

BEGRÜNDUNG :

1. Allgemeine Vorgaben

1.1 Verfahrensstand

Der Rat der Stadt Kerpen hat in seiner Sitzung am 31.10.2006 die 1. Änderung des Bebauungsplanes HO 294 „ZOB Bahnhof“ 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 15.02.2008 gebeten.

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, derzeit als provisorische Stellplatzflächen genutzte Flächen, die derzeitigen Flächen der Josef- Bitschau Straße sowie südlich hieran anschließende Flächen mit Wohnhäusern.

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-Strauß Straße, im Westen reicht das Plangebiet bis zur Einmündung des Höhenweges.

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 Bahnhof- und Bahnhofsumfeldnutzungen auf. Die Nutzung ist derzeit durch eine Gemengelage aus Bahnbetrieb, Taxi- und ÖPNV-Nutzungen auf dem Bahnhofsvorplatz, aufgelassener Flächenanlagen der Bahn mit 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 langgestreckte 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-Bitschau-Str.

Das Plangebiet der 1. Änderung 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, die derzeitigen Flächen der Josef- Bitschau Straße sowie südlich hieran anschließende Flächen mit Wohnhäusern.

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-Strauß Straße, im Westen reicht das Plangebiet bis zur Einmündung des Höhenweges.

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.

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

1.3.3 RESTRIKTIONEN

1.3.4 Immissionsbelastung

Der Planbereich ist durch Lärmimmissionen der nahe liegenden Bahnanlagen belastet. Auf Grundlage gutachterlicher 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 verbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Kerpen (36. Änderung) stellt im Planbereich des Bebauungsplanes HO 294 als Sonderbaufläche, Widmung großflächiger Einzelhandel dar. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes HO 294 wird nach der geplanten Art der baulichen Nutzung nicht aus dem FNP entwickelt. Der FNP wird in der Gesamtüberarbeitung angepasst.

1.4.2. Bebauungsplan

Für den Planbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes HO 294 liegt der rechtsverbindliche Bebauungsplan HO 294 vor. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich nach den Bestimmungen dieses Bebauungsplanes.

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 der 1. Änderung des Bebauungsplanes HO 294 „ZOB Bahnhof“ ist, auf derzeitig unternutzten Bauflächen die planungsrechtliche Grundlage zur Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofes mit direkter Anbindung an die Bahnsteiganlagen der DB-AG, die Ausweisung hierzu notwendiger Verkehrsflächen sowie die Errichtung einer Fahrradstation, multifunktionalen Einzelhandels und Dienstleistungsbebauung und Wohnungen zu schaffen.

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 „Auf dem Meisenberg“, mit einer die Josef-Bitschau-Straße überquerenden Fußgängerbrücke optimiert diesen Schulweg aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht.

4. Begründung der Planinhalte

4.1 Art der baulichen Nutzung

4.1.1 Mischgebiet

Der durch die vorhandene Bahn- und Bahnhofsnutzung geprägten Bereiche kann aufgrund seiner Emissionsbelastungen nur bestimmten Nutzungen zugeführt werden. Im Planbereich werden die überbaubaren Flächen 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.

4.1.2 Bahnanlagen

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

4.1.3 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 Schülerverkehren 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 ehemaligen Güterhalle direkt an Gleis 1 dar. Die verkehrstechnische Erschließung des Bahnhofsvorbereiches und des verlegten Zentralen Omnibusbahnhofes erfordert die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes im östliche 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.

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 zu beachten:

Die geplanten Baumaßnahmen an den öffentlichen Straßen und Bahnanlagen erfüllen das Anwendungskriterium der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung). Hierzu sind die Pegel zu berechnen und zu berücksichtigen.

6. Verkehr

6.1 Erschließung/ Verkehrsflächen

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

6.2 Ruhender Verkehr

Im Bebauungsplanbereich können ca. 6 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum 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.

6.5 Taxi

Auf Grundlage einer Vorplanung für die öffentlichen Straßenverkehrsflächen wurden die verkehrlichen Anlagen dimensioniert. Im Plangebiet werden Aufstellspuren in einer Gesamtlänge von 55 m Länge für Taxen vorgesehen. Dies entspricht dem gleichzeitigen Platzbedarf von bis zu 9 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 sieht hier die Errichtung eines die Josef- Bitschau-Straße überführenden Fußgängersteg vor.

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-Bitschau-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 Bodens sowie des Klimas zu berücksichtigen.

Für den Vorgängerplanbebauungsplan HO 294 wurde zu der durch die zukünftige Bebauung präjudizierten Eingriffe in den Naturhaushalt eine ökologische Bilanzierung - 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 erarbeitet und somit Bestandteil des rechtskräftigen Bebauungsplanes. Diese Bilanzierung wurde im Zuge der 1. Änderung des Bebauungsplanes fortgeführt und ergänzt.

Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes HO 294 erfolgt eine Rücknahme der Bebauung im südlichen Planbereich. (Hangkante Postberg). Gleichzeitig wird diese Fläche mit Festsetzungen zum Erhalt von Bepflanzungen belegt. Somit erfolgt eine Verbesserung der Bilanzierung im Vergleich zum Vorläuferplan. Auf dieser Grundlage wird eine Überkompensation von 78 Wertpunkten festgestellt. (siehe Aktualisierung der Kompensationsbilanz, RMP Landschaftsarchitekten, Bonn, 18.02.2008)

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 zur 1. Änderung des Bebauungsplanes 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 Eigenanteilen in Anspruch genommen werden müssen.

15. Strukturdaten

Gesamtfläche Geltungsbereich **19.039 qm (100 %)**

davon anteilige Flächen :

Mischgebiet	3.985 qm (00 %)
Bahnflächen	1.345 qm (00 %)
Verkehrsflächen	10.725 qm (00 %)
Grünflächen	2.984 qm (00 %)

Aktualisierung der Kompensationsbilanz

Bestandsbewertung

Planungsbewertung zur 1. Änderung

Kompensationsbilanz

Bestandsbewertung

Die Ermittlung des Bestandswertes erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages im Juli 2004. Auf der Grundlage der Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft - vereinfachtes Bewertungsverfahren NRW¹ wurde für das Plangebiet ein Bestandswert von 36.068 Wertpunkten ermittelt.

Planungsbewertung zur 1. Änderung

Im Zuge der 1. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 294, Stand Januar 2008 kommt es zu Veränderungen in Art und Maß der baulichen Nutzungen im Plangebiet. Die Gesamtfläche des Bebauungsplanes, Stand Juli 2004 bleibt bestehen:

Tabelle 1: Art und Maß der baulichen Nutzung des Bebauungsplanes

Festsetzungen Bebauungsplan Nr. HO 294 „ZOB Bahnhof“	Gesamtfläche (m²)	Maximale Über- bauung (m²)	Nicht überbaubar / Grünflächen (m²)
Mischgebiet, GRZ 1,0	800	800	
Mischgebiet, GRZ 0,6	2.980	2.385	595
Verkehrsflächen, gesamt	17.665		
Bahnflächen	1.370		
Grünflächen, öffentlich	3.355		
Gesamtfläche	26.170		

Gegenüber den Festsetzungen des Bebauungsplanes, Stand 2004 verringert sich der Anteil an Bau- und Verkehrsflächen um insgesamt ca. 2.615 m². Dies entspricht ca. 10 % der Gesamtfläche und wird der öffentlichen Grünfläche zugeschlagen. Der Anteil an Bahnflächen bleibt unverändert.

Bedingt durch die Verschiebungen innerhalb der Anteile an Bau-, Verkehrs- und Grünflächen verändert sich der Planungswert gemäß der Methodik des Bewertungsverfahrens für die Bauleitplanung des Plangebietes wie folgt:

¹ 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 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 ²)			(Sp4 x Sp5)	(Sp3b x Sp6)
	Verkehrsflächen	67,50	17.665				8.595
1.1	versiegelte Fläche, Asphalt		15.800	0,0	1,0	0,0	0
8.2	Einzelbäume (je Baum Trauffläche bei 8 m Kronendurchmesser)		1.000	6,0	1,0	6,0	6.000
2.2	Straßenbegleitgrün		865	3,0	1,0	3,0	2.595
	Mischgebiet GRZ 1,0	3,06	800				0
1.1	Gebäude		800	0,0	1,0	0,0	0
	Mischgebiet GRZ 0,6	11,39	2.980				2.346
1.1	Gebäude, versiegelte Fläche (80%)		1.075	0,0	1,0	0,0	0
4.3	Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten		85	2,0	1,0	2,0	170
8.1-8.2	Erhalt von Baumhecken		185	7,5	1,1	8,25	1.526
1.1	Gebäude, versiegelte Fläche (80%)		1.310	0,0	1,0	0,0	0
4.3	Grünflächen in Industrie- und Gewerbegebieten		325	2,0	1,0	2,0	650
	Bahnfläche	5,24	1.370				0
1.1	Gebäude, versiegelte Fläche		1.370	0,0	1,0	0,0	0
	Grünflächen	12,82	3.355				25.205
8.1-8.2	Erhalt Baumhecke*		430	7,5	1,1	8,25	3.548
2.2	Erhalt bepflanzter Böschungen		75	3,0	1,0	3,00	
8.1-8.2	Erhalt Baumhecke*		1.950	7,5	1,1	8,25	16.088
8.2	Erhalt von Einzelbäumen auf der Böschung		170	7,0	1,0	7,00	1.190
4.3	Neupflanzung Gebüsch als Ergänzung zu bestehender Hecke		730	6	1,0	6,00	4.380
	Gesamtfläche B	100,00	26.170			Gesamtflächenwert B	36.146

* 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 umfasst somit 36.146 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
(Bestandswert)**

36.068 Wertpunkte

**Gesamtflächenwert B
(Planungswert)**

36.146 Wertpunkte

Überkompensation:

+ 78 Wertpunkte

Im Zuge der 1. Änderung zum Bebauungsplan HO 294 „ZOB Bahnhof“ ergibt sich unter Berücksichtigung der Landschaftspflegerischen Festsetzungen zum Bebauungsplan, Stand 2004 ein geringer Kompensationsüberschuss von 78 Wertpunkten. Dies resultiert aus dem deutlich erhöhten Anteil an öffentlicher Grünfläche gegenüber dem Bebauungsplanentwurf von Juli 2004 und dem damit möglichen Erhalt bereits bestehender Gehölzstrukturen. Setzte der Bebauungsplanentwurf von 2004 insgesamt 740 m² Grünfläche zur Erhaltung fest, so werden mit der 1. Änderung ca. 2.625 m² Grünfläche mit Gehölzbeständen zur Erhaltung und ca. 730 m² zur Neuanlage festgesetzt.

Die Bilanz ist somit insgesamt ausgeglichen. Weitere Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches sind nicht notwendig.

Kerpen, den 18.7.2008

Karl - Heinz Mayer
(Amtsleiter)