

## **BEGRÜNDUNG :**

### **1. Allgemeine Vorgaben**

#### **1.1 Verfahrensstand**

Der Rat der Stadt Kerpen hat in seiner Sitzung am 16.12.2007 die Aufstellung des Bebauungsplanes HO 296 „Gleisdreieck“ gem. § 2 (1) BauGB beschlossen.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB wurde in der Zeit vom 21.01.2008 bis 08.02.2008 durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 16.01.2008 benachrichtigt und um Abgabe einer Stellungnahme bis einschließlich 16.02.2008 gebeten.

#### **1.2 Räumlicher Geltungsbereich**

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

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

#### **1.3 Bestehende Situation**

##### **1.3.1 Stadträumliche Eingliederung**

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

##### **1.3.2 Topographie und Landschaft**

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

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

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

### **1.3.3 RESTRIKTIONEN**

#### **1.3.4 Immissionsbelastung**

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

#### **1.3.5 Tektonische Störzonen**

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

#### **1.3.6 Baugrund**

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

#### **1.3.7 Bodendenkmäler**

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

### **1.4 Geltendes Planungsrecht**

#### **1.4.1 Flächennutzungsplan**

Die rechtsverbindliche 36. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Kerpen stellt den Planbereich als „Gewerbliche Baufläche“ dar.

#### **Bebauungsplan**

Für den Planbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes HO 296 liegt der rechtsverbindliche Bebauungsplan HO 296 vor. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich nach den Bestimmungen dieses Bebauungsplanes.

#### **Landschaftsplan**

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplanes.

## **2. Ziele und Zwecke der Planung**

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

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

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

Zielsetzung des Bebauungsplanes HO 296 / 1. Änderung "Gleisdreieck" ist, auf derzeit ungenutzten Flächen die planungsrechtliche Grundlage zur Errichtung eines Gewerbegebietes zu schaffen.

Dabei soll durch das städtebauliche Konzept eine attraktive und individuelle Quartiersentwicklung geschaffen werden.

Hierbei soll durch eine Erweiterung der bereits rechtskräftig festgesetzten öffentlichen Erschließungsanlagen (Straßenverkehrsflächen) eine der aktuellen Nachfrage gerechte Parzellierung des Änderungsbereichs vorbereitet und planungsrechtlich gesichert werden.

### **3. Belange von Kindern und Jugendlichen**

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

### **4. Begründung der Planinhalte**

#### **4.1 Art der baulichen Nutzung**

##### **4.1.1 Gewerbegebiet**

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

Die besondere Lagegunst des Planbereiches mit einer exzellenten Erschließung durch den ÖPNV sowie einer guten Erschließung durch den IV lässt den Planbereich als bevorzugten Standort für Tageseinrichtungen der Gesundheitspflege erscheinen. Auf dieser Grundlage werden die nach § 8 (3) BauNVO im GE ausnahmsweise zulässigen Nutzungen „gesundheitlichen Zwecken dienende Einrichtungen“ als allgemein zulässig festgesetzt. Aufgrund der kurzen Aufenthaltsdauer innerhalb der Einrichtungen werden die Beeinträchtigungen durch bestehenden Lärmemissionen durch die angrenzenden Bahnanlagen als vernachlässigbar betrachtet.

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

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

#### **4.1.2 Öffentliche Verkehrsflächen**

Der Planbereich wird durch die Ausweisung öffentlicher Verkehrsflächen als Anbindung an die im Bau befindliche Brückenanlage zum Straßenzug „Am Meisenberg erstmals öffentlich erschlossen und somit im weiteren Verlauf von Norden an das öffentliche Straßenverkehrsnetz angebunden.

#### **4.2 Maß der baulichen Nutzung**

##### **4.2.1 Grundflächenzahl**

Die Grundflächenzahl wird durch die BauNVO vorgegeben.

##### **4.2.2 Höhe baulicher Anlagen**

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

##### **4.2.3 Überbaubare Grundstücksfläche**

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt.

##### **4.2.4 Bauweise/Stellung baulicher Anlagen**

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

#### **5. Vorbeugender Immissionsschutz**

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

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

**Tabelle 1:** Lage und Bezeichnung der Immissionspunkte sowie Richtwerte

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

Die Berechnung der IFSP ergibt folgende Werte:

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

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

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

## 6. Verkehr

### 6.1 Erschließung/ Verkehrsflächen

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

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine Stichstraße die mit einer Wendemöglichkeit endet.

## **6.2 Ruhender Verkehr**

Die Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt die Schaffung von öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum. Der aus den festgesetzten Nutzungen resultierende Stellplatzbedarf ist auf den privaten Grundstücksflächen nachzuweisen.

## **6.3 ÖPNV**

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den vorhandenen ÖPNV-Anlagen des ZOB, den Bahnsteigen des DB Bahnhofs Horrem sowie dem geplanten Bahnsteig 6 (Bedburger Gleis). Somit ist der Planbereich optimal das ÖPNV-Angebot angebunden.

## **7. Ver – und Entsorgung**

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

## **8. Beseitigung von Niederschlagswasser**

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

## **9. Ökologie und Begrünung**

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

Für den Vorläuferbebauungsplan HO 296 A ist eine Bilanzierung der durch den zukünftigen Bebauungsplan präjudizierten Eingriffe in den Naturhaushalt eine ökologische Bilanzierung (Anlage) - Bewertung auf Grundlage der „Arbeitshilfe zur Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie von Kompensationsmaßnahmen bei der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bebauungsplänen“ des Landes NRW durchgeführt worden. Diese Bilanzierung wurde im Zuge der 1. Änderung des Bebauungsplanes fortgeführt und ergänzt.

Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes HO 296 erfolgt eine Veränderung des Kompensationsbedarfs. Die Kompensation erfolgt innerhalb der Ausgleichsflächen der Stadt Kerpen. (siehe Aktualisierung der Kompensationsbilanz, RMP Landschaftsarchitekten, Bonn, 18.02.2008)

## **10. Bauordnungsrechtliche Vorschriften**

### **Allgemeine Ziele**

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

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

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

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

### **10.2 Dachgestaltung**

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

### **10.3 Freiflächen/Einfriedungen**

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

### **10.4 Werbeanlagen**

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

## **11. Hinweise**

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

### **11.1 Altlasten, Baubeginn**

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

## **12. Bodenordnung**

Für die Umsetzung des Bebauungsplanes ist kein öffentliches Bodenordnungsverfahren notwendig.

**13. Kosten und Finanzierung**

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

**14. Strukturdaten**

**Gesamtfläche Geltungsbereich** **18.436 qm (100 %)**

**davon anteilige Flächen :**

Gewerbegebiet	14.445 qm (0 %)
Verkehrsflächen	3.991 qm (0 %)

## **Aktualisierung der Kompensationsbilanz**

### **Bestandsbewertung**

Die Ermittlung des Bestandwertes erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages im Juli 2004. Auf der Grundlage der Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft - vereinfachtes Bewertungsverfahren NRW<sup>1</sup> wurde für den Geltungsbereich des Plangebietes ein Bestandwert von 157.644 Wertpunkten ermittelt.

### **Planungsbewertung zur 1. Änderung**

Im Zuge der 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 294, Stand Januar 2008 kommt es im Plangebiet zu Veränderungen in Art und Maß der baulichen Nutzungen. Als Fortentwicklung des rechtskräftigen Bebauungsplanes sollen die Erschließungsanlagen optimiert werden, um eine der aktuellen Nachfrage entsprechende Nutzung zu ermöglichen und diese planungsrechtlich zu sichern. Die Gesamtfläche des Bebauungsplanes, Stand Juli 2004 bleibt dabei unverändert:

---

<sup>1</sup> Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft, Arbeitshilfe für die Bauleitplanung, Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport und Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Stand Mai 2001



**Tabelle 1: Art und Maß der baulichen Nutzung des Bebauungsplanes**

<b>Festsetzungen Bebauungsplan Nr. HO 294 „ZOB Bahn- hof“</b>	<b>Gesamtfläche (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Maximale Über- bauung (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Nicht überbaubar / Grünflächen (m<sup>2</sup>)</b>
Gewerbegebiet, GRZ 0,8	15.180	12.145	3.035
Verkehrsflächen, ge- samt	19.190		
Bahnflächen	930		
Grünflächen, öffentlich	8.135		
<b>Gesamtfläche</b>	<b>43.435</b>		

Gegenüber den Festsetzungen des Bebauungsplanes, Stand 2004 verringert sich die Größe des Gewerbegebietes somit um ca. 3.545 m<sup>2</sup>. Diese Fläche wird der allgemeinen Verkehrsfläche zugeschlagen und so eine Optimierung der Erschließung des Gewerbegebietes angestrebt. Der Anteil an Bahn- und Grünflächen bleibt unverändert.

Bedingt durch die Verschiebungen innerhalb der Bau- und Verkehrsflächen verändert sich der Planungswert gemäß der Methodik des Bewertungsverfahrens für die Bauleitplanung des Plangebietes wie folgt:

**Tabelle 2: Zustand des Untersuchungsgebietes gemäß den Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungsplanes**

1	2	3a	3b	4	5	6	7
Code	Biotoptyp	Flächenanteil	Fläche	Grundwert	Gesamtkorrekturfaktor*	Gesamtwert	Einzelflächenwert
	entsprechend Biotoptypenwertliste	(%)	(m <sup>2</sup> )			(Sp4 x Sp5)	(Sp3b x Sp6)
	<b>Verkehrsflächen</b>	<b>44,18</b>	<b>19.190</b>				<b>14.600</b>
	<b>Verkehrsflächen, Straßen</b>						
1.1	versiegelte Fläche, Asphalt		7.110	0,0	1,0	0,0	0
2.2	Straßenbegleitgrün, Straßenböschungen		2.335	3,0	1,0	3,0	7.005
1.3	Erhalt der Schottergleise im Bereich Brücken		135	1,0	1,0	1,0	135
	<b>Verkehrsfläche mit Besonderer Zweckbestimmung</b>						
1.1	versiegelte Fläche, Parkplatz, Wege		5.990	0,0	1,0	0,0	0
1.1	versiegelte Fläche, Gebäude Parkhaus		2.160	0,0	1,0	0,0	0
8.2	Einzelbäume (je Baum Trauffläche bei 8 m Kronendurchmesser)		1.200	6,0	1,0	6,0	7.200
1.3	Erhalt der Schottergleise im Bereich Brücken		260	1,0	1,0	1,0	260
	<b>Gewerbegebiet GRZ 0,8</b>	<b>34,95</b>	<b>15.180</b>				<b>6.070</b>
1.1	Gebäude, versiegelte Flächen		12.145	0,0	1,0	0,0	0
4.3	Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten		3.035	2,0	1,0	2,0	6.070
	<b>Bahnfläche</b>	<b>2,14</b>	<b>930</b>				<b>415</b>
1.3	Erhalt der Schottergleise im Bereich Bahnsteig		415	1,0	1,0	1,0	415
1.1	Gebäude, versiegelte Flächen		515	0,0	1,0	0,0	0
8.1/8.2	Erhalt Feldgehölze, Baumgruppen *		960	7,5	1,0	7,5	7.200
8.1	Abpflanzung dichte Hecke		790	6,0	1,0	6,0	4.740
6.6	Standortheimischer Laubwald		5.275	6,0	1,0	6,0	31.650
1.5	Pflegeweg, Schotterrasen		405	2,0	1,0	2,0	810
8.1	Abpflanzung dichte Hecke		705	6,0	1,0	6,0	4.230
	<b>Gesamtfläche B</b>	<b>100,00</b>	<b>43.435</b>			<b>Gesamtflächenwert B</b>	<b>69.715</b>

\* Beim Erhalt der Baumhecke wird nicht der Grundwert P sondern aus Tabelle 3 der Grundwert A mit Gesamtkorrekturfaktor in Ansatz gebracht.

Der unter Berücksichtigung der 1. Änderung ermittelte Gesamtflächenwert der Planung beträgt somit 69.715 Wertpunkte.

### **Kompensationsbilanz**

Mit der Kompensationsbilanz werden der Bestandswert und der Planungswert des Untersuchungsgebietes einander gegenüber gestellt. Der Gesamtflächenwert A des Ausgangszustandes wird vom Gesamtflächenwert B der Planung abgezogen und ergibt so die Gesamtbilanz. Fällt die Gesamtbilanz positiv aus, so besteht ein Kompensationsüberschuss, fällt die Gesamtbilanz negativ aus, so besteht ein Kompensationsdefizit.

**Gesamtflächenwert A  
(Bestandsbewertung) 157.644 Wertpunkte**

**Gesamtflächenwert B  
(Planungswert) 69.715 Wertpunkte**

**Kompensationsdefizit: - 87.929 Wertpunkte**

Im Zuge der 1. Änderung zum Bebauungsplan HO 296 „Gleisdreieck“ ergibt sich unter Berücksichtigung der Landschaftspflegerischen Festsetzungen zum Bebauungsplan, Stand 2004 ein Kompensationsdefizit von 87.929 Punkten. Dies entspricht einem Kompensationsgrad von ca. 44 %.

Da der Eingriff durch die im Bebauungsplan Nr. HO 296 „Gleisdreieck“, Stand Juli 2004 festgesetzten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches nicht vollständig ausgeglichen werden kann, sind Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches erforderlich.

### **Externe Kompensation**

Für den Bebauungsplan HO 296 stehen Maßnahmen aus dem Ökokonto der Stadt Kerpen zur Verfügung. Als Maßnahmen soll die Umwandlung von folgenden Ackerflächen in der Gemarkung Mödrath mit einer Aufwertung um 4 Wertpunkte je m<sup>2</sup> herangezogen werden:

- Flur 6, Flurstück 58 mit einer Gesamtfläche von 15.543 m<sup>2</sup>
- Flur 17, Flurstück 65 mit einer Gesamtfläche von 12.327 m<sup>2</sup>

Für die Kompensation des Defizits wird das gesamte Flurstück 58, Flur 6 und eine Teilfläche von 6.457 m<sup>2</sup> des Flurstückes 65, Flur 17 herangezogen.

Mit der Kompensationsfläche von 21.983 m<sup>2</sup> und einer Aufwertung um 4 Punkte können 87.932 Wertpunkte angerechnet werden.

Auf dem Flurstück 65, Flur 17 verbleiben 5.887 m<sup>2</sup> im Flächenpool für die Kompensation von anderen Eingriffen.

Kerpen, den 18.07.2008

Karl - Heinz Mayer  
(Amtsleiter)