Beschlüsse umzusetzen und zeitnah den Bau der Ortsumgehung Frechen-Buschbell/Hücheln (K 25n) zu realisieren.

### **5.3 Trassenoptimierung unter Einbeziehung der Umweltverträglichkeitsstudie (Erftkreis)**

Der **Erftkreis** hat unter Berücksichtigung und Bewertung der bereits im Jahre 1994 im Rahmen der durch die Stadt Frechen veranlaßten Untersuchungen, der Ergebnisse aus den BürgerInnen-Beteiligungen und der Beschlußlage des Rates der Stadt Frechen, unter Beteiligung weiterer Planungsträger und der Träger öffentlicher Belange, zusätzliche Trassenführungen im Bereich des Ville-Osthanges, westlich der Ortslage Buschbell/Hücheln entwickelt.

Zählstelle / Straße	Zählwerte 7 - 19 Uhr			Zählwerte 15 - 19 Uhr			DTV <sub>w</sub> 1995	
	Krad	Pkw	Lkw	Krad	Pkw	Lkw	[Kfz/d]	Lkw [%]
1 Mühlenweg K 25	90	8.034	225	40	3.691	49	10.900	2,3
2 Krankenhausstr. K 8	53	6.618	912	26	2.970	215	9.700	10,3
3 Kapellenstraße	18	2.067	190	7	897	49	2.900	7,1
4 Lindenstraße K 25	89	10.585	281	44	4.384	48	14.200	2,2
5 Kaskadenweg	6	582	596	0	219	142	1.300	49,0
6 OD Ulrichstraße K 25	-	-	-	41	4.057	61	13.000	1,1

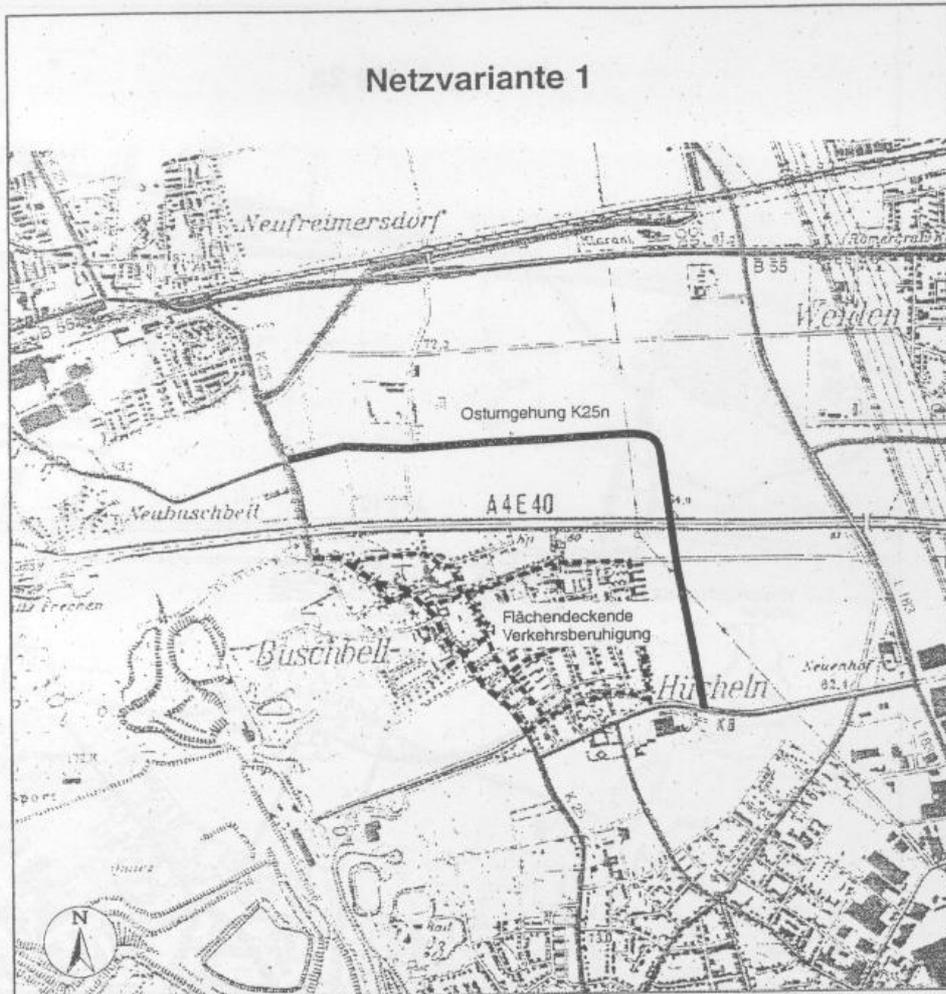
Zusammenfassung der Ergebnisse der Querschnittszählung vom  
05. September 1995

Zählstelle / Straße	Quell- u. Zielverkehr		Durchgangsverkehr		DTV <sub>w</sub> 1995 [Kfz/d]
	[Kfz/d]	[%]	[Kfz/d]	[%]	
1 Mühlenweg K 25	2.200	20	8.700	80	10.900
2 Krankenhausstraße K 8	4.000	41	5.700	59	9.700
3 Kapellenstraße	1.300	45	1.600	55	2.900
4 Lindenstraße K 25	4.700	33	9.500	67	14.200
5 Kaskadenweg	150	11	1.150	89	1.300

Anteile der Verkehrsarten an den Zählstellen im Werktagsverkehr  
1995

## Ergebnisse Verkehrszählungen 1995

### Netzvariante 1



#### Legende

- bestehendes Straßennetz
- - - Rückbau/Umbau
- Neubau

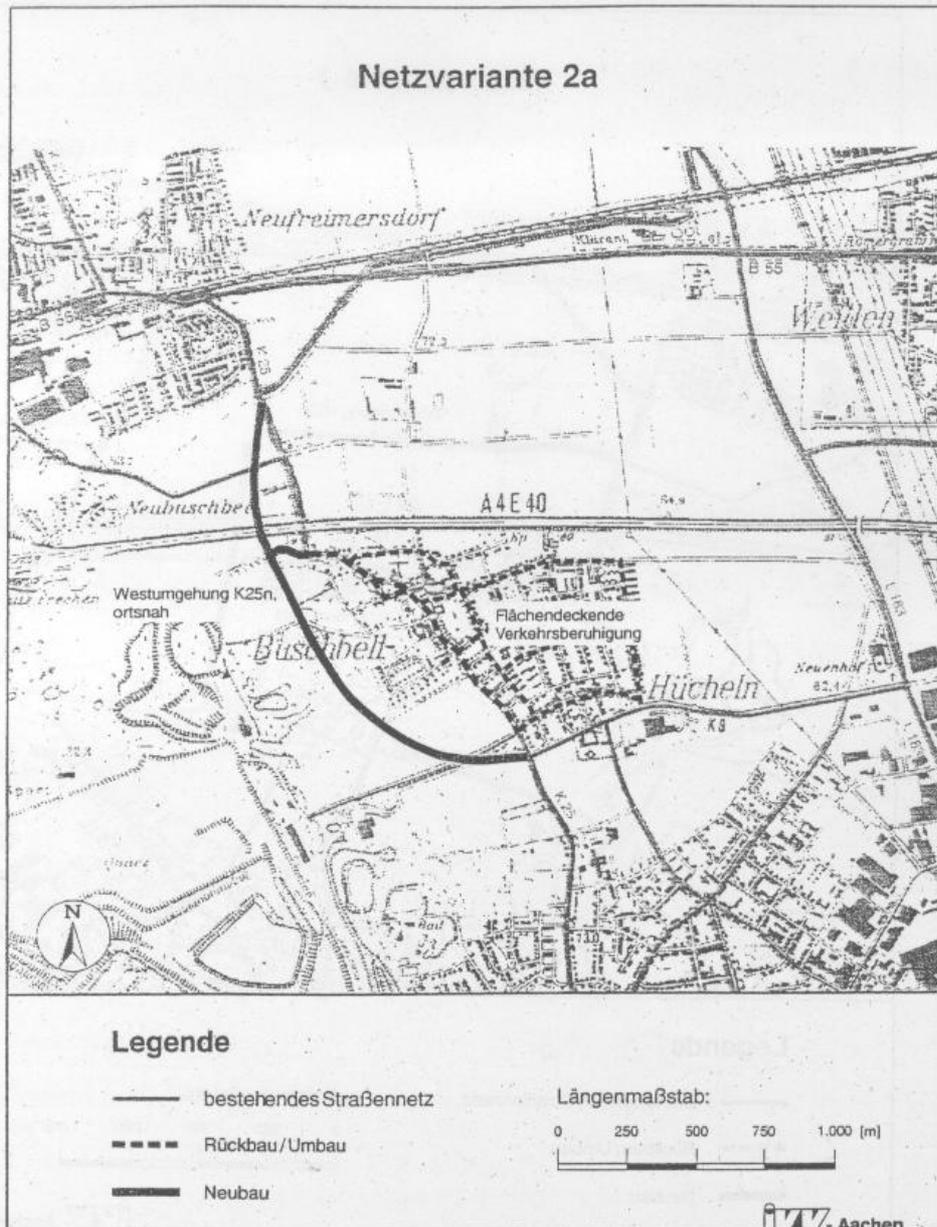
Längenmaßstab:



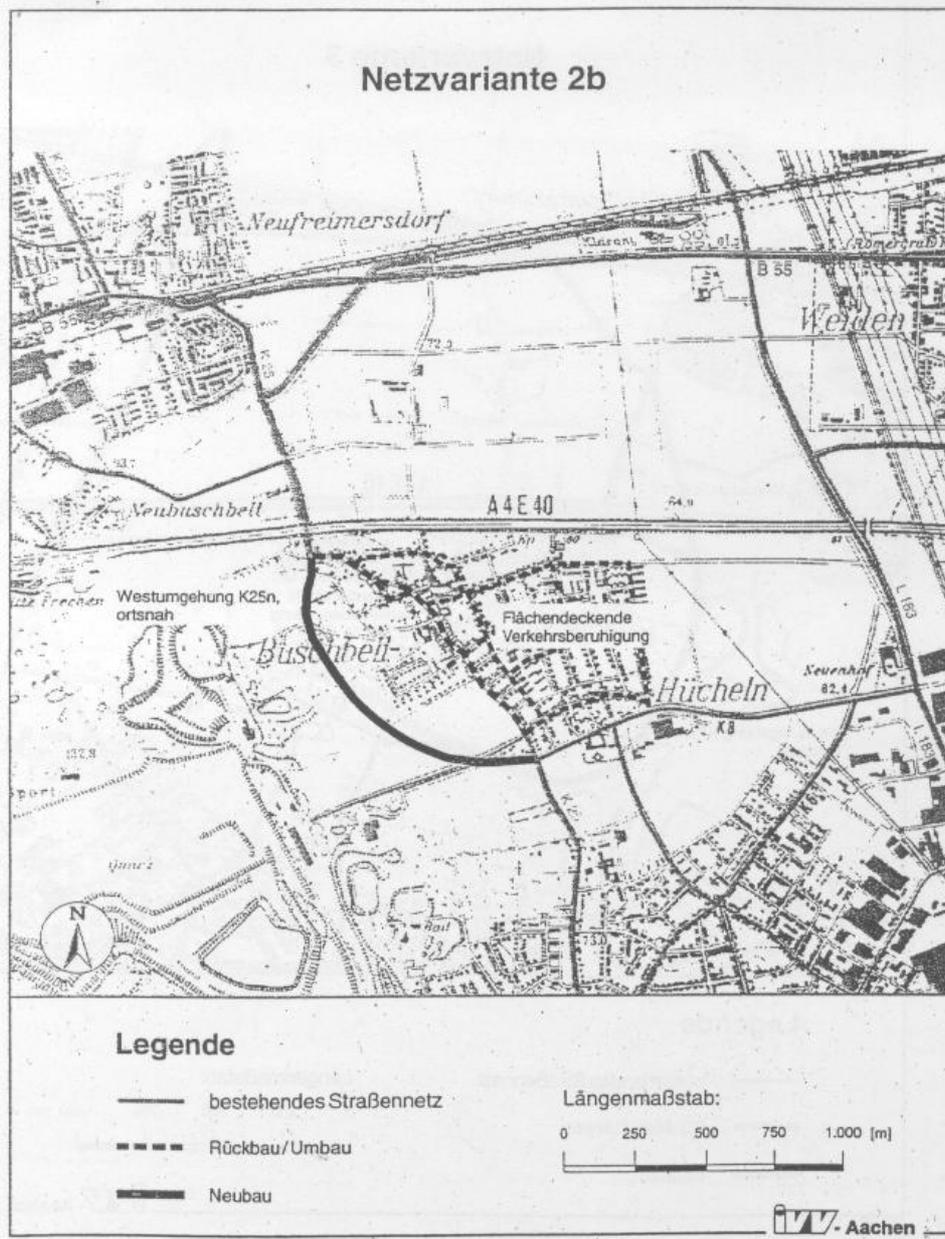
**IVV** - Aachen

Straßennetz in der Variante 1 (Ostumgehung)

## Netzvariante 2a

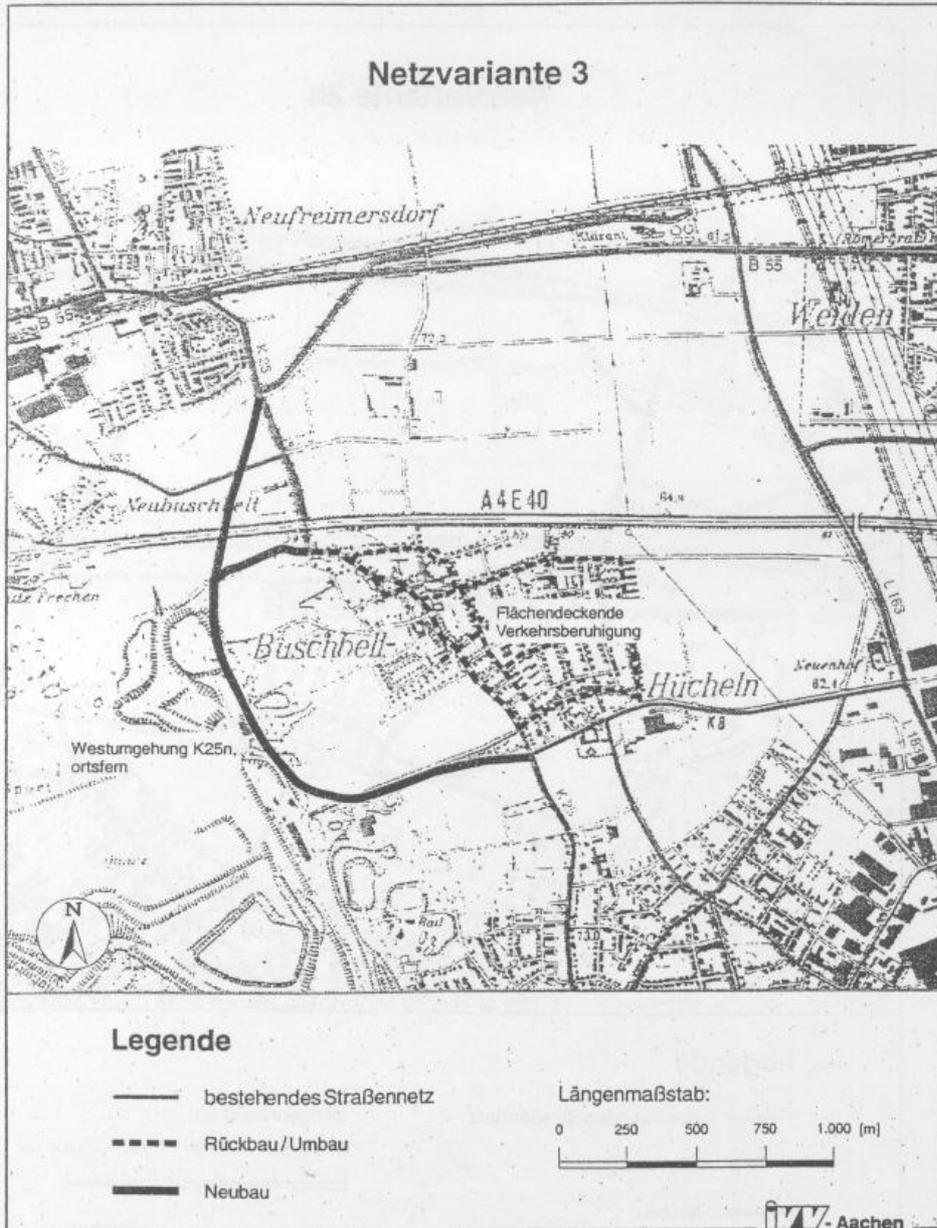


Straßennetz in der Variante 2a (Westumgehung, ortsnah)



Straßennetz in der Variante 2b (Westumgehung, ortsnah)

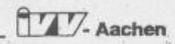
### Netzvariante 3



Straßennetz in der Variante 3 (Westumgehung, ortsfrem)

## Variantenvergleich

		Netzzustand und Belastungen [Kfz/Werktag]					
		Prognose-Null-Fall	Prognose-Null-Fall-Plus	Netz-variante 1	Netz-variante 2a	Netz-variante 2b	Netz-variante 3
Ausbauzustand	Charakteristik	Heutiger Zustand	Heutiger Zustand	Ost-umgehung	West-umgehung ortsnah	West-umgehung ortsnah	West-umgehung ortsfem
	Neubaulänge	-	-	2,3 km	1,9 km	1,3 km	2,4 km
	Querschnitt	-	-	d 2	d 2	d 2	d 2
	Brückenbauwerk erforderlich	-	-	ja	ja	-	ja
	Rückbau Ortsdurchfahrt	nein	ja, Teilspernung	ja	ja	ja	ja
Widerstand Königsdorf - Frechen		-	steigt stark	steigt stark (subjektiv)	sinkt leicht	sinkt leicht	steigt leicht (subjektiv)
Belastungen	Ortsdurchfahrt Ulrichstraße K 25	10300 - 12700	1700 - 3400	3200 - 4500	1800 - 2000	2000 - 2100	2000 - 2600
	Umgehungsstraße K 25 neu	-	-	7900	10400	10200	8200
	Aachener Straße B 55	12800	18700	11600	11900	11900	12700
	Bonnstraße L 183	17400 - 21500	20300 - 24800	16400 - 20500	16500 - 20800	16500 - 20800	17400 - 21600
	Krankenhausstraße K 8	9200 - 10000	11700 - 13400	10900 - 12000	8200 - 10600	8300 - 10600	7700 - 10200
	Lindenstraße K 25	13500	10800	12300	14000	14100	13700
	Kapellenstraße	2900	2100	3000	2800	2800	2700



Variantenvergleich

Die **Variantenuntersuchung des Erftkreises** für eine Ortsumgehung gliederte sich in drei Aufgabenbereiche:

- **Untersuchung möglicher Verkehrsverlagerungen auf einer Ortsumgehung im Zuge der K 25**  
erstellt von der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensabwicklung IVV-Aachen
- **Beurteilung der Umweltverträglichkeit der optimierten Trassen auf der Ebene der Linienfindung**  
erstellt von der Planungsgesellschaft Smeets + Damaschek, Erftstadt-Lechenich
- **Bau- und verkehrstechnische Untersuchung**  
erstellt von Ingenieurgemeinschaft Planpartner, Köln

Aufgabe der Untersuchung war, mögliche Entlastungseffekte für die Ortsteile Frechen-Buschbell und Hüheln durch eine Ortsumgehung im Zuge der K 25 aufzuzeigen. Für die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt, die dem Ortskern u.a. auch neue Entwicklungsmöglichkeiten geben soll, sind verschiedene Trassenvarianten zu untersuchen.

Im Zuge des auf der Linienfindung und der Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführten ersten Variantenvergleichs wurden auf Wunsch und aufgrund von Anregungen und Bedenken der am Planungsprozeß Beteiligten – das sind der Planungsträger, die Träger öffentlicher Belange

sowie die Bürger – zusätzliche Trassierungen im Bereich des Villeosthanges entwickelt.

Gegenstand der Variantenuntersuchung sind alternative, am Villeosthang gelegene, westliche Ortsumgehungen Buschbells, die sich in einer

- **Variante 1** (1.650 m) als ortsnahe Trasse mit den Untervarianten **1.1** (1.815 m), **1.2** (1.631 m), **1.3** (2.250 m) sowie einer
- **Variante 2** (2.650 m) als ortsferne Trasse unterscheiden (siehe beigefügte Übersichtskarte).

## **BEWERTUNG DER VARIANTEN**

Die Variantenbewertung ist unabhängig voneinander und entsprechend der Aufgabengliederung getrennt vorgenommen worden. Im einzelnen stellen sich die Ergebnisse wie folgt dar:

### **Mögliche Verkehrsverlagerungen**

Neben den Varianten beinhaltet die Untersuchung der IVV noch einen Prognose-Null-Fall, bei der die Ortsdurchfahrt unverändert oder nur teilgesperrt erhalten bleibt sowie eine östliche Ortsumgehung. Beide Lösungen erweisen sich als wenig wirksame Maßnahmen, da ohne den Bau einer Ortsumgehung nur eine unbedeutende Entlastung durch übergeordnete Verkehrsveränderungen eintritt oder bei einer Teilspernung eine Verkehrsverdrängung auf das umliegende Straßennetz mit starken Überlastungen zu erwarten ist.

Eine östliche Umgehung mit gleichzeitigem Rückbau der Ortsdurchfahrt bedeutet große Umwegfahrten und somit geringe Akzeptanz (DTV 7.900 Kfz/24 h) und keine wirksame innerörtliche Entlastung.

Diese wird im wesentlichen nur durch eine westliche und ortsnahe Umgehungsstraße entsprechend der Variantengruppe 1 mit prognostizierten

Verkehrsbelastungen von 10.200 bzw. 10.400 Kfz/24h erzielt, weil hier neben dem gesamten Durchgangsverkehr auch Teile des Quell- und Zielverkehrs von Buschbell/Hücheln über die Ortsumgehung abgewickelt werden. Voraussetzung für eine wirkungsvolle Verlagerung des Verkehrs auf die Ortsumgehung ist jedoch eine möglichst umwegarme, gradlinige Verkehrsführung, ein wirkungsvoller Rückbau der Ortsdurchfahrt und eine problemgerechte Umgestaltung der Anschlüsse an das bestehende Straßennetz.



## TABELLARISCHE VERGLEICHENDE GESAMTÜBERSICHT

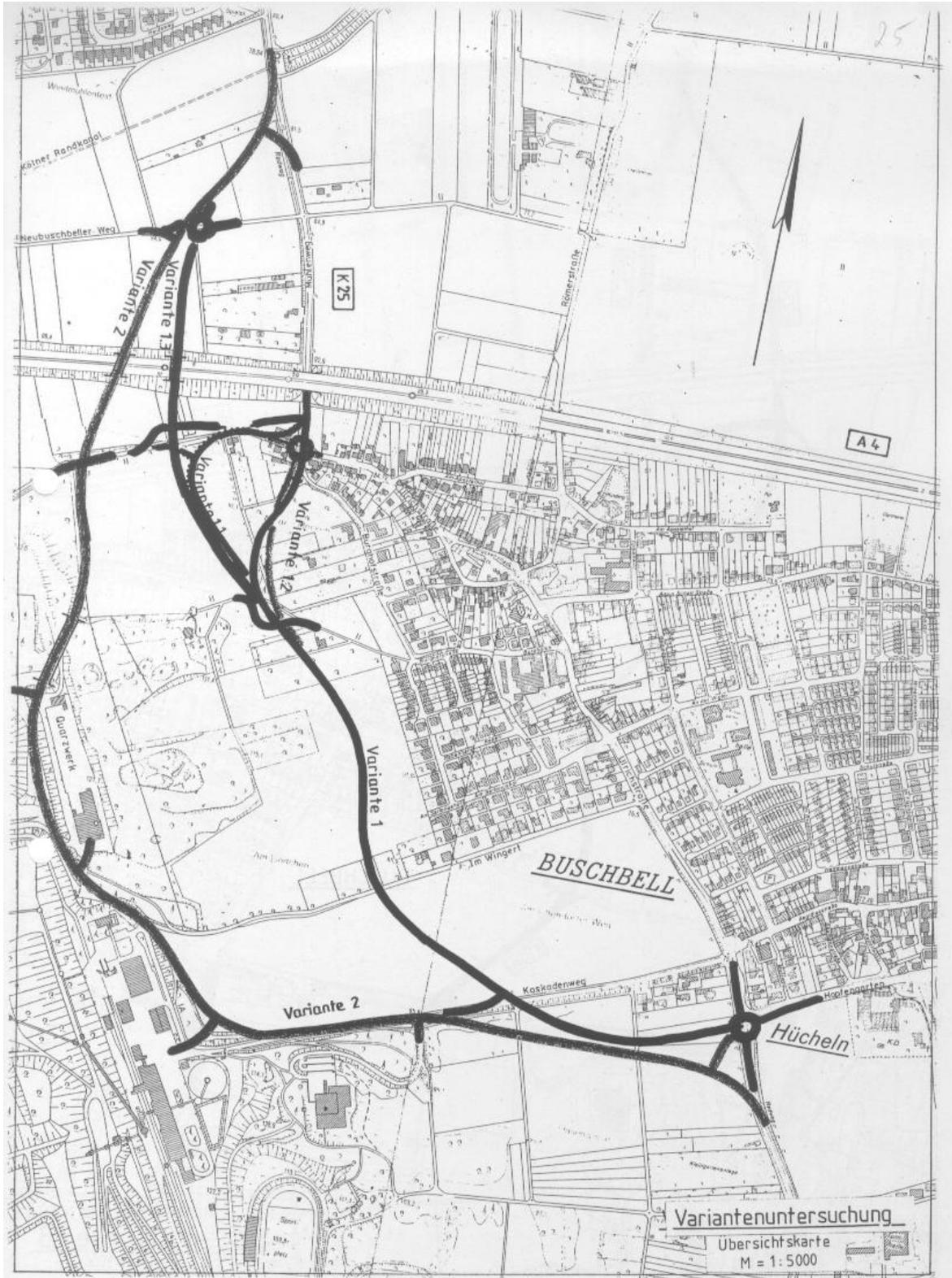
	Einheit	Variante				
		1	1.1	1.2	1.3	2
Lage	-	o.nah	o.nah	o.nah	o.nah	o.fern
Streckenlänge	m	1650	1815	1631	2250	2650
Länge der Anbindungen	m	470	460	450	570	550
neue Brückenbauwerke A 4	Stck	-	-	-	1	2
Dammlage > 1,5 m Höhe	m	120	120	95	120	410
Einschnittslage > 3,0 m Tiefe	m	85	85	85	85	85
Flächenverbrauch	ha	2,44	2,53	2,34	3,45	5,49
Flächenentsiegelung	m <sup>2</sup>	20	280	25	1120	1750
Knotenpunkte als Kreisverkehr	Stck	1	1	2	2	-
Knotenpunkte mit Signalanlage	Stck	1	1	-	-	2
einf. Knotenpunkte/Einmündungen	Stck	2	3	2	3	6
Gesamtkosten (Mio.) ohne R+G	DM	5,911	6,165	6,210	9,308	17,167
R+G-Lückenschluß (Mio.)	DM	0,310	0,320	0,310	0,350	0,360
Verkehrsbelastung (DTV)	Kfz/24h	10200	10200	10200	10400	8200
Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt	%	83,5	83,5	83,5	85,8	79,5
Wohnhäuser im vorbelast. 20 m-Bereich	Stck	3	4	3	-	-
Wohnhäuser im vorbelast. 50 m-Bereich	Stck	8	10	10	4	-
Wohnhäuser im unbelast. 20 m-Bereich	Stck	-	1	-	-	-
Wohnhäuser im unbelast. 50 m-Bereich	Stck	1	1	1	1	-
Verlust an Hausgärten	m <sup>2</sup>	250	-	1250	-	-
Gebäude mit passiven Lärmschutz	Stck	6	4	5	1	-
Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere	-	relativ günstig	mäßig günstig	relativ günstig	mäßig günstig	ungünstig
Auswirkungen auf die Landschaft	-	relativ ungün.	relativ ungün.	relativ ungün.	relativ ungün.	relativ ungün.
Entfallende Wegeverbindungen	Stck	1	1	1	1	2
Wegeverbindungen werden gekreuzt	Stck	3	4	3	5	3

### Aufgestellt:

INGENIEURGEMEINSCHAFT PLANPARTNER

mit integrierten Textteilen aus der

- Verkehrsuntersuchung der IVV
- UVS der Planungsgesellschaft Smeets + Damaschek





### **Empfohlene Variante 1.3**

Gleiches gilt mit Einschränkungen auch für die ortsferne Variante 2, allerdings verbunden mit geringerer Akzeptanz (DTV 8.200 Kfz/24h) infolge des größeren Umweges.

#### **Auswirkungen auf die Umwelt**

Aufbauend auf die UVS-Hauptstudie aus dem Jahre 1994 wurden in die vorliegende Studie zur bereits untersuchten ortsnahen Neubautraße (Variante 1) weitere punktuell veränderte Untervarianten 1.1 bis 1.3 sowie eine siedlungsferne Trasse (Variante 2) aufgenommen.

Die Berücksichtigung einer ortsfernen Linienführung, welche bislang in der politischen Diskussion und in der planerischen Abwägung nur einen untergeordneten Stellenwert eingenommen hatte, ergab sich, nachdem erhebliche Einwände von Teilen der Bevölkerung gegen den siedlungsnahen, in der UVS-Hauptstudie favorisierten Verlauf erhoben wurden.

Bis dahin wurde die siedlungsferne Linie in der allgemeinen Einschätzung der beteiligten Behörden und Planer aus Umweltsicht ausgeschlossen. Nach Ansicht der Einwänder gehen aber von der Trasse nicht nur geringere Auswirkungen auf die Anwohner sondern auch auf die Wohnumwelt aus.

Die neue Variante 1 mit ihren Untervarianten 1.1, 1.2 und 1.3 stellt letztlich eine geländenahe Trassierung in Anlehnung an die bisherige ortsnaher Variante dar. Beiden ist ferner der Verzicht auf Tunnel- oder Brückenbauwerke im Verlauf der Straßenführung gemeinsam. Sie beinhaltet darüber hinaus Trassierungselemente (z.B. im Umfeld der südlichen Anbindung an die K 25alt), die im Variantenvergleich der UVS-

Hauptstudie bei der abschließenden Wertung als effektvolle Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen herausgestellt wurden.

Die Untersuchung der zusätzlichen Trassenalternativen kommt bei gleicher Methodik zu dem Ergebnis, dass sich aus Umweltsicht ein ortsnaher Verlauf mit einem neuen etwa 200 m weiter westlich liegendem Unterführungsbauwerk (BAB 4) gemäß der Variante 1.3 als relativ günstigste Lösung darstellt, da vor allem erhebliche, aber vermeidbare Auswirkungen auf die Umwelt allein durch die Straßenführung unterbunden werden.

So vermeiden die ortsnahen Trassierungen insbesondere großflächige und nachhaltige Beeinträchtigungen z. T. regional bedeutsamer Tier- und Pflanzenlebensräume sowie weiträumige Wertminderungen im Hinblick auf die örtliche und überregionale Erholungsnutzung.

### **Straßenbautechnische Gegenüberstellung der Varianten**

Für den straßenbautechnischen Teil im Zuge des Linienbestimmungsverfahrens wurden für die westliche Ortsumgehung Buschbells und Hühelns die vorbeschriebenen Varianten entwickelt.

Für die untersuchten Varianten wurden die n.g. gemeinsamen Trassierungsgrundlagen verwendet:

### **Entwurfsgeschwindigkeit**

Die Trassierungselemente sind für eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 60$  km/h gemäß RAS-L-1 für eine Straßenkategorie B, „Anbaufreie Straßen im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion“ ausgelegt.

### **Zwangspunkte**

Neben den sehr schwierigen topografischen Verhältnissen und den einschränkenden Vorgaben aus der Umweltverträglichkeitsstudie sind folgende wesentlichen Zwangspunkte im Grund- und Aufriß zu berücksichtigen:

- lage- und höhengerechte Anbindungen an die K 25 alt, wobei im Norden die vorhandene Autobahnbrücke bzw. alternativ eine planfreie Kreuzung mit der A 4 – je nach Variante – als Fixpunkt einzuhalten sind,
- ausreichend Lärmschutz-Abstand ( $> 80$  m) zur vorh. geschlossenen Bebauung im mittleren Streckenabschnitt zwischen Burghofstraße und Im Wingert
- verkehrsgerechte Knotenpunktlösungen an den Verpflechtungspunkten mit den innerörtlichen Anbindungen,
- Berücksichtigung vorhandener Rad- und Gehwegverbindungen sowie deren Eingliederung in die neuen bzw. veränderten Netze.

### **Querschnitt**

Querschnitt gemäß RAS-Q ein d2 (RQ 10) mit 10 m Kronenbreite bestehend aus

2x3,25 m Fahrstreifen	=	6,50 m
2x0,25 m Randstreifen	=	0,50 m
<u>2x1,50 m Bankett</u>	=	<u>3,00 m</u>
Gesamtbreite	=	10,00 m

Das Anlegen eines straßenbegleitenden Rad- und Gehweges ist nicht für den gesamten durchgehenden Streckenabschnitt vorgesehen. Diese Verkehre sollen auch zukünftig durch die dann verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt geführt werden. Der Rad- und Gehweg ist deshalb nur jeweils bis zur ersten innerörtlichen Anbindung im Norden wie auch im Süden eingeplant.

### **Knotenpunkte**

Die Knotenpunktsformen sind entsprechend den Richtlinien der RAS-K-1 als plangleiche Knotenpunkte konzipiert. Für die nord- und südliche Ortseinfahrten müssen aufgrund der hohen Verkehrsbelastung entweder signalgeregelte Knotenpunkte oder Kreisverkehrsplätze eingerichtet werden. An den übrigen Anschlüssen sind einfache Einmündungen oder Kreuzungen vorgesehen.

### **Lärmschutz**

Unabhängig von der gewählten Variante wird sich die Geräuschsituation in der Ortsdurchfahrt verbessern und eine Entlastung der Lärmeinwirkung eintreten.

Ausgenommen von dieser Feststellung ist bei den Varianten 1 und 1.2 der nördliche Wohnsiedlungsbereich im Umfeld der A 4 und der K 25 alt.

Aufgrund der Vorbelastung und weitgehendst unverändertem neuen Straßenverlauf wird sich hier keine spürbare Entlastung einstellen, während bei der Variante 1.1 durch die starke auslagernde Verschwenkung größere Wohngebietsflächen eine Lärminderung erfahren.

Durch die noch intensivere Auslagerung der Trasse in Variante 1.3 um ca. 200 m nach Westen werden lärmbedingte Beeinträchtigungen für diesen Bereich von vornherein ausgeschaltet.

Bei der ortsfernen Trasse (Variante 2) reduzieren sich die lärmbedingten Auswirkungen bei Wohngebäuden auf betriebsbedingte Störungen.

### **Kosten**

Anhand der vorliegenden Kostenschätzungen erweisen sich die Varianten 1, 1.1 und 1.2 als die wirtschaftlichsten Lösungen, da es sich hierbei um die kürzesten Neubaustrecken ohne Bauwerkanteile handelt, während die Alternative 1.3 kostenmäßig mit einem ca. 600 m längeren Streckenabschnitt und einem Brückenbauwerk unter der A 4 belastet ist.

Die Variante 2 mit ca. 1000 m längere Strecke und zwei Brückenbauwerken stuft sich bei den Kosten als ungünstigste Handlungsalternative ein.

### **TRASSENEMPFEHLUNG**

Die einzelnen Untersuchungen haben gezeigt, dass sich die

#### **ortsnahe Westumgehung der Variante 1.3**

als die günstigste Lösung einer Ortsumgehung für Buschbell und Hüheln ausweist.

Im einzelnen sind hierzu folgende zusammenfassende Bewertungen anzuführen:

#### **Verkehrliche Erkenntnisse**

Aus verkehrlicher Sicht erweisen sich besonders die Varianten der Gruppe 1 als geeignet, die Verkehrsbelastungen in der Ortslage Buschbell/Hüheln zu reduzieren und damit dem Ortskern neue Entwicklungschancen zu eröffnen.

Sie besitzen durch ihre direkte Linienführung eine hohe Orientierungskraft für diesen regionalen Straßenzug und erzwingen nur in geringem Umfang Umwegfahrten bzw. Abbiegevorgänge. Dabei entsprechen sie den festgestellten starken Verkehrsverflechtungen zwischen dem Raum Königsdorf und dem Raum Frechen und sichern bzw. verbessern die Anbindung des Ortsteils Königsdorf an die Kernstadt Frechen.

Gleiches gilt mit Einschränkungen auch für die Variante 2, allerdings verbunden mit geringerer Akzeptanz der Ortsumgehung infolge des

größeren Umweges bei ortsferner Führung. Eine westliche Umgehungsstraße ermöglicht außerdem einen besseren Anschluß der Quarzwerke an das regionale Straßennetz.

### **Umweltsicht**

Die ortsnah geführten Varianten vermeiden erhebliche Auswirkungen oder reduzieren deren Intensität bzw. ihren Umfang. Die lagebedingten Nachteile im Hinblick auf die beeinträchtigten Flächen mit Wohnnutzung sind bei Unterbindung unzulässiger Belastungen – und eventuell darüber hinaus – weniger beurteilungsrelevant.

Da Variante 1.3 diesbezüglich aber von vornherein die geringste Neubelastung verursacht und eine Entlastungswirkung für alle Siedlungsteile entlang der Ortsdurchfahrt mit sich bringt, stellt sich diese als relativ günstigste Variante aus Umweltsicht dar.

Nachteile, die sich anlagenbedingt für die Umweltbereiche Boden, Wasser sowie Tiere und Pflanzen ergeben, resultieren vorallem aus der längeren Straßenführung nach Norden. Das „Mehr“ an Belastungen betrifft vornehmlich einen landschaftlich unproblematischen Raum zwischen der Autobahn und der Ortslage Neubuschbell und erscheint ausgleichbar und in Gegenüberstellung der Positivwirkungen tolerierbar.

Ungeachtet des Ergebnisses ist festzuhalten, dass alle Varianten, auch die im Vergleich vorteilhafte Variante 1.3, unvermeidbare und nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorrufen, woraus sich gemäß § 4 Landschaftsgesetz die Abwägung mit anderen Belangen ergibt.

### **Bau- und verkehrstechnische Wertung**

Die Abwägung zwischen einer ortsnahen und einer ortsfernen Trasse weisen die ortsnahen Linien der Variantengruppe 1 als die günstigeren Lösungen aus, da

- durch sie eine deutlich höhere Akzeptanz erzielt wird,
- bei ihnen durch kurze und direkte Verbindungen standort- und verkehrsgerechte Verknüpfungen mit der Ortslage möglich sind,
- die bessere Wirtschaftlichkeit des Vorhabens aufgrund erheblich niedriger Baukosten gewahrt ist.

Der lagebedingte Nachteil bezüglich höherer Lärmeinwirkungen aufgrund der Ortsnähe ist durch einen ausreichend bemessenen Abstand zur Wohnbebauung ausgeglichen, bei dem die Immissionsgrenzwerte für *allgemeine Wohngebiete* nicht überschritten werden.

Das Bemühen, eine Verbesserung und eine Konfliktvermeidung auch für den nördlichen Wohnbereich zwischen der A 4 und der Ulrichstraße zu erreichen, wird durch die Variante 1.3 erzielt. Aufgrund der bei ihr vorgenommenen Auslagerung nach Westen um ca. 200 m und Verlängerung bis zum Kölner Randkanal ist das v.g. Gebiet total vom Durchgangsverkehr entlastet, weil u.a. auch die alte K 25 am vorhandenen Brückenbauwerk mit der A 4 abgebunden wird und die verbleibende Trasse nur für den Anliegerverkehr aufrecht erhalten bleibt.

Aufgrund der vorbeschriebenen Argumente kann die **Variante 1.3** als die günstigste Neubauvariante herausgehoben und für eine planerische Fortschreibung empfohlen werden.



# STADT FRECHEN

## Einladung zur BürgerInnenversammlung

am 18.12.1996 um 19.00 Uhr

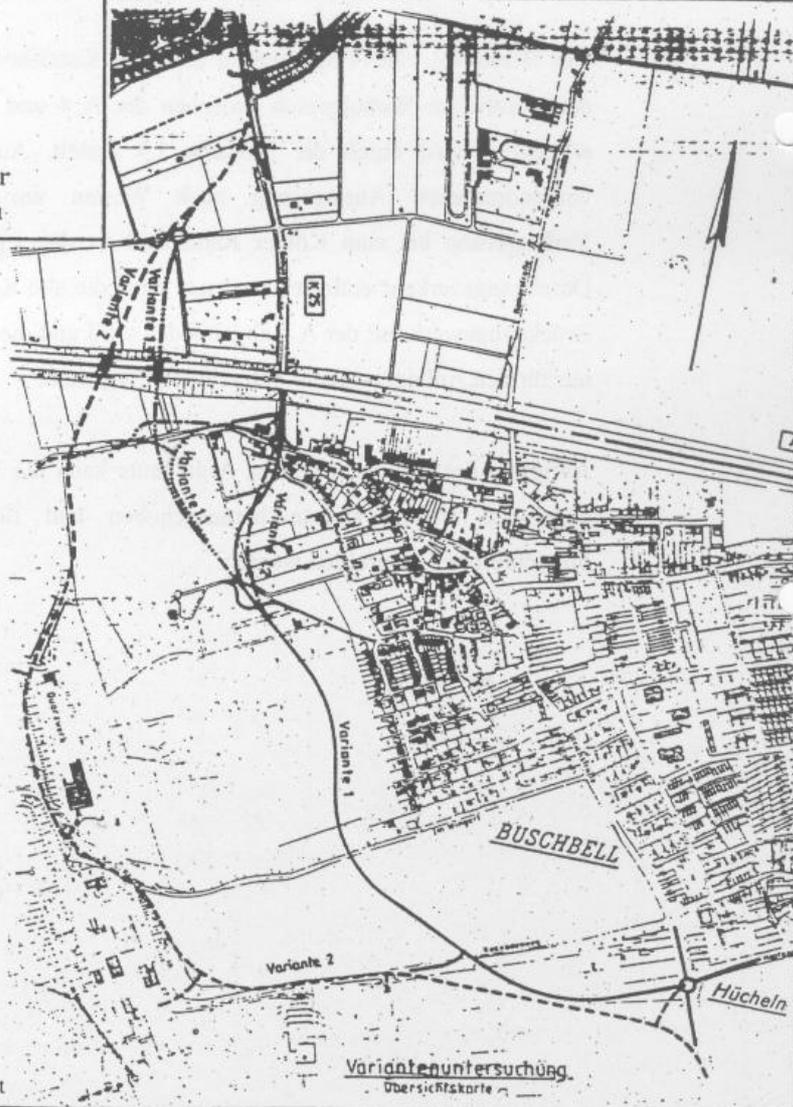
in der Mehrzweckhalle Königsdorf, Pfeilstraße

Stadtplanung

Vorstellung  
und Diskussion der  
Planungsabsichten

Bebauungsplan  
Nr. 33 BU

Ortsumgehung Buschbell (K 25n) für den Bereich Frechen-Buschbell, westlich Mühlenweg, Burghofstraße



Stadt Frechen  
Planungs- und Bauordnungsamt

Variantenuntersuchung  
Übersichtskarte

### **5.3.1 Beteiligung der BürgerInnen gem. § 3 (1) BauGB**

Der Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung hat in seiner Sitzung am 11.12.1996 die Ergebnisse der Variantenuntersuchung zur Ortsumgebung Frechen-Buschbell/Hücheln zur Kenntnis genommen und beschlossen, diese Ergebnisse den BürgerInnen im Zuge der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch vorzustellen und ihnen Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben

Um die BürgerInnen frühzeitig und eingehend mit dem Vorhaben vertraut zu machen sowie eine möglichst hohe Akzeptanz zu erzielen, soll von einem Planfeststellungsverfahren abgesehen werden und statt dessen ein Bebauungsplan gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch aufgestellt werden.

Aufgrund des Beschlusses des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauleitplanung vom 11.12.1996 fand am 18.12.1996 in der Mehrzweckhalle Frechen-Königsdorf die frühzeitige Beteiligung der BürgerInnen statt.

Basierend auf den Untersuchungsergebnissen aller beteiligten Fachbüros, wurde die Variante 1.3 in der Sitzung des vorg. Ausschusses und in der Bürgerbeteiligung am 18.12.1996 durch Gutachter und Straßenbaulastträger als empfohlene Variante dargestellt.

### **5.4 Vorzugsvariante 1.3**

Neben den verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aussagen waren die Ergebnisse aus der Umweltverträglichkeitsstudie September 1996 über die Untersuchung der ortsnahen Varianten 1, 1.1, 1.2, 1.3 und der ortsfernen Variante 2 für diese Empfehlung ausschlaggebend.

Das vorliegende Ergebnis basiert auf der Einschätzung der Auswirkungen bezüglich aller per Gesetz (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP) zu berücksichtigenden Umweltbereiche der sogenannten Schutzgüter, als da sind

- Mensch
- Tiere und Pflanzen
- Boden
- Wasser
- Klima/Luft
- Landschaft
- Wechselbeziehungen zwischen den jeweiligen Schutzgütern sowie
- Kultur- und Sachgüter.

Hinsichtlich des Umweltbereiches **Mensch** rufen alle Varianten – neben der angestrebten innerörtlichen Verkehrsreduzierung – dauerhafte und nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Wohnbereichen, des Wohnumfeldes sowie von freizeit-/erholungsrelevanten Räumen hervor.

Eindeutige Vorteile zeichnen sich vor dem Hintergrund der Neubelastungen für die eine oder andere Variante nicht ab. Dies resultiert letztendlich aus der Tatsache, dass den eingeschränkten Vorzügen einer ortsnahen Trassierung in bezug auf den Erholungsaspekt die Gunst der ortsfernen Straßenführung im Hinblick auf die Wohnnutzungen am westlichen Siedlungsrand Buschbells gegenüberstehen.

Unter der Voraussetzung, dass es im Zuge aller ortsnahen Varianten bereits auf der Grundlage des jetzigen Straßenentwurfs oder nach Durchführung geeigneter bzw. gesetzlich geforderter Minderungsmaßnahmen nicht zu unzulässigen Belastungen von Wohnbereichen kommt, erscheint eine ortsferne Führung gemäß Variante 2 als eher ungünstig.

Letztere verursacht erhebliche Beeinträchtigungen hoch bedeutsamer Freizeit- und Erholungsflächen, bei denen ein Anspruch auf zusätzliche immissionsmindernde Maßnahmen nicht besteht.

Unter den sich als vorteilhafter erweisenden ortsnahen Straßenführungen ergibt sich eine Präferenz für die längere **Variante 1.3**. Sie bewirkt in stärkstem Maße eine Entlastung der Ortsdurchfahrt – wenn auch bei geringfügigen Unterschieden. Sie trägt ebenso zu einer Belastungsminderung innerhalb der nordwestlichen Siedlungsbereiche Buschbells bei.

Diese würden – ungeachtet der von der BAB 4 ausgehenden Wirkungen – auch weiterhin den verkehrlichen Einflüssen einer K 25n unmittelbar unterliegen, wenn die übrigen ortsnahen Varianten 1, 1.1 oder 1.2 zur Umsetzung kämen. Zudem sind bei Variante 1.3 alle erforderlichen Lärmschutzvorkehrungen in aktiver Form durchführbar.

Im Hinblick auf den Umweltbereich **Pflanzen und Tiere** werden allein von der Variante 2 hoch bedeutsame und nicht ausgleichbare Biotope beansprucht. Eine darüber hinausgehende Wertminderung durch verkehrlich Einflüsse erreicht dort ebenso den höchsten Umfang.

Die ortsnahen Trassen vermeiden den Verlust hochwertiger Landschaftsteile und reduzieren von vornherein das Ausmaß betriebsbedingter, teilweise nicht ausgleichbarer Störungen innerhalb dieser wie auch sonstiger, bedeutsamer Pflanzenstandorte und Tierlebensräume. Der Biotopverbund wird zwar gestört, die Auswirkung ist aber bei Variante 2 wesentlich schwerwiegender. Verbleibende Zerschneidungseffekte können bautechnisch gemindert werden.

Als in der Gunst führend stellen sich die kurz geführten **Varianten 1 und 1.2** dar. Bis auf die nicht ausgleichbaren, aber verminderbaren

Funktionsstörungen bezüglich der Buchenaltholzbestände und der vorgelagerten Obstwiese erscheinen alle übrigen Beeinträchtigungen als ausgleichbar.

Dies trifft auch auf die längere Variante 1.3 zu, deren Verlauf aber umfangreichere, allerdings ausgleichbare Beeinträchtigungen bedeutsamer Lebensräume hervorruft.

Bei den Umweltbereichen **Boden** und **Wasser** erweist sich vor allem die Länge der Neubaustrecke als beurteilungsrelevant.

Zwar rufen alle Varianten erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen hervor, die jedoch durch Flächenaufwertungen an anderer Stelle, nicht aber allein durch Entsiegelung und Rekultivierung von ehemaligen Verkehrsflächen, ausgeglichen werden können.

Unter dem Aspekt der frühzeitigen, planerischen Vermeidung sind die kurzen **Varianten 1, 1.2**, aber auch **1.1** beim Umweltbereich Wasser, als vergleichsweise günstig zu bewerten.

Hinsichtlich des Umweltbereiches **Klima und Luft** bewirken alle Varianten Behinderungen des Kaltluftabflusses sowie Beeinträchtigungen der Qualität der hangwärts strömenden Kalt- bzw. Frischluft.

Veränderungen dieser Art, die sich auf die Luftregeneration innerhalb der Siedlungsbereiche am Ortsrand auswirken, sind am ehesten bei allen ortsnahen Varianten zu erwarten.

Die zwar lokalklimatisch wirksame wie auch frischluftproduzierende Landschaftsteile ebenso beeinträchtigende **Variante 2** wird demnach als vorteilhaft eingestuft.

Diese Einschätzung ist ebenso auf den Umweltbereich **Landschaft** anwendbar.

Die Gunst der Variante 2 beruht hier, trotz der teilweise erheblichen und nur langfristig ausgleichbaren Auswirkungen, auf der über weite Strecken bestehenden geringen Einsehbarkeit der ortsfernen Trasse.

Grundsätzlich sind allerdings alle Varianten im Hinblick auf das derzeitige charakteristische Erscheinungsbild der Landschaft mit erheblichen Beeinträchtigungen verknüpft. Dies gilt vor allem dann, wenn zur Beurteilung der Veränderungen des Landschaftsbildes alle mit den Sinnen wahrnehmbaren Ausprägungen der Landschaft einbezogen werden, also auch die Freiheit von Lärm und Gerüchen.

Die Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter erscheinen nach heutigem Erkenntnisstand nicht entscheidungsrelevant. Eventuell zu erwartende Beeinträchtigungen im Zuge der Neubauvarianten sind heute nicht abschätzbar und betreffen schließlich alle Varianten ohne wesentliche Unterschiede.

In der **zusammenfassenden Wertung** ergibt sich nunmehr folgendes Bild.

Alle Neubauvarianten rufen die erhofften innerörtlichen Verkehrsentlastungen hervor, wobei graduelle Vorteile für die Variante 1.3 bestehen.

Dieser positiven Auswirkung stehen Beeinträchtigung der nach UVPG zu berücksichtigenden Umweltbereiche (Schutzgüter) im Zuge aller der hier zu untersuchenden Neubauvarianten gegenüber.

Wenn auch wenige, aber nicht grundlegende Vorteile einer ortsfernen Trasse bestehen, wird die Variante 2 vor allem wegen der voraussichtlich erheblichen, nachhaltigen und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenlebensräume sowie der zu erwartenden großräumigen Wertminderungen im Hinblick auf die örtliche und überregionale

Erholungsnutzung als eine aus Umweltsicht **nicht zu empfehlende Variante** eingestuft.

Trotz vorgesehener und noch möglicher Minderungsmaßnahmen werden z. T. regional bedeutsame Lebensräume und Freizeit-/Erholungsgebiete hoher Bedeutung schwerwiegend belastet und in ihrer Funktion deutlich eingeschränkt.

Die auch bei Realisierung der nördlich des Quarzwerkes geplanten Landschaftsbrücke zu erwartenden Auswirkungen – insbesondere auf den Tierartenbestand, auf die Qualität angrenzender Lebensräume sowie auf die Funktion des betroffenen Villedereiches als Gesamtlebensraum – würden sich ohne die Verminderungsmaßnahme „Landschaftsbrücke“ weiter verstärken. Der Wegfall dieses Bauwerks hätte aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes noch gravierendere und gleichsam nachhaltige Konsequenzen für das Artenspektrum und den Artenaustausch, die zumindest ansatzweise im Falle der Landschaftsbrücke gemindert werden können.

Die ortsnahe geführten Varianten vermeiden die vorgenannten Auswirkungen oder reduzieren deren Intensität bzw. ihren Umfang. Die lagebedingten Nachteile im Hinblick auf die beeinträchtigten Flächen mit Wohnnutzung sind bei Unterbindung unzulässiger Belastungen – und eventuell darüber hinaus – weniger beurteilungsrelevant.

Da **Variante 1.3** diesbezüglich aber von vornherein die geringste Neubelastung verursacht und eine Entlastungswirkung für alle Siedlungsteile entlang der Ortsdurchfahrt mit sich bringt, stellt sich diese als **relativ günstigste Variante** aus Umweltsicht dar.

Nachteile, die sich anlagenbedingt für die Umweltbereiche Boden, Wasser sowie Tiere und Pflanzen ergeben, resultieren vor allem aus der längeren Straßenführung nach Norden. Das „Mehr“ an Belastungen betrifft

vornehmlich einen landschaftlich unproblematischen Raum zwischen der Autobahn und der Ortslage Neubuschbell, erscheint ausgleichbar und in Gegenüberstellung der Positivwirkungen tolerierbar.

Ungeachtet des Ergebnisses ist festzustellen, dass alle Varianten, auch die im Vergleich vorteilhafte Variante 1.3 unvermeidbare und nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorrufen, woraus sich gemäß § 4 Landschaftsgesetz die Abwägung mit anderen Belangen ergibt.

Der **Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung** hat in seiner Sitzung am **29.01.1997** beschlossen,

1. aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse der Fachplaner, der Bewertung des Straßenbaulastträgers Erftkreis und des Abwägungsergebnisses die **Variante 1.3** im Grundsatz,
2. die Trassenführung ist im Rahmen der noch durchzuführenden Entwurfsplanung hinsichtlich des Trassenverlaufs und der Höhengestaltung zu optimieren. Detaillösungen bleiben den weiteren Planungen vorbehalten,
3. in den weiteren Planungen sind die dem Ausschuß vorgelegten Anregungen und Bedenken, soweit möglich, zu berücksichtigen,
4. in der noch durchzuführenden Landschaftspflegerischen Begleitplanung sind Maßnahmen zu treffen, die die verkehrlichen Auswirkungen (Immissionen) minimieren und die Baumaßnahme in das Landschaftsbild zu integrieren,
5. hinsichtlich der Rad-/Fußwegverbindung Königsdorf-Buschbell-Frechen ist zu untersuchen, inwieweit das bestehende Unterführungsbauwerk der Bundesautobahn A 4 erhalten bleiben kann, oder der Rad-/Fußgängerverkehr über die neue Trasse und die nördliche Ortsanbindung Buschbell geführt werden kann,

6. die Verwaltung wird beauftragt, die beschlossene Trasse nach erfolgter Entwurfsplanung durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 33 BU zu sichern,
7. der Straßenbaulastträger Erftkreis ist aufzufordern, den Bau der Ortsumgehung zeitnah zu realisieren.
8. die Trassenführung der K 25n sollte nördlich der Autobahn A 4 so überplant werden, dass die Anbindung an die K 25 früher erfolgt,
9. eine Optimierung und Korrektur des Trassenverlaufs in Lage und Höhe sollte im Rahmen der weiteren Planungen erfolgen. Hier sollte besonders überprüft werden, ob die Linienführung von dem Punkt „Im Wingert“ bis zur ersten Anbindung (Burghofstraße) westlicher verlaufen kann,
10. es sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf  $V_e$  60 km/h erfolgen,
11. Lkw-Verkehre sollten unterbunden werden, da die Verkehrsanbindung an die B 55 und die Lärmbelastungen problematischer werden,
12. im Zuge des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sollten die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen zwischen der Wohnbebauung und der neuen Trasse erfolgen. Der anfallende Aushub von Erdreich sollte in der Ortslage Buschbell auf der Ostseite der Trassenführung eingebracht werden,
13. die zur Zeit geplante Trassenführung 1.3 sollte weiter nach Westen verschoben und im Gelände abgesenkt werden. Mit der dadurch gewonnenen Aushubmasse ist ein aktiver Lärmschutz (Damm) zwischen Trasse und Wohnbebauung anzulegen. Von einer Dammlage wird abgesehen,
14. der ökologische Ausgleich ist auf der Fläche zwischen der Variante 1.3 und der Bebauung Rebenhang/Burghofstraße vorzusehen. Damit soll eine weitere Abschirmung der Wohnbebauung erreicht werden,
15. im Hinblick auf die südliche Bebauung von Königsdorf (Heideweg, Rotental, Windmühlenfeld, Sekisui-Siedlung) sollte die Trasse der K 25 soweit als möglich nach Osten verschwenkt werden, spätestens ab dem



16. Randkanal. Hier bietet sich die Trasse der bereits einmal geplanten L 183n bis Aachener Straße an.

Der Erftkreis als Straßenbaulastträger wurde von der Stadt Frechen mit Schreiben vom 20.02.1997 über die Beschlußlage in Form der Beratungsunterlagen einschließlich Niederschriften des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauleitplanung und des Rates der Stadt Frechen informiert und gebeten, im Sinne der Beschlüsse die Planungsmaßnahme Ortsumgehung Frechen-Buschbell/Hücheln mit dem Ziel einer zeitnahen Realisierung weiter zu betreiben.

Durch die betroffenen Anwohner und Teile der politischen Gremien wurde das Ergebnis der UVS dahingehend hinterfragt, dass nach ihrer Meinung eine zu starke Gewichtung des Naturschutzes erfolgt sei und die Belange des Menschen, einschließlich seines Wohnumfeldes, nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Der Erftkreis als Vorhabenträger hat daher das Büro IBIS Landschaftsplanung, Heiligenstadt, beauftragt, die Umweltverträglichkeitsstudie im Hinblick auf die **verfahrensrechtliche Vollständigkeit sowie auf ihre fachliche Plausibilität** zu prüfen. Darüberhinaus sollten vertiefende Betrachtungen zum Schutzgut Mensch durchgeführt und hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf das Ergebnis der UVS interpretiert werden.

In der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme wurde die UVS zur geplanten Ortsumgehung Frechen-Buschbell im Zuge der K 25n hinsichtlich ihrer verfahrensrechtliche Vollständigkeit und fachlichen Plausibilität geprüft und eine vertiefende Betrachtung zum Schutzgut Mensch durchgeführt.

Als Ergebnis zeigt sich, dass die UVS gesetzeskonform erstellt und die fachliche Bearbeitung plausibel und nachvollziehbar vorgenommen wurde. Beim Schutzgut Mensch wurde teilweise sogar die Beeinträchtigungsintensivität höher als eigentlich erforderlich angesetzt.

### **5.5 Planerische Weiterentwicklung/Optimierung Variante 1.4**

Der **Kreistag des Erftkreises** hat in seiner Sitzung **am 21.09.2000** beschlossen „Planung und Bau der K 25n, ortsnaher Ortsumgehung Frechen-Buschbell, werden nicht weiter verfolgt.“ Die Kreisverwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit der Stadt Frechen nach Lösungen außerhalb der ortsnahen Variante (ortsfern bis Optimierung der Null-Variante) zu suchen.

Der Erftkreis hat daraufhin zwei Varianten erarbeitet, die gegenüber der Variante 1.3 in westlicher Richtung verschoben wurden. d.h. der Abstand zum Wohnsiedlungsbereich Buschbell/Hücheln wurde vergrößert.

Die Variante A wurde um bis zu 100 m im Bereich der Wohnbebauung Am Weingartsberg, Rebenhang und Am Sartoriusshos in westlicher Richtung verschoben, so dass der Abstand zum Ortsrand jetzt 175 – 250 m beträgt.

Die Variante B, in der Folge mit **Variante 1.4** bezeichnet, wurde um bis zu 120m im gleichen Bereich verschoben, so dass der Abstand bei dieser Variante zur Wohnbebauung 170 – 250 m beträgt.

Beide Varianten wurden in weiten Streckenabschnitten in Tieflage bis zu 6 m; teilweise bis zu 9 m gelegt.

Im Bereich des Anwesens Schlösser konnte die Gradienten der K 25n so tief geführt werden, dass die Zuwegung planfrei und geländeeben über die K 25n erfolgen kann.

Beide Varianten greifen nicht in die Altwaldbestände ein, die aus Sicht der Umweltverträglichkeitsprüfung auf jeden Fall zu schützen sind. Jedoch wird in den Bereich der Obstwiese eingegriffen. Der Erftkreis ist der Ansicht, dass dieser Eingriff noch durch Ausgleichsmaßnahmen im direkten Umfeld ausgeglichen werden kann.

So könnte frühzeitig eine neue Obstwiese im näheren Bereich des Eingriffs angepflanzt werden, um eine entsprechende ökologische Wirkung zu erzielen.

Bedingt durch den Abstand zur Ortsrandbebauung und der geplanten teilweisen Tieflage werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Darüberhinaus kann durch die Anordnung von Steilböschungen eine weitere Lärm- und Eingriffsreduzierung erzielt werden.

Auf einem kleinen Streckenabschnitt verläuft die Gradientenlinie geländegleich, so dass hier ca. 2 m hohe Erdverwallungen vorgesehen sind.

Eine Anbindung der Quarzwerke an die K 25n erfolgt bei der Variante 1.4 über einen Kreisverkehrsplatz. Dieser Kreisverkehrsplatz wirkt als ein stark geschwindigkeitsreduzierendes Element und ermöglicht bei Bedarf die Anbindung weiterer Siedlungsbereiche.

Nach derzeitiger Vorstellung des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Niederlassung Köln, erfolgt der 6-spurige Ausbau der BAB A 4 im Bereich einer notwendigen Unterführung der K 25n ab 2003. Um die Bauvorhaben zu koordinieren und die Baukosten der K 25n in Verbindung mit dem Ausbau der BAB A 4 zu minimieren ist es erforderlich, eine Trassensicherung (Baurecht) über ein durch die Stadt durchzuführendes Bebauungsplanverfahren zu erlangen.

Der **Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung** hat in seiner Sitzung **am 28.03.2001** die Variante B, in der Folge mit 1.4 bezeichnet, im

Grundsatz beschlossen und den Erftkreis als Straßenbaulastträger gebeten, auf Grundlage der **Variante 1.4** die weiteren Planungen zu betreiben. Ziel dieser Planungen muß es u.a. sein, diese Variante sowohl in der Trassenführung als in der Gradienten, wenn möglich noch zu optimieren, wobei insbesondere der nördliche Trassenabschnitt auf Höhe der Straßen Am Weingartsberg/Burghofstraße zu überprüfen ist, um eine Trassenverschiebung in westlicher Richtung zu erzielen.

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Trassensicherung (Baurecht) über die Aufstellung eines Bebauungsplanes zu betreiben.

Der **Kreistag** hat in seiner Sitzung am **03.05.2001** die Verwaltung beauftragt, für die K 25n, Ortsumgehung Frechen-Buschbell

- die Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf der Grundlage der **Variante 1.4** kurzfristig zu erstellen,
- soweit möglich weitere Optimierungsmaßnahmen vorzusehen, wobei insbesondere der nördliche Trassenabschnitt auf Höhe der Straße Am Weingartsberg/Burghofstraße zu überprüfen ist, um eine Trassenverschiebung in westlicher Richtung zu erzielen,
- bei der Fortschreibung des Investitionsprogramms 2002-2004 die Maßnahme mit Baubeginn 2003 aufzunehmen,
- umgehend Bundes- und Landeszuwendungen nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz zu beantragen,
- das Baurecht im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens durch die Stadt Frechen zu schaffen,
- nach dem Neubau der Ortsumgehung die verbleibende Ortsdurchfahrt abzustufen.

## **6. AUFSTELLUNGSBESCHLUSS, FRÜHZEITIGE**

### **BÜRGERBETEILIGUNG, ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG**

Der Ausschuß für Stadtentwicklung und Bauleitplanung hat in seiner Sitzung am **24.04.2002** beschlossen,

den Bebauungsplan Nr. 33 BU für den Bereich in Frechen-Buschbell/Hücheln, beginnend vorhandene Kreisverkehrsanlage Lindenstraße/Krankenhausstraße (K 8), Kaskadenweg, Im Wingert, weiter westlich Ortslage Buschbell, BAB A 4, Neubuschbeller Weg, Mühlenweg, Teilstücke aus Flurstücke Nr. 354, 357, 345, 331, 343, 342, 90, 93, 94, 319, 89, 48/1, 353, alle Flur 1, Gemarkung Frechen, 35, 245, 130, 128, 41, 31, 131, 42, 40, alle Flur 5, Gemarkung Buschbell, 105, 260, 193, 195, 325, 382, 384, 244, 246, 248, 353, 250, 252, 254, 245,247, 295, 294, 383, 385, alle Flur 2, Gemarkung Frechen, gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) im Sinne von § 30 Abs. 3 BauGB aufzustellen und

**die BürgerInnen über diese Planungsabsichten gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuches im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung öffentlich zu unterrichten.**

Grundlage des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 33 BU ist das Untersuchungsergebnis der INGENIEURGEMEINSCHAFT PLANPARTNER zur Variante 1.4 vom April 2002.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuches zum Bebauungsplan Nr. 33 BU wurde den BürgerInnen die neue westliche Ortsumgehung Frechen-Buschbell/Hücheln mit der Bezeichnung Variante 1.4 präsentiert und vorgestellt und ihnen Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

In der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 33 BU vom 05.11.2002 bis einschließlich 06.12.2002 wurde von einer unmittelbar von der Planung betroffenen Grundstücksmiteigentümerin Bedenken gegen die geplante Trassenführung vorgebracht. Die Bedenken richteten sich in erster

Linie gegen die in einem Abstand von wenigen Metern zum Wohnhaus der Familie Schloeßer vorbeiführende Trasse der künftigen Ortsumgehung. Darauf hingewiesen wurde, dass demgegenüber der Abstand zu anderen Wohngebäuden vergleichsweise sehr viel größer sein wird, nämlich um mehr als das dreifache. Ein Abwägungsgrund zum Nachteil der Familie Schloeßer sei nicht zu erkennen. Auch ließe die Planung ungeachtet, dass ein hier stehendes Wochenendhaus der Grundstücksmiteigentümerin nicht mehr erreichbar sei, da die bestehende Wegeverbindung durch die Trassenführung unterbrochen wird, das Gebäude somit nicht mehr erschlossen ist.

Diese Bedenken sind nachvollziehbar.

Die Lage der Trasse (Variante 1.4) ergab sich aus den zurückliegenden Forderungen, die Trasse möglichst ortsfern zu führen. In Abwägung mit den Belangen von Natur und Landschaft wurde die Trasse so weit wie ökologisch vertretbar nach Westen vom Ortsrand Buschbell abgerückt. Der Einwand der Fam. Schloeßer, dass diese Trassenführung im Bereich ihres Grundbesitzes nicht mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz in Einklang zu bringen ist, scheint berechtigt.

Nochmalige Untersuchungen haben ergeben, dass aufgrund der vorhandenen topografischen Verhältnisse eine zumutbare neue Wegeverbindung zum besagten Wochenendhaus nicht geschaffen werden kann.

Die Trasse der Ortsumgehung muß deshalb in dem Bereich um ca. 35 m nach Osten verschoben werden, um die vorhandene Wegebeziehung aufrecht erhalten zu können. Bei dieser neuen Lage des Straßenkörpers liegen die Gebäude der Familie Schloeßer immer noch trassennäher als andere Wohngebäude. Dies kann jedoch durch eine Stützwand und eine entsprechende Begrünung entlang der Wandkrone kompensiert werden.

Die ca. 30 – 40 m breite Einschnittlage der Straßentrasse in dem Bereich wird auf einer Länge von ca. 230 m bis auf 20 m reduziert.

Eine zweite frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch ist nicht erforderlich, da die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung nicht geändert werden. An die Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Absatz 1 BauGB schließt sich folgerichtig die förmliche Bürgerbeteiligung - öffentliche Auslegung des Entwurfes – nach § 3 Absatz 2 BauGB an.

**Da der Planentwurf im wesentlichen den Verlauf der Ortsumgebung zum Gegenstand hat, werden durch die beabsichtigte Änderung die Grundzüge der Planung berührt. Gemäß § 3 Absatz 3 Satz 1 BauGB ist der Planentwurf demnach im ganzen erneut nach § 3 Absatz 2 BauGB auszulegen.**

Eine Auslegung lediglich der Änderungen reicht nicht aus:

Nach § 3 Absatz 3 Satz 1, 2. Halbsatz BauGB kann bei erneuter Auslegung bestimmt werden, dass Anregungen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können. Nach der Kommentierung von Ernst/Zinkhahn/Bielenberg, § 3 Rz 65, sollte von einer Beschränkung der Anregungen Abstand genommen werden, wenn Auswirkungen im planungsrechtlichen Sinne auf größere Teile des Plangebietes zu bejahen sind, auch wenn sich die Änderungen oder Ergänzungen unmittelbar nur auf bestimmte Grundstücke oder Gebietsteile beziehen. Ein Verzicht auf die mögliche Beschränkung ist auf jeden Fall rechtlich unbedenklich. Da bei einer Beschränkung der Anregungen die Behauptung der unzulässigen Beschneidung des Abwägungsmaterials nicht ausgeschlossen werden kann, ist aus Gründen der Rechtssicherheit ein Verzicht auf die Beschränkung zu empfehlen.

## 7. PLANINHALT

§ 30 Baugesetzbuch unterscheidet zwischen qualifizierten (§ 30 Abs. 1 BauGB) und einfachen (§ 30 Abs. 3 BauGB) Bebauungsplan. Der Unterschied liegt einmal in der Dichte der Festsetzungen und zum anderen – daraus folgend – in ihrer bauplanungsrechtlichen Zulassungswirkung.

Ein Bebauungsplan ist dann im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB qualifiziert, wenn er bestimmte Mindestfestsetzungen enthält, nämlich über die Art (z. B. einen der Baugebietstypen der BauNVO, wie ein reines Wohngebiet oder ein allgemeines Wohngebiet) und das Maß der baulichen Nutzung (z.B. durch Grundflächenzahl, Geschößflächenzahl, Baumassenzahl, Gebäudehöhe), die überbaubare Grundstücksflächen (beispielsweise durch Baulinien, Baugrenzen oder Bebauungstiefen) und die örtlichen Verkehrsflächen.

Demgegenüber sind einfache Bebauungspläne alle Bebauungspläne, die nicht die genannten Mindestfestsetzungen enthalten.

Gemäß Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 – PlanzV 90) vom 18.12.1990 enthält der Bebauungsplan Nr. 33 BU Festsetzungen über

- Nr. 6 Straßenverkehrsflächen einschließlich Straßenbegrenzungslinien (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- Nr. 12 Flächen für die Landwirtschaft und Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB)
- Nr. 13 Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 1a BauGB)
- Nr. 15 Sonstige Planzeichen
  - Nr. 15.9 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern,

soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

- Nr. 15.13 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB).

### **Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 33 BU ist die Optimierung der Variante 1.4 der neuen Ortsumgehung Frechen-Buschbell/Hücheln.**

Die neue Trasse

- liegt im Mittelabschnitt in einem Abstand von ca. 180 m zur geschlossenen Bebauung, das sind 100 m mehr als bei der Variante 1.3
- erfährt durch die Abrückung von der Bebauung und durch das Hineinschieben in den Villedang eine deutlichere Einschnittslage; sie liegt an verschiedenen Stellen bis zu 7,50 m tief unter vorhandenem Gelände, das bedeutet eine Verdreifachung gegenüber der Variante 1.3
- ist auf ca. 9/10 ihrer gesamten Länge durch ergänzende Geländemodellierungen auf der Anwohnerseite, wie z. B. unregelmäßige Erdwälle, lamellenartige Verwallungen, Anschüttungen usw. zu einer Einschnittsstrecke modelliert worden; d. h. es ist eine durchgehende, landschaftsangepasste und natürliche Schutzsituation entstanden.

### **Allgemeine Trassendaten**

Die Neubaustrecke ist 2,26 km lang.

Der Straßenquerschnitt hat eine Kronenbreite von 10,0 m und setzt sich aus 7,0 m Fahrbahnbreite und 2x1,50 m breiten Banketten zusammen.

Ein straßenbegleitender Radweg ist nur im Anfangsbereich von der bestehenden K 25 bis zur Straße Im Wingert sowie im Endbereich zwischen dem Neubusbeller Weg und dem Bauende eingeplant.

Die maximale Längsneigung der Strecke beträgt – und das aus topografischen Anpassungszwängen – in mehreren Abschnitten 6,0 %.

Zur Anbindung und Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz sind folgende Knotenpunkte vorgesehen:

- Kreisverkehrsplatz K 25/K 25n/K 8
- Kreisverkehrsplatz K 25n/Kaskadenweg
- Einmündung K 25n/Wirtschaftsweg (Verlängerung Ulrichstraße)
- Kreisverkehrsplatz K 25n/Neusbeller Weg
- diverse sonstige Wirtschaftswegeeinmündungen
- 

Anbinde- und planfreie Kreuzungen bildet die K 25n mit dem Erschließungsweg „Schlösser“ und der BAB A 4.

In einer schalltechnischen Untersuchung zum Neubau der K 25n wurde durch das Ingenieurbüro KRAMER Schalltechnik GmbH, St. Augustin, die Verkehrsgeräuschsituation beurteilt.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche ist beim Neubau gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV) sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel den Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Allgemeinen Wohngebieten nicht überschreitet.

Im gesamten Untersuchungsgebiet treten Immissionsgrenzwertüberschreitungen von bis zu 7 dB bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bei dem geplanten Streckenabschnitt auf. Insgesamt haben somit 12 Wohnbebauungen Anspruch auf Lärmschutz. Gebäude mit den maximalen Immissionsgrenzwertüberschreitungen befinden sich an der Lindenstraße 146, Kaskadenweg 6, 10 und 12 und an der Burghofstraße (Villa Burgfried).

Im Vergleich mit den Daten gemäß Basis-Gutachten haben sich die Beurteilungspegel um bis zu 1 dB erhöht. Weiterhin erhalten zwei zusätzliche Gebäude am Kaskadenweg 2a und 4 Anspruch auf Schallschutz. Durch die Verlagerung der Trasse im Bereich der Villa Burgfried sowie die Errichtung einer hochabsorbierenden Stützwand werden die entsprechenden Grenzwerte an der Villa Burgfried nicht mehr überschritten, wodurch jetzt der Anspruch auf Schallschutz entfällt. An der Wohnbebauung an der Burghofstraße östlich der verlegten Trasse werden die entsprechenden Richtwerte nicht überschritten.

Das vorgenannte Gutachten der KRAMER Schalltechnik GmbH, St. Augustin, ist Bestandteil dieser Begründung und ist als **Anlage 3** beigelegt.

Die Arbeitsgemeinschaft für Umwelt-Meteorologie und Luftreinhaltung *argumet* Bahmann & Schmonsees GbR hat die Staubimmissionen durch den Kfz-Verkehr auf Basis der Verkehrsprognose der geplanten Ortsumgehung im Bereich westlich der Ortsteile Buschbell/Hücheln begutachtet.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die durch die geplante Umgehungsstraße verursachten Staubimmissionen im Vergleich zu den Immissionswerten der TA Luft-Novelle und dem in der 23. BImSchV genannten Konzentrationswert für Ruß als gering zu bewerten sind.

Unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung durch das Quarzwerk und durch weiter entfernt liegende Emissionsquellen ist auch unter pessimistischen Annahmen keine Überschreitung der in der neuen TA Luft genannten Immissions-Jahreswerte für Feinstaub (PM10) und Staubniederschlag zu erwarten. Auch der in der 23. BImSchV genannten Jahresmittelwert für Ruß wird sicher eingehalten.

Insgesamt ist festzustellen, dass die in der Ist-Situation stark befahrene Ulrichstraße in Buschbell deutlich entlastet wird. Zwar wird die Verkehrsmenge auf der neuen Ortsumgehung absolut gesehen zunehmen, jedoch wird eine Entzerrung der Luftbelastungssituation bewirkt; d.h. die Immissionen werden eher verlagert und weniger erhöht.

Das vorgenannte Gutachten der Arbeitsgemeinschaft für Umwelt-Meteorologie und Luftreinhaltung *argumet*, Mechernich, ist Bestandteil dieser Begründung und ist als **Anlage 4** beigelegt.

### **Bodendenkmäler**

Um mögliche Auswirkungen der Planung auf die öffentlichen Interessen der Bodendenkmalpflege zu erkennen und zu bewerten und in das Abwägungsverfahren einzustellen, wäre zumindest eine Begehung der Flächen Voraussetzung. Zur Feststellung der Bodenentwicklung (z. B. Erosion und/oder Akkumulation, anthropogene Störungen) sind zudem geologische Bohrungen erforderlich.

Diese Leistung wird bei einer Ausgangssituation wie in diesem Plangebiet (es liegen keine konkreten Indizien zu Bodendenkmälern vor) grundsätzlich vom Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege erbracht.

Mit Schreiben vom 10. Juni 2002 hat das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege jedoch mitgeteilt, dass dies z. Zt. aufgrund der

personellen Situation nicht möglich ist. Es wird seitens des Amtes auf die §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz (DSchG) Nordrhein-Westfalen hingewiesen, die die Entdeckung von Bodendenkmälern sowie das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern regelt.

Im Bebauungsplan ist daher ein entsprechender Hinweis auf die gesetzlichen Vorgaben aufgenommen worden.

## **8. LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind bei der Abwägung in Inhalten des Bebauungsplanes nach den Vorschriften des Baugesetzbuches die umweltschützenden Belange insbesondere mit zu berücksichtigen.

Mit der Verwirklichung der Planung sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist im Bauleitplanverfahren soweit anzuwenden, dass die Eingriffserheblichkeit und der daraus resultierende Umfang der Kompensationsmaßnahmen erkennbar wird.

Um die Eingriffserheblichkeit zu definieren, ist eine Landschaftspflegerische Begleitplanung zum Bebauungsplan erstellt worden. Im vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan kommt es zur Ermittlung von Eingriff und Ausgleich in dem, aufbauend auf eine Bestandserfassung und Bewertung, die voraussichtlichen Beeinträchtigungen ermittelt und eingeschätzt wurden.

Nach Prüfung der Vermeidbarkeit der Beeinträchtigung wurden die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung sowie zum Ausgleich für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen dargestellt und in den Bebauungsplan übernommen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan ist Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 33 BU und ist der Begründung als **Anlage 2** beigelegt.

## 9. UMWELTBERICHT

Siehe Anlage 1:

### UMWELTBERICHT

Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 2a Abs. 3 BauGB

SMEETS + DAMASCHEK  
Planungsgesellschaft mbH  
Weltersmühle 52

50374 Erftstadt-Lechenich



Aufgestellt: Juni 2003

## 10. KOSTENANGABEN

Baukosten der Ortsumgebung	ca. 5,9 Mio €
<u>Projektbezogene Grunderwerbskosten</u>	<u>ca. 0,5 Mio €</u>
Gesamt	ca. 6,4 Mio €
davon 25 % Eigenanteil des Erftkreises	ca. 1,6 Mio €

Der Stadt Frechen entstehen keine Kosten.

Aufgestellt:

Frechen, den 30.10.2003/31.01.2006

### **Stadt Frechen**

Der Bürgermeister  
Fachbereich 6 Planen, Bauen und Infrastruktur  
Abteilung 61 Stadtplanung, Bauordnung und Denkmalschutz