

KREISSTADT BERGHEIM
BEBAUUNGSPLAN NR. 1/Bm
9. Änderung
„Zeppelinstraße“

BEGRÜNDUNG

A ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1. Allgemeines

- 1.1 Vorgaben
- 1.2 Planverfahren

2. Bestehende Situation

- 2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Bestand
- 2.2 Lage und Umgebung
- 2.3 Verkehrliche und technische Erschließung

3. Ziel und Zweck der Planung

- 3.1 Anlass und Ziel der Planung
- 3.2 Städtebauliches Konzept
- 3.3 Erschließungskonzept

4. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

- 4.1 Art der baulichen Nutzung
- 4.2 Maß der baulichen Nutzung
- 4.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen
- 4.4 Nebenanlagen

- 4.5 Erschließung
 - 4.5.1 Verkehrsflächen
 - 4.5.2 Parkbauwerk
 - 4.5.3 Ruhender Verkehr
 - 4.5.4 Ver- und Entsorgung

- 4.6 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen
 - 4.6.1 Lärmimmissionen
 - 4.6.2 Lichtimmissionen

5. Sonstige Umweltbelange

- 5.1 Ausgleichsmaßnahmen
- 5.2 Artenschutz

6. Hinweise

7. Flächenbilanz

B UMWELTBERICHT

1. Allgemeines

- 1.1 Vorgehensweise bei der Erstellung des Umweltberichtes
- 1.2 Abgrenzung und Beschreibung des Plangebietes
- 1.3 Bisheriges Planungsrecht
- 1.4 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes
- 1.5 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

- 2.1 Untersuchungsrelevante Schutzgüter
 - 2.1.1 Schutzgut Mensch, seine Gesundheit und die Bevölkerung insgesamt
 - 2.1.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt
 - 2.1.3 Schutzgut Fläche, Boden und Wasser
 - 2.1.4 Schutzgüter Luft und Klima
 - 2.1.5 Schutzgut Stadtbild
 - 2.1.6 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter
 - 2.1.7 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes
 - 2.1.8 Zusammengefasste Umweltauswirkungen
- 2.2 Entwicklungsprognose des Umweltzustandes
 - 2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung
 - 2.2.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung
- 2.3 Anderweitige Planungsmöglichkeiten
 - 2.3.1 Standort
 - 2.3.2 Planinhalt

3. Zusätzliche Angaben

- 3.1 Grundlagen und technische Verfahren
- 3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung
- 3.3 Zusammenfassung

(Der Umweltbericht wird zur Offenlage fertiggestellt.)

A ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1. Allgemeines

1.1 Vorgaben

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, stellt das Plangebiet als ‚Allgemeinen Siedlungsbereich‘ (ASB) dar. Nördlich angrenzend werden Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt.

Der Geltungsbereich des Plangebietes wird im Flächennutzungsplan der Kreisstadt Bergheim als gemischte Baufläche dargestellt. Die nordwestlich, südwestlich und südöstlich angrenzenden Flächen werden als Wohnbauflächen dargestellt. Nördlich schließen sich Flächen für Bahnanlagen an. Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes geändert.

Die Bestandsbebauung an der Talstraße basiert bereits auf dem Durchführungsplan Nr. 1 aus dem Jahr 1962. Die nordwestlich angrenzende Fläche wurde seinerzeit als Kinderspielplatz festgesetzt. Im Rahmen der 3. Änderung des Durchführungsplanes I wurde der Kinderspielplatz überplant. Zusätzlich zu dem bereits bestehenden Baufenster an der Zeppelinstraße werden hier weitere dazu parallel angeordnete Baufenster festgesetzt. Die heute vorhandene Stichstraße entlang der nordwestlichen Grenze des Plangebietes war bereits Inhalt der 3. Änderung und wurde im Rahmen der 7. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1/Bm entsprechend der heutigen Straßenbreite verschmälert.

Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 1/Bm 9. Änderung treten die Festsetzungen für die überlagerten Flächen in dem Durchführungsplan I 3. Änderung und innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 1/Bm 7. Änderung außer Kraft.

1.2 Planverfahren

Die 9. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1/Bm steht inhaltlich in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘. Aus diesem Grund scheidet trotz der innerstädtischen Lage und der geringen Größe der überbaubaren Fläche das beschleunigte Verfahren gemäß § 13 a BauGB aus. Der Bebauungsplan soll somit im Normalverfahren aufgestellt werden. Im zweistufigen Normalverfahren sind ein Umweltbericht mit Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung sowie ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zu erstellen.

2. Bestehende Situation

2.1 Räumlicher Geltungsbereich und Bestand

Das Bebauungsplangebiet Nr.1/Bm 9. Änderung mit einer Gesamtgröße von 1,22 ha liegt am östlichen Rand des Stadtzentrums der

Kreisstadt Bergheim zwischen der Bahnstrecke im Norden und der Zeppelinstraße im Südwesten. Im Nordwesten wird die bestehende Stichstraße in ganzer Länge in den Geltungsbereich einbezogen. Nordwestlich des Stiches schließt sich das Grundstück des DRK Kreisverbandes Rhein-Erft an. Im Südosten wird die Talstraße in gesamter Breite in das Plangebiet einbezogen.

Der Geltungsbereich beinhaltet die Flurstücke 98-107,155, 173, 174, 288, 293, 333, 532, 539, 540 und 573, sowie Teile des Flurstückes 517 in der Flur 3, Gemarkung Kenten. Die detaillierte Abgrenzung ist dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes im Maßstab 1:500 zu entnehmen.

Das Plangebiet umfasst somit die bereits bebauten Grundstücke an der Talstraße im Bereich der Hausnummern 2 - 24 sowie das bereits bebaute Grundstück Zeppelinstraße 27.

Bei der Bestandsbebauung an der Talstraße handelt es sich vorrangig um zweigeschossige traufständige Doppelhäuser mit Satteldach. Das Bestandsgebäude an der Zeppelinstraße wird als Mehrfamilienhaus genutzt und weist ebenfalls zwei Vollgeschosse und ein Satteldach auf.

Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes befindet sich aktuell eine P+R Parkplatzanlage, die von der Zeppelinstraße aus über die vorhandene Stichstraße entlang der westlichen Grenze des Plangebietes erschlossen wird.

Die P+R Parkplatzanlage weist heute 113 Stellplätze auf und ist im Nordosten mit einem bestehenden Fuß- und Radweg parallel zum Bahndamm sowohl mit der Talstraße als auch mit der Unterführung Richtung Kölner Straße verknüpft.

Die P+R-Anlage ist heute provisorisch angelegt. Die Fahrstreifen sind jeweils asphaltiert, die Stellplatzflächen mit wassergebundener Decke angelegt.

Das Gelände des Bebauungsplanes fällt von Südwesten nach Nordosten gleichmäßig um ca. 2,00 m ab.

2.2 Lage und Umgebung

Das unmittelbare Umfeld des Plangebietes ist südwestlich, südlich und südöstlich durchgehend von Wohnnutzung mit Einzel- und Doppelhäusern geprägt. Westlich des Plangebietes schließen sich mehrgeschossige Wohngebäude und Dienstleistungsbetriebe an, die entsprechend der 5. und 7. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1/Bm realisiert wurden.

Nordwestlich der Bahngleise wird momentan das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum INTRO realisiert. Unmittelbar nördlich der Bahngleise ist entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 277/Bm ‚Bahnhof Bergheim‘ ebenfalls ein Parkbauwerk mit zwei Ebenen vorgesehen. Westlich des Einkaufs- und Dienstleistungszent-

rums schließt sich das Stadtzentrum mit allen relevanten Versorgungsfunktionen an.

2.3 Verkehrliche und technische Erschließung

Die Bestandsbebauung wird über die Talstraße bzw. über die Zeppelinstraße erschlossen. Die heutige P+R-Anlage sowie das geplante Parkbauwerk werden über die vorhandene Stichstraße an die Zeppelinstraße und damit an das örtliche Verkehrsnetz angebunden.

Der Anschluss an die Autobahn A 61 ist über die Anschlussstelle Bergheim-Süd in einer Entfernung von ca. 1,5 km Luftlinie möglich.

In ca. 140 m Entfernung Luftlinie befindet sich nordwestlich des Plangebietes der Bahnhofpunkt Bergheim. Von hier aus besteht Anschluss an das Netz der Deutschen Bundesbahn. Der Haltepunkt Bergheim (Erft) wird durch die RB38 Erftbahn (Köln/Horrem – Bergheim – Bedburg) bedient. Der Hauptbahnhof Köln ist in 30 Minuten, zu erreichen. Die Bahn verkehrt von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf und Köln und im 30-Minuten-Takt zwischen Bedburg und Horrem.

Im Rahmen der Realisierung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums wird momentan der zentrale Busbahnhof erneuert, der von 12 Linien der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft angefahren wird. Des Weiteren befindet sich in ca. 200 m Entfernung zum Plangebiet die Bushaltestelle ‚Carl-Sonnenschein-Straße‘.

Die Bestandsbebauung ist über die angrenzenden Verkehrsstraßen unmittelbar an das vorhandene Kanalnetz angebunden.

Gemäß § 44 Landeswassergesetz ist das anfallende Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01. Januar 1996 erstmals bebaut werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder einem ortsnahen Oberflächengewässer zuzuführen, sofern dieses ohne die Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Da das Plangebiet heute bereits bebaut bzw. als Parkplatz genutzt wird, kann das anfallende Niederschlagswasser den vorhandenen Kanälen zugeführt werden.

3. Ziel und Zweck der Planung

3.1 Anlass und Ziel der Planung

Durch das Angebot von Park + Ride-Parkplätzen im Bereich des Bahnhofpunktes Bergheim soll ein Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs geleistet und der Pendler dazu animiert werden, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, um seinen Arbeitsplatz zu erreichen. Gleichzeitig wird damit der Bahnhofpunkt Bergheim.

Die im Bereich des Bahnhofpunktes Bergheim vorhandene Park + Ride-Anlage umfasste inkl. Behindertenparkplätze vor Realisierung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums ca. 284 Parkplätze. Eine verwaltungsseitige Überprüfung der Nutzung der Parkflächen im Jahr

2016 ergab, dass ca. 180 Parkplätze durch Bus- und Bahnnutzer genutzt wurden. Auf den übrigen Stellplätzen parkten in erster Linie Mitarbeiter umliegender Betriebe. Durch die Aufgabe des RVK-Geländes wurden zahlreiche Stellplätze nicht mehr von deren Mitarbeiter genutzt.

Das neue Konzept für den Bahnhofpunkt sieht die Unterbringung von ca. 235 Stellplätzen im Umfeld des Bahnhofs und der Bergheimer Innenstadt vor. Ca. 135 Stellplätze für die Park + Ride Nutzung sollen dabei auf zwei Flächen nördlich und südlich der Bahnlinie mit fußläufiger Anbindung an den DB-Haltepunkt und den zentralen Busbahnhof errichtet werden. Die erste Fläche befindet sich östlich des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums nördlich der Bahnstrecke. Für die zweite Fläche bietet sich das Grundstück im Bereich der Zeppelinstraße südlich der Bahnstrecke an. Aufgrund der Absicht der Bahn AG, die Strecke als S-Bahnstrecke auszubauen, ist beabsichtigt, die bereits ebenerdig vorhanden Park + Ride-Anlage durch Aufstockung auszubauen und hier insgesamt ca. 153 Stellplätze anzubieten. Damit erhöht sich die Anzahl gegenüber dem Stand vor Umbau des Bahnhofsareals um ca. 40 Stellplätze.

3.2 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht im nördlichen Teil des Plangebietes die Realisierung eines Parkbauwerkes in Form einer eingeschossigen Großgarage mit Parkdeck vor. Die Zufahrt soll über die vorhandene Stichstraße erfolgen, die innerhalb des Kurvenverlaufes in die Zeppelinstraße mündet. Das Parkbauwerk sieht insgesamt 153 Stellplätze mit 7 Behindertenstellplätzen und 3 Stellplätzen für E-Ladestationen vor. Die Lüftung erfolgt über großzügige Öffnungen und Fenster. Die Brüstungsfelder sollen teilweise begrünt werden. Zur Einhaltung der Abstandsflächen zu den angrenzenden Wohngebieten springt das Parkdeck im Südosten und Südwesten gegenüber dem Erdgeschoss zurück.

Die in den Bebauungsplan einbezogenen Wohngebäude an der Talstraße und der Zeppelinstraße werden entsprechend der bestehenden Nutzung als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

3.3 Erschließungskonzept

Zur Überprüfung der zukünftigen Verkehrssituation wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Gemäß dieser Untersuchung ist das Vorhaben in der geplanten Form grundsätzlich umsetzbar. Das Vorhaben erzeugt bei voller Auslastung des Parkbauwerkes täglich 300 Kfz-Fahrten zusätzlich im Vergleich zum Ist-Zustand. Die Verkehrsstärken im Umfeld des Vorhabens bleiben in den Spitzenstunden auch mit dem Vorhaben unter dem für Sammelstraßen zulässigen Wert von 800 Kfz/h. Außerhalb der Spitzenstunden liegen die zukünftigen Verkehrsstärken deutlich darunter. Die zukünftigen Verkehrsstärken sind somit auch mit der Verkehrszunahme durch das geplante Vorhaben umweltverträglich.

Die umliegenden Knoten bleiben auch mit den zukünftig zu erwartenden

den Verkehrsmengen leistungsfähig, zumal beabsichtigt ist, den Knoten Chaunyring/Südweststraße in einen Kreisverkehrsplatz umzubauen. Der Gutachter schließt aus, dass durch das zukünftige Verkehrsaufkommen Schleichverkehre durch die Ottostraße zu erwarten sind.

4. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

4.1 Art der baulichen Nutzung

Die Wohngebiete innerhalb des Plangebietes werden entsprechend der Bestandssituation als Allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Um die vorhandene kleinteilige Struktur aufrecht zu erhalten, werden die allgemein zulässigen Nutzungen ‚nicht störende Handwerksbetriebe‘ und ‚Anlagen für sportliche Zwecke‘ ausgeschlossen. Aus dem gleichen Grund werden die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen generell nicht zugelassen.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete wird eine maximal zweigeschossige Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,4 zugelassen. Diese Werte entsprechen dem Bestand und auch der unmittelbar angrenzenden Bebauung. Um eine harmonische Höhenentwicklung der Gebäude sicher zu stellen, werden zusätzlich Trauf- und Firsthöhen festgesetzt. Diese Höhen beziehen sich innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete auf die endausgebauten Verkehrsflächen, die in der Mitte des jeweils betroffenen Grundstücks unmittelbar an der Grundstücksgrenze liegen.

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB können innerhalb eines Bebauungsplanes Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für Flächen für das Parken, somit für ein Parkbauwerk, festgesetzt werden. Entsprechend der zeichnerischen Festsetzung wird hierfür eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Diese Festsetzung ist zulässig, weil Verkehrsflächen nicht an die maximale Bebaubarkeit von Baugebieten gemäß § 19 BauNVO gebunden ist. Somit kann die dargestellte überbaubare Fläche flächendeckend überbaut werden.

Die Gebäudehöhe des Parkbauwerkes wird auf 4,00 m beschränkt. Die Höhe bezieht sich dabei auf einen im Rechtsplan gekennzeichneten Kanaldeckel der nordwestlich gelegenen Stichstraße. Bei der Höhenentwicklung ist zu berücksichtigen, dass die Abstandsflächen im Bereich zu den angrenzenden Wohngebieten einzuhalten sind. Dementsprechend springt das Parkdeck inklusive Brüstung an den südwestlichen und südöstlichen Grenzen gegenüber dem Erdgeschoss entsprechend der notwendigen Abstandsflächen zurück.

Die festgesetzte maximale Gebäudehöhe für das Parkbauwerk darf durch Treppenüberdachungen und technische Anlagen wie Leuchten bis zu 3,00 m Höhe und bis zu einer Gesamtfläche von 50 m² überschritten werden. Damit sollen partielle Überschreitungen ermöglicht werden, ohne die Gebäudehöhe insgesamt anheben zu müssen.

4.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes wird entsprechend des Bestandes eine offene Bauweise festgesetzt. Aufgrund des vorhandenen Einzelhauses und der Hausgruppe und der dazwischenliegenden Doppelhäuser wird auf eine weitgehende Differenzierung verzichtet.

Im Bereich der Talstraße werden die überbaubaren Flächen in einem Abstand von 4,00 m zur Verkehrsfläche festgesetzt. Die vordere Grenze der überbaubaren Flächen wird dabei als Baulinie normiert, um die heute vorhandene homogene Raumkante auch zukünftig aufrecht zu erhalten. Die rückwärtige Baugrenze darf durch bestimmte Anbauten überschritten werden. Für Garagen und Stellplätze wird eine Überschreitung bis zu 10,00 m zugelassen, um damit dem Bestand zu entsprechen und um seitliche Gebäudezugänge zu ermöglichen.

Für das Parkbauwerk innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird eine nahezu flächendeckende Überbaubarkeit ermöglicht.

4.4 Nebenanlagen

Um eine Überfrachtung der Vorgartenflächen zwischen straßenseitiger Baugrenze und parallel verlaufenden Verkehrsflächen zu vermeiden, werden Nebenanlagen innerhalb dieses Bereiches bis auf Ausnahmen ausgeschlossen.

4.5 Erschließung

4.5.1 Verkehrsflächen

Die vorhandenen Verkehrsflächen der Talstraße und der Stichstraße am nordwestlichen Rand des Plangebietes werden entsprechend der bestehenden Breiten als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Der vorhandene Fuß- und Radweg parallel zur Bahntrasse wird ebenfalls entsprechend der bestehenden Ausbaubreite als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

4.5.2 Parkbauwerk

Für das geplante Parkbauwerk werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Zusätzlich zu den überbaubaren Flächen werden eine maximale Gebäudehöhe und eine maximale GRZ nominiert. Zur Klärung der Zufahrt wird an der westlichen Baugrenze entlang der vorhandenen Stichstraße ein 12,00 m breiter Bereich für die potentielle Zufahrt festgesetzt.

4.5.3 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr der Bewohner innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete ist grundsätzlich auf den privaten Grundstücken unterzubringen.

Innerhalb des WA 1 entlang der Talstraße sind Garagen und Stellplätze innerhalb der überbaubaren Flächen und in den seitlichen Verlängerungen, somit zur Zeppelinstraße und zum nördlich gelegenen Fuß- und Radweg hin zulässig. Um bestehende Garagen auch zukünftig am gleichen Standort zu ermöglichen, darf die rückwärtige Baugrenze durch Garagen und Stellplätze bis zu maximal 10,00 m überschritten werden. Dadurch werden gleichzeitig seitliche Zugänge in einzelne Doppelhaushälften ermöglicht. Im Bereich des WA 1 an der Zeppelinstraße sind Garagen und Stellplätze entsprechend des Bestandes nur in den dafür festgesetzten Flächen zulässig.

4.5.4 Ver- und Entsorgung

Gemäß § 44 Landeswassergesetz ist das anfallende Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01. Januar 1996 erstmals bebaut werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder einem ortsnahen Oberflächengewässer zuzuführen, sofern dieses ohne die Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Da das Plangebiet heute bereits bebaut bzw. als Parkplatz genutzt wird, kann das anfallende Niederschlagswasser den vorhandenen Kanälen zugeführt werden.

Die Bestandsbebauung ist über die angrenzenden Verkehrsstraßen unmittelbar an das vorhandene Kanalnetz angebunden.

4.6 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen

4.6.1 Lärmimmissionen

Zur Überprüfung der Lärmimmissionen, die von dem geplanten Parkbauwerk ausgehen können, wurde ein schalltechnisches Fachgutachten erstellt. Dafür wurden insgesamt 5 Immissionspunkte innerhalb der angrenzenden Allgemeinen Wohngebiete betrachtet. Grundsätzlich sind alle auf öffentlichen Verkehrsflächen stattfindenden Vorgänge nach der 16. BImSchV zu beurteilen, somit auch das geplante Parkbauwerk. An dem DRK Alten- und Pflegeheim werden Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts, an der Wohnbebauung Grenzwerte von 59 dB(A) tags und von 49 dB(A) nachts berücksichtigt. Die Verkehrsbewegungen werden entsprechend der Verkehrsuntersuchung angenommen. Dabei wird von einer 100 %-Auslastung ausgegangen. Des Weiteren wird angenommen, dass 2/3 der Pkw-Bewegungen auf der unteren Ebene und 1/3 auf der oberen Ebene stattfinden. Nachts wird davon ausgegangen, dass nahezu alle Bewegungen auf der weitgehend leeren unteren Ebene stattfinden werden.

Auf der Basis der Planunterlagen wurde ein digitales Geländemodell erstellt, in dem die für die Immissionssituation relevanten Schallquellen unter Berücksichtigung ihrer akustischen Eigenschaften nachgebildet wurden. Abschirmungen, Teilabschirmungen und Reflexionen wurden entsprechend dem Stand der Technik exakt berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte sowohl tags als auch nachts in allen Fällen deutlich unterschritten werden. Somit sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich, Eine Beeinträchtigung der benachbarten Wohnbebauung kann durch das Vorhaben ‚Parkbauwerk‘ ausgeschlossen werden.

4.6.2 Lichtimmissionen

Um Lichtimmissionen im Bereich der benachbarten Wohnbebauung auszuschließen, wird festgesetzt, dass das Parkbauwerk entsprechend auszuführen und zu bewirtschaften ist. Insbesondere die Brüstungen der Stellplätze sind bis zu einer Höhe von mindestens 1,00 m lichtundurchlässig auszuführen.

5. Sonstige Umweltbelange

5.1 Ausgleichsmaßnahmen

Nach § 1 Abs. 5 i.V.m. § 1a BauGB ist ein Ziel der Bauleitplanung, dazu beizutragen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Die Belange des Umweltschutzes, des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege sind zu berücksichtigen. Vermeidbare Beeinträchtigungen der Natur und der Landschaft sind nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG zu unterlassen. Unvermeidbare Eingriffe sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

Ein potentieller Ausgleichsbedarf wird im Rahmen der noch zu erstellenden Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ermittelt.

5.2 Artenschutz

Die Artenschutzvorprüfung wird bis zur Offenlage vorgelegt.

6. Hinweise

Innerhalb des Bebauungsplanes wird darauf hingewiesen, dass beim Auftreten archäologischer Bodenfunde oder Befunde die Gemeinde als Untere Denkmalschutzbehörde oder das Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland unverzüglich zu informieren ist. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass sich das Plangebiet innerhalb der Erdbebenzone 2 befindet.

Im Hinblick auf den Klimawandel und zunehmender Starkregenereignisse wird im Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass im Plangebiet unterstützende Maßnahmen zur Reduzierung und Verzögerung des Spitzenabflusses durch Retention des Niederschlagswassers und ortsnahe Verdunstung (z.B. Fassadenbegrünungen, Reduzierung von versiegelten Flächen) als sinnvoll angesehen werden.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass zum Schutz der Fledermäuse bei Außenleuchten bei Verwendung von LED-Lampen bezüglich der Lichtfarbe Werte über 3000 K zu vermeiden sind. Die Lampen sollen keine Wellenlängen unter 500 nm emittieren.

Des Weiteren erfolgt ein Hinweis auf Grundwasserabsenkungen, die durch den Braunkohletagebau bedingt sind, und auf potentielle Kampfmittel.

7. Flächenbilanz

Plangebiet	100,0 %	12.226 m²
Wohngebiete	50,2 %	6.142 m ²
Verkehrsflächen	20,2 %	2.474 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	29,6 %	3.610 m ²
<i>davon Parkbauwerk</i>		<i>3.101 m²</i>
<i>davon Fuß- und Radweg</i>		<i>509 m²</i>

B UMWELTBERICHT

(Der Umweltbericht wird zur Offenlage fertiggestellt.)