

# GEMEINDE ROMMERSKIRCHEN



Bebauungsplan

**Rommerskirchen**  
**RO 39 "Bahnhofsumfeld",**  
**2. Änderung**

Begründung

Stand: Vorentwurf, November 2018

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>2</b>
<b>1. Planungsvorgaben</b>	<b>1</b>
1.1 Anlass und Ziel der Planung	1
1.2 Lage und Abgrenzung	1
1.3 Planungsvorgaben	2
1.4 Verfahren	3
1.5 Änderungen des Bebauungsplanes	3
<b>2. Städtebauliches Konzept</b>	<b>5</b>
2.1 Art der baulichen Nutzung	5
2.2 Maß der baulichen Nutzung, Festsetzung der Höhenlage	5
2.3 Überbaubare Fläche und Bauweise	5
2.4 Schallimmissionen	5
<b>3. Erschließungskonzept</b>	<b>6</b>
3.1 Innere und Äußere Erschließung	7
<b>4. Ver- und Entsorgung</b>	<b>7</b>
4.1. Abwasser- und Regenwasserbeseitigung	7
<b>5. Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich</b>	<b>7</b>
<b>5.2 Nutzungs- und Flächenbilanz</b>	<b>7</b>

## **1. Planungsvorgaben**

### **1.1 Anlass und Ziel der Planung**

Der öffentliche Personennahverkehrs (ÖPNV) gewinnt in der Wachstumsgemeinde Rommerskirchen immer weiter an Bedeutung.

Mit den steigenden Einwohnerzahlen, unter anderem durch die Nähe zur Großstadt Köln bedingt, nimmt auch die Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu. Auf Grund der schnellen (24 Minuten bis Köln Hbf) und regelmäßigen (werktags im 30 Minutentakt) Verbindung nach Köln ist der SPNV für Pendler von großer Bedeutung. Zudem wird der SPNV von zahlreichen Schülern für den Schulweg genutzt. Gleichzeitig ist der ÖPNV für einen steigenden Anteil an älteren Menschen eine wichtige Säule für die Teilnahme am öffentlichen Leben und eine selbstbestimmte Alltagsgestaltung. Diese parallel laufenden Entwicklungen werden sich auf Grund des anhaltend großen Wachstumsdrucks den die Gemeinde erfährt und dem voranschreitenden Demografischen Wandel weiter fortsetzen und mitunter verstärken.

Eine Optimierung des ÖPNVs sowie eine Verbesserung intermodaler Wegeketten sind daher für eine zukunftsfähige Entwicklung der Gemeinde Rommerskirchen von großer Bedeutung.

Die Errichtung einer Mobilstation am Bahnhof Rommerskirchen soll maßgeblich dazu beitragen die Verbindung zwischen den Fortbewegungsmitteln Zug, Privat-PKW, Taxi, Bus und Fahrrad zu verbessern. Die Umgestaltung führt zudem zu einer Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfelds und zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Ergänzt werden soll die Mobilstation durch zusätzliche öffentliche Einrichtungen, wie barrierefreie Toilettenanlagen und einen witterungsgeschützten Wartebereich. Private Dienstleistungen wie ein Kiosk und eine Bäckerei/Café erhöhen zusätzlich die Attraktivität.

Im Bereich der P+R-Anlage ist zudem ein Fußweg geplant, der südlich der Stellplätze verlaufen soll, und somit die Sicherheit der Fußgänger erhöht. Der Fußweg stellt außerdem eine fußläufige Verbindung zum Gebiet des Bebauungsplans RO 46 „Bahnhofsviertel“ her, der sich aktuell ebenfalls in Aufstellung befindet.

Im Zuge der Bebauungsplanänderung werden zudem die ausgewiesenen Flächen mit der Signatur „Flächen mit gewidmeten Bahnanlagen“ angepasst.

### **1.2 Lage und Abgrenzung**

Das Plangebiet des Bebauungsplanes RO 39 „Bahnhofsumfeld“ liegt am östlichen Rand der Ortslage Eckum. Es liegt unmittelbar neben dem Bahnhof Rommerskirchen und an der Bundesstraße B 477. Die Grenze des Gebietes ergibt sich durch vorhandene Zwangspunkte bzw. Grundstücksgrenzen. Die Einmündung der Bahnstraße (B477) zum Bahnhofsvorplatz dient der Erschließung des Gebiets. Deshalb zählt sie mit zum Plangebiet. Im östlichen Bereich stellt die umgelegte Planung der Straße Hermeshoven, welche in die Bahnstraße einmündet und im weiteren Verlauf in Richtung Norden die Gleise kreuzt, die Grenze des Plangebiets dar. Die Bebauungsplanänderung umfasst die Flurstücke Gemarkung Rommerskirchen, Flur 19, Flurstücke Teile von 184 und Flur 20, Flurstück 465 und 467 sowie Teile von 59, 405, 407, 461 und 462.



Abbildung 1 Abgrenzung Änderungsgebiet

### 1.3 Planungsvorgaben

Der Bebauungsplan RO 39 „Bahnhofsumfeld“ wurde am 08.12.2011 vom Rat der Gemeinde Rommerskirchen als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan ist als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ nach § 13 a BauGB aufgestellt worden.

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Rommerskirchen weist das von der Bebauungsplanänderung betroffene Gebiet als Flächen für den überörtlichen Verkehr und für überörtliche Hauptverkehrszüge aus.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf konkretisiert durch die Siedlungsbereiche die landesplanerisch angestrebte Siedlungsstruktur. Er stellt für das Plangebiet einen allgemeinen Siedlungsbereich dar.

Das Änderungsgebiet befindet sich im räumlichen Geltungsbereich des Landschaftsplanes Kreis Neuss, Teilabschnitt VI – Grevenbroich/Rommerskirchen. Für den ist das Entwicklungsziel 1, „Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“ festgesetzt.



Abbildung 2 Bebauungsplan RO 38 "Bahnhofsumfeld"

## 1.4 Verfahren

Für die vorgesehene Änderung der Nutzung ist im festgelegten Geltungsbereich die Änderung des Bebauungsplans RO 39 „Bahnhofsumfeld“ notwendig. Obwohl es sich um eine Änderung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung handelt, wird die Änderung auf Grund ihrer gebietsverändernden Wirkung im zweistufigen Verfahren durchgeführt.

## 1.5 Änderungen des Bebauungsplanes

Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung umfasst die von der Schraffur „Fläche mit gewidmeter Bahnanlage (GB)“ überlagerten öffentlichen Verkehrsflächen und Flächen des Verkehrsgrüns, sowie einen Teil der öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Einmündungsbereichs der Straße Hermeshoven auf die Bahnstraße/B 477.

Inhaltlich werden drei Änderungen vorgenommen:

### 1. Aufhebung der Schraffur „Fläche mit gewidmeter Bahnanlage (GB)“

Der überwiegende Teil des Bebauungsplanes ist mit der Schraffur „Fläche mit gewidmeter Bahnanlage (GB)“ versehen. Seit Aufstellung des Bebauungsplanes ist ein Großteil der mit der Schraffur versehenen öffentlichen Verkehrsflächen, sowie die Flächen des Verkehrsgrüns in den Besitz der Gemeinde Rommerskirchen übergegangen. Die Widmung als „Fläche mit gewidmeter Bahnanlage (GB)“ wird entsprechend auf diesen Flächen aufgehoben.

## 2. Fußweg entlang der P+R-Anlage

Am südlichen Ende der Parkplätze der P+R-Anlage wird ein Fußweg entlang führen. Er wird den aus westlicher Richtung von der Gillbachau kommenden Fuß- und Radweg mit dem Bahnhofsvorplatz verbinden und bis zur Querungshilfe auf Höhe des ehemaligen Bahnhofgebäudes führen. Im Bereich des Baustoffhandels trifft sich der Weg mit einem weiteren Fußweg, welcher aus dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplangebiet RO 46 „Bahnhofsviertel“ zum Bahnhof führt. Der zukünftige Wegeverlauf ist aktuell noch als Verkehrsgrün ausgewiesen. Der Fußweg wird nach Änderung des Bebauungsplanes als „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung“ gemäß § 9 (1) Nr. 11 BauGB dargestellt.

## 3. Mobilstation

Die künftige Mobilstation soll im Bereich der jetzigen Taxizentrale und der Fahrradstation bis hin zu den Flächen der Bahnanlagen, sowie im Bereich des sogenannten „Bahnebergs“, der bereits Ende 2017 abgetragen wurde, entstehen. Im Bebauungsplan ist die Fläche des „Bahnebergs“ als Verkehrsgrün ausgewiesen, die restlichen Flächen der zukünftigen Mobilstation sind Verkehrsflächen. Um die Errichtung einer Mobilstation als Dienstleistungs- und Infrastrukturzentrum zu ermöglichen, soll die Fläche der Mobilstation im Zuge der Bebauungsplanänderung als „sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Dienstleistungs- und Infrastrukturzentrum“ gemäß § 11 (2) BauNVO ausgewiesen werden.



Abbildung 3 Änderungsbereich im Bebauungsplan

---

## **2. Städtebauliches Konzept**

### **2.1 Art der baulichen Nutzung**

Die Mobilstation soll öffentliche und private Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen miteinander zu einem Service-Zentrum verbinden. Die einzelnen Bestandteile stehen im räumlichen Zusammenhang und sind im östlichen Teil des Bebauungsplangebiets, wie unter 1.5 beschrieben, lokalisiert. Durch die Änderung des Bebauungsplans wird dieser Bereich als Maß der baulichen Nutzung ein „Sondergebiet mit Zweckbestimmung Dienstleistungs- und Infrastrukturgebäude“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt.

### **2.2 Maß der baulichen Nutzung, Festsetzung der Höhenlage**

Insgesamt soll das zulässige Maß der baulichen Nutzung an der geplanten Nutzung und den vorgefundenen Bestand angepasst werden. Zudem ist sind die Festsetzungen des sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan RO 46 „Bahnhofsviertel“ zu berücksichtigen.

Da es sich bei dem Bereich der Mobilstation für Bahnreisende, die aus der Gleisunterführung kommen um das „Entree“ des Ortes handelt und es von der Bahnstraße aus weitreichenden Sichtbeziehungen gibt, ist eine städtebaulich ansprechende Gestaltung von besonderer Bedeutung. Die Grundflächenzahl (GRZ) beträgt entsprechend § 17 BauNVO 0,8.

Erfahrungsgemäß kann durch eine Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse die Höhenentwicklung in Baugebieten im Hinblick auf eine städtebauliche Harmonisierung nicht hinreichend gesteuert werden. Selbst wenn eine einheitliche Geschossigkeit festgesetzt ist, können durch Kellergeschosse, die über das Erdreich hinausgebaut werden und durch die jeweiligen Drempelausbildungen im Dachgeschoss sehr unterschiedlich hohe Gebäude entstehen. Dies kann insgesamt zu einem unmaßstäblichen städtebaulichen Erscheinungsbild führen. Es wird daher zugunsten der Festsetzung einer maximalen Firsthöhe auf die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse verzichtet.

Für das Sondergebiet wird eine maximale Gebäudehöhe von 12,8 m festgesetzt. Diese Höhe orientiert sich an den Festsetzungen des der Mobilstation gegenüberliegenden Baufensters des sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan RO 46 „Bahnhofsviertel“.

### **2.3 Überbaubare Fläche und Bauweise**

Die überbaubare Fläche für die Mobilstation wird durch Baugrenzen umschlossen. Die Baugrenzen bieten einen ausreichenden Gestaltungsspielraum für die Entwurfserarbeitung, definieren die Grenzen der Bebauung jedoch so, dass eine städtebaulich ansprechende Gestaltung mit klaren Raumkanten sichergestellt wird.

### **2.4 Schallimmissionen**

Im Zuge der Bebauungsplanänderung wurde vom Sachverständigenbüro für Immissionsschutz Uppenkamp und Partner eine schalltechnische Untersuchung zu Verkehrs- und Gewerbelärm durchgeführt.

Betrachtet wurden die Auswirkungen der Planung (Mobilstation) auf die außerhalb des Plangebiets bestehenden schutzbedürftigen Nutzungen sowie die schalltechnischen Auswirkungen der im Umfeld befindlichen Gewerbebetriebe bzw. Verkehrseinrichtungen auf das Plangebiet.

---

## Ergebnisse Verkehrslärm

Die Berechnungen zeigen, dass unter Zugrundelegung der Prognosedaten 2025 für den Schienenverkehr und der Prognosedaten 2030 für den Straßenverkehr die Orientierungswerte der DIN 18005-1 Bbl. 1 bei freier Schallausbreitung, d.h. ohne Nutzungskonzept, im Tages- bzw. Nachtzeitraum für Mischgebiete (MI) im gesamten Plangebiet überschritten werden. Dabei sind im Tageszeitraum Überschreitungen um bis zu 15 dB und in der Nachtzeit um bis zu 26 dB, bedingt durch das hohe Güterverkehrsaufkommen, zu erwarten. Im Bereich des geplanten Baufeldes liegen die Beurteilungspegel bei 68 dB am Tag und bei 69 dB nachts.

Die sogenannte Zumutbarkeitsschwelle (Urteil vom 12.4.2000 – BVerwG 11 A 18.98; BGH Urteil vom 25.3.1993 – III ZR 60.91 – BGHZ 122, 76 <81> m.w.N.) von tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A), deren Überschreitung auf einen städtebaulichen Missstand hinweisen, wird am Tag nicht erreicht und nachts bis zu 9 dB überschritten.

Bei Überschreitung der Orientierungswerte ist der Immissionsschutz im Rahmen der Bauleitplanung sicherzustellen. Im Allgemeinen ist dem aktiven Lärmschutz an der Emissionsquelle dem passiven Lärmschutz an den Gebäuden Vorrang zu geben. Im vorliegenden Fall kann durch aktive Lärmschutzmaßnahmen keine effektive Lärminderung erreicht werden. Daher ist der Schallschutz durch passive Maßnahmen sicherzustellen. Entsprechende Festsetzungen finden sich im Entwurf der Bebauungsplanänderung.

Auf Grund der hohen Überschreitungen zur Nachtzeit wird eine Wohnnutzung im Bereich der Bauungsplanänderung ausgeschlossen.

## Ergebnisse Gewerbelärm

Nach Berücksichtigung von bereits ausgeschöpften Immissionsschutzwerten an der bestehenden Bebauung durch die vorhandenen Gewerbebetriebe zeigte sich, dass das Plangebiet nur geringfügig durch gewerblichen Lärm vorbelastet ist. Auf dieser Grundlage wurden die geplanten gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets als Zusatzbelastung berücksichtigt und die Gesamtbelastung an den bestehenden sowie geplanten schutzbedürftigen Nutzungen ermittelt.

Insgesamt zeigte sich, dass die schalltechnische Belastung durch Gewerbelärm an der bestehenden Bebauung zur Tageszeit um bis zu 3 dB erhöht, jedoch auch in der Gesamtbelastung die Immissionsrichtwerte mindestens eingehalten werden.

Im 2. OG liegen die Beurteilungspegel am Tag noch mindestens um 5 dB und nachts um mindestens 4 dB unterhalb der Immissionsrichtwerte für Mischgebiete. Davon ausgenommen ist die südliche Ostfassade der Mobilstation. Schutzbedürftige Räume wären hier gegebenenfalls nicht zulässig. Innerhalb des Gebiets der Bebauungsplanänderung sind schutzbedürftige Räume (Räume, die überwiegend dem Schlafen dienen) jedoch grundsätzlich nicht zulässig, da eine Wohnnutzung ausgeschlossen ist.

## 3. Erschließungskonzept

### 3.1 Innere und Äußere Erschließung

Auch nach der Bebauungsplanänderung erfolgt die Erschließung des Bebauungsplangebiets durch den MIV zusätzlich durch die Zufahrt zum Gleisübergang. Der östliche Teil der Mobilstation wird somit getrennt vom Bahnhofsvorplatz und der P+R-Anlage an die B477 angeschlossen.

Der geplante Fußweg entlang der P+R-Anlage ermöglicht eine sichere Erschließung der Mobilstation. In Verbindung mit der Fußwegeverbindung des Bebauungsplans RO 46 „Bahnhofsviertel“ und dem Rad- und Fußweg Richtung Steinbrinker Hof ist das Plangebiet über mehrere Fußwege erschlossen.

## 4. Ver- und Entsorgung

### 4.1. Abwasser- und Regenwasserbeseitigung

Das Kanalnetz der Gemeinde Rommerskirchen wurde am 01.01.1998 vom Erftverband übernommen. Damit wurde auch die 2. Fortschreibung des Abwasserbeseitigungskonzeptes (April 1999) der Gemeinde Rommerskirchen vom Erftverband als Betreiber des Kanalnetzes aufgestellt.

Grundsätzlich besteht gem. § 44 Abs. 1 Landeswassergesetz das Erfordernis, das anfallende Niederschlagswasser im Plangebiet zu versickern. Auf Grund des hohen Versiegelungsgrades des Plangebiets ist dies jedoch nicht möglich.

Das anfallende Oberflächenwasser wird verhältnismäßig ortsnahe in das Regenüberlaufbecken Steinbrink (RÜB) eingeleitet und anschließend in den Gillbach geleitet.

## 5. Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich

Nach § 13a BauGB wird keine Eingriff-/ Ausgleichsbilanzierung benötigt. Darüber hinaus sind innerhalb des Plangebiets zurzeit ausschließlich versiegelte Flächen vorhanden. Ausgleichsflächen sind somit nicht notwendig.

### 5.2 Nutzungs- und Flächenbilanz

Durch die Bebauungsplanänderung ergibt sich folgende veränderte Flächenbilanz

Flächenbilanz RO 39	Flächenbilanz RO 39, 2. Änderung
Mischgebiet 474,1 m <sup>2</sup>	Mischgebiet 474,1 m <sup>2</sup>
Öffentliche Verkehrsfläche 13.318,6 m <sup>2</sup>	Öffentliche Verkehrsfläche 11.675,6 m <sup>2</sup>
Verkehrsgrün 3.020,1 m <sup>2</sup>	Verkehrsgrün 1744,3 m <sup>2</sup>
Gewidmete Bahnanlage 1.067,2 m <sup>2</sup>	Gewidmete Bahnanlage 1.067,2 m <sup>2</sup>

---

-	Sondergebiet 2918,8 m <sup>2</sup>
---	------------------------------------

Gesamtfläche des Plangebietes 17.880,0 m<sup>2</sup>

---

Rommerskirchen, den  
Im Auftrag

Carsten Friedrich  
(Leiter Fachbereich für Planung, Gemeindeentwicklung und Mobilität)

---

Diese Begründung gehört nach Beschluss des Rates der Gemeinde Rommerskirchen vom  
\_\_\_. \_\_. \_\_\_\_ gemäß § 10 BauGB zu dem als Satzung beschlossenen Bebauungsplan.

Rommerskirchen, den

Dr. Martin Mertens  
(Der Bürgermeister)