

BEGRÜNDUNG :

1. Allgemeine Vorgaben

1.1 Verfahrensstand

Der Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr der Stadt Kerpen hat in seiner Sitzung am 25.06.2002 die Aufstellung des Bebauungsplanes HO 296 „Gleisdreieck“ gem. § 2 (1) BauGB beschlossen.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB wurde in der Zeit vom 19.05.2003 bis 31.05.2003 durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 10.04.2003 benachrichtigt und um Abgabe einer Stellungnahme bis einschließlich 23.05.2003 gebeten. Der Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr der Stadt Kerpen hat in seiner Sitzung am 29.06.2004 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes beschlossen. Die öffentliche Auslegung erfolgte vom 19.07.2004 bis zum 24.09.2004 (Bürger) bzw. bis zum 03.09.2004 (TöB).

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet wird im Norden von der Hangkante und einem Grünsaum des Wolfsberges, im Westen von der Bahntrasse Horrem - Neuss im südlichen Bereich von der Bahntrasse Köln – Aachen begrenzt.

Die Abgrenzung ist dem Übersichtsplan im Maßstab 1 : 5000 (Anlage 1), die genaue Abgrenzung dem Vorentwurf im Maßstab 1 : 500 zu entnehmen.

1.3 Bestehende Situation

1.3.1 Stadträumliche Eingliederung

Das Plangebiet bildet einen Teil der Bahnanlagen des Bahnhofs Horrem. Die hier von der Hauptstrecke Köln – Aachen abzweigende Strecke nach Neuss erzeugt ein durch die Gleisradian bestimmtes Gleisdreieck mit Nebengleisen und Abstellgleisen. Als Bahnfläche war dieser Bereich bisher von den übrigen Stadträumen getrennt.

1.3.2 Topographie und Landschaft

Das dreiecksförmige Plangebiet verfügt durch die bisherige eisenbahntechnische Nutzung nur über geringe Höhenunterschiede. Die Höhen des zwischen den Gleisen befindlichen Planbereiches bewegen sich zwischen 83,90m und 85,30 m üNN. Die im nördlichen Plangebiet eingebundene Hangfläche des Wolfsberges stellt sich als Hangkante dar. Hier sind bis zur Trasse des Straßenzuges „Am Meisenberg“ Höhen bis zu 96,50 m üNN festzustellen.

Der Planbereich liegt in einem Kulturlandschaftsraum mit einer Vielzahl künstlicher Eingriffe und Umgestaltungen des Reliefs und der Topographie.

Der angrenzenden Bahnflächen sowie die vorausgegangene Nutzung der Fläche durch die Bahn begrenzen den Planbereich als künstlich geschaffene Topographie.

1.3.3 RESTRIKTIONEN

1.3.4 Immissionsbelastung

Der Planbereich ist durch Lärmimmissionen der umlaufenden Bahnanlagen belastet. Auf Grundlage gutachterlicher Begleitung wurden Standort und Ausrichtung der geplanten Bebauung konzipiert und auf ihre Verträglichkeit hin überprüft.

1.3.5 Tektonische Störzonen

Aufgrund vorangegangener Tagebauaktivitäten in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet verläuft in einer Entfernung von ca. 100 m südwestlich zum Plangebiet eine tektonische Störzone.

1.3.6 Baugrund

Für das Plangebiet wurde durch das Büro Dr. Tillmanns und Partner GmbH, Bergheim eine Altlasten- und baugrundtechnische Untersuchung durchgeführt. Aufgrund von unterschiedlichen Auffüllungen von bis zu 5,7 m, Torfeinschaltungen und Auffüllungsböden tertiärer Torfböden in weiten Bereichen des Plangebiets ist beim Bau und der Gründung von Anlagen besondere Sorgfalt walten zu lassen.

1.3.7 Bodendenkmäler

Aufgrund von bisherigen Funden und allgemeinen Hinweisen ist im Plangebiet nicht mit Bodendenkmälern zu rechnen.

1.4 Geltendes Planungsrecht

1.4.1 Flächennutzungsplan

Der seit 1984 verbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Kerpen (1. Änderung) stellt im Planbereich des Bebauungsplanes HO 296 als Fläche für Bahnanlagen dar.

Bebauungsplan

Für den Planbereich des Bebauungsplanes HO 296 liegt kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan vor. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich nach den Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung.

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplanes.

2. Ziele und Zwecke der Planung

Städtebauliches Leitbild und wesentliche Zielvorstellung der Planung für den Bahnhofsbereich Kerpen-Horrem wurde innerhalb der Rahmenplanung Bahnhof Horrem entwickelt, mit einer Vielzahl von Beteiligten abgestimmt und vom Rat der Stadt Kerpen verabschiedet.

Ziel der gesamten Rahmenplanung ist es, den Bahnhofsbereich Horrem im Hinblick auf die durch die Inbetriebnahme der S-Bahn steigende Verkehrsleistung aufzuwerten und im Umfeld des Bahnhofes Entwicklungsflächen auszuweisen.

Neben der Ausweisung von zusätzlichen Flächen für den Individualverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und von Stellplatzanlagen soll die steigende Frequentierung und hiermit einhergehende Lagegunst zur Entwicklung und Stärkung des Standortes Horrem insgesamt genutzt werden.

Zielsetzung des Bebauungsplanes HO 296 "Gleisdreieck" ist, auf derzeit unternutzten Flächen die planungsrechtliche Grundlage zur Errichtung von P+R-Anlagen (Parkhaus und ebenerdige Stellplatzanlagen) sowie ergänzenden Gewerbegebietsflächen zu schaffen.

Die geplante Errichtung des Bahnsteiges 6 im nördlichen Plangebiet am Bedburger Gleis erfordert eine öffentliche Anbindung an die geplanten Stellplatzanlagen im Bereich des Gleisdreieckes sowie den zentralen Busbahnhof und vorhandenen Stellplatzanlagen südlich der Bahntrasse Köln – Aachen.

Die planungsrechtliche Festsetzung einer Fußgängerbrücke über die Bahntrasse Köln – Aachen stellt eine kurze Fußwegeverbindung zwischen Stellplatzanlagen, zentralem Omnibusbahnhof und den Bahnsteigen her.

3. Belange von Kindern und Jugendlichen

Die Planung sieht vor, im Einzugsbereich der Horremer Schulen den Planbereich als Schulweg entsprechend den Belangen der Schüler sichere und komfortabel auszugestalten. Die geplante Verbindung von ZOB und Bahnsteigen durch einen Fußgängersteg optimiert die Verkehrsschnittstelle Bahnhof Horrem.

4. Begründung der Planinhalte

4.1 Art der baulichen Nutzung

4.1.1 Gewerbegebiet

Der durch die vorhandene Bahnnutzung geprägten Bereiche kann aufgrund seiner Emissionsbelastungen nur bestimmten unempfindlichen Nutzungen zugeführt werden. Zur Sicherung und Versorgung der umliegenden Wohngebiete mit gewerblichen Einrichtungen wird nach § 8 BauNVO ein Teilbereich des Plangebietes als " Gewerbegebiet " (GE) festgesetzt. Aus Gründen des Immissionsschutzes wird das Gewerbegebiet gemäß § 1 (4) BauNVO auf der Basis der Abstandsliste 1998 (Abstandserlass vom 2.4.1998 - RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft * (SMBl. NW. 283) - VB 5 - 8804.25.1 (V Nr. 1/98)) nach Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften gegliedert.

Die nach § 8 (2) BauNVO im GE allgemein zulässigen Nutzung „Tankstellen“ werden in allen GE-Bereichen ausgeschlossen, weil aus verkehrstechnischen Gründen in dieser Lage ein erhöhtes Verkehrsaufkommen nicht erwünscht ist und zu einer größeren Dimensionierung der geplanten neuen Erschließung des Gleisdreieckes von der Straße „Am Meisenberg“ führen würde.

Die nach § 8 (3) BauNVO im GE ausnahmsweise zulässigen Nutzung „Vergnügungsstätten“ werden in allen GE- Bereichen ausgeschlossen, weil die Nähe zu den Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und somit zu Kindern und Jugendlichen deren sozialen und kulturellen Bedürfnissen widerspricht.

4.1.2 Bahnanlagen

Der nördliche Planbereich wird eine Fläche für Bahnanlagen zur Festsetzung des Bahnsteiges 6, Horremer Gleis festgesetzt. Dieser Bahnsteig wird durch die Festsetzung der im Plangebiet festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen erschlossen und in das Wegesystem des ÖPNV-Knotens Bahnhof Horrem eingebunden.

4.1.3 Öffentliche Verkehrsflächen, P+R - Anlagen, P+R – Parkhaus, Fußgängersteg

Der Planbereich wird durch die Ausweisung öffentlicher Verkehrsflächen als Anbindung an den Straßenzug „Am Meisenberg“ erstmals öffentlich erschlossen und von Norden an das öffentliche Straßenverkehrsnetz angebunden.

Dies Ausweisung von öffentlichen Straßenverkehrsflächen für Park + Ride - Stellplätze sowie ein Park + Ride – Parkhaus trägt dem gesteigerten Verkehrsaufkommen des Bahnhofs Horrem seit Inbetriebnahme der S- Bahnstrecke S-13 Rechnung. Zusammen mit den bereits im Bereich der Josef – Bitschau - Str. vorhandenen P+R Stellplatzanlagen kann ein Stellplatzangebot geschaffen werden das dem Verkehrsaufkommen im Bahnhofsbereich Horrem entspricht.

Aufgrund von äußerst ungünstigen Baugrundverhältnissen in weiten Bereichen der ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsflächen beschränkt sich die Ausweisung des P+R - Parkhauses auf einen Bereich mit günstigen Baugrundverhältnissen.

Im südlichen Planbereich wird eine Fußgängerbrücke mit Abgängen zu den Bahnsteigen als öffentliche Verkehrsfläche über die Gleisanlagen der Bahnstrecke Köln – Aachen festgesetzt. Hierdurch entstehen kurze und somit zumutbare fußläufige Verbindungen zwischen Stellplatzanlagen, ZOB und Bahnsteiganlagen alternativ zu der südwestlich vorhandenen Unterführung.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

4.2.1 Grundflächenzahl

Die Grundflächenzahl wird durch die BauNVO vorgegeben.

4.2.2 Höhe baulicher Anlagen

Die Gebäudehöhen werden als Obergrenze der Gebäudehöhe festgesetzt. Die zulässige maximale Gebäudehöhe orientiert sich an dem städtebaulichen Ziel einer bis zu 4 geschossigen Bebauung und begrenzt zusammen mit der Grundflächenzahl das Maß der baulichen Nutzung.

4.2.3 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt.

4.2.4 Bauweise/Stellung baulicher Anlagen

Im Hinblick auf eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzungsmöglichkeit werden keine Festsetzungen zur Bauweise und oder der Stellung der baulichen Anlagen getroffen.

5. Vorbeugender Immissionsschutz

Der vorbeugende Immissionsschutz für die geplanten Gewerbeflächen GE1 und GE2 wird durch eine Gliederung über immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) sichergestellt, die die zulässigen Lärmemissionen nach oben begrenzt. Daraus folgt, dass für neu zu errichtende Anlagen im Sinne der TA Lärm klare Bedingungen zur Einhaltung des vorbeugenden Immissionsschutzes vorgegeben werden müssen.

Zur Beurteilung der von den geplanten GE-Flächen ausgehenden möglichen Geräuschimmissionen wurden in Abstimmung mit der Stadt Kerpen und dem StUA Köln 5 Immissionspunkte in Umgebung des Plangebiets ausgewählt. Diese Immissionspunkte sind aufgrund ihrer Lage für die

jeweilige Umgebung repräsentativ.

Tabelle 1: Lage und Bezeichnung der Immissionspunkte sowie Richtwerte

Immissionspunkt	Lage und Bezeichnung, Gebietsausweisung	Richtwerte nach TA-Lärm		Grenzwerte nach 16. BImSchV	
		tags dB(A)	tags dB(A)	tags dB(A)	tags dB(A)
IP 1	Östlicher Riegel Neubauten Wingertsberg, WA	55	40	59	49
IP 2	Whs. Zum Wehrhahn Nr. 28, MI	60	45	64	54
IP 3	Whs. Auf dem Postberg 5b, WA	55	40	59	49
IP 4	Whs. Auf dem Postberg 2, WA	55	40	59	49
IP 5	Whs. Josef Bitschnau-Str. 18, MI	60	45	64	54

Die Berechnung der IFSP ergibt folgende Werte:

Fläche	tags dB(A) / m ²	nachts dB(A) / m ²
GE1	63	47
GE2	65	50

Die Festsetzung dieser IFSP erlaubt eine weitreichende und flexible Nutzung der Gewerbeflächen, ohne dass Konflikte zu befürchten sind.

Die Geräuschimmissionen von Gewerbebetrieben sind nach der TA-Lärm 98 zu beurteilen. Der Beurteilungszeitraum „tags“ dauert von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr (16 Stunden), der Beurteilungszeitraum „nachts“ bezieht sich auf die ungünstigste Stunde zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr. Darüber hinaus sind die Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit nach der Nummer 6.5 der TA-Lärm in den WA-Gebieten zu berücksichtigen. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Die geplanten Parkierungsflächen in Form offener Parkdecks bzw. die Zufahrt werden als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen. Damit sind die Regelungen der 16. BImSchV anzuwenden. Für den Neubau öffentlicher Verkehrswege gelten die in der Tabelle aufgeführten Grenzwerte. Aus der Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze sowie der Art der Nutzung kann das zu erwartende Fahrzeugaufkommen hochgerechnet werden. In der als antizipiertes Sachverständigengutachten anzusehenden Parkplatzlärmstudie, Schriftenreihe Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Heft 89, 4. Auflage 2003, werden Anhaltswerte für P+R -Parkplätze genannt. Danach ist tags mit 0,3 Bewegungen pro Stellplatz und Stunde und tags mit 0,06 Bewegungen pro Stellplatz und Stunde zu rechnen, wobei jedes Fahrzeug 2 Bewegungen verursacht (Ein- und

Ausfahrt). Bei insgesamt 560 geplanten Stellplätzen ist demnach tags mit ca. 1.350 Kfz zu rechnen, so dass auf der Zufahrt ca. 2.700 Fahrzeuge zu erwarten sind. Ein Prognose von 3.000 Fahrzeugen mit einer Verkehrsverteilung wie auf Gemeindestraßen entspricht somit einem Ansatz zur sicheren Seite und deckt auch Fahrten in die GE-Flächen einschließlich Lkw ab. Die Ausbreitungsberechnungen zeigen, dass an allen Immissionspunkten die Grenzwerte weitgehend unterschritten werden und somit keinerlei Konflikte zu befürchten sind.

6. Verkehr

6.1 Erschließung/ Verkehrsflächen

Die Anbindung des Plangebietes an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über eine neue Anbindung an den Straßenzug „Am Meisenberg“.

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine Stichstraße die ohne Wendemöglichkeit in die festgesetzten P+R Stellplatzanlagen mündet.

Falschverkehre finden auf dieser öffentlichen Anlage Wendemöglichkeiten.

6.2 Ruhender Verkehr

Im Bebauungsplanbereich können unter Ausnutzung der festgesetzten Stellplatzanlagen und Parkhausanlagen ca. 240 ebenerdige P+R-Stellplätze und 320 P+R-Stellplätze in einem Parkhaus errichtet werden.

6.3 ÖPNV

Das Plangebiet verbindet die vorhandenen ÖPNV-Anlagen des ZOB und der Bahnsteige mit dem geplanten Bahnsteig 6 (Bedburger Gleis). Somit trägt die Planung wesentlich zur Funktionalität des ÖPNV-Knotens Bahnhof Horrem bei.

7. Ver – und Entsorgung

Die Ver – und Entsorgung des Plangebietes erfolgt als Anschluss an bestehende Leitungstrassen im Bereich des Straßenzuges „Am Wehrhahn“.

8. Beseitigung von Niederschlagswasser

Bzgl. der Verpflichtungen des § 51 a LWG das Regenwasser zu versickern, bzw. ortsnahe einem Gewässer zuzuleiten ist für den Bebauungsplan HO 296 auf Grundlage eines Entwässerungskonzeptes des Ingenieurbüros Fischer ein Trennsystem entwickelt worden. Dieses Konzept sieht vor, anfallendes Niederschlagswasser in die vorhandene kanalisierte Lage des Kuhbaches einzuleiten

9. Ökologie und Begrünung

Nach § 1 (5) und (7) BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushaltes, des Wassers, der Luft und des Bodens sowie des Klimas zu berücksichtigen.

Für den Bebauungsplan HO 296 A ist eine Bilanzierung der durch den zukünftigen Bebauungsplan präjudizierten Eingriffe in den Naturhaushalt eine ökologische Bilanzierung (Anlage) - Bewertung auf Grundlage der „Arbeitshilfe zur Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie von Kompensationsmaßnahmen bei der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bebauungsplänen“ des Landes NRW durchgeführt worden. Durch die zukünftige Planung entsteht ein Defizit an Ausgleichsflächen von 88.009 Bewertungspunkten. Da innerhalb des Plangebietes keine ausreichenden Ausgleichsflächen verfügbar sind, wird der notwendige Ausgleich durch Anpflanzungen im Bereich des Ausgleichsflächenpools der Stadt Kerpen erfolgen.

Für den Bebauungsplan HO 296 stehen Maßnahmen aus dem Ökokonto der Stadt Kerpen zur Verfügung. Als Maßnahmen soll die Umwandlung von folgenden Ackerflächen in der Gemarkung Mödrath mit einer Aufwertung um 4 Wertpunkte je m² herangezogen werden:

- Flur 6, Flurstück 58 mit einer Gesamtfläche von 15.543 m²
- Flur 17, Flurstück 65 mit einer Teilfläche von 6.787 m²

Mit der Gesamtfläche von 22.330 m² und einer Aufwertung um 4 Punkte können 89.320 Wertpunkte angerechnet werden.

10. Bauordnungsrechtliche Vorschriften

Allgemeine Ziele

Aufgabe der Bauleitplanung ist nach § 1 (5) BauGB neben der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung insbesondere auch die Erhaltung, Erneuerung und die Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes.

Ziel des Bebauungsplans ist u.a. die Entwicklung einer qualitätvollen Ergänzung des bestehenden Bahnhofsquartiers, und eine Einfügung in den Charakter der umgebenden Baustruktur. Aus diesen Zielvorstellungen begründen sich die getroffenen Gestaltungsvorschriften auf bauordnungsrechtlicher Grundlage:

Die gem. § 9 (4) BauGB in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan übernommenen bauordnungsrechtlichen Vorschriften sollen zu einem ausgewogenen Straßen- und Ortsbild führen. Dieses hängt in hohem Maße von der Gestaltung der Gebäude, sowie der Neben- und Werbeanlagen sowie der Freiflächen ab.

Die getroffenen Vorschriften zu Gebäudehöhe, -gestaltung zielen darauf ab, in Verbindung mit den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, die Grundstruktur der Bebauung festzulegen.

10.2 Dachgestaltung

Die Vorschriften zur Gestaltung von Dachaufbauten definieren einen Gestaltungsrahmen, der eine homogene Grundstruktur der Bebauung sicherstellt, im Einzelfall aber Gestaltungsspielraum belässt.

10.3 Freiflächen/Einfriedungen

Die Vorschriften zur Gestaltung der Freiflächen zielen ab auf die Nutzung des grünen Gestaltpotentials innerhalb des Baugebietes. Weiterhin wird das Maß der Bodenversiegelung begrenzt. Als prägendes und verbindendes gestalterisches Element des Baugebietes Gleisdreieck sollen die zum Straßenraum anzupflanzenden Hecken dienen.

10.4 Werbeanlagen

Die Vorschriften zur Gestaltung von Werbeanlagen sollen sicherstellen, dass der Charakter des kleinstädtischen Bahnhofsumfeldes nicht beeinträchtigt wird.

11. Hinweise

Die Hinweise in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan HO 296 sind aufgrund von Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB eingegangen sind, aufgenommen worden.

11.1 Altlasten, Baubeginn

Spätestens im Baugenehmigungsverfahren sind unter Beteiligung der Unteren Wasser- Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörden altlastentechnische Untersuchungen durchzuführen. Die im fraglichen Bereich durchzuführenden Baumaßnahmen sind im Vorfeld mit vor genannten Behörden abzustimmen, die Ergebnisse sind diesen Behörden zeitnah zur Prüfung vorzulegen.

12. Bodenordnung

Für die Umsetzung des Bebauungsplanes ist kein öffentliches Bodenordnungsverfahren notwendig.

13. Kosten und Finanzierung

Die öffentlichen Erschließungsanlagen werden durch die Stadt Kerpen erstellt. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die Erschließungsanlagen durch das Land NRW gefördert, Haushaltsmittel der Stadt Kerpen werden für die verbleibenden städtischen Eigenanteilen in Anspruch genommen werden müssen.

14. Strukturdaten

Gesamtfläche Geltungsbereich	43.600 qm (100 %)
------------------------------	-------------------

davon anteilige Flächen :

Gewerbegebiet	18.805 qm (43 %)
Bahnflächen	912 qm (2 %)
Verkehrsflächen	7.125 qm (16 %)
Verkehrsflächen für P+R	8.625 qm (20 %)
Öffentliche Grünflächen	6.382 qm (15 %)
Private Grünflächen	1.751 qm (4 %)

Kerpen, den 16.03.2005

Karl - Heinz Mayer
(Amtsleiter)