Stadt Übach- Palenberg

Begründung
zum

Bebauungsplan Nr. 91

- Bahnhofsumfeld -

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr. 91 - Bahnhofsumfeld -

(gem. § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch - BauGB)

---

1. Angaben zum Plangebiet

Das Plangebiet liegt im westlichen Bereich des Ortsteiles Palenberg zwischen der Aachener Straße im Osten und den Gleisanlagen der deutschen Bundesbahn bzw. dem Wurmtal im Westen. Die nördliche Begrenzung bilden die Kapellenstraße und die Frankenstraße, die südlichste Ausdehnung umfasst noch die unbebaute Fläche zwischen dem heutigen Buswendeplatz und den Seniorenbungalows.

Der Bebauungsplan umfasst eine Größe von rund 7,1 ha.

2. Situation und Bestand

2.1 Derzeitige Nutzung der Grundstücke

Der größte Teil des Bebauungsplanbereiches wird bereits mit Wohnungen oder mit gewerblichen Betrieben, jenseits der Bahnanlage wird eine Fläche als Park- und Ride-Platz (P + R) genutzt. Es sind noch einige unterschiedlich große Baulücken vorhanden. Der Bereich zwischen dem heutigen Buswendeplatz und den Seniorenbungalows an der Bahnhofstraße ist überplanbar.

2.3 Belastung des Baugrundes

In der Bodenkarte des Landes Nordrhein-Westfalen, Blatt L 5102, sind Böden im Plangebiet ausgewiesen, die humoses Bodenmaterial enthalten. Zu beachten sind hier die Bauvorschriften der DIN 1054 'Zulässige Belastungen des Baugrundes', der DIN 18 196 'Erd- und Grundbau; Bodenklassifikation für bautechnische Zwecke' und die Bestimmungen der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen.

2.2 Vorhandene Bodenbelastungen

Im Altlastenkataster des Kreises Heinsberg ist im nordwestlichen Bereich des Bebauungsplanes die Altlastverdachtsfläche Nr. 5002/22, Übach-Palenberg Nr. 13 eingetragen. Desweiteren ergab das Gutachten 'Hydrologische Bodenuntersuchung zur Versickerung von Niederschlagswasser', erarbeitet von der Ingenieurgesellschaft Nacken, Heinsberg, u.a., dass bestimmte Bereiche großflächige Belastungen durch anthropogene Auffüllungen mit Asche aufweisen.

Im gesamten Bebauungsplan-Bereich wurde daher für vier Teilflächen eine Erstbewertung ebenfalls von der Ingenieurgesellschaft Nacken durchgeführt, in der speziell die Frage, auf welchen Teilen der Verdachtsflächen welche Nutzungen bisher erfolgt sind, beantwortet werden

.../2

sollte. Nutzungsabhängig war das evt. daraus resultierende Gefährdungspotential abzuleiten. Untersucht wurden folgende vier Flächen:

- Verkehrsfläche 1 mit der Zweckbestimmung P+R westlich des Bahnkörpers
- Verkehrsfläche 2 mit der Zweckbestimmung P+R sowie zentraler Omnibusbahnhof vor dem alten Bahnhofsgebäude
- Verkehrsfläche 3 mit der Zweckbestimmung P+R bzw. zentraler Omnisbusbahnhof im Bereich südlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes
- als allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesene Fläche 4, südlich der P+R-Fläche gelegen

Für alle vier Flächen sind aufgrund der Untersuchungsergebnisse keine weiteren Nutzungseinschränkungen erforderlich. Für die Teilflächen 2 und 3 wird empfohlen, je nach vorgesehener Belastung, einen Austausch des schlecht tragfähigen Aschematerials vorzunehmen.

2.4 Vorhandene Belastungen durch Immissionen

Teilbereiche des Plangebietes werden beeinträchtigt durch die Lärmquellen DB-Strecke und die L 225 (Bahnhofstraße). In einem schallimmissionstechnischen Fachbeitrag wurden die Immissionsverhältnisse dargestellt und untersucht. Ebenfalls wurden evt. Lärmbelastungen durch den Gewerbebetrieb (Büro) Prümmer, Bertramstraße 27, in einem Gutachten ermittelt und beurteilt.
Untersuchungsergebnisse siehe unter 6.7. Immissionsschutz.

2.5 Belange der Bodendenkmalpflege

Trotz Funde römischer Scherben, Ziegel, Wandputz- und Bodenbelagreste in den 20er Jahren ist davon auszugehen, dass sich nach den umfangreichen Störungen im Plangebiet kaum noch archäologische Bodendenkmäler erhalten haben.
Jedoch wird im Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass bei der Durchführung von Erdarbeiten eine Entdeckung von Bodendenkmälern gemeldet werden muss. So ist beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege Außenstelle Nideggen unverzüglich zu informieren. Die Weisung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege ist abzuwarten.
Der Beginn der Erdarbeiten ist dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege anzuzeigen.

3. Nutzungsstruktur / Orts- und Landschaftsbild / Erholung

Bezüglich der Nutzungsstruktur und des Ortsbildes zeigt der Straßenraum der Bahnhofstraße ein sehr inhomogenes Bild ohne erkennbare Raumwirkung. Der rasche Wechsel zwischen offener und geschlossener Bebauung sowie die teilweise straßenbegleitenden Freiflächen lassen die städtebauliche Struktur ungeordnet erscheinen.

.../3

Die raumwirksamen Gehölzstrukturen der bahnbegleitenden Gehölzstreifen sowie die Einzelbäume sind zu weit vom Straßenraum abgesetzt, um zu einer Raumgestaltung beitragen zu können. Der dichte Fichtenbestand im östlichen Bereich der Bahnhofstraße neben der Post erscheint innerhalb des Stadtgebietes als unangemessene Nutzung.

Eine markante Abgrenzung zwischen Siedlungsbereich und freier Landschaft bildet der bahnbegleitende Gehölzstreifen jenseits der Gleisanlagen, der sich vom Rimburger Hof im Süden bis zur Wurmtalbrücke im Norden erstreckt und lediglich im Bereich des Bahnhofes unterbrochen ist.

Der westlich der Gleisanlagen verlaufende Flurweg dient der Naherholung in Form einer überregionalen Linienführung nur eingeschränkt geeignet.

4. Angaben zu übergeordneten und sonstigen Planungen und Nutzungsregelungen

4.1 Gebietsentwicklungsplan / Flächennutzungsplan

Der Gebietsentwicklungsplan stellt für den Bebauungsplanbereich Wohnsiedlungsbereich dar. Die 2. Auflage des Flächennutzungsplanes der Stadt Übach-Palenberg von 1989 stellt im Untersuchungsgebiet verschiedene Kategorien dar:

- Wohnbauflächen südlich der Post bis zur Bebauungsplan-Grenze im Süden und bis zur Aachener Straße im Westen
- Mischgebiet im Bereich der Seniorenbungalows sowie Kerngebiet zwischen Wurmtalbrücke und Bahnhof auf beiden Seiten der Bahnhofstraße
- Gleisanlagen für die Gleisbereiche, einschließlich der heute nicht mehr benutzten Anlagen der Zeche
- Fläche für Gemeinbedarf (Post)

- Grünfläche westlich der Bahnanlage (Park)
- Verkehrsfläche für die Bahnhofstraße sowie den Bahnhofsvorplatz einschließlich Bundesbahnparkplatz/Busparkplatz

4.2 Verhältnis zu benachbarten Bebauungsplänen/Satzungen

Der Bebauungsplan Nr. 91 überlagert Teilbereiche von zwei rechtskräftigen Bebauungsplänen:

- des Bebauungsplanes Nr. 40 - Kirchfeld; er schließt den Bereich nördlich des Bahnhofs (einschließlich) und nördlich der Post (ausschließlich) ein und setzt die Nutzung, die im Flächennutzungsplan dargestellt ist, fest.
- des Bebauungsplanes Nr. 59 Grenzweg (2); er setzt im wesentlichen Grünflächen im Wurmtal sowie den P+R-Platz jenseits der Bahnanlage fest

Der Bebauungsplan überlagert auch in Teilbereichen die Klarstellungssatzung gem. § 34 Abs. 4 Nr. 1 BauGB für den Ortsteil Palenberg.

.../4

Mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 91 - Bahnhofsumfeld - sind nur noch dessen Festsetzungen maßgeblich.

5. Ziel, Zweck und Inhalt des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan wird aufgestellt, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung des gesamten Bereiches um den Bahnhof in Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung zu gewährleisten.

Ziel des Bebauungsplanes Nr. 91 ist, die planungsrechtliche Situation im Bahnhofsbereich und in den angrenzenden Misch- und Wohngebieten eindeutig darzustellen. Die vorgesehene Planung ordnet die derzeitige Situation und führt die zum Teil brachliegenden Flächen und Gebäude einer zweckentsprechenden neuen Nutzung zu.

Der Bereich Zentrum/Bahnhof soll durch eine städtebauliche Attraktivierung und Verbesserung der Verbindung zwischen dem Zentrum und dem Haltepunkt Schiene als Nebenzentrum gestärkt und gesichert werden.

Die Anbindung Übach-Palenbergs an die Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs wird attraktiver gestaltet. Hierzu gehören Maßnahmen wie ein zentraler Omnibusbahnhof (ZOB), Park+Ride (P+R)- und Bike+Ride (B+R)- Anlagen sowie eine angemessene und ansprechende Umfeldgestaltung dieser Anlagen. Der Übergang zum schienengebundenen Nahverkehr wird verbessert, so dass eine optimale Übergangsmöglichkeit von den straßenbezogenen Verkehrsmitteln zu den schienenbezogenen besteht. Ort für diese Verknüpfung ist der Bahnhof, bzw. der Bahnhofsvorplatz.

Der Bahnhofsvorplatz wird heute überwiegend als Parkplatz und zur Vorfahrt genutzt und hat geringe Aufenthalts- und Gestaltqualität. Zur Steigerung der Aufenthalts- und Gestaltqualität soll der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet werden. Der Bebauungsplan soll hierfür als Grundlage dienen.

Durch die Schaffung von orts- und zentrumsnahem Parkplatzangebot auf den P+R-Plätzen werden die Möglichkeiten auch für kulturelle Veranstaltungen - etwa im ehemaligen Bahnhofsgebäude - in Palenberg verbessert.

Die Erstellung des Bebauungsplanes Nr. 91 erfolgt mit der Zielsetzung einer optimalen Ausnutzung der innerstädtischen Flächen und einer Erhöhung der Attraktivität für den öffentlichen Personennahverkehr. Innerhalb des Baugebietes liegt die Priorität daher auf einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Innenbereichs unter Berücksichtigung der Aspekte des Umweltschutzes und der Ortsbildqualität.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist heute ohne Nutzung, der Zustand ist teilweise baufällig, teilweise sehr schlecht oder zerstört. Da das Bahnhofsgebäude seine Funktion als solches nicht mehr erfüllt, wird es einer neuen Funktion zugeführt und erhält eine entsprechende Festsetzung der Art der baulichen Nutzung.

Insgesamt wird mit Umsetzung dieser Ziele und der Bewahrung des Bestandes eine Stärkung von Palenberg und damit der Gesamtstadt Übach-Palenberg erwartet.

.../5

6. Planinhalt und Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes orientieren sich bezüglich der baulichen Nutzung im wesentlichen am Bestand.
Zur Förderung des Zentrums mit seinem Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten wird an der westlichen und nordöstlichen Bahnhofstraße, der Kapellenstraße und im Bereich des ehemaligen KaDeCe an der Aachener Straße Mischgebiet festgesetzt. Die Festsetzung Mischgebiet ersetzt die teilweise Festsetzung Kerngebiet im Bebauungsplan Nr. 40 - Im Kirchfeld. Diese bisherige Festsetzung entspricht nicht dem tatsächlichen Stand, bzw. dem Entwicklungspotential des Zentrums Palenberg.

Allgemeines Wohngebiet (WA) wird entsprechend der zweigeschossigen Bebauung an der Aachener Straße festgesetzt.
Ein neues WA wird an der Bahnhofstraße südlich des heutigen Buswendeplatzes ausgewiesen. Dieses Wohngebiet schafft eine eindeutige Raumeinheit, fasst optisch den Straßenraum und betont so den Eingang in das Zentrum des Ortsteiles Palenberg.

Ein weiteres WA wird an der Bertramstraße festgesetzt. Diese Festsetzung entspricht dem derzeitigen Bestand. Der an der westlichen Bertramstraße liegende Betrieb Prümmer erhält in diesem WA Bestandschutz. Erweiterungen oder Nutzungsänderungen sind möglich, wenn nachgewiesen wird, dass der in einem WA notwendige Immissionsschutz eingehalten wird.

Die Stadt Übach-Palenberg plant, das ehemalige Bahnhofsgebäude als Jugend- und Seniorenzentrum zu nutzen. Die Fläche des Bahnhofgebäudes und seines hinteren Bereiches wird daher als 'Fläche für den Gemeinbedarf' ausgewiesen.

Zur Fassung des direkten Bahnhofsvorbereiches wird ein Mischgebiet festgesetzt, das als 'Querriegel' senkrecht zur Bahnhofstraße steht. Es liegt an der städtebaulich markanten Stelle - am Bahnhof - und nimmt so stadtgestalterisch Einfluss auf die Raumbildung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

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

Das Maß der baulichen Nutzung orientiert sich an der vorhandenen Bebauung. Dementsprechend wird eine GRZ von 0,4 im allgemeinen Wohngebiet und 0,4 oder 0,6 im Mischgebiet vorgesehen.

Auch die Zahl der Vollgeschosse orientiert sich am Bestand, bzw. der umgebenden Bebauung und wird mit I oder II festgesetzt. Ausnahme ist die Eckbebauung an Kapellenstraße/Aachener Straße, die dem Gebäudebestand entsprechend mit V festgesetzt wird.

.../6

Die festgesetzte Geschoss- bzw. Grundflächenzahl des 'Mischgebiet-Querriegels' überschreitet die nach § 17 BauNVO vorgegebenen Obergrenzen. Entsprechend § 17 Abs. 2 Nr. 1 Baunutzungsverordnung können die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung jedoch überschritten werden, wenn städtebauliche Gründe dies erfordern und sonstige Belange nichg entgegenstehen. So wird die Grundflächenzahl auf 1,0 und die Geschossflächenzahl auf 2,0 festgesetzt. Die Geschossigkeit wird auf zwingend zweigeschossig festgesetzt, um sich an die Höhenentwicklung des Bahnhofes und der Mischbebauung an der Bahnhofstraße anzupassen.

6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Für das Baugebiet ist in den allgemeinen Wohngebieten eine offene Bauweise, im zentrumsnahen Bereich wie nördliche Bahnhofstraße, Kapellenstraße und im Bereich des ehemaligen KaDeCe geschlossene Bebauung vorgesehen.

Die überbaubaren Flächen orientieren sich im wesentlichen am Bestand und nehmen die vorderen und hinteren Fluchtlinien als Baugrenzen auf. An städtebaulich wichtigen Stellen wie im Zentrumsbereich (nördliche Bahnhofstraße, Kapellenstraße und nördliche Aachener Straße) sind Baulinien festgesetzt, um eine geschlossene, einheitliche Bauflucht zu erhalten und den Zentrumscharakter zu betonen.

6.4 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Die Erschließung bleibt unverändert. Haupterschließungsstraße für das Plangebiet ist die Bahnhofstraße.

Im Zuge der Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes wird entsprechend einer ergänzenden detaillierten Straßenplanung die Bahnhofstraße in ihrer heute überdimensionierten Fahrbahnbreite reduziert und mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen versehen, um die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrer unter Beibehaltung der Verkehrsfunktion für den überregionalen Verkehr zu erhöhen.

Die Deutsche Bahn AG hat einen Bedarf von ca. 150 P+R- und ca. 80 B+R-Plätzen ermittelt. Dieser Bedarf wird im Bebauungsplan berücksichtigt. So wird eine P+R-Anlage mit rund 75 Stellplätzen jenseits der Schienen und eine mit ca. 70 Stellplätzen auf der heutigen Buswendefläche geplant. Ausgewiesen werden sie als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung. Für die Fahrräder ist in der Detailplanung eine Abstellanlage im direkten Bereich der Gleiszugänge vorgesehen. Aussagen im Bebauungsplan werden hierzu nicht getroffen.

6.5 Grünordnung / Grundsätze

Zur Untermauerung der Zielsetzung, soweit wie möglich eine ökologische Aufwertung des Bahnhofsbereiches zu erhalten, wurde ein Landschaftspflegerisches Gutachten erarbeitet. Hierauf aufbauend wurde eine Reihe von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft im Plangebiet festgesetzt.

.../7

Bereits heute unterliegen die Flächen des Plangebietes einem hohen Nutzungsdruck. Das Planvorhaben dient vor allem einer Ordnung der städtebaulichen Struktur sowie der Infrastruktur, unter Ausnutzung bereits versiegelter Flächen und durch notwendige Arrondierung angrenzender Freiflächen. Eine Planung biotopverbessernder Maßnahmen ist im Hinblick auf die angestrebte Nutzungsverdichtung im Plangebiet nicht sinnvoll. Für das Plangebiet liegt der Schwerpunkt der landschaftpflegerischen Ausgleichs- und Entwicklungsmaßnahmen daher in einer optischen Anreicherung und Verbesserung des Stadt- und Landschaftsbildes.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Erzielung des erforderlichen ökologischen Ausgleiches haben an anderer geeigneter Stelle innerhalb des Stadtgebietes zu erfolgen, wo eine funktionsfähige Biotopverbesserung und Strurkturanreicherung möglich ist.

Die im folgenden benannten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich entstehender Beeinträchtigungen werden als textliche Festsetzungen im Bebauungsplan vorgegeben.

6.6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich entstehender Beeinträchtigungen

6.6.1 Maßnahmen zum Boden- und Wasserschutz

Niederschlagswasser ist gemäß § 51 a Landeswassergesetz NW vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.
Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde von einem Ingenieurbüro untersucht, ob die vorliegenden Bodenverhältnisse, die unter wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten günstigste Variante, die Flächen- oder Muldenversickerung, zulassen.
Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass aufgrund des zu geringen Boden-Versickerungswertes das anfallende Niederschlagswasser nicht ungesammelt durch großflächige Versickerung über gewachsenem Gelände versickert werden kann. Ebenso scheiden eine Flächen- sowie eine reine Muldenversickerung aufgrund der zu geringen Versickerungsfähigkeit des Bodens aus.
Die anthropogen unbelasteten Bereiche des Bebauungsplangebietes weisen einen stark tonigen Charakter auf. Die dadurch bedingte sehr geringe Wasserdurchlässigkeit läßt eine wirtschaftlich sinnvolle Versickerung über ein Mulden-Rigolen- oder Schachtsystem nicht zu.

Die Ergebnisse der durchgeführten Rammkernsondierungen zeigen zudem eine großflächige Belastung des Kernplanungsraumes durch anthropogene Auffüllungen mit Asche, die offenbar dem Bergbaubetrieb entstammt. Im Bereich des oberhalb der Bahnstrecke gelegenen Parkplatzes förderte die Sondierung auch Bauschuttbeimengungen zutage. Aufgrund eines möglicherweise vorhandenen Belastungspotentials dieser Auffüllungen ist eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf den P+R-Flächen und im Bereich des geplanten allgemeinen Wohngebietes an der südlichen Bahnhofstraße grundsätzlich nicht möglich.

Das Gutachten empfiehlt, das im Bebauungsplangebiet auf den öffentlichen Straßen-, Wege- und Dachflächen anfallende schwach verschmutzte Niederschlagswasser über versiegelte Flächen in die Kanalisation abzuführen. Im Bebauungsplan wird daher festgesetzt, dass das anfallende Niederschlagswasser der städtischen Kanalisation zugeführt wird.

.../8

Die Bodenversiegelung ist in Hinblick auf die Grundwasserneubildungsrate auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen.

Zur Erhöhung des Wasserspeichervermögens auf den Grundstücken des neu ausgewiesenen allgemeinen Wohngebietes an der südlichen Bahnhofstraße werden Dachbegrünungen zur Eingriffsminderung empfohlen. Falls auf der Fläche zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (entlang der Gleisanlagen) Garagen errichtet werden, sind deren Dächer in jedem Fall zu begrünen.

Zum Schutz des Bodens und Wassers wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass der belebte Oberboden vor Beginn der Baumaßnahmen unter Einhaltung der DIN 18915 sicherzustellen und für die Anlage der späteren Vegetationsflächen wiederzuverwenden ist. Baubedingte Verdichtungen sind nach Beendigung der Bauphase zu beseitigen.

Desweiteren wird festgesetzt, dass Fußwege und Terrassenflächen auf den privaten Grundstücken als teilversiegelte Flächen mit wasserdurchlässigen Materialien auszugestalten sind. Alternativ ist es zulässig, die v.g. Flächen vollzuversiegeln, wenn die abfließenden Niederschlagswässer seitlich der versiegelten Flächen zur Versickerung gebracht werden.

6.6.2 Klima

Gehölze in Form von Bäumen und Sträuchern produzieren Frischluft. Sie haben lokalklimatisch eine temperaturausgleichende Wirkung, da sie durch Schattenwurf Aufheizungen verhindern. Die geplanten Pflanzmaßnahmen können somit die durch das Vorhaben entstehende Beeinträchtigungen teilweise mindern.

6.6.3 Biotope

Der Erhalt von ökologisch wertvollen Einzelbäumen und Flächen zur Eingriffsvermeidung kommt im Bearbeitungsgebiet östlich der Bahnanlagen aufgrund der angestrebten Nutzungsverdichtung kaum zum Tragen.

Mit der Pflanzung einer dreireihigen Feldgehölzhecke östlich der Bahnanlagen wird ein Beitrag zur Wiederherstellung der landschaftökologischen Vernetzung im Sinne der Eingriffsverminderung geleistet. Feldgehölze verfügen über zahlreiche Habitatstrukturen und dienen vielen Arten der heimischen Flora und Fauna als Lebensraum. Bei der Auswahl der Gehölzarten sind nur heimische, standorttypische Arten entsprechend der potentiellen Vegetation zu verwenden.

Innerhalb der Bau- und Verkehrsflächen sind als Ausgleichsmaßnahme umfangreiche Einzelbaumpflanzungen vorgesehen.

Die zum notwendigen Ausgleich des Eingriffs erforderlichen Maßnahmen auf einer Fläche von ca. 6.600 qm werden an anderer Stelle im Stadtgebiet realisisert. Dies kann z.B. durch Gehölzpflanzungen, Streuobstwiesen oder andere geeignete Maßnahmen erfolgen.

.../9

6.6.4 Landschaftsbild und Erholung

Durch die Einzelbaumpflanzungen wird die Stadtbildqualität im Bereich der Bahnhofstraße verbessert.

6.6.5 Pflegemaßnahmen

Die Gehölzfläche der Feldgehölzhecke ist während der ersten drei Jahre zweimal jährlich zu mähen, bis die Gehölze durchgewachsen sind.

6.7. Immissionsschutz

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein schallimmissionstechnischer Fachbeitrag erarbeitet, der die Immissionen aus der DB-Strecke Aachen-Düsseldorf, der L 225 (Bahnhofstraße) und den P+R-Parkplätzen bei der geplanten Allgemeinen Wohnnutzung südlich des P+R-Platzes zwischen Eisenbahn und Bahnhofstraße, untersuchte.
Aus den Untersuchungen geht hervor, dass die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete allseitig dieser Gebäude, bzw. den festgesetzten Baugrenzen hier, zur Tag- und Nachtzeit erheblich überschritten werden.
Das Gutachten weist jedoch Lösungen mit Hilfe des aktiven und des passiven Schallschutzes auf. So wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass zum Schutz vor Lärmimmissionen in den jeweils gekennzeichneten Bereichen die Außenbauteile für Aufenthalts- und Schlafräume nach der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) ausgebildet werden müssen.
Desweiteren wird festgesetzt, dass bei Bebauung der mit WA festgesetzten Fläche eine Lärmschutzeinrichtung in der Grünfläche zwischen der Eisenbahnanlage und der geplanten Wohnbebauung errichtet werden muss.

Ebenfalls wurden die Immissionen aus dem Gewerbebetrieb (Büro) Prümmer, Bertramstraße 27, in einem Gutachten ermittelt und beurteilt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass während der Nachtzeit mit relevanten Immissionen nicht zu rechnen ist und dass zur Tagzeit an den beurteilungsrelevanten Aufpunkten im Umfeld des Betriebes weder die Richtwerte nach TA-Lärm noch die Orientierungswerte nach DIN 18 005 überschritten werden.

DER BÜRGERMEISTER