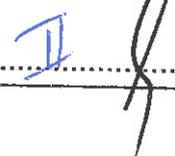


Arbeitsgemeinschaft BEBAUUNGSPLANUNG SELFKANT
Architekt K. Nysten * Dipl.Ing. H. Stassen * Ass.Dipl.-Ing. H. Hofmann

GEMEINDE SELFKANT
Eingang
21. Sep. 2001
Abt.: 

BEBAUUNGSPLAN SELFKANT NR. 24

- Zentrale Bushaltestelle Höngen -

Gemeinde Selfkant

Kreis Heinsberg, Regierungsbezirk Köln

VORENTWURF

Selfkant, 21.09.2001
Projekt Nr.:01/1823/11

INHALT

- A) Begründung (gem. § 9 (8) BauGB)
- B) Festsetzungen (gem. § 86 BauO NW)
- C) Planzeichnungen
- Verfahrensplan – Vorentwurf Plan Nr. 01/1823/01 – 1
 - Gestaltungsplan – Vorentwurf Nr. 01/1823/01 – 2
- D) Weitere erläuternde Planbeilagen
- Heutiges Verkehrsstraßennetz – Regional Nr. 95/1687/02 – 1
 - Auszug gültiger FNP-Ortsplanerische Einbindung Nr. 98/1765/06 – 3
 - ÖPNV-Liniennetz Anlage 3.2
 - Übersichtsplan Anlage 3.3
 - Lageplan mit Projektdarstellung Nr. 98/1765/06 – 6
 - Vorentwurf – Projektdarstellung Nr. 98/1765/06 – 7
 - ~~Vorentwurf – Grundriss~~ ~~Nr. 98/1765/10 – 8~~
 - Vorentwurf – Regelquerschnitt Nr. 99664-2
 - Vorentwurf – Schnitte A + B Nr. 98/1765/06 – 9
 - Vorentwurf – Schleppkurve Nr. 98/1765/06 – 10

GLIEDERUNG

Seite

A)	<u>Begründung</u>	
1.	Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes	5
2.	Ziele und Zwecke der Planung	6
2.1.	Anlass und Stand des Verfahrens	6
2.2.	Derzeitige Verkehrsverhältnisse	7
2.2.1.	Individualverkehr (IV)	7
2.2.2.	Das bestehende ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Selfkant	7
2.3.	Plangebiet	9
3.	Rechtliche Grundlagen, Einfügen in die städtebauliche Ordnung und die überörtliche Planung	10
3.1.	Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse	10
3.2.	Der Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes	10
3.2.1.	Innerhalb des Bebauungsplanes	10
3.2.2.	Außerhalb des Bebauungsplanes	10
3.3.	Einbindung in die Bauleitplanung der Gemeinde	10
3.4.	Anpassung an die Ziele der Landesplanung	10
4.	Einflussgrößen auf die Gestaltung einer Zentralen Bushaltestelle (ZBH)	11
5.	Erfassen und Bewerten der Naturgrundlagen nach Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit	13
6.	Erschließung und Bebauung	15
6.1.	Verkehr	15
6.1.1.	Erreichbarkeit der Zentralen Bushaltestelle	15
6.1.2.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	15
6.2.	Ver- und Entsorgung	15
6.3.	Die bauliche und sonstige Nutzung	15
6.4.	Grünanlagen	15
6.4.1.	Verkehrsgrün	15
6.4.2.	Be- und Entwässerung der Feuchträume an der Straße	16
6.5.	Kostenschätzung	17
7.	Nutzungsverträglichkeiten, Nutzungskonflikte (Umweltverträglichkeitsprüfung) und sonstige Auswirkungen	19
7.1.	Bauliche Aspekte	19
7.2.	Immissionsschutzaspekte	19
7.3.	Bodendenkmale	23

8.	Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung von Natur und Landschaft	24
8.1.	Angaben zu den voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf die Umwelt	24
8.2.	Landschaftsbild	24
8.3.	Angaben zu den vorgesehenen Flächen und Maßnahmen zum Ausgleich bzw. Ersatz	24
9.	Eingriffsbewertung in Natur und Landschaft	25
9.1.	Eingriffsbilanzierung	26
9.2.	Ergebnis	30
10.	Maßnahmen zur Ordnung von Grund und Boden	31
11.	Abwägung der Belange	31
12.	Schlussbestimmungen	32
B)	<u>Festsetzungen</u>	
1.	Zulässigkeit und Ausnahmen gemäß § 6 BauNVO	33
2.	Maß der baulichen Nutzung	33
3.	Nebenanlagen gemäß § 24 BauNVO	33
4.	Höhenlage der Gebäude, Trauf- und Firsthöhen, Dachformen	33

A) BEGRÜNDUNG

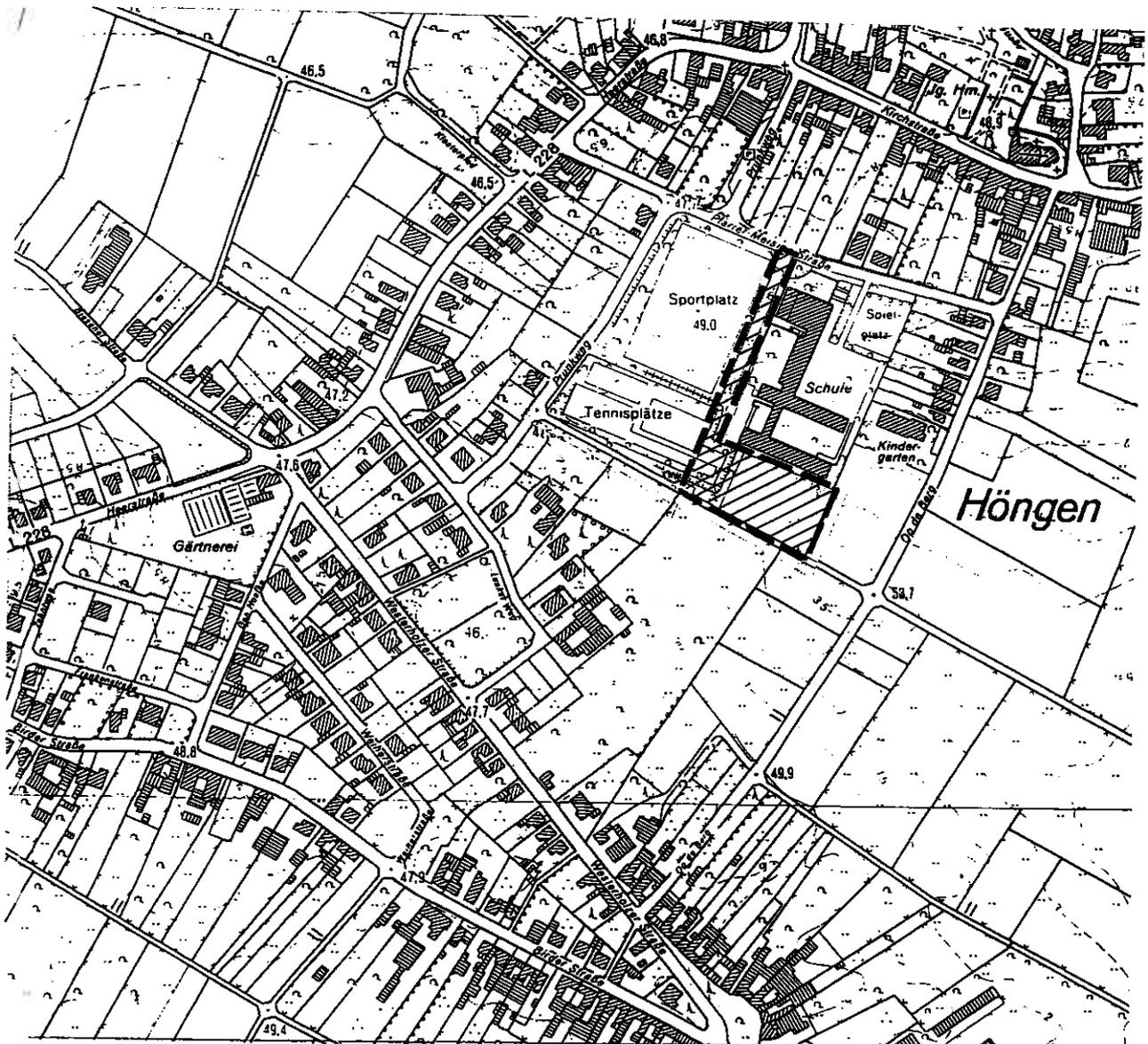
1. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes

GEMEINDE SELFKANT, Ortsteil Höngen, Kreis Heinsberg

Gemarkung Höngen, Flur 3, Nr. 241 (Restfläche)

Bebauungsplan Selfkant, Nr. 24 – Zentrale Bushaltestelle Höngen –

Übersichtskarte Maßstab: 1 : 5.000 (Auszug DGK 5.000)



2. Ziele und Zwecke der Planung

2.1. Anlass und Stand des Verfahrens

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Selfkant hat am 20. September 2001 gemäß § 2 des Baugesetzbuches (BauGB) beschlossen, im Ortsteil Höngen für die Anlegung einer Zentralen Bushaltestelle einem Bebauungsplan aufzustellen.

Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung wurden hierzu durch die Änderung des Flächennutzungsplanes¹ die Voraussetzungen getroffen.

Mit der Änderung des Flächennutzungsplanes verfolgte die Gemeinde das Ziel, den ÖPNV-Knoten („Haltestelle“ Höngen) zu einer der zentralen Omnibushaltestellen für den ÖPNV auszubauen, die im Gemeindegebiet neben Tüddern und voraussichtlich auch Süsterseel notwendig wird, um künftige Umsteigevorgänge zu organisieren.

Das Thema war in den Jahren 1998 – 2000 nicht neu; es wurde erstmals problematisiert in dem Gutachten

Gemeinde Selfkant: Dorferneuerung Höngen –
Dorfentwicklungsstudie, 30. Juni 1990

und weiter vertieft in

Gemeinde Selfkant: Verkehrskonzept – Stand 1. April 1996/
Fortschreibung 30. Juni 1998²

sowie insbesondere in

Gemeinde Selfkant: Erster Beitrag zur Aufstellung des
Nahverkehrsplanes (NVP) –
Kreis Heinsberg, 1. September 1996

zur Hand der KWH Geilenkirchen GmbH als regionalem ÖPNV-Träger.

Mit „Unterlagen zum Einplanungsantrag (gem. VV-GVFG)“ vom 26. Januar 1998 für einen NEUBAU BUSHOF HÖNGEN hat die Gemeinde beim RSBA Mönchengladbach den ersten Schritt zur Projektvorbereitung eingeleitet.³

¹ Siehe hierzu: Änderung Nr. III/4.1 des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Selfkant, rechtsgültig seit dem 23. Mai 2000 (Amtsblatt der Gemeinde Selfkant Nr. 21/2000)

² Gemeinde Selfkant: Verkehrskonzept, Stand 1. April 1996, Fortschreibung 30. Juni 1998

³ Die vorgelegten Unterlagen waren gegliedert und bearbeitet nach dem Merkblatt „Inhalt und Gliederung der Anmeldeunterlagen“, herausgegeben vom LVR Rheinland, RSBA Mönchengladbach – Kommunaler Straßenbau/ÖPNV, Az.: 21.20 – Ermert / 259

2.2. Derzeitige Verkehrsverhältnisse

2.2.1. Individualverkehr (IV)

Im einzelnen waren für die Gemeinde folgende Aspekte von Bedeutung:

- Die Gemeinde liegt unmittelbar an einer der „großräumigen Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung“ mit Autobahn, Wasser und Scheine zwischen Arnheim – Venlo – Maastricht – Lüttich – Trier/Luxemburg (- Süddeutschland / Ostfrankreich).
- Die Entfernung zwischen dem Zentralort Tüddern und der Autobahn A2, Auffahrt Born, beträgt 5,5 km.
- Zu den gleichbedeutsamen, von dieser Maastal-Achse abzweigenden West-Ost-Achsen nördlich zwischen Roermond – Düsseldorf und südlich Sittard – Heerlen – Aachen – Köln NL-A76/A4 sind die Wege aus der Gemeinde kurz.
- Die niederländische Transitstraße (N274), gemeindequerend Süd- und Mittellimburg verbindend, wird nach ihrer Verknüpfung mit dem Straßennetz in der Gemeinde die regionale Verkehrssituation entscheidend verbessern aber auch mehr Verkehr in die Ortslagen bringen.
- Die sich im Planungsstadium befindende B56n Sittard – Heinsberg mit Anschluss an die A46 Heinsberg – Düsseldorf wird mit einer direkten West-Ost-Verbindung als „Entwicklungsachse mit überregionaler Bedeutung“ den Standort Selfkant mittel- bis langfristig noch attraktiver machen. Diese neue Straße ist sicher eine Verbesserung des Standorts Selfkant, aber nicht, wie mancherorts erklärt, die entscheidende Voraussetzung für eine weitergehende Gemeindeentwicklung.

Hierzu wurden durch die Gemeinde bereits aus anderem Anlass entsprechende Untersuchungen angestellt und Aussagen getroffen.^{4 5 6}

2.2.2. Das bestehende ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Selfkant⁷

Omnibuslinien der Kreiswerke Heinsberg GmbH (KWH) stellen die Verbindung der Ortsteile der Gemeinde untereinander und mit Geilenkirchen, Heinsberg und Sittard her. Private Unternehmer betreiben Werkverkehr, zumeist AKZO-Werke Oberbruch.

⁴ Gemeinde Selfkant: Verkehrskonzept, Stand 1. April 1996, Fortschreibung 30. Juni 1998; Antrag zur GIB-Erweiterung in der GEP-Neufassung für den Regierungsbezirk Köln, April 1996

⁵ desgl. Antrag zur ASB-Erweiterung und –Neudarstellung in der GEP-Neufassung für den Regierungsbezirk Köln, Mai 1996

⁶ desgl. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan, 1. Dezember 1996 (III. Fassung)

⁷ Gemeinde Selfkant: Erster Beitrag zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes (NVP) – Kreis Heinsberg, 1. September 1996

Buslinien, die den Ortskern Höngen (Haltestelle Prunkweg/Schule) anfahren:⁸

- Nr. 34 Geilenkirchen – Hatterath – Birgden Langbroich – Höngen u.zur.
- Nr. 35 Geilenkirchen – Gangelt – Tüddern – Höngen u.zur.
- Nr. 36 Heinsberg – Höngen – Tüddern – Sittard (Bahnhof) u.zur.
- Nr. 135 Höngen – Gangelt – Geilenkirchen u.zur.
- Nr. 136 Schalbruch – Höngen – Saeffelen u.zur.
- Nr. 137 Höngen – Süsterseel – Wehr u.zur.

Die Fahrtenzahl des Schülerspezialverkehrs ist täglich unterschiedlich.

Eine weitere Linie der BVR tangiert das Gemeindegebiet

- Nr. 74 Heinsberg – Selsten – Saeffelen – Gangelt u.zur.

Weitere Verkehre nach Bedarf durch KWH sowie

- AST Anruf-Sammeltaxe nach Gangelt, Anschlusslinie 35, Schulbus.

Die heutige Haltestelle befindet sich am Prunkweg zwischen Kirchstraße und Pfarrer-Meising-Straße.

Die Bushaltestelle ist eine der höchst frequentierten in der Gemeinde Selfkant. Nachdem die Bushaltestelle Höngen mehrfach wegen verkehrstechnischer Unzulänglichkeiten sowie Einsprüche der Anlieger umgebaut und verlegt wurde, ist auch das derzeitige Ergebnis höchst unbefriedigend und nicht ohne Probleme. Es muss z.B. beim Umsteigen mehrfach die Straße gequert werden. Außerdem sind die Stauräume für Wartende äußerst gering, was insbesondere bei den Schülertransporten zu Belästigung und mitunter gefährlichen Situationen führt. Auch ein Unterstand ist an der Haltestelle Prunkweg (vor dem Sportplatz) aus Platzgründen nicht einzurichten. Auch hier sind in absehbarer Zeit Einsprüche der Anlieger zu erwarten. Das Einbiegen der Busse vom Laaker Weg in den Prunkweg sowie von der Heerstraße im Bereich der abknickenden Vorfahrt in die Kirchstraße und dann in die Straße Am Saeffelbach ist verkehrstechnisch mangelhaft und außerdem mit Gefahren behaftet. So gesehen ist die Busfahrt zu den Haltestellen eine „elende Kurverei“ für die Busfahrer, und für Anlieger und die übrigen Verkehrsteilnehmer auf Dauer nicht zumutbar.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 24 sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, den vorumschriebenen Missstand zu beseitigen.

⁸ Bezüglich Busfrequenz, Fahrpläne und Uhrzeiten wird

- a) auf den Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren III/4.1 – Stand 1998 v. 16. Dezember 1999, sowie
- b) auf den aktuellen Fahrplan des AVV hingewiesen.

Mit der Erstellung des Bebauungsplanes wurde die Arbeitsgemeinschaft Bebauungsplan Selfkant beauftragt.

Für das nachstehend näher beschriebene Plangebiet wird ein qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 1 des BauGB aufgestellt.

2.3. Plangebiet

Das Gebiet des Bebauungsplanes überspannt eine Fläche von rund 0,45 ha auf einem Höhengniveau von

49,0 bis 53,5 m über NN

Der räumliche Geltungsbereich liegt in der Gemarkung Höngen, Flur 3 und wird wie folgt umgrenzt:

- im Norden von der Pfarrer-Meising-Straße
- im Osten von den Gebäuden der Gemeinschaftshauptschule und der Feldgemarkung
- im Süden von hofnahen Wiesen
- im Westen vom vorhandenen Sportplatz- und Tennisgelände

3. Rechtliche Grundlagen, Einfügen in die städtebauliche Ordnung und die überörtliche Planung

3.1. Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse

Das Bebauungsplan-Verfahren findet hier Grundstücks- und Erschließungsverhältnisse vor, die nur zum Teil für die geplante städtebauliche Entwicklung vorbereitet sind.

Der Bebauungsplan kann nunmehr den planungs- und baurechtlichen Rahmen für diese städtebauliche Entwicklung im Gesamtgefüge des Ortsteiles sichern.

Die Bebauungsplan-Änderung Nr. 24 sieht die Darstellung von Verkehrsflächen am Rande des Ortskerns von Höngen vor und soll die Abrundung des Ortes an der Ostseite einleiten.

Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes bedeutet nicht, dass das Plangebiet unabhängig von der anschließenden Straßenbebauung betrachtet werden darf. Die Abgrenzung wird von der Vorstellung der Gemeinde beeinflusst, dass es sich, in die Zukunft gerichtet, um eine Sicherung des Dorfbildes und um eine Dorfabrundung handelt.

3.2. Der Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

3.2.1. Innerhalb des Bebauungsplanes

- a. Die Oberflächenbeschaffenheit zeigt Ackergelände. Der Untergrund ist gewachsener Boden einer sandigen Lehmformation.
- b. Die Besitz- und Eigentumsverhältnisse sind geklärt, es handelt sich um gemeindeeigene Flächen.
- c. Vorhandener Baubestand der Umgebung ist aus den Plan-Anlagen zu entnehmen.
- d. Die notwendigen Verkehrsflächen erschließen das Plangebiet.

3.2.2. Außerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet wird im Norden, Westen und Süden von der Ortslage Höngen umgeben; an der Ostseite schließt eine offene landwirtschaftlich genutzte Fläche an.

3.3. Einbindung in die Bauleitplanung der Gemeinde

Mit dem Bebauungsplan Nr. 24 sollen die Voraussetzungen zur Ordnung der ÖPNV-Problematik im Ortsteil Höngen und Planungssicherheit für eventuelle künftige Entwicklungen geschaffen werden.

3.4. Anpassung an die Ziele der Landesplanung

Im Vorlauf zum Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren⁹ fand die gemäß § 20 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) vorgeschriebene Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln statt.¹⁰

Die Bezirksregierung teilte hierzu mit, dass die Planung den Zielen der Raumordnung und Landesplanung angepasst sei.

⁹ a.a.O.: siehe hierzu Fußnote 1

¹⁰ s. hierzu: Verfügungen der Bezirksregierung Köln vom 21. April 1998

4. Einflussgrößen auf die Gestaltung einer Zentralen Bushaltestelle (ZBH)

Die Gestaltung einer Zentralen Bushaltestelle ist abhängig von der verfügbaren Fläche und der Lage im städtischen Siedlungsgefüge, der Anzahl der Linien mit ihrer Fahrtenfolge und der Betriebsweise der zu verknüpfenden Verkehrsmittel, der Verkehrsabwicklung auf der Anlage und den funktionalen Einrichtungen für Betrieb und Fahrgastbetreuung.

Daher bedürfen Planung und Gestaltung einer ZBH jeweils einer angepassten, speziellen Lösung.

Zentrale Bushaltestellen sind möglichst auf ebenem Gelände anzulegen. Für die Entwässerung sind 2,5% Neigung vorgesehen.

Die Anlagen sind so zu gestalten, dass zugehende, abgehende und umsteigende Fahrgäste die Haltebereiche gefahrlos und möglichst ohne Umwege erreichen, bzw. verlassen können. Eine umständliche Wegführung wird von den Fahrgästen nicht akzeptiert. Sie erfordert zudem besondere bauliche Maßnahmen oder eine geeignete Bepflanzung, um die Fußgänger wirksam daran zu hindern, die Fahrbahnen zu überschreiten.

Art und Lage der Haltestellen bestimmen die Grundformen der zentralen Bushaltestellen. Es gibt Anlagen mit:

- Inseln und innenliegenden Haltestellen,
- Inseln und außenliegenden Haltestellen,
- Bussteigen und
- Kombinationsformen je nach räumlicher Situation und verkehrlichen Anforderungen.

Für die Festlegungen welche der vorgenannten Anlagen im Plangebiet gebaut werden soll, wurden bereits im Flächennutzungsplan-Verfahren sowie zum „Finanzierungsantrag“ umfangreiche Ermittlungen durchgeführt.^{11 12}

Bei diesen Untersuchungen waren Kriterien wie die Ermittlung der Omnibus-Stellplatzanzahl, eventuelle Ausbaustufen, der Zugang zu den Bussteigen, Umsteigebeziehungen sowie vorgesehene Sicherungsmaßnahmen und die Anbindung an das Straßennetz einschließlich Verkehrsführung von Bedeutung.

Auf eine detaillierte Wiederholung dieser Untersuchungen wird an dieser Stelle verzichtet. Für vertiefende Einblicke wird auf die bei der Gemeinde Selfkant vorgehaltenen diesbezüglichen Abhandlungen verwiesen.¹³

Aufgrund der vorgenannten Untersuchungen wurde als Ausführungsform eine **Insellösung mit innenliegenden Haltestellen**, an die über eine doppelspurige Busfahrbahn an- und abgefahren wird, gewählt.

Die Insel ist für die Fahrgäste mit dem öffentlichen Fußgängerbereich rund um die Hauptschule und weiteren Gemeinschaftseinrichtungen verbunden.

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen – Köln, Ausgabe 1994

¹² Die Ermittlungen sind gegliedert und bearbeitet nach dem Merkblatt „Inhalt und Gliederung der Antragsunterlagen“, herausgegeben vom LVR Rheinland, RSBA Mönchengladbach – Kommunaler Straßenbau/ÖPNV, Az.: 21.20 – Ermert/259

¹³ s hierzu: „Erläuterungsbericht v. 16. Dezember 1999 zum Flächennutzungsplan-Verfahren III/4.1“: S. 33 – 36 sowie „Neubau ÖPNV-Umsteiganlage Höngen – Unterlagen zum Finanzierungsantrag“ – vom 22. September 2000: S. 21 - 25

Die Fahrgasse der Umsteiganlage ist als Betonfahrbahn geplant; die Fahrgastinsel soll in Betonplatten ausgeführt werden.

Die Aufbauten auf der Insel werden vom Verkehrsträger KWH gestellt.

Die Zufahrtstraße erhält einen bituminösen Deckenaufbau.

5. Erfassen und Bewerten der Naturgrundlagen nach Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit

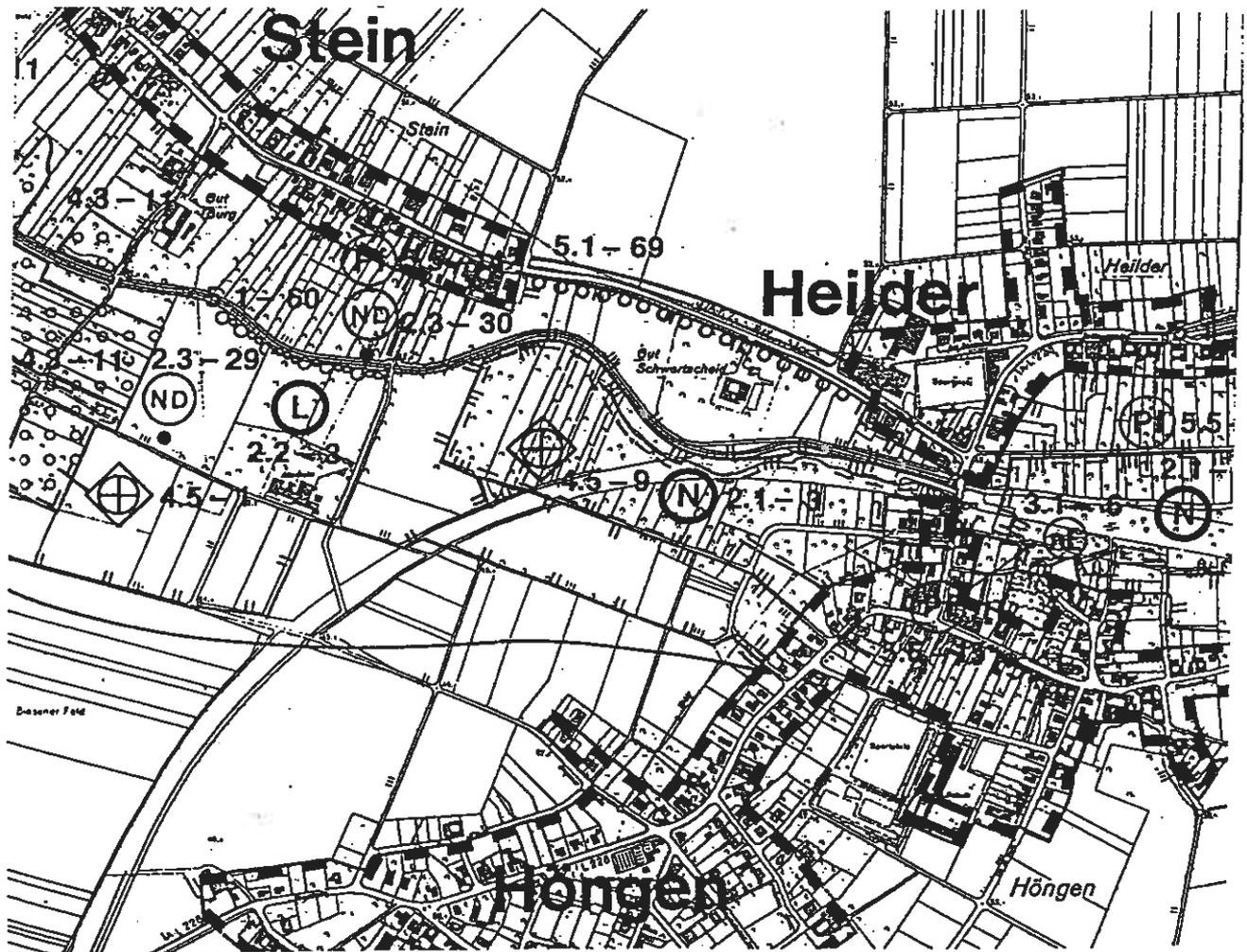
Der Planbereich ist vom Landschaftsplan II/5 Selfkant ¹⁴ mit folgenden Aussagen überplant.

Entwicklungsziel 2 für die Landschaft:

„Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen.“

Besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft sind im Landschaftsplan nicht dargestellt; ebenso sind landschaftspflegerische Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen nicht gefordert.

Auszug aus dem Landschaftsplan, M. 1 : 10.000



¹⁴ Satzung des Kreises Heinsberg vom 10. April 1989

Hinweise im Biotopkataster NW sind nicht zu finden.

Die von der Bebauung betroffene Fläche stellt sich als landwirtschaftliche Nutzfläche (Acker) im Freiraum dar, die sich an die bestehende Hauptschule anschließt und die Ortslage erweitert.

Besondere Genehmigungen bestehen nicht.

Auf die Notwendigkeit der Ermittlung und Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft ist zu achten.

Außerdem ist gemäß § 4 des Landschaftsgesetzes NW bei Eingriffen in die Landschaft ein Ausgleich zu schaffen.

Diese Ausgleichsmaßnahmen wurden im Rahmen des Verfahrens Nr. III/4.1¹⁵ erstmals für den Erläuterungsbericht ermittelt.

Hinsichtlich des Ergebnisses wird auf Ziffer 9 verwiesen.

¹⁵ a.a.O.: s. hierzu Fußnote 1

6. Erschließung und Bebauung

6.1. Verkehr

6.1.1. Erreichbarkeit der zentralen Bushaltestelle

Der Planbereich schließt im Süden der Gemeinschaftshauptschule Selfkant und östlich der bestehenden Tennisanlage an die Ortslage an.¹⁶

Die geplante zentrale Bushaltestelle wird künftig von der L228 aus über die Pfarrer-Meising-Straße mittels der zwischen Schulkomplex und Sportanlage geplanten Zufahrt erreichbar sein. Somit ist die Erschließung gesichert.

6.1.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr wird im Gemeindegebiet von der Kreiswerke Heinsberg GmbH (KWH) sichergestellt.

Wie bereits eingangs bei der Beschreibung des bestehenden ÖPNV-Angebotes¹⁷ ausgeführt, bildet die Haltestelle im Ortskern Höngen einen ÖPNV-Knoten.

Mit der Anlegung der geplanten zentralen Bushaltestelle sollen die derzeitigen Missstände am vorgenannten ÖPNV-Knoten beseitigt werden.

6.2. Ver- und Entsorgung

Die zentrale Bushaltestelle kann auf kurzem Wege an die im Ortsteil Höngen vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen (Strom, Wasser, Kanal) angeschlossen werden.

6.3. Die bauliche und sonstige Nutzung

Der Bebauungsplan soll im wesentlichen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Vollzug von Maßnahmen und Vorhaben im Plangebiet schaffen.

Das gesamte Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 0,45 ha.

Die Art der baulichen Nutzung wurde aus den Vorgaben im geänderten Flächennutzungsplan¹⁸ entwickelt.

Es werden Verkehrsflächen und Grünflächen festgesetzt. Darüber hinaus stellt sich die Fläche der Bussteiginsel als Mischgebiet dar, um möglicherweise die Errichtung eines kleinen Betriebsgebäudes des Trägers des ÖPNV zulassen zu können.

6.4. Grünanlagen

6.4.1. Verkehrsgrün

Entlang der neuen Zufahrtsstraße sind Restflächen als Grünanlagen dargestellt. Diese sind mit hochstämmigen Bäumen und Bodendeckern zu bepflanzen. Soweit die Verkehrssicherheit es zulässt, sind Restgrünflächen dicht mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen, um das ungestörte Ansiedeln von Insekten und Vögeln zu ermöglichen.

¹⁶ s. hierzu: Satzung der Gemeinde Selfkant über die Grenzen des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles Höngen

¹⁷ a.a.O.: siehe Ziffer 2.1.

¹⁸ a.a.O.: siehe Fußnote 1

6.4.2. Be- und Entwässerung der Feuchträume an der Straße

Die Bewässerung der Feuchträume soll soweit wie möglich durch Regenwasser erfolgen. Eine Kanalleitung ist hier nicht vorgesehen.

Es sind Überläufe geplant, so dass Ausuferungen im Grün- und Straßenbereich vermieden werden können. Die Überläufe sind an den nächsten Mischwasserkanal anzuschließen.

6.5. Kostenschätzung

Es steht zur Verfügung die zusammenfassende „Kostenberechnung“ aus den Unterlagen zum Finanzierungsantrag (gem. Förderrichtlinien FöRi-Sta vom 07.01.1998), Neufassung gem. Schreiben RSBA Mönchengladbach vom 15.08.2001, aufgestellt von der Gemeinde mit Datum 22.09.2000.

Kostenberechnung		Zusammenstellung der Kosten der Hauptgruppe	Blatt D
Grundlage s.Bl. A. S.1			Seite 1
Stand (Datum): 22.09.2000			
Projektnummer:			
Bauabschnitt (VKE)... bzw. Ingenieurbauwerk		Verkehrswichtige Umsteiganlage in Höngen (Hauptschule)	
Hauptteil x Teil 1 - 9		Bau einer Verkehrsanlage	
Kostenzusammenstellung der Hauptgruppe		Bau einer Verkehrsanlage	
Gruppe	Leistung		Kosten in DM
1	Aufnahme vorhandenen Materials		16.049,00
2	Erdarbeiten		26.652,50
3	Kanalisation		41.955,50
4	Kanalanschlüsse		20.448,00
5	Fundierungen		91.880,00
6	Befestigte Fläche		284.598,75
7	Einfassungen		29.426,25
8	Sonstige Arbeiten		<u>53.532,00</u>
1-8	Zwischensumme		564.542,00
9	Baustelleneinrichtung, ergänzende Kosten		295.372,00
Nettosumme Hauptgruppe 1 – 9 *			859.914,00
Zuschlag für Kleinleistungen 5% von		859.914,00	45.258,00
Zwischensumme			905.172,00
Zuschlag für Mehrwertsteuer 16% von		905.172,00	144.828,00
Summe			1.050.000,00
Kosten Hauptgruppe 1 – 9			<u>1.050.000,00</u>

* Die geplanten 2 Wartehallen und die Anlagenbeleuchtung werden vom ÖPNV-Träger KWH in eigener Regie realisiert

Hiervon trägt die Gemeinde den Kostenanteil, der nicht durch die zur Zeit beantragten Fördermittel des Landes NRW gedeckt ist.

Die Kosten werden durch Haushaltsmittel und Landesförderung finanziert.

Kosten für Grunderwerb fallen nicht an. Indirekte Auswirkungen außerhalb des Baugebietes im Bestand der technischen Infrastruktur sind nicht zu erwarten, z.B. sind das Kanalnetz und die Abwasserreinigung für das neue Baugebiet ausreichend bemessen.

Mit Rechtswirksamkeit des Bebauungsplanes als Satzung folgt unmittelbar der Ausbau der Erschließungsanlage.

7. Nutzungsverträglichkeiten, Nutzungskonflikte (Umweltverträglichkeitsprüfung) und sonstige Auswirkungen

7.1. Bauliche Aspekte

Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Notwendigkeit, die städtebauliche Entwicklung in diesem Gebiet zu ordnen, sowie Verkehrsflächen für den Bau einer Zentralen Bushaltestelle bereitzustellen.

Ein besonders zu beachtender Aspekt ist bei „Dorferweiterungen“ dieser besonderen Art, dass

- dörfliche Strukturen erhalten werden,
- das Plangebiet Bestandteil eines größeren, dörflich geprägten Bereiches ist,
- entsprechend angemessene Nutzung gewährleistet ist.

Dieser Anspruch wird oftmals nicht erfüllt und scheitert an angeblich oder tatsächlich unumstößlichen Planungsvorhaben, wie „Insel“-Planung, Grundstückssituation, vorhandener Erschließung, individuellen Wohnleitbildern, rein spekulativen Marktabsichten u.a.m.

Wie fügt sich diese Verkehrsbaumaßnahme, deren Vorbereitung schon die Flächennutzungsplan-Änderung Nr. III/4.1 diente, in das Dorf Höngen ein? – Ist es auch dorfbauverträglich?

Für sich allein betrachtet und auf die bestehende Ortslage bezogen ist diese Planung im ersten Betrachtungsschritt eine vertretbare, zumal die gelöste Grundstücksfrage schon ein wichtiger Gesichtspunkt ist. Die Zu- und Abfahrten von der L228 sind zwar nicht ideal, aber die Ortsstraße zwischen L228 und neuer Busanlage, Teilstück der Pfarrer-Meising-Straße, ist im Querschnitt ausreichend bemessen. Die Verkehrsanlage kann auch der Ansatz einer neuen Mittelebnisse sein, die für den Ortsteil Höngen schon in früheren Planungen angedacht war. Eine ÖPNV-Verkehrsanlage dieser Art kann durchaus siedlungsverträglich in eine Ortsentwicklung eingebunden werden, wie Beispiele in der nahen und weiteren Umgebung belegen.

7.2. Immissionsschutzaspekte

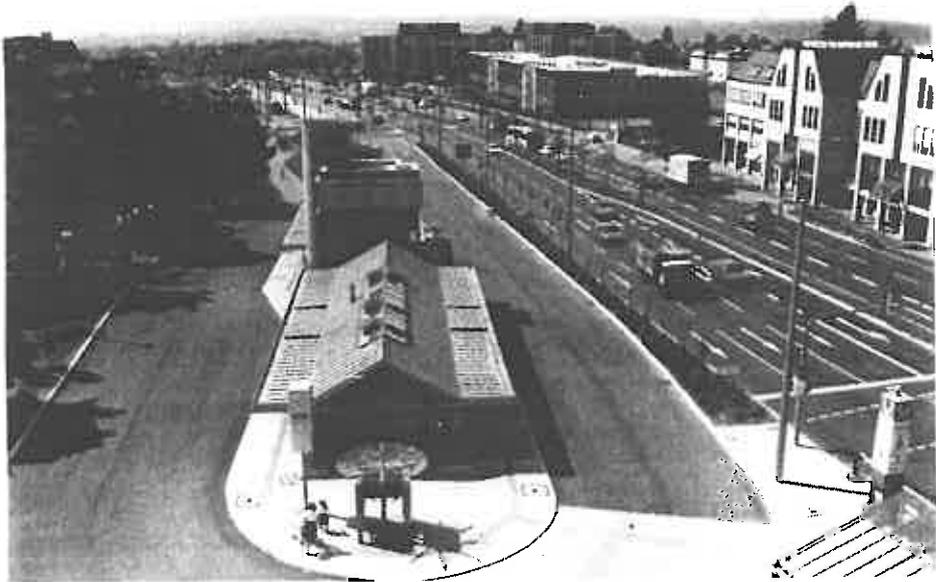
In diesem Bereich werden von der Gemeinde bisher keine Probleme gesehen.

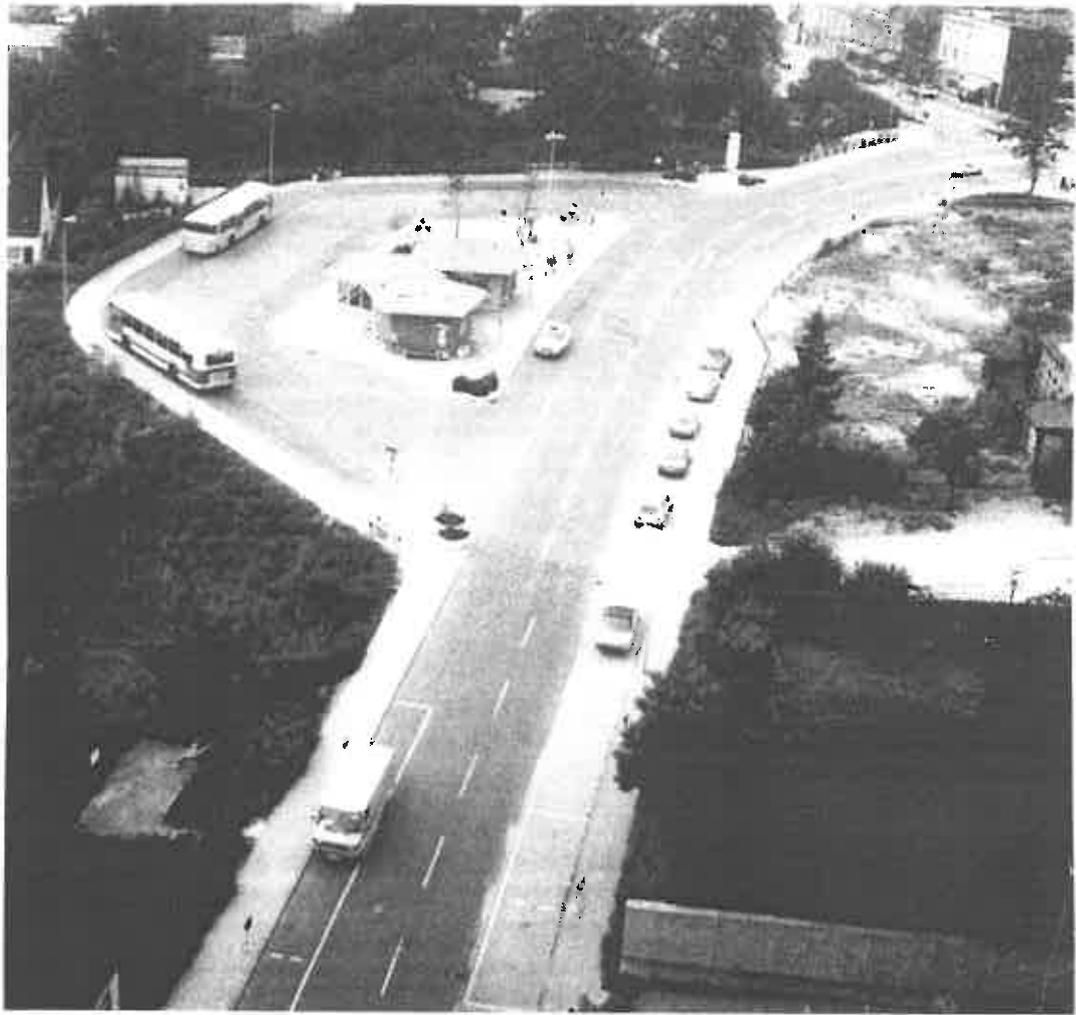
Auftretende Verkehrslärmimmissionen dürfen jedoch die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 im Plangebiet nicht überschreiten.

Diese Frage ist im Hinblick auf die angrenzende Hauptschule noch offen.

Diese Untersuchung ist für diesen Bereich noch zu betreiben.

Beispielhaft werden einige ÖPNV-Knoten kleineren Zuschnitts, eingebunden in Innenbereiche, nachfolgend zur Kenntnis gebracht.







7.3. Bodendenkmale

Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes¹⁹ empfahl das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege zur qualifizierten Begutachtung der Befundlage eine Prospektionsmaßnahme durchzuführen. Die Gemeindevertretung folgte dieser Empfehlung in ihrem Abwägungsbeschluss von 14. Dezember 1999.

Diese Prospektionsmaßnahme wurde bislang nicht durchgeführt.

Um die Belange der Bodendenkmalpflege jedoch hinreichend zu berücksichtigen, wird bestimmt, dass beim Auftreten archäologischer Bodenfunde oder Befunde die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Nideggen, Zehnthofstraße 45, 52385 Nideggen, Telefon: 02425/7684 oder 7491, Fax 02425/7584, unverzüglich zu informieren ist und das Bodendenkmal sowie die Fundstelle zunächst unverändert erhalten werden und die Weisungen des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten abzuwarten sind.

¹⁹ a.a.O.: siehe Fußnote 1

8. Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung von Natur und Landschaft

8.1. Angaben zu den voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf die Umwelt

Ökologische Nachteile sind nicht erkennbar, Niederschlagswasser kann örtlich ohne Kanalbelastung bewirtschaftet werden.

Das Grundwasser steht laut GWK 88 des StUA Aachen²⁰ unter dem Gelände auf etwa 46 m bis 45 m über NN an. Das Plangebiet liegt auf etwa 53,5 bis 49,0 m NN.

Der Flurabstand des GW beträgt damit etwa 3,5 m.

8.2. Landschaftsbild

Die Zentrale Bushaltestelle wird in ihren Randbereichen so gestaltet, dass der Übergang zu der sich in östlicher Richtung anschließenden „freien Landschaft“ das Landschaftsbild nicht beeinträchtigt.

Die Einbindung des vorhandenen Gehölzes in die Anlagen kann als Belebung der Rückseite des Schulkomplexes betrachtet werden.

8.3. Angaben zu den vorgesehenen Flächen und Maßnahmen zum Ausgleich bzw. Ersatz (in den Grundzügen)

Die mit dieser Planung verbundenen Maßnahmen führen zu neuen Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 4 (1) Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW).

Unter diesen Bedingungen schreibt § 8a (1) Bundesnaturschutzgesetz (BNatschG) vor, die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 8 BNatschG in die planerische Abwägung einzubeziehen.

Zu diesem Zweck wurde eine landschaftspflegerische Ausgleichsberechnung erstellt. Nach den Ergebnissen dieser Ausgleichsberechnung ist ein vollständiger Ausgleich des zu erwartenden Eingriffes in Natur und Landschaft zu erreichen.

Die Gemeinde wird den landschaftspflegerischen Ausgleich innerhalb des Plangebietes sicherstellen.

Der Landschaftsplan muss geändert werden.

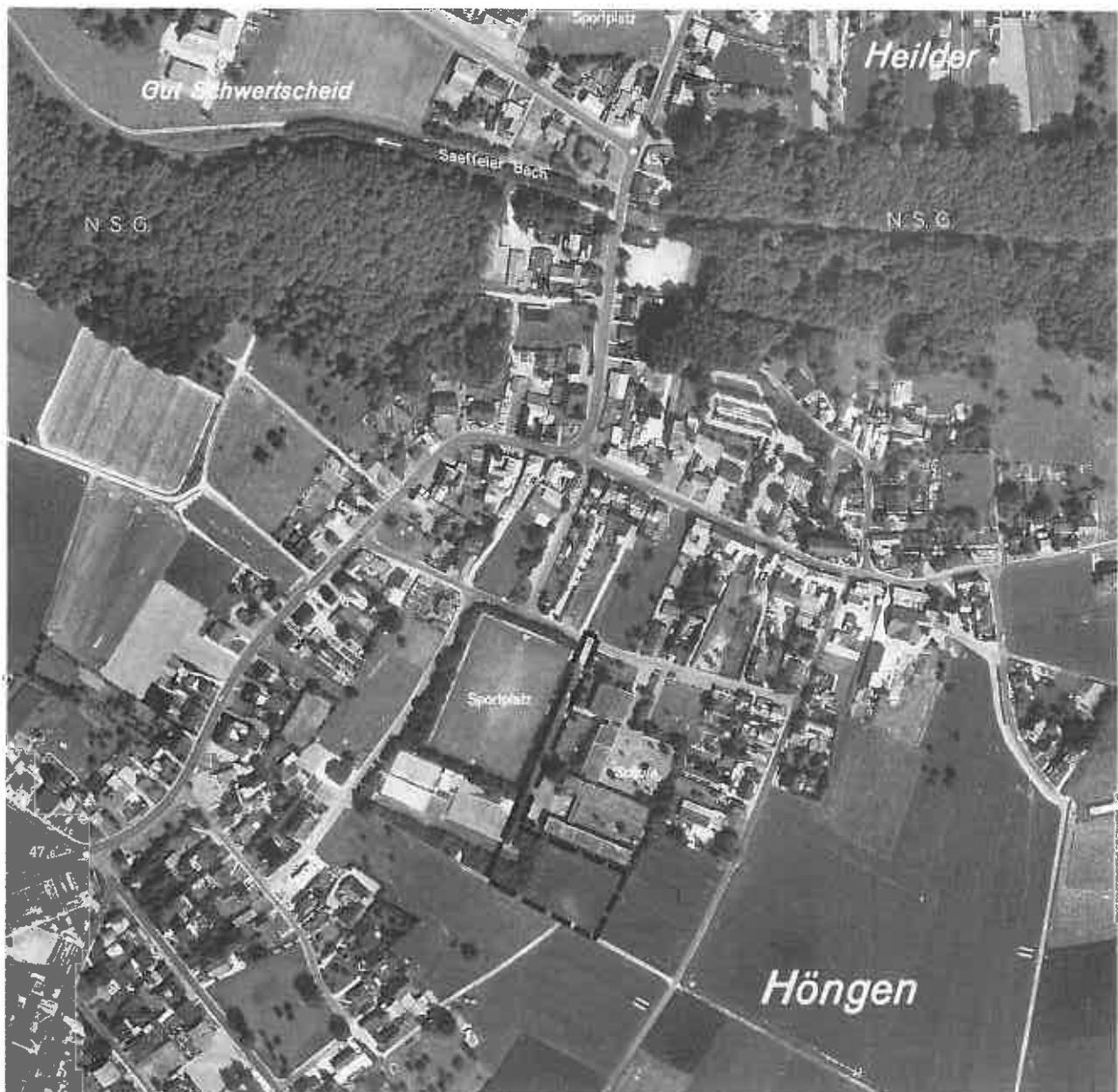
Die Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft wurde mit der „Arbeitshilfe für die Bauleitplanung“ der zuständigen Landesministerien Nordrhein-Westfalen, Ausgabe 1996, vorgenommen (s. folgende Ziff. 9).

²⁰ StUA Aachen: Grundwassergleichenplan – 1. Grundwasserstockwerk (Stand 04/1988). Bearbeitet: Lehrstuhl für Ingenieurgeologie und Hydrologie der RWTH Aachen, 04/1992

9. Eingriffsbewertung in Natur und Landschaft

Für die methodische Vorgehensweise wurde der Untersuchungsraum mit dem Planungsstand „derzeitige Fassung“ bzw. „Änderung“ des Flächennutzungsplanes Selfkant festgesetzt. Es wurde eine flächendeckende Bewertung durch Biotoptypenkartierung des Ausgangszustandes im Untersuchungsraum vorgenommen.²¹ Das Plangebiet liegt in diesem Untersuchungsraum.

Auszug aus der DGK M. 1 : 5.000 (Luftbildkarte)



²¹ Landesregierung NRW: Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft – Arbeitshilfe für die Bauleitplanung, Düsseldorf 1996

9.1. Flächenbilanzierung

A. Ausgangszustand des Untersuchungsraumes

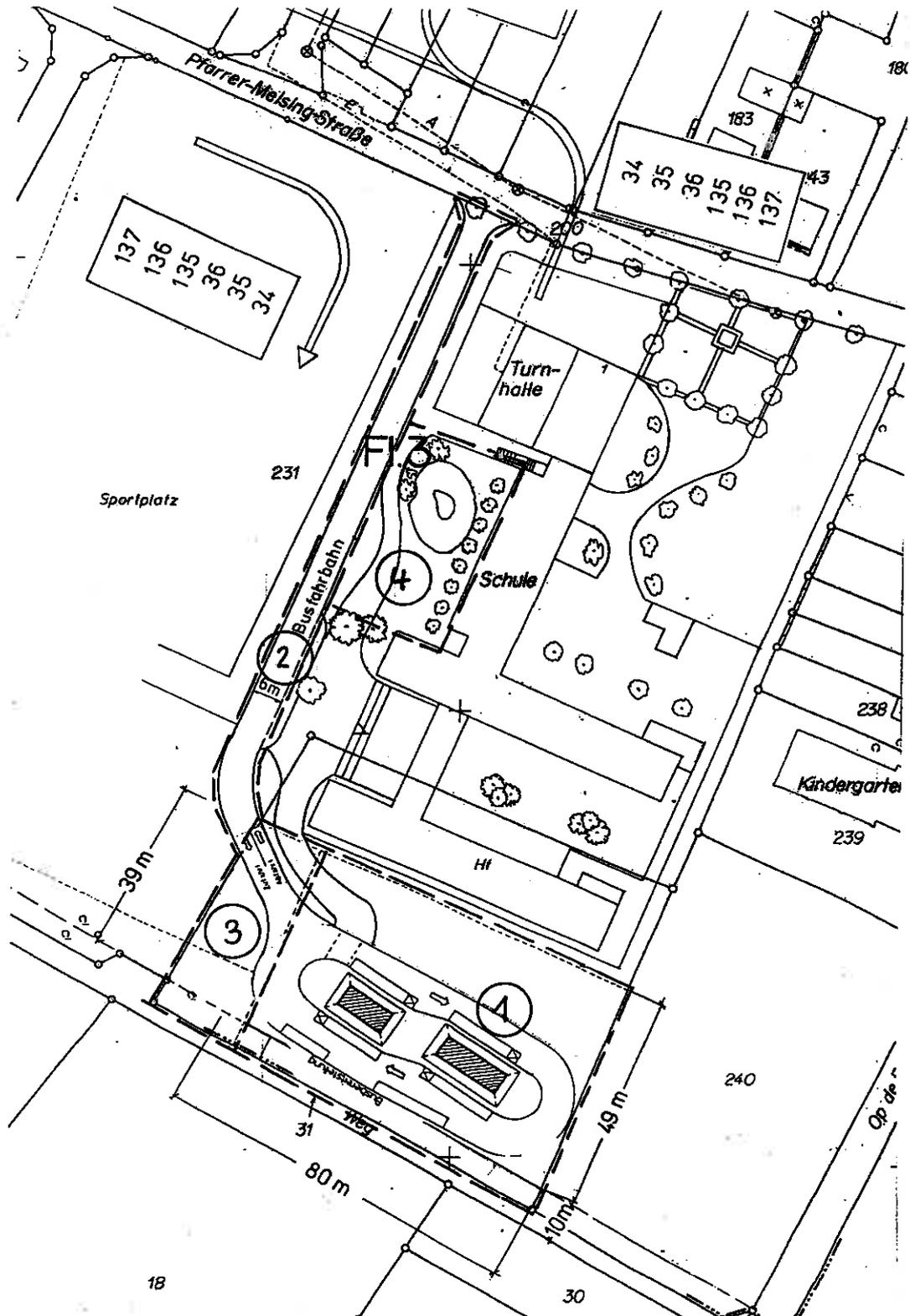
• Vorermittlung:

Code	Biotoptyp/(Flurstück Nr.)		Fläche	Nr.
3.1.	Acker - 241 (tw)	= 50 x 75 (m)	= 3.750 m ²	(1)
4.4.	Grünfläche - 231 (tw)	= 150 x 6 (m) + 45 x 27 (m)	= 900 m ² = 1.215 m ²	(2) (4)
8.1.	Gehölz - (241 tw)	= 18 x 42 (m)	= 756 m ²	(3)
		Kontrolle	= 6.621 m ²	(1-4)

• Tabelle A

1	2	3	4	5	6	7	8
Flächen-Nr. (s. Plan Ausgangssituation)	Code (lt. Biotop-typenwert-liste)	Biotoptyp (lt. Biotop-typenwert-liste)	Fläche (m ²)	Grundwert A (lt. Biotop-typenwert-liste)	Gesamt-korrektur-faktor	Gesamt-wert (Sp 5 x Sp 6)	Einzel-Flächen-Wert (Sp 4 x Sp 7)
1	3.1	Acker	3.750	2	1	2	7.500
2	4.4	Grünfläche	900	2	1	2	1.800
3	4.4	Desgl.	1.215	2	1	2	2.430
4	8.1	Gehölz	906	7	1	7	6.342
Kontrolle:			6.621	Gesamtflächenwert A:		18.072	
						(Summe Sp 8)	

- Plan Ausgangssituation (mit Projektdarstellung)



B. Zustand des Untersuchungsraumes gemäß den Darstellungen des Flächennutzungsplanes

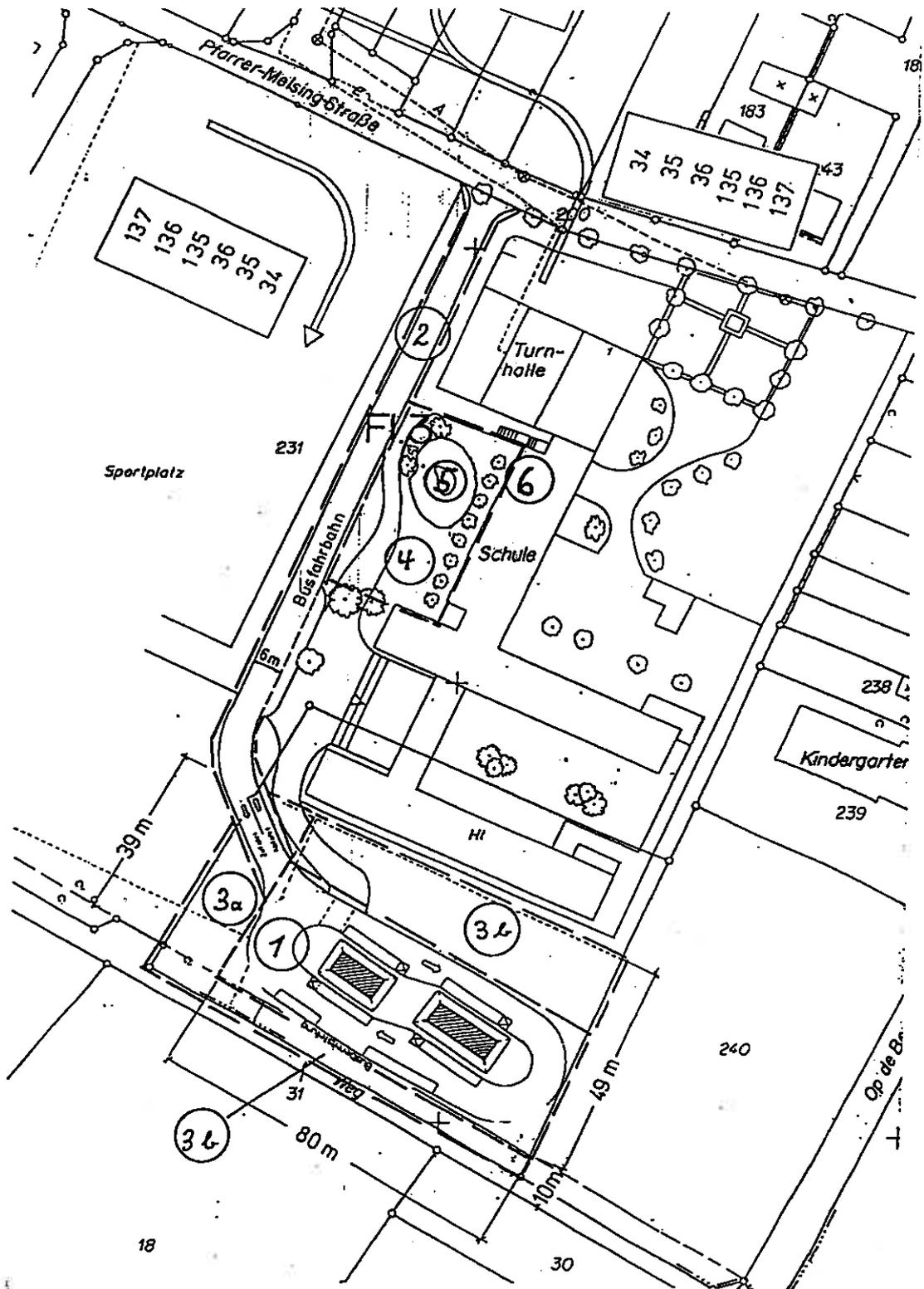
• Vorermittlung

Code	Biotoptyp		Fläche	Nr.
1.2.	Bushalte-Verkehrsflächen - gewählt gem. Ziff. 4.7.5 = 80 x 30 (m)	=	2.400 m ²	(1)
1.2.	Zufahrtsstraße - RQ = 6 m, Länge = 170 m	=	1.020 m ²	(2)
8.1.	Gehölz - Bestand = 756 – (20 x 6) m ²	=	636 m ²	(3a)
	- Neu, Restfläche	=	1.350 m ²	(3b)
	vorh. Grünfläche (4) darin	=	1.215	
7.7.	- gepl. Wasserfläche	=	300	(5)
8.2.	- gepl. Baumgruppen	=	300	(6)
4.4.	- verbleiben	=	615	(7)
	Kontrolle	=	6.621 m ²	(1-6)

• Tabelle B

1	2	3	4		5	6	7	8
Flächen-Nr. (s. Plan Zu- stand gem. Darstellung im FNP)	Code (lt. Biotoptypenwert- liste)	Biotoptyp (lt. Biotoptypen- wertliste)	Fläche		Grundwert (lt. Biotoptypenwert- liste)	Gesamt- korrektur- faktor	Gesamt- wert (Sp 5 x Sp 6)	Einzel- flächen- wert (Sp 4 x Sp 7)
			m ²	%				
1.	1.2	Verkehrsflächen	2.400	36	0,5	1	0,5	1.200
2.	1.2	Zufahrt	1.020	15	0,5	1	0,5	510
3.a.	8.1	Gehölze-Bestand	636	10	7	1	7	4.452
3.b.	8.1	Gehölze-Neu	1.305	20	6	1	6	7.830
4.	4.4	Vorh. Grün	665	10	2	1	2	1.330
5.	7.7	Gepl. Wasserfläche	300	5	4	1	4	1.200
6.	8.2	Gepl. Baumgr.	300	4	6	1	6	1.800
Kontrolle:			6.621	100	Gesamtflächenwert B: 18.322 (Summe Sp 8)			

- Plan FNP-Darstellung



C. Gesamtbilanz (Gesamtflächenwert B – Gesamtflächenwert A)	+ 250
--	--------------

9.2. Ergebnis

Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung errechnet einen Überschuss von 250 Werteinheiten. Dies entspricht einer Aufwertung von 63 m² Acker (Grundwert A = 2) zu bodenständigem Laubwald (Grundwert P = 6).

Der Eingriff ist mehr als ausgeglichen, Zusatzpunkte können auf Folgebaumaßnahmen angerechnet werden. Der Ausgleich kann auf jeden Fall in der Maßnahme hergestellt werden; die Wasserfläche dient u.a. der RW-Bewirtschaftung der Anlage.

Bevor ein Ausgleich innerhalb des Plangebietes vorgenommen wird, sind in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde evt. auch andere geeignete Ausgleichsmaßnahmen in die Planungen einzubeziehen.

In der weiteren Planung ist diese Frage zu lösen.

10. Maßnahmen zur Ordnung von Grund und Boden

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

11. Abwägung der Belange

Die Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange (TÖB) gemäß § 4 Abs. 1 BauGB ist noch durchzuführen.

Auf die Bestimmungen des § 4 Abs. 1 Satz 3 des BauGB wird besonders hingewiesen. Hiernach kann die Gemeinde davon ausgehen, dass bei nicht fristgerechter Äußerung die von den Beteiligten wahrzunehmende öffentliche Belange durch den Bauleitplan nicht berührt werden.

Die von den TÖB in ihren Stellungnahmen vorgebrachten Belange sind von der Gemeinde in die Abwägung mit einzubeziehen.

Jede TÖB-Äußerung ist mit einer Stellungnahme der Gemeinde zu bedenken oder diese erübrigt sich.

Planungsrelevante TÖB-Anregungen und Bedenken und die Verwaltungsstellungen dazu werden in der Verfahrensbegründung aufgegriffen und erforderlichenfalls berücksichtigt.

12. Schlussbestimmungen

Bei Unstimmigkeiten zwischen den einzelnen Planausfertigungen ist die von der Gemeinde genehmigte Erstausfertigung maßgebend.

Den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 24 – Zentrale Bushaltestelle Höngen – mit Begründung haben angefertigt:

Selfkant, 21. September 2001

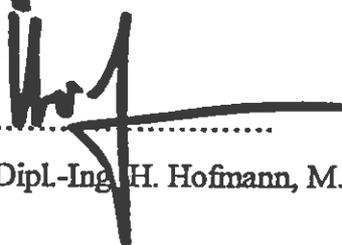
Für die Arbeitsgemeinschaft
BEBAUUNGSPLANUNG SELFKANT



.....
Architekt VFA K. Nysten



.....
Dipl.-Ing. H. Stassen



.....
Ass.Dipl.-Ing. H. Hofmann, M.A.

B) FESTSETZUNGEN

Gemäß § 86 Abs. 1 und 4 BauO NW

zum

**Bebauungsplan Selfkant Nr. 24
- Zentrale Bushaltestelle Höngen -**

1. Zulässigkeit und Ausnahmen (§ 6 BauNVO)

Im Mischgebiet wird die Unterbringung von Betriebsgebäuden der Verkehrsbetriebe zugelassen.

2. Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 festgesetzt.

3. Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO

Nebenanlagen sind nicht zugelassen.

4. Höhenlage der Gebäude, Trauf- und Firsthöhen, Dachformen

Die Höhe des Erdgeschossfußbodens darf an der Baugrenze max. 0,50 m über Niveau Straßendecke betragen. Bezugspunkt ist das Niveau der Fahrbahnmitte vor dem zu errichtenden Gebäude.

Aufgestellt:

Selfkant, den 21. September 2001

Für die Arbeitsgemeinschaft BEBAUUNGSPLANUNG SELFKANT:



Architekt
K. Nysten



Dipl.-Ing.
H. Stassen



Ass.Dipl.Ing.
H. Hofmann, M.A.



Selfkant, den

Otten
Bürgermeister