

BEGRÜNDUNG :

1. Allgemeine Vorgaben

1.1 Verfahrensstand

Der Rat der Stadt Kerpen hat in seiner Sitzung am 25.6.2002 die Aufstellung des Bebauungsplanes HO 294 "ZOB Bahnhof" gem. § 2 (1) BauGB beschlossen.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB wurde in der Zeit vom 15.5.2003 bis 20.6.2003 durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 10.4.2003 benachrichtigt und um Abgabe einer Stellungnahme bis einschließlich 23.5.2003 gebeten. Der Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr hat am 29.6.2004 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes beschlossen. Die Beteiligung der Bürger fand in der Zeit vom 19.07.04 - 24.09.04 statt, die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 19.07.2004 um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 03.09.2004 gebeten.

Ergänzungen nach der öffentlichen Auslegung

In den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan (Anlage 3) sind insbesondere zum Punkt 8 " Schallschutz " ergänzende Festsetzungen, die sich aus dem Schallschutzgutachten des Büros ACCON ergeben haben, aufgenommen worden.

Weiterhin hat der Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr in seiner Sitzung vom 30.11.04 dem Rat der Stadt Kerpen empfohlen, klarstellende Festsetzungen zur Begrenzung der Größe der möglichen Einzelhandelsnutzungen in dem festgesetzten SO – Gebiet aufzunehmen. Unter dem Punkt 1.1.5 der textlichen Festsetzungen (Anlage 3, Seite 2) sind die Ergänzungen aufgenommen worden. Die Änderungen sind im Text kenntlich gemacht worden.

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet des Bebauungsplanes HO 294 " ZOB Bahnhof" liegt im Zentrum des Stadtteiles Horrem.

Den Kern des Plangebietes bildet ein südlich der Bahnlinie Köln-Aachen gelegenes Gelände mit dem Bahnhofsgebäude, dem Bahnhofsvorplatz, westlich hieran anschließende Flächen und ein Lagerschuppen, die derzeitigen Flächen der Josef- Bitschnau Straße sowie südlich hieran anschließende Flächen mit Wohnhäusern sowie einem Wohn- Geschäftshaus.

Das Plangebiet wird im Norden durch die Bahnlinie Köln-Aachen und im Süden durch die Straße „Auf dem Postberg“ begrenzt. Im Osten umfasst das Plangebiet den Einmündungsbereich der Oscar-Straus Straße, im Westen reicht das Plangebiet bis zur Einmündung der Mittelstraße.

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 des Bahnhofsbereiches Horrem. Aufgrund seiner historischen Entwicklung weist es typische Bahnhofs- und Bahnhofsumfeldnutzungen auf. Die Nutzung ist derzeit durch eine Gemengelage aus Bahnbetrieb, Taxi- und ÖPNV-Nutzungen auf dem Bahnhofsvorplatz, aufgelassener Flächenanlagen der Bahn mit Lagerschuppen, Lagerflächen und Abstellanlagen sowie aus der historischen Bahnnutzung stammender Eisenbahnerwohnanlagen geprägt. Die Geschäftsnutzung des Einzelhandelsstandortes Horrem reicht von der Hauptstraße über die Bahnhofsstraße bis in Sichtweite des Bahnhofs heran und bricht dort ab. Stadträumlich betrachtet bildet der Bahnhof mit seinem Vorbereich derzeit das „offene“ Ende einer Entwicklungsachse Hauptstraße-Bahnhof.

1.3.2 Topographie und Landschaft

Das in Ost-West Richtung lang gestreckte Plangebiet verfügt durch die bisherige straßentechnische Nutzung nur über geringe Höhenunterschiede. Der Bahnhof befindet sich in einer Höhenlage von ca. 85,00 m üNN. Der Straßenzug „Auf dem Postberg“ steigt, im westlichen Planbereich beginnend auf eine Höhe von über 92,00 m üNN an und liegt im südöstlichen Planbereich somit über 7 m höher als der Straßenkörper der Josef-Bitschnau-Str.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes HO 294 „ ZOB Bahnhof“ liegt im Zentrum des Stadtteiles Horrem.

Den Kern des Plangebietes bildet ein südlich der Bahnlinie Köln-Aachen gelegenes Gelände mit dem Bahnhofsgebäude, dem Bahnhofsvorplatz, westlich hieran anschließende Flächen und ein Lagerschuppen, die derzeitigen Flächen der Josef- Bitschau Straße sowie südlich hieran anschließende Flächen mit Wohnhäusern sowie einem Wohn- und Geschäftshaus.

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 Topographien.

So ist die im südlichen Planbereich anzutreffende Hangkante des Straßenzuges „Auf dem Postberg“ auf Abgrabungsarbeiten im Zuge der Bahnbauarbeiten zurückzuführen und stellt somit auch einen künstlich entstandenen Landschaftsbestandteil dar.

1.3.3 RESTRIKTIONEN

1.3.4 Immissionsbelastung

Der Planbereich ist durch Lärmimmissionen der nahe liegenden Bahnanlagen belastet. Auf Grundlage einer gutachterlichen Begleitung werden 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 durch das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung eine tektonische Störzone. Innerhalb dieses Störzonenbereiches ist die Errichtung von Bauten und Nebenanlagen nicht zulässig.

1.3.6 Baugrund

Für das Plangebiet wurde durch das Büro Dr. Tillmanns und Partner GmbH, Bergheim eine Altlasten- und baugrundtechnische Untersuchung durchgeführt. Hierbei wurden bis zu 4,0 m mächtige Auffüllungen festgestellt die jedoch aufgrund ihrer Dichte als Baugrund geeignet erscheinen.

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 294 die Hauptfläche als Wohnbauflächen dar. Der zukünftige Bebauungsplan HO 294 wird nach der geplanten Art der baulichen Nutzung nicht aus dem FNP entwickelt. Der FNP wird im Parallelverfahren geändert.

1.4.2. Bebauungsplan

Für den überwiegenden Planbereich des Bebauungsplanes HO 294 liegt kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan vor. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich nach den Bestimmungen des § 34 BauGB sowie der Eisenbahngesetzgebung. ***Im Bereich des ehemaligen " Grünen Warenhauses " wird durch den Bebauungsplan HO 294 ein Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes HO 235 " Westlich Oscar – Straus – Straße " überplant. Der Bebauungsplan HO 235 wird in diesem Teil durch den zukünftigen Bebauungsplan HO 294 ersetzt.***

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 294 "ZOB Bahnhof" ist, auf derzeit unternutzten Flächen die planungsrechtliche Grundlage zur Errichtung eines dem gestiegenen Fahrgastaufkommen angemessenen Zentralen Omnibusbahnhof zu schaffen.

Als Ergänzung und zur Stärkung des Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort Horrem werden im Bereich des Busbahnhofes und als Überbaumöglichkeit des Busbahnhofes Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen sowie Flächen für Gastronomie und Sport / Freizeit ausgewiesen.

3. Belange von Kindern und Jugendlichen

Die Planung sieht vor, im Einzugsbereich der Horremer Schulen den Planbereich als Schulweg entsprechend den Belangen der Schüler sicher und komfortabel auszugestalten. Die geplante Verbindung von ZOB und Straßenzug "Am Meisenberg" durch eine als Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzte Überquerung der Josef-Bitschau-Strasse optimiert diesen Schulweg aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht. **Weiterhin wird durch die geplante Abbindung der Straße "Auf dem Postberg" vom Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Höhenweg erheblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit des stark frequentierten Schulweges beigetragen.**

4. Begründung der Planinhalte

4.1 Art der baulichen Nutzung

4.1.1 Sondergebiet

Der durch die vorhandene Bahn- und Bahnhofsnutzung geprägte Bereich kann aufgrund seiner Emissionsbelastungen und eingeschränkten Belichtung und Besonnung nur bestimmten unempfindlichen Nutzungen zugeführt werden. Zur Sicherung und Versorgung des Stadtteils Horrem und umliegender Wohngebiete mit Angeboten des Einzelhandels, der Gastronomie und weiterer Dienstleistungen wird nach § 11 BauNVO ein Teilbereich des Plangebietes als " Sondergebiet Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe und Dienstleistungen " (SO) festgesetzt. **Um schädliche Auswirkungen auf die vorhandenen Versorgungsbereiche des Stadtteiles Horrem zu verhindern, wird die Größe der Verkaufsfläche der einzelnen Verkaufseinheiten beschränkt.**

4.1.2 Mischgebiet

Der durch die vorhandene Bahn- und Bahnhofsnutzung geprägte Bereich kann aufgrund seiner Emissionsbelastungen nur bestimmten unempfindlichen Nutzungen zugeführt werden. Im östlichen Planbereich wird der Standort des so genannten "Grünen Warenhauses" als Mischgebiet festgesetzt. Zur Vermeidung von zusätzlichen Verkehren und zur Wahrung des städtebaulichen Charakters werden die allgemein zulässigen Nutzungen Tankstellen und Gartenbaubetriebe ausgeschlossen. Die nach § 6 (2) BauNVO im MI zulässigen und nach § 6 (3) ausnahmsweise zulässigen Nutzung "Vergnügungsstätten" werden im MI -Bereiche ausgeschlossen, weil die Nähe zu den Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und somit zu Kindern und Jugendlichen deren sozialen und kulturellen Bedürfnissen widerspricht.

4.1.3 Bahnanlagen

Der nördliche Planbereich wird als "Fläche für Bahnanlagen" zur planungsrechtlichen Sicherung des Bahnhofes Horrem und von Bahnsteiganlagen festgesetzt. Dieser Bahnsteig wird durch die Festsetzung der im Plangebiet festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen erschlossen und in das Wegesystem des ÖPNV-Knotens Bahnhof Horrem eingebunden.

4.1.4 Öffentliche Verkehrsflächen, Bahnhofsvorplatz, Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB), Fußgängersteg

Der Planbereich wird durch die Ausweisung verschiedener öffentlicher Verkehrsflächen bestimmt. Die Planung verfolgt hierbei insbesondere das Ziel den Verkehrsablauf im Bereich der ÖV- Verkehrsknotenpunktes Bahnhof Horrem dem gestiegenen Verkehrsaufkommen seit Inbetriebnahme der S-Bahnstrecke S13 entsprechend reibungslos gestalten und abwickeln zu können.

Die derzeitige Vermischung von Individualverkehren, Taxiverkehren und Busverkehren auf der vorhandenen Bahnhofsvorfläche ist aus verkehrssicherheitstechnischen Aspekten insbesondere im Hinblick auf die hohen, den Platzbereich querenden Schülerverkehre nicht tragbar und bedarf dringend einer Verbesserung.

Aus verkehrssicherungstechnischer Sicht ist somit eine Überplanung des Bereiches erforderlich. Eine Verbesserung dieser kumulierenden Verkehrsarten besteht in deren Entflechtung.

Im Zuge der Rahmenplanung Bahnhof Horrem wurden alternative Verkehrsszenarien entwickelt und vergleichend diskutiert. U. a. wurde hierbei die Verlagerung der Busverkehre in den Bereich Gleisdreieck untersucht.

Die Abwägung von Eingriffen in bestehende Eigentumsstrukturen war hierbei ebenfalls Bestandteil der Betrachtungen.

Das Ergebnis dieser Abwägung fand Eingang in den Planentwurf und stellt die Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofes in den Bereich der abgängigen Güterhalle direkt an Gleis 1 dar.

Die verkehrstechnische Erschließung des Bahnhofsvorbereiches und des verlegten Zentralen Omnibusbahnhofes erfordert die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes im östlichen Bereich der Josef-Bitschau-Straße um das An- und Abfahren der unterschiedlichen Buslinien gefahrlos und in jede Richtung zu ermöglichen. Zugleich dient dieser sowie der am Einmündungsbereich Höhenweg-Bahnhofstraße-Postberg dargestellte Kreisverkehr der Verkehrsberuhigung in diesem insbesondere von Schülern stark frequentierten Bereich. Da im Bereich von Bahnhofsvorfahrten immer mit Fehlfahrten und der Notwendigkeit des Wendens in die Rückfahrtrichtung zu rechnen ist, dienen die beiden Kreisverkehrsplätze der verkehrsgerechten Abwicklung dieser Verkehre.

Die Ausweisung eines dem Bahnhofsgebäude vorgelagerten Bahnhofsvorplatzes dient der besonderen städtebaulichen Situation und den hiermit verknüpften gestalterischen und verkehrlichen Anforderungen. Als Adresse und Tor zur Stadt soll diese Fläche als gestalteter Freibereich weitestgehend von Verkehren freigehalten und den Bahnreisenden vorbehalten werden.

Im östlichen Planbereich wird in der plus 1 Ebene eine Fußgängerbrücke mit Abgang zur Josef-Bitschau-Straße sowie einem Zugang zum P+R-Parkplatz an der Oskar-Strauss-Straße festgesetzt. Hierdurch entstehen kurze und somit zumutbare fußläufige Verbindungen.

dungen 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

Vorbeugender Immissionsschutz ist im Planbereich in zweifacher Hinsicht zu betreiben:

a) Verkehrslärmsituation nach der 16. BImSchV

Die geplanten Baumaßnahmen an den öffentlichen Straßen erfüllen das Anwendungskriterium der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung). Hierzu sind die von der Baumaßnahme verursachten Pegelzunahmen zu berechnen und im Hinblick auf das Vorliegen von möglichen Erstattungsansprüchen für passiven Lärmschutz zu beurteilen. Darüber hinaus sind die Auswirkungen des geplanten Einkaufszentrums sowie der damit verbundenen Parkvorgänge in den geplanten beiden Parkhäusern zu beurteilen. Im Gegensatz zu öffentlichen Parkflächen unterliegen die gewerblichen Parkanlagen den Regelungen der TA Lärm.

Anhand von Zahlen zum Verkehrsaufkommen der Stadt Kerpen und den Planunterlagen wurden für alle im Einwirkungsbereich der geänderten Straßen liegenden Wohnhäuser die möglichen Anspruchsvoraussetzungen für passiven Lärmschutz fassaden- und stockwerksweise ermittelt.

Wesentliches Kriterium für das Vorliegen von Anspruchsvoraussetzungen ist neben der Überschreitung der Grenzwerte eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB(A).

An folgenden Häusern werden diese Kriterien erfüllt:

Bahnhofstr. 30, **Bahnhofstraße 32, Bahnhofstraße 34 und Bahnhofstraße 36**
Hier ist jeweils anhand der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen -verordnung - 24. BImSchV) zu prüfen, ob die vorhandenen Fenster ausreichenden Schallschutz gewährleisten.

An den übrigen Häusern werden trotz teilweise recht hoher Lärmpegel keine Anspruchsvoraussetzungen ausgelöst.

b) Gewerbelärmsituation durch das geplante Einkaufszentrum mit den zugehörigen Parkhäusern

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann nur dargestellt werden, ob eine Nutzung in der vorgesehenen Weise möglich ist (Detailplanung liegt noch nicht vor).

Folgende Lärmemittenten wurden zur sicheren Seite hin berechnet:

- offenes Parkdeck im Verbund mit dem Gebäude für das EKZ über dem ZOB
- Öffnung in der Nordseite des Parkhauses unterhalb „Am Postberg“
- offenes Parkdeck oben auf dem Parkhauses unterhalb „Am Postberg“ (darf nur tagsüber genutzt werden)

Tabelle 1: Lage und Bezeichnung der Immissionspunkte sowie Richtwerte

Immissionspunkt	Lage und Bezeichnung, Gebietsausweisung	Richtwerte nach TA-Lärm	
		tags dB(A)	tags dB(A)
IP 3	Whs. Auf dem Postberg 5b, WA	55	40
IP 4	Whs. Auf dem Postberg 2, WA	55	40
IP 6	Whs. Auf dem Postberg 2a, WA	55	40

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. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass das Parkhaus unterhalb „Am Postberg“ teilgeschlossen ausgeführt wird, d.h. in Richtung der Bebauung „Am Postberg“ müssen alle Parkdecks geschlossen sein. Um u. a. Spitzpegelüberschreitungen zu vermeiden, sollte die Rückwand ein resultierendes Schalldämmmaß $R'_{w, res} \geq 15$ dB aufweisen. Entsprechende Bauteile sind bei der Planung zu berücksichtigen.

Die Ladebereiche des EKZ sollten weitgehend geschlossen im Bereich des ZOB angeordnet werden.

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 Parkplätze von EKZ genannt. Danach ist tags mit 1,6 Bewegungen pro Stellplatz und Stunde zu rechnen, wobei jedes Fahrzeug 2 Bewegungen verursacht (Ein- und Ausfahrt).

Die Ausbreitungsberechnungen zeigen, dass tagsüber an allen Immissionspunkten die Richtwerte weitgehend unterschritten werden und somit keine Konflikte zu befürchten sind. ***Um mögliche Immissionskonflikte zwischen dem Parkhaus und der angrenzenden Wohnbebauung " Auf dem Postberg" auszuschließen ist die Errichtung eines offenen Parkdecks durch entsprechende textliche Festsetzungen nach § 9 (1) Nr. 24 BauGB ausgeschlossen worden.***

Die genaue Darstellung der zu erwartenden Gewerbelärmsituation kann jedoch erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erfolgen. In diesem Zusammenhang sind auch Anforderungen an z.B. Raumluft- und klimatechnische Anlagen zu formulieren. Werden die genannten Rahmbedingungen beachtet, ist die Planung auch aus der Sicht des Immissionsschutzes realisierbar.

6. Verkehr

6.1 Erschließung/ Verkehrsflächen

Die Anbindung des Plangebietes an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die Bahnhofstraße, den Höhenweg sowie die Josef-Bitschnau-Straße.

6.2 Abbindung der Straße " Auf dem Postberg "

Die Straße " Auf dem Postberg " ist derzeit als Einbahnstraße von der Josef-Bitschnau-Straße (Bahnhofsstraße) für den Individualverkehr freigegeben. Als Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Schulzentrum wird der Straßenzug von Fußgängern (Schülern) sehr stark frequentiert. Die Überlagerung von schulbezogenen Individualverkehren und Fußgängerverkehren führt in den Morgen- und Mittagsstunden zu erheblichen Überlastungen und hiermit verbunden Gefährdungen von Fußgängern (Schülern).

Zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger (Schüler) sieht die Planung vor, den Straßenzug Postberg im Bereich Bahnhofstraße/Josef-Bitschnau-Str. mit einer Wendeanlage zu versehen und von diesen Straßen abzubinden. Die verkehrliche Anbindung für Anlieger der Straße erfolgt über die Oscar-Straus-Straße im Zweirichtungsverkehr.

Die Abbindung der Straße Postberg führt zu einer Verlagerung von Zielverkehren zum Schulzentrum auf die Oscar-Strauß-Straße.

Bei einer Betrachtung der Raumempfindlichkeit der Straßenführungen

- 1. Auf dem Postberg-Schulzentrum im Vergleich zur Straßenführung*
- 2. Josef-Bitschnau-Straße – Oscar-Straus-Straße – Schulzentrum*

ist festzustellen, dass die unter „1.“ genannte Verbindung aufgrund enger Straßenräume, angrenzender Wohnbebauungen und der Überlagerung mit Fußgängerverkehren deutlich schlechter für die Aufnahme von KFZ- Verkehren geeignet ist als die unter „2“ genannte Verbindung die über breite und durch die Planung optimierte Verkehrsräume sowie unempfindliche Randnutzungen verfügt.

Die Abwägung der Vor - und Nachteile dieser Verkehrsänderung mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger (Schüler) lässt die Nachteile für Anlieger der Straße " Auf dem Postberg ", bedingt durch Umwegfahrten zumutbar erscheinen.

6.3 Ruhender Verkehr

Im Bebauungsplanbereich können unter Ausnutzung der festgesetzten Stellplatzanlagen und Parkhausanlagen ca. 25 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, und ca. 100 Stellplätze in einem privaten Parkhaus als Bestandteil des Sondergebietes errichtet werden.

6.3 ÖPNV

Das Plangebiet verbindet die ÖPNV-Anlagen des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) und der Bahnsteige 1 bis 6. Somit trägt die Planung wesentlich zur Funktionalität des ÖPNV-Knotens Bahnhof Horrem bei.

6.4 ZOB

Die Verlegung des ZOB direkt an Gleis 1 trägt wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Umsteigeabläufe des Verkehrsknotenpunktes Horrem bei. In Abstimmung mit den Verkehrsträgern wurde der ZOB dimensioniert und bietet Platz für bis zu 8 Bussen gleichzeitig.

Durch die entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes mögliche Überbauung des zentralen Omnibusbahnhofes ist eine negative Beeinflussung der Belichtung in der Erdgeschossenebene möglich. Zur Wahrung einer ausreichenden Belichtung und Vermeidung von Dunkelbereichen und somit der Sicherung einer sozialen Kontrolle werden analog zu den Bestimmungen des § 48 BauO NW Belichtungsanlagen festgesetzt.

6.5 Taxi

Auf Grundlage einer Vorplanung für die öffentlichen Straßenverkehrsflächen wurden die verkehrlichen Anlagen dimensioniert. Im Plangebiet wird eine Aufstellspur von 40 m Länge für Taxen vorgesehen. Dies entspricht dem gleichzeitigen Platzbedarf von bis zu 6 Taxen.

6.6 Fußgänger

Das Verkehrsgeschehen im Plangebiet ist stark von den schultäglichen Schülerverkehren bestimmt. Die fußläufiger Verbindung zwischen Bahnhof / Zentralem Omnibusbahnhof auf der einen und den Schulangeboten auf dem Postberg auf der anderen Seite erzeugt Fußgängerverkehre die in starker Frequenz über die Josef-Bitschau-Straße geführte werden müssen. Die Planung setzt hierzu auf der plus-1-Ebene eine Wegeverbindung zwischen dem Straßenzug „Auf dem Postberg“ und dem Zentralen Omnibusbahnhof / Bahnhof mit einer Öffnungszeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr fest.

7. Ver – und Entsorgung

Die Ver – und Entsorgung des Plangebietes erfolgt als Anschluss an bestehende Leitungstrassen im Bereich der Bahnhofsstraße und Josef-Bitschau-Straße. Bei Verlegung der Josef-Bitschnau-Straße werden alle Ver- und Entsorgungsleitungen im entsprechenden Abschnitt umgelegt bzw. neu verlegt.

8. Beseitigung von Niederschlagswasser

Anfallendes Niederschlagswasser wird entsprechend der heutigen Situation in das öffentliche Kanalsystem eingeleitet.

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 Bodes sowie des Klimas zu berücksichtigen.

Für den Bebauungsplan HO 294 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 21.648 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 294 stehen Flächen aus dem Ökopol der Stadt Kerpen zur Verfügung. Als Ausgleichsmaßnahmen soll die Umwandlung einer Ackerfläche in der Gemarkung Mödrath Flur 17, Flurstück 65 mit einer Teilfläche von 5.540 m² mit einer Aufwertung um 4 Wertpunkte je m² herangezogen werden. Die Gesamtfläche des Flurstücks beträgt 12.327 m², davon werden für Ausgleichs – und Ersatzmaßnahmen für den Bebauungsplan HO 296 bereits 6.787 m² angerechnet.

10. Bauordnungsrechtliche Vorschriften

10.1 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.

11.2 Dachgestaltung

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

11.3 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 Bahnhof sollen die im Straßenraum anzupflanzenden Solitäräume dienen.

11.4 Werbeanlagen

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

12. Hinweise

Die Hinweise in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan HO 294 sind aufgrund von Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB eingegangen sind, aufgenommen worden.

12.1 Abstimmung der Ausführungsplanung

Im Plangebiet sind verschiedene Leitungsanlagen vorhanden die bei den Planungen berücksichtigt werden müssen. Die Nutzungsänderung der Flächen führt zu einer erforderlichen Leistungserhöhung. Die RWE Net bittet um frühzeitige Abstimmung der Planung.

13. Bodenordnung

Für die Umsetzung des Bebauungsplanes ist ein öffentliches Bodenordnungsverfahren notwendig.

14. 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 Eigenanteile in Anspruch genommen werden müssen.

15. Strukturdaten

Gesamtfläche Geltungsbereich 26.206 qm (100 %)

davon anteilige Flächen :

Sondergebiet	4.234 qm (16 %)
Mischgebiet	1.344 qm (5 %)
Bahnflächen	1.370 qm (5 %)
Verkehrsflächen	18.509 qm (71 %)
Grünflächen	750 qm (3 %)

Kerpen, den 15.06.2004

*** Änderungen/Ergänzungen vom November/Dezember 2004**

Karl - Heinz Mayer
(Amtsleiter)