

GEMEINDE ROMMERSKIRCHEN



Bebauungsplan

Rommerskirchen Nr. 39 "Bahnhofsumfeld"

Begründung

Stand: November 2011

Aufgestellt durch:

Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH



Düppelstraße 9-11

50679 Köln

Tel.: (0221) 802619-0

e-mail: koeln@voessing.de

Fax: (0221) 802619-69



1 Planungsvorgaben	4
1.1 Anlass und Ziel der Planung	4
1.2 Lage und Abgrenzung	4
1.3 Planungsvorgaben.....	5
2 Städtebauliches Konzept	7
2.1 Zielsetzung der Planung	7
2.2 Art der baulichen Nutzung	7
2.3 Maß der baulichen Nutzung.....	7
2.4 Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise, Stellplätze und Nebenanlagen	8
3 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	9
3.1 Lärmschutz.....	9
3.2 Altablagerungen und Altlasten	9
3.3 Kampfmittel	9
4 Standortkriterien	11
4.1 Artenschutz	11
4.2 Kultur- und sonstige Sachgüter.....	12
4.3 Naturräumliche Gliederung, Geologie und Geomorphologie	12
4.4 Bodenschutz.....	12
4.5 Grünordnerische Festsetzungen.....	12
4.6 Bestandsschutz	12
5 Erschließungskonzept	13
5.1 Äußere Anbindung/ Innere Erschließung	13
5.2 Ruhender Verkehr	13
5.3 Sonstige Verkehrsflächen	14
6 Ver- und Entsorgung	15
6.1 Abwasser- und Regenwasserbeseitigung	15



6.2	Ver- und Entsorgungsleitungen	15
7	Bilanzierung, Flächenbilanz und Kosten	16
7.1	Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich	16
7.2	Nutzungs- und Flächenbilanz	16
7.3	Kosten, Bodenordnung und Realisierung.....	16



1 Planungsvorgaben

1.1 Anlass und Ziel der Planung

Die Gemeinde Rommerskirchen beabsichtigt, für das südliche Bahnhofsumfeld einen Bebauungsplan aufzustellen. Die Aufstellung dieses Plans hat das Ziel, die planungsrechtliche Grundlage für die Umgestaltung des Bahnhofsumfelds zu schaffen.

Das Bahnhofsumfeld soll städtebaulich aufgewertet und die verschiedenen Verkehrsfunktionen in Bahnhofsnähe verknüpft werden. Dazu werden vorhandene Flächen, die zum Teil noch durch ihre alte Nutzung geprägt sind, überplant. Für das knapp 1,8 ha große Plangebiet ist unter anderem eine Park+Ride-Anlage (P+R-Anlage) auf dem Gelände eines ehemaligen Schrottplatzes geplant. Das Gelände wird auch jetzt schon als P+R-Anlage genutzt. Durch die Errichtung von Bushaltestellen und Anlagen für Fußgänger und den Radverkehr sollen die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln optimiert werden. Zudem ist ein barrierefreier Zugang zum bestehenden Mittelbahnsteig der DB AG geplant, der im Rahmen des Verfahrens festgesetzt werden soll.

1.2 Lage und Abgrenzung

Das Plangebiet des Bebauungsplanes RO 39 „Bahnhofsumfeld“ liegt am nordöstlichen Ortsrand des Ortsteiles Rommerskirchen/Eckum, angrenzend an den Bahnhof Rommerskirchen (s. Abb. 1). Bebauungspläne sind im Planungsraum bisher nicht vorhanden. Die Grenzen des Gebietes ergeben sich aus diesem Grund durch vorhandene Zwangspunkte bzw. Grundstücksgrenzen. Dazu gehört die Grenze der DB AG im nördlichen Bereich, sowie die Grundstücke der Buir-Bliesheimer Agrargenossenschaft eG im Süd-westlichen Teil. Die Einmündung der Bahnstraße (B477) dient der Erschließung des Gebiets und wird im Zuge der Planung angepasst. 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.

Das Plangebiet umfasst die Gemarkung Rommerskirchen, Flur 19, Flurstücke 165, 166 sowie Teile von 81, 140, und 163 und Teile von Flur 20, Flurstück 59, 168, 403, 405, 406 und 407.

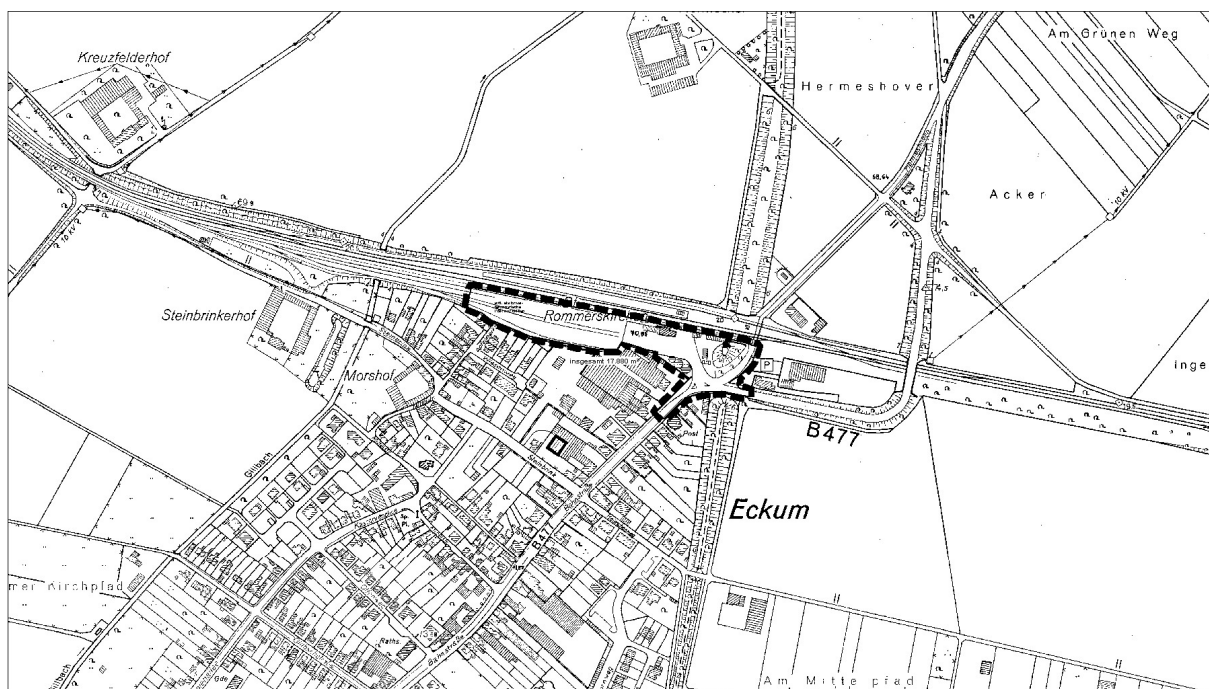


Abb 1: Geltungsbereich

1.3 Planungsvorgaben

Der Bebauungsplan wird gemäß §13a BauGB als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ aufgestellt. Auf dieser Grundlage wird auf den Umweltbericht verzichtet.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde stellt den Bereich des Bebauungsplans RO 39 in weiten Teilen als Fläche für Bahnanlagen dar. Im weiteren Verfahren wird der FNP an den Bebauungsplan angepasst. Die zukünftige Nutzung sieht anstelle der Fläche für Bahnanlagen gemischte Bauflächen vor.

Die Gemeinde Rommerskirchen hat den Großteil der noch gewidmeten Bahnflächen bereits erworben, da diese nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt werden. Die entbehrlichen Flächen sollen gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden. Die Feldvermessung wurde bereits durchgeführt, die formellen Grenzen müssen jedoch noch festgelegt werden. Zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung muss eine Freistellung erfolgt sein.

Im Bebauungsplan erfolgt deshalb eine bedingte Festsetzung der Flächen in ihrer Nutzung gemäß § 9 (2) BauGB. Die bestehende Widmung als Bahnfläche wird in der Planurkunde durch eine Schraffur gemäß der Präsidialverfügung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) überlagernd gekennzeichnet.

Zur Festlegung im Bebauungsplan soll das denkmalgeschützte ehemalige Empfangsgebäude (EG) des Bahnhofs entsprechend seiner derzeitigen Nutzung mit Bestandsschutz erhalten bleiben.



Auf dem Bereich der P&R-Anlage befindet sich ein Gleisanschluss der Firma Amprion, der für Transporte von Transformatoren bestehen bleiben muss. Der Amprion GmbH wird Wege-recht eingeräumt.



2 Städtebauliches Konzept

2.1 Zielsetzung der Planung

Die im Bahnhofsumfeld vorhandenen Flächen, deren Zustand noch durch vorangegangene Nutzungen geprägt ist, sollen durch eine Integration in die Standortstruktur funktional, städtebaulich und gestalterisch aufgewertet werden.

Im Jahre 2001 wurde seitens der Gemeinde Rommerskirchen eine Planwerkstatt durchgeführt. Besondere Beachtung fand hierbei die Bedeutung des Bahnhofs als Schnittstelle zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Individualverkehr. Gemeinsam mit den betroffenen Nutzern, Anwohnern und Behörden wurde eine städtebauliche Lösung erarbeitet, die sowohl die städtebaulichen Belange als auch die verkehrlichen Anforderungen berücksichtigt. Hierbei wurde einvernehmlich davon ausgegangen, dass das Gesamtziel nur langfristig realisiert werden kann.

Um eine kurzfristige und zugleich dauerhafte Verbesserung der verkehrlichen Situation im Bahnhofsbereich zu erreichen, soll durch dieses Projekt eine Umstrukturierung der vorhandenen Flächen südlich der Bahngleise für P+R, B+R und Bus unter Berücksichtigung der benachbarten Betriebe erfolgen. Durch den Bereich für Kurzparker (K+R) wird im Gegensatz zum bestehenden Zustand die Möglichkeit geboten, Fahrgäste mit dem PKW zur Haltestelle zu bringen und abzuholen und dazu auf ausgewiesenen Plätzen zu halten. Dank kurzer Wege zwischen den K+R-Plätzen und der Bahnsteigzuwegung wird der Komfort für die Fahrgäste erhöht.

Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit des Mittelbahnsteigs der DB AG durch den barrierefreien Ausbau der Zuwegung zur bestehenden Personenunterführung zusammen mit dem Bau eines Aufzugs auf dem Bahnsteig selbst erheblich verbessert.

2.2 Art der baulichen Nutzung

Für Flurstück 165 ist als Art der baulichen Nutzung das Mischgebiet nach § 6 BauNVO festgesetzt. Auf diesem Flurstück befindet sich das ehemalige EG des Bahnhofs, welches als Wohnhaus genutzt wird und gleichzeitig ein Kiosk beherbergt. Das Gebäude ist denkmalgeschützt und genießt Bestandsschutz.

Die restliche Fläche des Plangebiets wird bis auf die Bahnflächen als öffentliche Verkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 festgelegt.

Die Flächen der vorhandenen Hütten (ehemaliges Büro Schrottplatz und ehemaliger Steinmetz Betrieb) werden ebenfalls als Verkehrsfläche ausgewiesen.

2.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ) und der Zahl der Vollgeschosse bestimmt.



Für das im Plangebiet vorhandene Mischgebiet wird eine Grundflächenzahl von 0,6 ausgewiesen, was nach den Vorschriften zur Baunutzungsverordnung (§ 17) die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in einem Mischgebiet ist.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) ist ebenfalls mit dem Höchstwert festgesetzt, für Mischgebiete also mit 1,2.

Die Zahl der Vollgeschosse begrenzt die Höhenentwicklung der Gebäude. Für das Plangebiet ist eine maximal zweigeschossige Bebauung vorgesehen.

Eine Festsetzung der zulässigen Dachneigung und Dachform sowie der zulässigen Gebäudehöhe erfolgt nicht.

Für das ehemalige EG, welches sich auf der Fläche des Mischgebiets befindet, besteht Bestandsschutz.

2.4 Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise, Stellplätze und Nebenanlagen

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch die Baugrenze bestimmt. Separate Stellplätze sind nicht vorgesehen.



3 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

3.1 Lärmschutz

Begleitend zum Bebauungsplanverfahren wurde eine schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm durch den staatlich anerkannten Sachverständigen für Schall- und Wärmeschutz Dipl.-Ing. Franz Breuer erstellt.

In der vorliegenden Untersuchung wurden sowohl die vom Plangebiet ausgehenden als auch die auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärmimmissionen ermittelt und beurteilt, wobei mehrere schalltechnische Aspekte betrachtet wurden.

1. Einwirkungen Verkehrslärm von außen auf schützenswerte Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes.

Hieraus resultieren passive Schallschutzmaßnahmen, die im Bebauungsplan Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen festgesetzt werden sollen. Die Anforderungen an die Fassaden reichen an den bahnzugewandten Fassaden bis zu LPB VII.

Aus fachgutachterlicher Sicht wird auf Grund der Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte nachts empfohlen, in Schlafräumen schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, um eine ausreichende Belüftung der Schlafräume auch bei geschlossenen Fenstern sicherzustellen.

2. Einwirkungen von baulichen Anlagen oder geänderten Verkehrswegen innerhalb der B-Planes zu schützenswerten Nutzungen außerhalb des B-Planes

Aus den beiden untersuchten Maßnahmen "Neubau P+R Parkplatz" sowie Umbau Einmündungsbereich B 477 resultieren keine Lärmschutzmaßnahmen.

3.2 Altablagerungen und Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich umweltrelevante Altflächen, die im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet sind. Die Kennzeichnungen beruhen auf den Aussagen der SakostaCAU GmbH im Jahre 2009, die im Auftrag des Rhein-Kreis Neuss erstellt wurde. Betroffen sind Teile des Flurstücks 163 mit dem Altstandort Ro 64 (ehemaliger Schrottplatz). Die Boden- und Bodenluftuntersuchungen haben ergeben, dass bei etwaigen Aushubmaßnahmen mit dem Anfall von verunreinigter und abfallrechtlich zu behandelnder Bausubstanz zu rechnen ist, die fachgerecht entsorgt wird.

Beim Anfallen von erheblichen Erdmassen (z.B. für Entwässerungseinrichtungen) ist eine gutachterliche Begleitung nötig.

3.3 Kampfmittel

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) der Bezirksregierung Düsseldorf hat auf der gesamten Fläche eine geophysikalische Untersuchung der Kampfmittel bzw. Militäreinrichtun-



gen durchgeführt, wobei die Auswertung teilweise nicht möglich war. Aus diesem Grund kann die Existenz von Kampfmitteln nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Zudem lag ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel vor. Die Lage des vermuteten Schützenlochs wurde im August 2011 vom Kampfmittelbeseitigungsdienst untersucht. Das Ergebnis der Untersuchung war „negativ“. Es ist aber weiterhin nicht auszuschließen, dass noch Kampfmittel im Boden vorhanden sind. Eine Garantie auf Kampfmittelfreiheit kann gleichwohl nicht gewährt werden. Insofern sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen.

Im nicht ausgewerteten Bereich sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Bei Aushubarbeiten mittels Erdbaumaschinen wird eine schichtweise Abtragung um ca. 50 cm sowie eine Beobachtung des Erdreichs hinsichtlich Veränderungen wie z. B. Verfärbungen, Inhomogenität empfohlen. Generell sind die Bauarbeiten sofort einzustellen, sofern Kampfmittel gefunden werden. In diesem Fall ist umgehend der Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen.

Vor Durchführung evtl. erforderlicher größerer Bohrungen (z. B. Pfahlgründung) sind Probebohrungen (70 bis 120 mm Durchmesser im Schneckenbohrverfahren) zu erstellen. Danach sind diese Probebohrungen mit ferromagnetischen Sonden zu überprüfen. Sämtliche Bohrarbeiten sind mit Vorsicht durchzuführen. Sie sind sofort einzustellen, sobald im gewachsenen Boden auf Widerstand gestoßen wird. In diesem Fall ist umgehend der Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen. Sollten die o. g. Arbeiten durchgeführt werden, ist dem Kampfmittelräumdienst ein Bohrplan zur Verfügung zu stellen.



4 Standortkriterien

4.1 Artenschutz

Das Plangebiet des Bebauungsplanes besteht überwiegend aus Parkplatz-, Platz- und Straßenverkehrsfläche, welche im Bauleitplanverfahren neu gestaltet werden sollen. An den bestehenden Gebäuden, besonders am Bahnhofsgebäude - welches unter Denkmalschutz steht - werden keine Veränderungen erwartet.

Um ein vorhabensbedingtes Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausschließen zu können, wurde das Büro naturgutachten oliver tillmanns von der Gemeinde Rommerskirchen beauftragt, eine Analyse des Lebensraumpotenzials für rechtlich relevante Arten vorzunehmen und die Betroffenheit dieser Arten einzuschätzen.

Unter den im Raum um Rommerskirchen vorkommenden Arten (Arten im MTB 4906 nach LANUV 2010a) treten im Wirkraum des Vorhabens potenziell 6 Fledermausarten und 21 planungsrelevante Vogelarten auf. Ein Vorkommen des Feldhamsters, der Amphibienarten Kammmolch und Kreuzkröte und aufgrund der durchgeführten artspezifischen Erfassungen auch der Zauneidechse kann dagegen ausgeschlossen werden. Für die Artengruppen der Fledermäuse und Vögel werden spezifische Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen dargestellt, um eine Beeinträchtigung von Eiern, eine Tötung von Jungvögeln sowie erhebliche Störungen von Individuen zu verhindern. Neben der Beschränkung des Rodungszeitraums von Gehölzen (außerhalb der Brutzeit) und der Durchführung einer ökologischen Baubegleitung beim Rückbau der Gebäude ist vor allem die Beschränkung akustischer und optischer Emissionen von Bedeutung. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen müssen verbindlich umgesetzt werden.

Trotz Durchführung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können nicht für alle planungsrelevanten Arten artenschutzrechtliche Betroffenheiten ausgeschlossen werden, da sie auch im Vorhabensbereich selbst – wenn auch nur suboptimal – geeignete Teillebensräume finden. Da die Zwergfledermaus hier potenzielle Einzelquartiere besitzt und Brutstätten des Haussperlings an einem der rückzubauenden Gebäude nachgewiesen wurden, muss der vorhabensbedingte Verlust dieser „festen“ Ruhestätten vor der Inanspruchnahme der Gebäude kompensiert werden. Dies geschieht für die Zwergfledermaus durch die Bildung von zwei Quartierzentren, die durch künstliche Spaltquartiere gebildet werden. Die vorgezogenen Maßnahmen für den Haussperling umfassen die Installation von artspezifischen Nisthilfen (Sperlingskolonien) am Gebäudebestand der näheren Umgebung bzw. an den Gebäuden im Vorhabensbereich, die erhalten werden. Für die Klappergrasmücke und den Kuckuck sind keine weiteren Maßnahmen durchzuführen, da der Vorhabensbereich nur einen potenziellen Teillebensraum darstellen kann und die Arten in Gehölzbeständen im nordwestlichen (Anpflanzung) und nordöstlichen (Strategischer Bahndamm) sowie zum Teil auch in den Gärten im südwestlichen Umfeld potenzielle Lebensräume finden, so dass die Arten problemlos ausweichen und auf diesen kleinflächigen Teillebensraum verzichten können. Die ökologische Funktion der potenziell betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im Vorhabensbereich bleibt deshalb im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Bei Durchführung der dargestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der vorgezogen durchzuführenden funktionserhaltenden Maßnahmen können für alle planungsrelevanten Arten artenschutzrechtliche Betroffenheiten ausgeschlossen werden. Die Ver-



botstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 4 BNatSchG treten vorhabensbedingt nicht ein, weshalb der B-Plan RO 39 „Bahnhofsumfeld“ aus artenschutzrechtlicher Sicht als zulässig betrachtet werden muss. Eine Durchführung weiterer detaillierter faunistischer Untersuchungen ist nicht notwendig.

4.2 Kultur- und sonstige Sachgüter

Es wird davon ausgegangen, dass im Plangebiet das Vorhandensein von Kultur- und sonstigen Sachgütern ausgeschlossen werden kann. Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs und der Güterschuppen stehen unter Denkmalschutz (Denkmalnummer A 34).

4.3 Naturräumliche Gliederung, Geologie und Geomorphologie

Rommerskirchen liegt auf der unteren Mittelterrasse der Kölner Scholle, einer tektonischen Untereinheit der Niederrheinischen Bucht. Nach der Geologischen Karte NRW C 5106 Köln ist der Untersuchungsraum von quartären Sedimenten überdeckt. Die hier vorzufindenden Löss und Lösslehme sind gering bis mäßig wasserdurchlässig und besitzen eine sehr gute bis gute Filterwirkung.

4.4 Bodenschutz

Die Flächen im Plangebiet sind heute schon vollständig versiegelt. An diesem Zustand wird sich im Rahmen der Planung nichts ändern.

4.5 Grünordnerische Festsetzungen

Insbesondere zur Aufwertung der Flächen ist für Teile des Plangebiets „Verkehrsgrün“ vorgesehen.

4.6 Bestandsschutz

Für das ehemalige EG besteht Bestandsschutz.



5 Erschließungskonzept

5.1 Äußere Anbindung/ Innere Erschließung

Die verkehrstechnische Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) des Gebietes erfolgt nach wie vor ausschließlich über das vorhandene Straßennetz, also über die Bahnstraße. Die bestehende Einmündung ist Teil des Plangebiets. Die Anbindung wird durch das Anlegen einer Linksabbiegespur zum Bahnhofsbereich im Rahmen der Planung verbessert.

Unmittelbar an das Plangebiet angrenzend befindet sich der Bahnhof Rommerskirchen, welcher durch den Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und durch verschiedene Buslinien angedient wird. Regionalbahnen fahren den Bahnhof in regelmäßigem Taktverkehr an, der am Wochenende ausgedünnt wird. Die Busse der Linie 971 fahren direkt in den Bahnhofsbereich ein. Die Haltestellen der Linien 871 und 891 befinden sich zur Zeit noch auf der Bahnstraße, in der Nähe der Einmündung zum Bahnhofsbereich. In der Planung ist vorgesehen, dass alle drei Buslinien zwei neue Haltestellen innerhalb des Plangebiets anfahren, so dass die Anbindung an den Bahnhof und die Umsteigebeziehung zum SPNV verbessert wird.

Ein Wendehammer dient den Bussen zum Wenden und ist gleichzeitig Ein- und Ausfahrbereich zum P+R-Platz. Die Ein- und Ausfahrt von der P+R-Anlage zur Genossenschaft ist nicht zulässig (siehe Kennzeichnung im Plan).

Fußgänger erreichen das Plangebiet über den vorhandenen Gehweg auf der Bahnstraße, der mit dem Anlegen des Linksabbiegestreifens angepasst wird. Die Straße Hermeshoven im östlichen Bereich des Plangebiets gehört mit der neuen Einmündung in die Bahnstraße mit zum Plangebiet. Sie ist im weiteren Verlauf in Richtung Norden weiterhin für den Fuß- und Radverkehr frei, so dass auch die Anbindung an das Plangebiet für letztere sichergestellt ist.

Bei der Straße Hermeshoven handelt es sich um eine Straße zur Sicherung der nationalen Versorgungssicherheit. Das heißt, dass das Trafo-Transportfahrzeug nach Aufnahme des Transformators auf dem P+R-Platz diesen Weg in Richtung Rommerskirchen-Gohr befahren können muss. Aus diesem Grund wird die gesamte Straßenfläche des Plangebiets entsprechend dimensioniert und befestigt.

5.2 Ruhender Verkehr

Innerhalb des Plangebiets ist die Fläche des ehemaligen Schrottplatzes entsprechend ihrer heutigen Nutzung als „Park+Ride-Anlage“ vorgesehen und im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche gekennzeichnet. Dies betrifft auch die Stellplätze, die im Bereich des ehemaligen Empfangsgebäudes angeordnet sind. Diese Anlagen beinhalten Behindertenparkplätze, die Stellplätze für Kurzzeitparker und Taxen.

Im östlichen Plangebiet sind verschiedene Fahrradabstellanlagen für das sogenannte „Bike + Ride“ vorgesehen, die ebenfalls als öffentliche Verkehrsfläche gekennzeichnet sind.



5.3 Sonstige Verkehrsflächen

Sonstige Verkehrsflächen sind im Plangebiet nicht vorhanden.



6 Ver- und Entsorgung

6.1 Abwasser- und Regenwasserbeseitigung

Grundsätzlich besteht gem. § 51a Landeswassergesetz die Erfordernis, das anfallende Niederschlagswasser im Plangebiet zu versickern. Das Plangebiet ist jedoch zum überwiegenden Teil mit bindigem Boden aufgefüllt, der Boden verfügt nicht über die notwendige Durchlässigkeit und ist teilweise belastet, so dass eine auf Dauer funktionierende Versickerung auf dem Gelände nicht möglich ist.

Deshalb erfolgt die Entwässerung über Borde und vorgelagerte Rinnen, wobei anfallendes Niederschlagswasser über Straßeneinläufe aufgenommen wird. Die Einläufe werden an neu geplante Sammelkanäle (DN 800) angeschlossen. Es wird nach dem Mischverfahren entwässert. Zusätzlich wird ein Regenrückhaltebecken (RRB) mit einem Volumen von 280 m³ ($T_{10\ n=0,2}$) notwendig. Am westlichen Rand der Parkplatzerweiterung erfolgt eine Abflussbegrenzung zum Sammler Steinbrink auf 40 l/s.

Alternativ zum geplanten RRB kann das anfallende Oberflächenwasser in das Regenüberlaufbecken Steinbrink (RÜB) eingeleitet werden. Dazu muss allerdings zunächst die Qualität des vorhandenen Zulaufkanals durch den Erftverband überprüft werden. Wenn die Entwässerung auf diesem Weg sichergestellt werden kann, ist diese Lösung zu favorisieren.

6.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Versorgung des Plangebietes mit Wasser, Elektrizität und Gas erfolgt durch Anschluß an die bestehenden öffentlichen Versorgungsnetze der Kreiswasserwerke, der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH und der Rhenag.

Die mögliche Umlegung von Leitungen im Plangebiet erfolgt in Absprache mit dem jeweiligen Leitungsträger.

Die vorhandenen Kanal –und Kabelschächte sowie Straßenkappen müssen der veränderten Höhensituation angepasst werden bzw. die Straßeneinläufe aufgrund der geänderten Bordführung verlegt werden.

Die Entsorgung von Abfall ist durch ein von der Gemeinde Rommerskirchen beauftragtes Unternehmen sicher gestellt.



7 Bilanzierung, Flächenbilanz und Kosten

7.1 Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich

Nach § 13a BauGB wird keine Eingriff-/ Ausgleichsbilanzierung benötigt.

Darüber hinaus sind innerhalb des Plangebiets zur Zeit ausschließlich versiegelte Flächen vorhanden. Ausgleichsflächen sind somit nicht notwendig.

7.2 Nutzungs- und Flächenbilanz

Innerhalb des Plangebietes ergibt sich nach dem vorliegenden Vorentwurf folgende Flächenbilanz:

Flächenbilanz B-Plan RO 39 "Bahnhofsumfeld"	
Mischgebiet	474,1 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche	13.318,6 m ²
Verkehrsgrün	3.020,1 m ²
Gewidmete Bahnanlage	1.067,2 m ²
Gesamtfläche des Plangebietes	17.880,0 m²

7.3 Kosten, Bodenordnung und Realisierung

Ein Großteil der Flächen innerhalb des Plangebietes befinden sich in Gemeindebesitz. Kosten ergeben sich durch folgende Maßnahmen:

- Grundstückserwerb (Bereich Einmündung, Verschiebung Hermeshoven)
- Herstellung und Unterhaltung der Erschließung,
- Park+Ride-Anlagen,
- Bike+Ride-Anlagen,
- Herrichtung und Pflege des Verkehrsgrüns,
- Abbruch der Silos,
- Sanierung von Altlasten.

Rommerskirchen, den