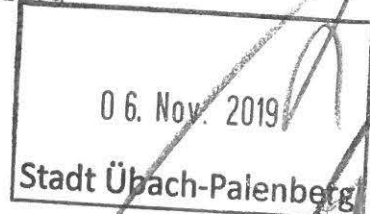


An den
Rat der Stadt Übach-Palenberg
Rathausplatz 4
52531 Übach-Palenberg



Übach-Palenberg, den 4. November 2019

**Ergänzung zum Antrag auf verkehrsberuhigten Bereich im Neubaugebiet
„Beyelsfeld“ vom 27. Mai 2019**

Sehr geehrter Mitglieder des Rates der Stadt Übach-Palenberg.

Wir, die Bewohnerinnen und Bewohner des Neubaugebietes Beyelsfeld, bitten Sie um die Umwidmung unseres Viertels von einer 30er-Zone in einen verkehrsberuhigten Bereich mit Verkehrszeichen 325.1.

Bereits im Mai dieses Jahres haben wir einen Antrag mit Unterschriftenlisten (Anlage 1) an die Stadtverwaltung Übach-Palenberg übergeben. Nun soll dieser Antrag von Ihnen geprüft werden. Ergänzend zu unserem Antrag möchten wir uns schriftlich äußern, um die Dringlichkeit unseres Antrags zu unterstreichen, da wir die Sicherheit der vielen Kinder in unserem Wohngebiet durch die 30er-Zone gefährdet sehen.

Wie aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) hervorgeht, müssen „die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“ Diese Voraussetzung trifft auf unser Wohngebiet zu, da es hier keine Bürgersteige oder sonstige Abgrenzungen zum Straßenverkehr gibt, die Straßen sehr schmal sind und es zum Beispiel auf der Straße „An der Via Belgica“ nur eine ebene Fläche gibt.

Weiterhin heißt es in einem Informationsschreiben der S-Bauland für Bauherren (Anlage 2) unter dem Punkt „Allgemeine Informationen zum Baugebiet“ wie folgt: „Die attraktive Straßengestaltung mit **verkehrsberuhigten Straßen** und Straßenbäumen sowie einem Kleinkinderspielplatz bieten eine **hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**.“

Aus der Begründung der Stadt Übach-Palenberg zum Bebauungsplan Nr. 114 – Beyelsfeld I – Stand 11. August 2014 (Anlage 3) geht aus Punkt 1.3 „Anlass, Ziel und Zweck der Planung“ folgendes hervor: „Innerhalb der Stadt Übach-Palenberg besteht nach wie vor ein hoher Bedarf an familienfreundlichen Wohnformen und **kindgerechten Wohngebieten**.“ Ein kindgerechtes Wohngebiet bedeutet insbesondere Sicherheit im Straßenverkehr, der durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Fahrzeuge auf Schrittgeschwindigkeit erreicht wird. Hierzu schreibt das Forschungsinformationssystem (FIS) Mobilität und Verkehr (Anlage 4): „Daraus resultieren überwiegend positive Effekte für die Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, Fußgänger und Fahrradfahrer, die als Verkehrsteilnehmer am stärksten gefährdet sind. Sowohl die Anzahl der Unfälle als auch

die Schwere der Verletzungen werden durch geringere Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs gesenkt.“ Da das Beyelsfeld von der Stadt Übach-Palenberg, wie oben beschrieben, auf Grund des hohen Bedarfs an kindgerechten Wohngebieten beschlossen wurde, muss hier auch die Sicherheit unserer Kinder durch verkehrsberuhigte Straßen gewährleistet werden.

Im Abschnitt 3.1 „Verkehrsflächen“ der Begründung der Stadt Übach-Palenberg zum Bebauungsplan Nr. 114 heißt es weiter: „Die 2. Anbindung hat demgegenüber eine untergeordnete Funktion. Hier soll der Ausbau der Anbindung einer Grundstückszufahrt ähneln, um damit den **verkehrsberuhigten Charakter** zu zeigen.“ Erneut wird hier auf die verkehrsberuhigte Straßengestaltung des Beyelsfeldes hingewiesen. Dennoch herrscht hier bislang eine in den Unterlagen nicht erwähnte 30er-Zone vor.

Wir bitten Sie, den Rat der Stadt Übach-Palenberg, dringend darum, das Neubaugebiet Beyelsfeld zeitnah in eine verkehrssichere Umgebung für uns und ganz besonders für unsere Kinder umzugestalten, indem es zu einem verkehrsberuhigten Bereich wird.

Mit freundlichen Grüßen,

Anlagen:

- 1: Antrag auf bauliche Änderung in verkehrsberuhigten Bereich mit Unterschriftenlisten
- 2: Hinweise für Bauherren im Baugebiet Beyelsfeld
- 3: Begründung Bebauungsplan Nr. 114
- 4: Geschwindigkeitsniveau

Anlage 1

An den
Bürgermeister der Stadt Übach-Palenberg
Herrn Wolfgang Jungnitsch
Rathausplatz 4
52531 Übach-Palenberg

Übach-Palenberg, den 28. Juni 2019

Antrag auf verkehrsberuhigten Bereich im Neubaugebiet „Beyelsfeld“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Jungnitsch.

Wir, die Bewohnerinnen und Bewohner des Neubaugebietes „Beyelsfeld“, bitten Sie um die Umwidmung unseres Viertels von einer 30er-Zone in einen verkehrsberuhigten Bereich.

Unser Viertel ist baulich so angelegt, dass der typische Charakter einer Straße mit Fahrbahn, Geh- und Radweg nicht vorherrscht. Weiterhin vermitteln die Straßen im Beyelsfeld durch ihre besondere Gestaltung und den niveaugleichen Ausbau den Eindruck, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Damit sind die baulichen Erfordernisse für einen verkehrsberuhigten Bereich erfüllt.

Wir bitten Sie dringend darum, das Neubaugebiet zeitnah in eine verkehrssichere Umgebung für uns und ganz besonders für unsere Kinder umzugestalten, indem es als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert wird.

Im Anhang dieses Schreibens finden Sie die Kontaktdaten und Unterschriften der befürwortenden Anwohnerinnen und Anwohner.

Wir freuen uns auf Ihre hoffentlich positive Antwort.

Fremdliche Grüße,

Anlage: 8 Seiten mit Unterschriften der BewohnerInnen „Beyelsfeld“



Hinweise für Bauherren im Baugebiet Beyelsfeld

(Diese Informationen wurden nach unserem Kenntnisstand zusammengestellt. Eine Haftung können wir nicht übernehmen!)

Allgemeine Informationen und Anlaufstellen, Adressen und Telefonnummern für Bauherren

Für das Baugebiet Beyelsfeld wurde ein Bebauungsplan erstellt, der Art und Maß der baulichen Nutzung – also die Bebauungsmöglichkeiten – regelt. Im Bebauungsplan sind u.a. die max. Höhe der Gebäude, die Dachformen, der Abstand zur Straße, die Vorgartengestaltung, die Einfriedungen zur Straße hin etc. geregelt. Informationen über die Bestimmungen des Bebauungsplanes und die *Textlichen Festsetzungen* erhalten Sie beim *Fachbereich Stadtentwicklung* der Stadt Übach-Palenberg.

Eine kostenpflichtige Baugenehmigung für Ihr Haus ist grundsätzlich erforderlich.

Ergänzend zum Bebauungsplan gelten das Baugesetzbuch (BauGB), die Bauordnung (BauO NRW) und andere einschlägige Bestimmungen.

Fachbereich Stadtentwicklung (zuständig für Genehmigungsfreistellungen und Bauanträge)

Achim Engels, Rathausplatz 4, 52531 Übach-Palenberg, Telefon 02451-979-6012, Zimmer C 2.03

Wolfgang Dressel, Rathausplatz 4, 52531 Übach-Palenberg, Telefon 02451-979-6013, Zimmer C 2.02

Hier erhalten Sie auch den Bebauungsplan sowie die Textlichen Festsetzungen für Ihren Architekten. Sollten Sie eine Beratung für Ihr Bauvorhaben wünschen, so wenden Sie sich direkt an das „Amt für Bauen und Wohnen“ beim Kreis Heinsberg (s. letzte Seite oben). Die Beachtung der Festsetzungen des Bebauungsplanes sind Voraussetzung für die schnelle und konfliktfreie Realisierung Ihrer Immobilie.

Allgemeine Informationen zum Baugebiet

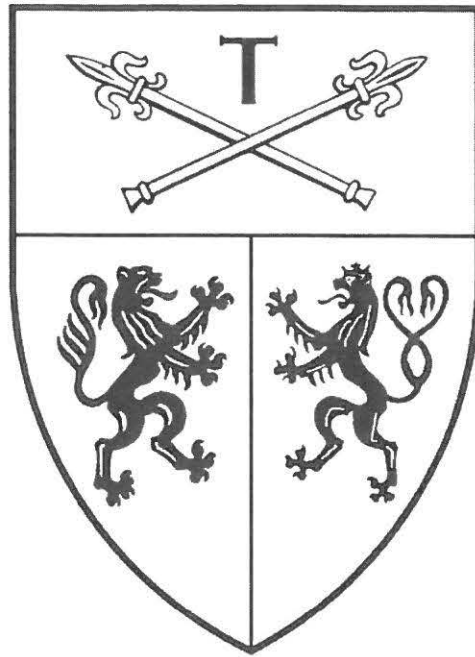
Das Baugebiet wurde konzipiert als hochwertiges Wohngebiet für Familien mit Kindern und für Menschen in der 2. Lebensphase, die ein angenehmes Wohnumfeld zu schätzen wissen. Diese Zielsetzung war Leitfaden für die Festsetzungen im Bebauungsplan. Dementsprechend weist das Baugebiet eine aufgelockerte Bebauung vorwiegend mit Einfamilienhäusern und einigen Doppelhäusern aus. Die attraktive Straßengestaltung mit verkehrsberuhigten Straßen und Straßenbäumen sowie einem Kleinkinderspielfeld bieten eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der zu den Sportanlagen hin angelegte Lärmschutzwall soll die Geräuschemissionen auf das zulässige Maß einschränken.

Nachstehend erhalten Sie einige ergänzende Informationen:

Kampfmittelbeseitigungsdienst

Die Flächen des Baugebietes liegen in einem ehemaligen Kampfgebiet. Der Kampfmittelbeseitigungsdienst hat die Bauflächen untersucht. Bei Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. empfiehlt der Kampfmittelbeseitigungsdienst eine Sicherheitsdetektion. Hierfür steht Ihnen die örtliche Ordnungsbehörde oder die Polizeidienststelle zur Verfügung.

STADT ÜBACH-PALENBERG



BEGRÜNDUNG

BEBAUUNGSPLAN NR. 114

- BEYELSFELD I -

STAND 11. AUGUST 2014

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 114 - Beyelsfeld I -

A STÄDTEBAULICHE ASPEKTE

1. Erfordernis der Planung und allgemeine städtebauliche Ziele

- 1.1 Verfahren
- 1.2 Lage des Plangebiets / Bestandssituation
- 1.3 Anlass, Ziel und Zweck der Planung
- 1.4 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2. Inhalte des Bebauungsplanes

- 2.1 Städtebauliches Konzept
- 2.2 Begründung planungsrechtlicher Festsetzungen
 - 2.2.1 Art der baulichen Nutzung
 - 2.2.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 2.2.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
 - 2.2.4 Höchstzahl der Wohneinheiten
 - 2.2.5 Stellplätze und Garagen
 - 2.2.6 Nebenanlagen
 - 2.2.7 Grünordnung
- 2.3 Begründung bauordnungsrechtlicher Festsetzungen

3. Erschließung

- 3.1 Verkehrsflächen
- 3.2 Ruhender Verkehr

4. Technische Infrastruktur

- 4.1 Wasser, Energie, Telekommunikation, Abfallentsorgung
- 4.2 Entwässerung

5. Lärmschutzmaßnahmen

6. Ausgleichsmaßnahmen

7. Artenschutzbelange

8. Sonstige Hinweise

9. Bodenordnung

10. Kosten und Finanzierung

11. Flächenbilanz

B UMWELTBERICHT

A STÄDTEBAULICHE ASPEKTE

1. Erfordernis der Planung und allgemeine städtebauliche Ziele

1.1 Verfahren

Der Bebauungsplan Nr. 114 ‚Beyelsfeld I‘ soll in einem normalen Bebauungsplanverfahren mit städtebaulichem Vertrag gemäß § 11 BauGB entwickelt werden. Im Parallelverfahren wird der Flächennutzungsplan entsprechend den Darstellungen des Rahmenplanes ‚Beyelsfeld‘ geändert.

1.2 Lage des Plangebiets / Bestandssituation

Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im Süden von Übach zwischen dem Sportzentrum im Westen und dem Wirtschaftsweg in südlicher Verlängerung der Adolfstraße im Osten. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist Bestandteil des Rahmenplanes Beyelsfeld und ist der 1. Bauabschnitt dieses Rahmenkonzeptes.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 28/1, 32, 33, 34/1, 36/1, 36/2, 42/1, 42/2, 50/1, 51, 120/30, 121/30, 128/31, 129/31, 130/31, 131/31, 132/29, 133/29, 240, 268-272, 292 und Teile aus den Flurstücken der heutigen Wirtschaftswege 106/1, 108, 109/1, 238 und 355, alle Flur 7, Gemarkung Übach-Palenberg. Die Gesamtgröße des Plangebietes beträgt ca. 6,8 ha.

Im Westen grenzt das Plangebiet an die Flächen des heutigen Sportzentrums. Die nördliche Grenze ist identisch mit der südlichen Grenze der Grundstücke an der Conneallee. Die östliche Grenze wird von dem heutigen Wirtschaftsweg in Verlängerung der Adolfstraße gebildet. Die südliche Grenze des Bebauungsplangebietes entspricht den südlichen Grenzen der Flurstücke 28/1 und 51, Flur 7. Zusätzlich werden die beiden geplanten Anbindungen in Verlängerung der Adolfstraße und in Verlängerung der Straße ‚Am Connefeld‘ in den Geltungsbereich einbezogen.

Die detaillierte Abgrenzung ist dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes im Maßstab 1:500 zu entnehmen.

Lage und Umgebung

Die Flächen des Plangebietes werden heute vorrangig intensiv als Ackerflächen genutzt und weisen keine landschaftlichen Elemente zur Strukturierung der Flächen auf. Lediglich im Nordwesten des Plangebietes befinden sich heute insgesamt vier Parzellen mit Kleingärten, die eine entsprechende Grünstruktur aufweisen. Das Gelände fällt von ca. 126 m im Osten auf ca. 123,5 m im Westen ab. Die Geländeneigung orientiert sich an den Ausläufern der westlich der Sportplatzanlage gelegenen Tallage des Übachs. Das Plangebiet wird heute durch gradlinig nord-südverlaufende Wirtschaftswege strukturiert. Die vorwiegend West-Ost ausgerichteten Parzellen sind zwischen diesen Wirtschaftswegen eingespannt. Die

gleichartige Bearbeitung benachbarter Parzellen weist darauf hin, dass die Flächen nur von wenigen Pächtern bearbeitet werden. Der westliche Teil des Plangebietes wird heute durch den Lärm des Sportplatzes und der Tennisanlage beeinträchtigt.

Ca. 120 m südlich des Plangebietes verlief gradlinig die ehemalige römische Heerstraße ‚Via Belgica‘. Parallel zu dieser Heerstraße ist mit römischen Siedlungsstellen zu rechnen. Insofern werden im weiteren Verfahren archäologische Untersuchungen innerhalb des Plangebietes notwendig, um das Ausmaß einer eventuellen Besiedlung eingrenzen zu können. Das Landschaftsbild südlich des Plangebietes wird durch die Halde Merkstein geprägt, die in ca. 2 km Entfernung in gerader Verlängerung der nördlichen Adolfstraße liegt.

Die nördlich an das Plangebiet angrenzende Bebauung gibt den Rahmen für die Art und das Maß der Nutzung innerhalb des Plangebietes vor. Dabei wirkt die Bebauung an der Conneallee trotz unterschiedlicher Geschossigkeiten aufgrund der Gebäudestellung und der in Abschnitten homogenen Bebauung mit Einzel- oder Doppelhäusern relativ einheitlich. Die Ausbildung als Allee gibt der Bebauung einen nahezu gartenstadtähnlichen Charakter und vermittelt einen markanten Eindruck. Die einmündende Adolfstraße weist eine ähnliche Gebäudestruktur auf.

Verkehrliche und technische Erschließung

Das Plangebiet kann über die südliche Verlängerung der Bestandsstraßen ‚Am Connefeld‘ und Adolfstraße an die Conneallee angebunden werden und von dort über Bucksberg oder Rölkenstraße den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zugeführt werden. Nach Realisierung der östlich angrenzenden Bauabschnitte ist mittelfristig beabsichtigt, das Rahmenplangebiet insgesamt zusätzlich an die Friedensstraße anzubinden, um damit unmittelbar eine Verbindung zur Roermonder Straße herzustellen.

Der im Regionalplan vorgesehene Verlauf der L 240n südlich des Plangebietes wurde nachrichtlich als außerörtliche Hauptverkehrsstraße in den Flächennutzungsplan der Stadt Übach-Palenberg übernommen. Da der Rat der Stadt Übach-Palenberg beschlossen hat, diese Trasse nicht weiterzuverfolgen, wird eine Anknüpfung des Plangebietes an diese Straßenführung nicht in Erwägung gezogen. Über einzelne Fuß- und Radwege soll das Plangebiet an die vorhandenen Wirtschaftswege angebunden werden.

Das Plangebiet ist über die Haltestellen ‚Übach-Markt‘ und ‚Friedensstraße‘ an die Buslinien 21, 430, 431, 433 und ÜP 1 des Aachener Verkehrsverbundes angebunden. Nach Realisierung weiterer Bauabschnitte und der Anbindung an die Friedensstraße sollte in Erwägung gezogen werden, das Rahmenplangebiet unmittelbar von einer Buslinie anfahren zu lassen.

Das anfallende Schmutzwasser soll dem Schmutzwasserkanal in der Conneallee zugeführt und von dort in die Kläranlage weitergeleitet werden. Das Niederschlagswasser soll einem Sickerbecken im Südwesten des Plangebietes zugeführt werden.

Soziale Infrastruktureinrichtungen

Aufgrund seiner zentralen Lage ist das Plangebiet gut mit sozialen Infrastruktureinrichtungen ausgestattet. So liegt im Bereich Bucksberg in ca. 120 m Luftlinie ein ca. 4.450 m² großer kombinierter Spiel- und Bolzplatz. Im Umkreis von 1.000 m um das Plangebiet stehen insgesamt vier Kindergärten zur Verfügung. Nördlich des Plangebietes in ca. 400 m Luftlinie befindet sich an der Freiheitstraße eine katholische Grundschule. Weiterführende Schulen wie die Städtische Realschule, die Willy-Brandt-Gesamtschule und das Carolus-Magnus-Gymnasium liegen ca. 850 m westlich des Plangebietes. Das Ortszentrum von Übach um den Rathausplatz befindet sich ca. 600 m nördlich des Plangebietes.

1.3 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Innerhalb der Stadt Übach-Palenberg besteht nach wie vor ein hoher Bedarf an familienfreundlichen Wohnformen und kindgerechten Wohngebieten. Insbesondere wird eine entsprechende Nachfrage nach Baugrundstücken aus der jüngeren Generation der angestammten Bevölkerung gesehen. Eine entsprechende Nachfrage wird durch das Wohnraumförderungsprogramm des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW 2014 - 2017 bestätigt, das sowohl für das Bedarfsniveau ‚Mietwohnungen‘ als auch für das Bedarfsniveau ‚Eigentum‘ für Übach-Palenberg im Gegensatz zum Beispiel zu Alsdorf oder Geilenkirchen einen überdurchschnittlichen Bedarf sieht. Von besonderem öffentlichem Interesse der Stadt Übach-Palenberg ist es, einerseits eine Abwanderung jüngerer Menschen entgegenzuwirken und andererseits durch den Zuzug neuer Einwohner eine mittel- bis langfristige Auslastung der vorhandenen Infrastruktur sicherzustellen. Zur Deckung dieses Bedarfs sollen am südlichen Rand von Übach Wohnbauflächen insbesondere für Familien entwickelt werden. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass heute vorhandene Baugebiete innerhalb der Stadt Übach-Palenberg zu einem hohen Prozentsatz bebaut sind.

Innerhalb des heutigen Flächennutzungsplanes der Stadt Übach-Palenberg werden Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Sport- und Erholungszentrum‘ dargestellt, für die in der ausgewiesenen Flächengröße langfristig kein Bedarf besteht. So bietet es sich an, die Flächen östlich der heutigen Sportanlage und der Tennisanlage des TC Blau-Rot 1968 / VfR Übach-Palenberg für Wohnflächen zu nutzen und die als Grünflächen dargestellten Flächen südlich der ‚Via Belgica‘ im Rahmen einer eventuellen Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes aufzuheben.

Durch die Einbeziehung des östlichen Bereiches der im Flächennutzungsplan dargestellten Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Sport- und Erholungszentrum‘ besteht die Möglichkeit, den Bereich bis zur Thornstraße in einer Größenordnung von insgesamt 12,8 ha zu arrondieren und hier eine geordnete nachhaltige und aufeinander abgestimmte städtebauliche Entwicklung sicherzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde für den genannten Bereich zunächst eine Rahmenplanung entwickelt. Die Flächen dieses Rahmenplanes sind Inhalt der parallel durchzuführenden 44. Änderung des Flächennut-

zungsplanes. Bei dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 114 handelt es sich um den 1. Bauabschnitt dieses Rahmenplanes.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach Baugrundstücken insbesondere für junge Familien sollen innerhalb des Plangebietes entsprechende Grundstücksmengen und -größen zur Verfügung gestellt werden. Aus der heute angenommenen Nachfragesituation ergibt sich die hier vorliegende Plangebietsgröße. Die hohe Nachfrage kann durch zur Verfügung stehende Innenentwicklungspotentiale und Nachverdichtungsmöglichkeiten nicht befriedigt werden, so dass zur Bereitstellung der notwendigen Grundstücksanzahl nur eine Flächenneuanspruchnahme in Frage kommt.

Für eine Neuanspruchnahme stehen jedoch entsprechend den Anforderungen der Kommune lediglich Flächen zur Verfügung, die in günstiger Entfernung zum Ortszentrum Übach und zu sozialen Infrastruktureinrichtungen liegen, die verkehrstechnisch gut angebunden sind und die landschaftsökologisch einen geringen Eingriff in den Naturhaushalt verursachen. Unter den vorgenannten Aspekten bieten sich neben dem Bereich der 44. FNP-Änderung lediglich der Bereich ‚Rimburger Acker‘ südwestlich des Schulzentrums und der Bereich ‚Hellebott‘ nördlich der L 225 an, wobei die Inanspruchnahme des letztgenannten Bereiches nicht unerhebliche Ausgleichsmaßnahmen verursachen würde. Die Flächen des Bereiches ‚Rimburger Acker‘ und des Bereiches ‚Hellebott‘ stehen jedoch dem Markt nicht zur Verfügung. Bisherige Verhandlungen mit Eigentümern waren nicht erfolgsversprechend. Somit ist der Bereich der 44. FNP-Änderung die einzige zur Verfügung stehende Fläche, die kurz- bis mittelfristig zur Befriedigung der hohen Nachfrage nach Baugrundstücken zu Wohnbauflächen entwickelt werden kann.

1.4 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, stellt in seiner genehmigten Fassung vom 17.06.2003 das Plangebiet als ‚Allgemeinen Siedlungsbereich ASB‘ dar.

Flächennutzungsplan

Der heute gültige Flächennutzungsplan der Stadt Übach-Palenberg stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes auf der westlichen Hälfte als Grünfläche mit der Zweckbestimmung ‚Sport- und Erholungszentrum‘, auf der östlichen Hälfte als Fläche für die Landwirtschaft dar. Der Flächennutzungsplan wird im Rahmen der 44. FNP-Änderung im Parallelverfahren für den gesamten Bereich des Rahmenplanes als Wohnbaufläche dargestellt. Mit Schreiben vom 20.05.2014 hat die Bezirksregierung Köln bereits bestätigt, dass die Bauleitplanung der Stadt Übach-Palenberg im Bereich Beyelsfeld an die Ziele der Raumordnung der Landesplanung angepasst ist.

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb von Schutzgebieten des Landschaftsplanes I/2 Teverener Heide. Der Landschaftsplan formuliert für den betroffenen Bereich das Entwicklungsziel 2 ‚Anreicherung mit gliedernden und belebenden Elementen‘. Die Ziele des Landschaftsplanes werden durch Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes für die entsprechenden Flächen automatisch aufgehoben.

2. Inhalte des Bebauungsplanes

2.1 Städtebauliches Konzept

Planungsziel ist die Entwicklung eines Wohngebietes mit einem hohen städtebaulichen Qualitätsstandard und einer hohen Wohnqualität. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zur römischen Heerstraße ‚Via Belgica‘ ist beabsichtigt, das Straßensystem an den Grundriss einer römischen Siedlung anzulehnen. Damit soll dem Baugebiet eine eigene unverwechselbare Identität verliehen werden. Es soll ein Wohngebiet für unterschiedliche Wohnbedürfnisse geschaffen werden, dass sowohl seiner Lage im städtebaulichen Zusammenhang als auch am Ortsrand gerecht wird. Dabei sind Grundstücksgrößen vorgesehen, die sich unter Berücksichtigung der heutigen wirtschaftlichen Situation in den Bestand einfügen.

Entsprechend einer römischen Siedlung wird das Plangebiet durch zwei sich kreuzende Achsen gegliedert, in deren Schnittpunkt eine platzartige Aufweitung ausgebildet wird. Das Straßenkreuz wird durch insgesamt fünf Ringstraßen ergänzt. Richtung Landschaftsraum werden vier Stichstraßen ohne eigene Wendeanlage an das Straßensystem angehängt. Das Erschließungsnetz wird zweifach an die Conneallee angebunden: Einmal in südlicher Verlängerung der Straße ‚Am Connefeld‘, zum anderen in südlicher Verlängerung der Adolfstraße. Beide Anbindungen entsprechen der Lage heutiger Wirtschaftswege. Die Anbindung an die Adolfstraße soll dabei aufgrund ihrer zentralen Lage innerhalb des Rahmenplangebietes neben der Verlängerung der Friedrichstraße als Haupteerschließung ausgebildet werden. Im Rahmen des 1. Bauabschnittes soll jedoch zunächst nur ein ca. 65 m langes Teilstück realisiert werden.

Entsprechend dem Straßensystem soll auch die zukünftige Bebauung die Konzentration auf das Zentrum des Wohngebietes wieder spiegeln. So soll nördlich des Platzes eine zweigeschossige Hausgruppe mit attraktiven Geschosswohnungen ermöglicht werden. In den nördlich und westlich angrenzenden Bereichen soll ebenfalls eine zweigeschossige Bauweise auch für Doppelhäuser festgesetzt werden. Zum Landschaftsrand, zum Sportplatz und zur Bestandsbebauung wird je nach Situation die Traufhöhe, die Geschosshöhe oder die Ausnutzbarkeit des Grundstücks reduziert.

Aufgrund der heranrückenden Wohnbebauung und der Lärmemissionen des Sportplatzes ist am westlichen Rand des Plangebietes eine Lärmschutzanlage in Form eines Walles zu realisieren. Während die zum Sportplatz zugewandte Seite des Lärmschutzwalles als öf-

fentliche Grünfläche vorgesehen ist, wird die östliche Seite privatisiert und als Allgemeines Wohngebiet normiert.

Das Niederschlagswasser wird im Südwesten des Plangebietes gesammelt und hier einem Sickerbecken zugeführt. Die Flächen werden derart dimensioniert, dass auch das Niederschlagswasser des 2. Bauabschnittes aufgenommen werden kann.

Die festgesetzte Anordnung der Baufenster dient dem Ziel, energetische Aspekte bei der Hochbauplanung berücksichtigen zu können. So wird durch die Lage der Grundstücke und die Gebäudestellung die Verschattung minimiert und sichergestellt, dass die Gebäude gartenseitig vorrangig Südwest bis Südost orientiert sind.

2.2 Begründung planungsrechtlicher Festsetzungen

2.2.1 Art der baulichen Nutzung

Die Baugebiete werden als ‚Allgemeines Wohngebiet‘ (WA) festgesetzt. Diese Festsetzung dient dem Ziel, die vorhandene Nutzungsart der nördlich angrenzenden Bebauung innerhalb des Plangebietes fortzusetzen und hier ein qualitativ hochwertiges Wohngebiet zu schaffen, das sich an dem vorhandenen Bedarf orientiert. Die ausnahmsweise im Allgemeinen Wohngebiet zulässigen Nutzungsarten ‚Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen‘ werden ausgeschlossen, weil sie in das kleinteilig strukturierte Gebiet gestalterisch und funktional nicht zu integrieren sind und dem angestrebten Gebietscharakter widersprechen. Mögliche Störungen durch die ausnahmsweise zulässigen Nutzungsarten werden damit vorsorglich ausgeschlossen.

2.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Zur Schaffung eines homogenen städtebaulichen Erscheinungsbildes wird die dichtebestimmende Grundflächenzahl innerhalb des Plangebietes abschnittsweise einheitlich und entsprechend der Situation differenziert festgesetzt. So wird für die Bebauung nördlich der platzartigen Aufweitung (WA 7) eine GRZ von 0,4 festgesetzt, um damit den zentralen Bereich des Plangebietes zu symbolisieren. Die gleiche GRZ wird für die westlich und nördlich angrenzenden Bereiche normiert, die vorrangig auch für Doppelhäuser zulässig sind (WA 5 und WA 6).

Im südwestlichen Bereich in Angrenzung an den Landschaftsraum soll mit einer GRZ von 0,3 die geringstmögliche Dichte erzeugt werden (WA 2). In allen übrigen Bereichen (WA 1, WA 3 und WA 4) wird eine mittlere Dichte mit einer GRZ von 0,35 normiert. Eine Überschreitung der überbaubaren Grundflächen durch Garagen und Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen wird generell bis zu 50 % zugelassen.

Zur Harmonisierung und Eingrenzung der Gebäudehöhen werden neben der maximalen Zahl der Vollgeschosse die Trauf-, First- und Gebäudehöhen festgesetzt. Dadurch entstehen untereinander abgestimmte Bereiche und wird gleichzeitig wiederum der Zentrale Be-

reich des WA 7 betont. Für die Bereiche der WA 4 - 7 werden mit einer Traufhöhe von 6,50 m und einer Firsthöhe von 9,50 m jeweils zwei Vollgeschosse unterhalb des Dachgeschosses ermöglicht. Durch die maximale Zweigeschossigkeit wird den zukünftigen Bauherren eine größere Flexibilität in der Grundrissgestaltung gewährt.

In den Allgemeinen Wohngebieten (WA 1 - 3), die Richtung Lärmschutzwall, Richtung Landschaftsraum und Richtung Conneallee orientiert sind, entspricht die Traufhöhe einem Vollgeschoss unterhalb des Dachgeschosses. Während innerhalb des WA 1 entlang des Lärmschutzwalles ein zweites Vollgeschoss nicht zulässig ist, wird innerhalb der WA 2 und WA 3 ein zweites Vollgeschoss im Dachgeschoss ermöglicht. Die Reduzierung der Traufhöhe und der Geschossigkeit entspricht dem Ziel, einen harmonischen Übergang zum Landschaftsraum zu schaffen und eine eventuelle Beeinträchtigung der Bestandsbebauung an der Conneallee zu minimieren. Die Reduzierung der Traufhöhen und der Geschossigkeit innerhalb des WA 1 entlang des Lärmschutzwalles ist den Ergebnissen des Lärmschutzgutachtens und den daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen geschuldet.

Die angegebenen Trauf- und Firsthöhen beziehen sich jeweils auf die Oberkante Erdgeschossfußboden. Für die Oberkante Erdgeschossfußboden wiederum wird eine maximale Höhe von 50 cm über Bezugspunkt zugelassen. Bezugspunkt ist die jeweilige Höhe der Verkehrsfläche in der Mitte der Erschließungsseite des Baugrundstückes. Befindet sich mittig vor dem Grundstück keine Verkehrsfläche wie z.B. im Bereich der südlichen Stichstraßen, so ist die nächstgelegene Verkehrsfläche als Bezugspunkt heranzuziehen.

2.2.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Gemäß der Lage und entsprechend der momentanen Nachfragesituation wird für das Neubaugebiet insgesamt eine offene Bauweise festgesetzt. Lediglich im zentralen Bereich innerhalb des WA 7 wird gemäß § 22 BauNVO auf die Festsetzung der offenen Bauweise verzichtet, um möglicherweise auch einen Baukörper länger als 50 m zu ermöglichen. Insgesamt wird hier die Baulänge durch die Größe des Baufensters beschränkt.

Durch die offene Bauweise werden eine aufgelockerte Bauweise und eine adäquate Durchgrünung sichergestellt. Die offene Bauweise wird dahingehend differenziert, dass westlich und nördlich des zentralen Bereiches innerhalb der WA 5 und WA 6 neben Einzelhäusern auch Doppelhäuser zulässig sind. Ansonsten wird die Bauweise auf Einzelhäuser beschränkt.

Die Planung des städtebaulichen Vorentwurfs wird mit Baugrenzen umfahren und durch zusammenhängende überbaubare Flächen umgesetzt. Lediglich innerhalb des WA 7 wird die Baugrenze auf der West- und Südseite durch eine Baulinie ersetzt um sicherzustellen, dass der Straßenraum der Planstraße 8 und der Platzraum durch das Gebäude räumlich gefasst werden. Die überbaubaren Flächen werden vorrangig in einem Abstand von 3,00 m parallel zu

den Verkehrsflächen angeordnet. Innerhalb des südwestlich gelegenen WA 2 mit voraussichtlich größeren Grundstücken wird der Abstand auf 5,00 m erhöht, um großzügige Vorbereiche und Grundstückszufahrten zu gewährleisten. Entlang der nordsüdverlaufenden Achse (Planstraße 8) wird der Abstand ebenfalls auf 5,00 m erhöht, um entsprechend der Achsenausbildung ebenfalls einen großzügigen Charakter zu vermitteln. Die überbaubaren Flächen werden derart platziert, dass neben Straßenräumen eindeutige Gartenbereiche entstehen, dass eine Besonnung der dem Garten zugewandten Gebäudeseite entweder von Süden, Südosten oder Südwesten erfolgen kann und dass eine Vernetzung der Gartenflächen untereinander begünstigt wird.

Die Tiefe der überbaubaren Flächen wird differenziert festgesetzt. Vorrangig werden aufgrund der beabsichtigten Grundstücksgrößen Bautiefen von 14,00 m oder 16,00 m vorgesehen. Im Bereich nördlich der Planstraßen 2 und 4 sind aufgrund der ungünstigen Lage zur Sonne im städtebaulichen Vorentwurf straßenbegleitende Gärten jeweils westlich des Gebäudes angedacht. Entsprechend der geringen Grundstückstiefen ist hier lediglich ein 12,00 tiefes Baufenster vorgesehen.

In Abhängigkeit von den festgesetzten Baufenstertiefen wird die Möglichkeit eröffnet, für Wintergärten, Terrassenüberdachungen, Garagen und Stellplätze die Baufenstertiefen zu überschreiten. Baufenstertiefe und Überschreitungsmöglichkeit führen in der Addition zu 16 m tiefen Baufenstern. Durch die festgesetzten Baufenstertiefen wird einerseits eine ausreichende Flexibilität der zukünftigen Haustiefen garantiert, andererseits ein harmonisches und geordnetes Erscheinungsbild zu den Verkehrsflächen sichergestellt.

Im Bereich des WA 7 wird eine größere zusammenhängende überbaubare Fläche festgesetzt, um zukünftigen Bauherren eine möglichst große Flexibilität der Gebäudeanordnung zu ermöglichen. Durch die Festsetzung der Baulinien wird gewährleistet, dass die Bebauung zweiseitig straßen- und platzbegleitend angeordnet wird.

Zur Schaffung homogener Vorgartenbereiche werden in den zeichnerisch festgesetzten Vorgartenflächen Nebenanlagen mit Ausnahme von nicht überdachten Stellplätzen, Stützmauern, Einfriedungen und Abfallbehältern ausgeschlossen. Stellplatzflächen dürfen 50 % der gekennzeichneten Bereiche nicht überschreiten um eine übermäßige Versiegelung zu vermeiden.

2.2.4 Höchstzahl der Wohneinheiten

Zur Sicherung einer kalkulierbaren Dichte und der entsprechenden Einwohnerzahl soll innerhalb der WA 1 - 6 die Zahl der Wohneinheiten je Hauseinheit auf maximal zwei beschränkt werden. Diese Festsetzung verhindert eine übermäßige Verdichtung innerhalb des Plangebietes und dient dem beabsichtigten Charakter eines Wohngebietes für junge Familien. Durch die Festsetzung werden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und ein erhöhter Stellplatzbedarf vermieden und die Verkehrsflächen werden auch für spielende Kinder nutzbar gemacht.

Innerhalb des WA 7 wird keine Beschränkung der Wohneinheiten vorgenommen, um hier z.B. auch Altenwohnen oder Mehrgenerationenwohnen zu ermöglichen.

2.2.5 Stellplätze und Garagen

Zur Unterstützung der Durchgrünung und zur Gewährleistung der Wohnruhe sollen Garagen und Stellplätze in den rückwärtigen Grundstücksflächen ausgeschlossen werden. Stellplätze und Garagen sind innerhalb der erweiterten überbaubaren Flächen und deren seitlichen Verlängerungen und in den seitlichen Abstandflächen zu realisieren. Stellplätze sind zusätzlich in den Vorgartenbereichen auf maximal 50 % der als ‚Vorgarten‘ gekennzeichneten Fläche möglich.

Je Wohneinheit sind insgesamt zwei Stellplätze auf dem Grundstück nachzuweisen, wobei der Stauraum vor der Garage oder dem Carport als zweiter Stellplatz anerkannt wird. Der Bereich zwischen Garage oder Carport und der öffentlichen Verkehrsfläche muss mindestens eine Tiefe von 5 m aufweisen, um die Funktion als Stauraum erfüllen zu können. Um diesen Abstand auch innerhalb der Eckgrundstücke des WA 6 gewährleisten zu können, wird hier eine Überschreitung der rückwärtigen Baugrenze durch Garagen bis zu 3,00 m zugestanden.

Innerhalb des zentralen Bereiches (WA 7) ist der ruhende Verkehr komplett nur innerhalb von Tiefgaragen im Bereich der überbaubaren Flächen zulässig. Damit soll vermieden werden, dass aufgrund der höheren Wohnungsanzahl der öffentliche Straßenraum von parkenden Kraftfahrzeugen geprägt wird.

2.2.6 Nebenanlagen

Nebenanlagen werden zur Sicherstellung der Durchgrünung und zur Vermeidung einer übermäßigen Versiegelung auf einige für Wohngebiete typische Nutzungsarten mit definierten Flächengrößen beschränkt. Die der Versorgung des Baugebietes dienenden Nebenanlagen sollen als Ausnahme zulässig bleiben.

2.2.7 Grünordnung

Die Gestaltung des Straßenraumes prägt den zukünftigen Charakter des Wohngebietes. Zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und zur Einbindung in das grüneprägte Gesamtbild sollen hier 30 Laubbäume gepflanzt werden.

Im Bereich der Straßen sind die Bäume mit Unterpflanzungen zu versehen. Die konkreten Baumstandorte bleiben hier der Detailplanung vorbehalten. Im Bereich des Platzes werden die Standorte konkret festgesetzt. Hier kann auf eine Unterpflanzung verzichtet werden, um den Aufenthaltscharakter des Platzbereiches zu unterstützen.

Zur Einbindung des Lärmschutzwalles in die Grünstruktur der Sportplatz- und Tennisanlage ist die westliche Seite des Lärmschutzwalles mit mindestens 120 Sträuchern zu bepflanzen. Die östliche Seite des Lärmschutzwalles wird in die östlich angrenzenden Grundstücke des WA 1 einbezogen. Zur Einbindung des Si-

ckerbeckens in die Grünstrukturen des Sportplatzes und als Übergang zur freien Landschaft sind hier ebenfalls Pflanzungen in einer Mindestanzahl vorrangig an den Flächenrändern, insbesondere Richtung Landschaftsraum vorzunehmen. Die grünordnerischen Maßnahmen auf den öffentlichen Flächen werden in der landschaftsökologischen Bilanzierung als Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt.

Zum Landschaftsrand Richtung Süden und zur zukünftigen Anbindung der weiteren Bauabschnitte in südlicher Verlängerung der Adolfstraße wird auf den entsprechenden Allgemeinen Wohngebieten eine einzeilige Gehölzpflanzung auf Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Diese Pflanzungen dienen im Süden einem grüneprägten Übergang in den freien Landschaftsraum, im Osten einer homogenen grüneprägten Begrenzung des zukünftigen Straßenraumes. Bei der Pflanzung sind die nachbarrechtlichen Grenzabstände zu berücksichtigen.

Innerhalb des Plangebietes wird auf die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz verzichtet, weil westlich der Sportplatzanlage im Bereich der Straße Bucksberg in ca. 120 m Luftlinie ein ca. 4.450 m² großer kombinierter Spiel- und Bolzplatz liegt.

2.3 Begründung bauordnungsrechtlicher Festsetzungen

Die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen dienen dem Ziel, Verunstaltungen im städtebaulichen Maßstab zu minimieren und ein homogenes Erscheinungsbild zu schaffen.

Zur Vermeidung des Nebeneinanders von eingeschossigen Flachdachgebäuden und zweigeschossigen Gebäuden mit geneigtem Dach wird für die WA 4 - 6 das eingeschossige Gebäude ohne Staffelgeschoss ausgeschlossen. Um die Bedeutung des zentralen Bereiches (WA 7) hervorzuheben, wird hier eine Bebauung mit Flachdach vorgeschrieben. Ein mögliches Staffelgeschoss muss dabei allseitig um mindestens 1,50 m zurückspringen.

Zur Vereinheitlichung der Grundstückseingrenzungen zu öffentlichen Verkehrsflächen werden nur Hecken oder Hecken in Verbindung mit Zäunen zugelassen.

3. Erschließung

3.1 Verkehrsflächen

Das zukünftige Wohngebiet wird durch die südlichen Verlängerungen der Straßen ‚Am Connefeld‘ und der Adolfstraße an die Conneallee angebunden. Dabei soll die Anbindung über die Verlängerung der Adolfstraße im Trennungsprinzip, die Anbindung in Verlängerung der Straße ‚Am Connefeld‘ im Mischungsprinzip erfolgen. Damit wird signalisiert, dass die Anbindung in Verlängerung der Adolfstraße zukünftig als Haupteerschließung des Rahmenplangebietes dienen soll. Die 2. Anbindung hat demgegenüber eine untergeordnete Funktion. Hier soll der Ausbau der Anbindung einer Grundstückszufahrt ähneln, um damit den verkehrsberuhigten Charakter zu zeigen.

Unter der Annahme, dass in ca. 20 % der Einzelhäuser eine 2. Wohnung realisiert wird, innerhalb des Geschosswohnungsbaus ca. 34 Wohnungen realisiert werden und jede Wohnung 1,5 Kfz aufweist, ergibt sich in der maßgeblichen Spitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von 79 Kfz/h $((96 \times 1,2 + 34) \times 1,5 \times 0,35)$.

Die gebietsinterne Erschließung erfolgt über insgesamt fünf Ringstraßen, die an zwei rechtwinklig kreuzende Achsen angehängt werden. Im Kreuzungspunkt dieser Achsen ist eine platzartige Aufweitung vorgesehen, die teilweise dem ruhenden Verkehr, teilweise dem sozialen Miteinander und dem Aufenthalt dient. An das Straßennetz werden Richtung Süden insgesamt vier Stichstraßen ohne eigene Wendeanlage angehängt.

Das gesamte Straßennetz mit Ausnahme der Hauptanbindung an die Adolfstraße wird im Mischungsprinzip ausgebaut. Somit werden die Straßen als gemischte Flächen mit gekennzeichneten Parkplatzebenen ausgestaltet. Durch den Ausbau wird den Verkehrsteilnehmer signalisiert, dass er sich in einem Bereich befindet, in dem alle Verkehrsarten gleichberechtigt sind. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden die erforderlichen Straßenverkehrsflächen planungsrechtlich gesichert. Die konkrete Verkehrsflächen-gliederung und -ausgestaltung bleibt der Ausführungsplanung überlassen.

Die festgesetzten Verkehrsflächen weisen entsprechend ihrer Lage und Funktion unterschiedliche Breiten auf. Die Hauptanbindung ist in einer Breite von 9,50 m vorgesehen und erlaubt somit neben einer ausreichenden Fahrbahnbreite zweiseitige Gehwege. Die Ringstraßen sind in einer Breite von 6,50m, bei Anordnung straßenbegleitender öffentlicher Parkplätze in einer Breite von 8,00 m geplant. Dabei sind die jeweiligen Längsparkplätze in einer Breite von 2,50 m vorgesehen, um beidseitiges bequemes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Die im Süden geplanten Stichstraßen haben eine Breite von 4,50 m und erschließen jeweils maximal zwei Grundstücke. Aufgrund der geringen Grundstückszahl werden an den Stichstraßen keine Wendeanlagen vorgesehen. Die Müllbehälter sind hier am Tage der Abholung im Einmündungsbereich der Stichstraßen bereitzustellen, um ein Zurückfahren des Müllfahrzeugs innerhalb der Stiche zu vermeiden.

Die beiden östlichen Stichstraßen werden als Fuß- und Radweg in einer Breite von 2,00 m bis zum Wirtschaftsweg geführt, der entlang der südlichen Grenze des Geltungsbereiches verläuft. Ein weiterer Fuß- und Radweg ist nördlich des Lärmschutzwalles vorgesehen, um eine möglichst kurze Verbindung zum Spielplatz westlich der Straße ‚Bucksberg‘ anbieten zu können.

3.2 Ruhender Verkehr

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erfolgt grundsätzlich auf den Privatgrundstücken. Dabei wird die Lage von Garagen und Stellplätzen eingegrenzt, um eine übermäßige Versiegelung zu vermeiden und die Ruhe in den rückwärtigen Gartenzonen zu wahren. Der Abstand zwischen Verkehrsfläche und Garageneinfahrt wird auf 5 m festgesetzt, um einen zusätzlichen Stellplatz vor der Garage zu ermöglichen. Je Wohneinheit sind zwei Abstellplätze für Pkws auf dem Grundstück zu erstellen. Damit soll die Inanspruchnahme von öffentlichen Parkplätzen reduziert werden. Innerhalb des

zentralen Bereiches (WA 7) sind Abstellplätze nur innerhalb von Tiefgaragen zulässig. Damit soll vermieden werden, dass der öffentliche Straßenraum von parkenden Kraftfahrzeugen geprägt wird.

Für die Besucher des Plangebietes werden insgesamt 63 bereits geplante und flächenmäßig berücksichtigte Parkplätze angeboten. Weitere ca. 24 Parkplätze können in Abhängigkeit von zukünftigen Grundstückszufahrten zusätzlich innerhalb der Straßenverkehrsflächen ausgewiesen werden, so dass insgesamt ca. 87 Parkplätze zur Verfügung stehen.

Unter den o.g. Annahmen ergibt sich eine Wohnungsanzahl von ca. 151 Wohnungen. Daraus folgt ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,6 öffentlichen Parkplätzen pro Hauseinheit.

4. Technische Infrastruktur

4.1 Wasser, Energie, Telekommunikation, Abfallentsorgung

Die Versorgung erfolgt durch Erweiterung der vorhandenen Netze unterhalb der Conneallee. Aufgrund der Größe des Plangebietes und der Erweiterungsabsicht Richtung Osten ist davon auszugehen, dass Netzerweiterungen nicht unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit stehen werden. In Verlängerung der Adolfstraße wird unmittelbar südlich der Bestandsgrundstücke eine 18 m² große Fläche für die Versorgung festgesetzt. Die Fläche dient der Stromversorgung und wurde mit der NEW Netz GmbH abgestimmt.

Die Müllentsorgung erfolgt durch Privatfirmen. Die Verkehrsflächen lassen ein ungehindertes Befahren der Müllfahrzeuge zu. Lediglich im Bereich der südlichen Stiche sind die Abfallbehälter im Einmündungsbereich der Stiche abzustellen, um ein Zurücksetzen der Müllfahrzeuge zu vermeiden. Von dieser Maßnahme sind pro Stich maximal zwei Häuser betroffen.

4.2 Entwässerung

Gemäß § 51a Landeswassergesetz ist das Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, vor Ort zu versickern oder ortsnahe in ein Gewässer einzuleiten. Gemäß digitaler Bodenkarte des Geologischen Dienstes NRW, Krefeld herrschen im Plangebiet typische Parabraunerden mit schluffigem Lehm über lehmigem Schluff und Löss vor. Lediglich im südwestlichen Teilbereich wird das Plangebiet von einem Ausläufer des typischen Kolluvium mit lehmigem Schluff über Kies oder Sand gequert. Die Topographie des Geländes fällt von Osten nach Westen relativ gleichmäßig ab. Lediglich im westlichen Teilabschnitt verschwenkt die Falllinie Richtung Südwesten. Somit ist der südwestliche Bereich des Plangebietes für eine zentrale Versickerungsanlage prädestiniert, weil hier versickerungsfähige Böden anzutreffen sind und weil diesem Bereich die Regenwässer aufgrund der Topographie problemlos zugeleitet werden können. Der nordwestliche Bereich wäre zwar aufgrund der Topographie ähnlich gut geeignet, weist aber keine versickerungsfähigen Böden auf. Der südwestliche Abschnitt bietet zudem den Vorteil, dass die Versickerungsanlage unmittelbar in die Ortsrandbegrünung eingebunden werden kann. Gemäß erster Bohrergebnisse der Jorjas GeoConsult GmbH, Baesweiler aus Mai und Juli 2014 wurde im Südwesten des Plangebietes ab der Höhe

122 m über NN eine sickerfähige Sandschicht erbohrt, die eine Wasserdurchlässigkeit von 3 E - 5 m/s aufweist. Somit ist der Standort sehr gut für eine Versickerung geeignet.

Der Bereich des Sickerbeckens wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt, die von einer Fläche für die Wasserwirtschaft überlagert wird. Die Flächengröße beträgt ca. 1.980 m². Das hier geplante Sickerbecken soll neben den Niederschlagswässern des Bebauungsplanes Nr. 114 auch die Wässer des nachfolgenden Bauabschnittes aufnehmen.

Im Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass für die einzelnen Grundstücksbesitzer ein Einleitungszwang in den kommunalen Regenwasserkanal besteht. Die Grundstücksbesitzer haben Maßnahmen zu unterlassen, die zu einer Belastung des Niederschlagswassers führen.

5. Lärmschutzmaßnahmen

Ausreichender Schallschutz ist eine der Voraussetzungen für gesunde Lebensverhältnisse der Bevölkerung. Deshalb ist der Belang des Schallschutzes als ein wichtiger Grundsatz in die Abwägung der städtebaulichen Planung einzustellen. Die von der westlich gelegenen Sportplatzanlage und den angrenzenden Tennisplätzen ausgehenden Lärmemissionen sind gemäß der 18. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) (hier: Sportanlagenlärmschutzverordnung) zu beurteilen. Die Richtwerte der 18. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete gehen tags von maximal 55 dB(A), nachts von 40 dB(A) und zur Ruhezeit sonntags 13.00 - 15.00 Uhr von 50 dB(A) aus. Die Eingangsdaten der Prognoseberechnung basieren auf der Grundlage von Geräuschsituationen an vergleichbaren Sportanlagen. Die Prognose berücksichtigt sowohl Mitwindsituationen als auch alle möglichen Reflexionen. Als Grundlage für die Berechnungen zur Beurteilung des Sportlärms wurde das Merkblatt Nr. 10 'Geräuschimmissionsprognose von Sport- und Freizeitanlagen - Berechnungshilfen' des Landes NRW herangezogen.

Gemäß der schallimmissionstechnischen Erstbewertung durch das Büro Kadansky-Sommer, Alsdorf, Mai 2014 ist für einen hinreichenden Schallschutz ein Lärmschutzwall unmittelbar an der Grenze des Sportzentrums mit einer Mindesthöhe von 6,00 m über Niveau des Sportzentrums zu errichten. Da das Gelände zum Sportplatz eine Böschungskante aufweist, beträgt die Höhe des Walls zum östlich angrenzenden Wohngebiet ca. 4,50 m. Mit diesem Wall wird der Richtwert in den Gartenflächen und den Erdgeschosszonen tags um 10 dB(A), in den Ruhezeiten um 5 dB(A) unterschritten. Oberhalb von 6,00 m kann bis zu einer Entfernung von 50 m zum Fuß des Lärmschutzwalles der Richtwert in den Ruhezeiten jedoch nicht eingehalten werden. Deswegen wurde in den unmittelbar hinter dem Lärmschutzwall gelegenen WA 1 planungsrechtlich lediglich ein Vollgeschoss festgesetzt. Um oberhalb der Höhe von 6,00 m einen ausreichenden Lärmschutz zu gewährleisten, werden unterschiedliche Grundrissanordnungen ermöglicht. So können Nebenräume und sonstige nicht dem ständigen Aufenthalt dienende Räume der Lärmquelle zugewandt werden. Dazu zählen auch Schlafräume, weil nachts keine Überschreitung der Richtwerte vorliegt. Dem ständigen Aufenthalt dienende Räume dürfen keine offenbaren Fenster zur Lärmquelle haben. Fenster sind dann auf der lärmab-

gewandten Gebäudeseite vorzusehen. Bei gutachterlichem Nachweis, dass die Richtwerte eingehalten werden, kann auch eine andere Grundrissanordnung erfolgen.

6. Ausgleichsmaßnahmen

Die durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichten Eingriffe in den Naturhaushalt werden im Rahmen des landschaftsökologischen Fachbeitrages in Anlehnung an das vereinfachte Verfahren des Landes NRW - Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft, Stand 2008 - bilanziert. Die im Rahmen der Grünordnungsmaßnahmen getroffenen Festsetzungen innerhalb des Plangebietes werden innerhalb der Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt. Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag wird durch das Büro Dipl. Ing. H. Schollmeyer erstellt und bis zur Offenlage vorgelegt. Die Realisierung der notwendigen externen Ausgleichsmaßnahmen wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrages geregelt.

7. Artenschutzbelange

Die von dem Bebauungsplan beanspruchte Fläche weist keine oder nur unzureichend ausgeprägte Habitatstrukturen auf, die den Ansprüchen schützenswerter Arten in genügendem Umfang entsprechen. Die bisherige intensive Nutzung schränkt die Faunen-Besiedlung stark ein. Das Vorkommen schützenswerter planungsrelevanter Arten im Sinne des BNatschG ist jedoch nicht auszuschließen. Eine detaillierte Vorprüfung der Artenschutzbelange Stufe 1 wird durch das Büro Dipl. Ing. H. Schollmeyer bis zur Offenlage vorgenommen.

Der Acker erfährt eine nachhaltige Veränderung mit Verlust der bisherigen Funktionen, jedoch bleiben Ackerflächen in großem Umfang in räumlichem Zusammenhang und vergleichbaren ökologischen Grundbedingungen weiterhin erhalten. Die Ruhe- und Fortpflanzungsstätten einzelner Arten werden sich voraussichtlich auf benachbarte Flächen verlagern.

8. Sonstige Hinweise

Das Plangebiet liegt in der Erdbebenzone 3 in der Untergrundklasse T gemäß der „Karte der Erdbebenzone und geologischen Untergrundklasse des Bundeslandes NRW“, Juni 2006 zur DIN 4149.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet im Bereich möglicher Einwirkungen im Zuge des Braunkohleabbaus liegt. Nach Beendigung der bergbaulichen Sumpfungsbauweise ist ein Wiederanstieg des Grundwassers zu erwarten. Die Änderungen der Grundwasserflurabstände und daraus resultierende Bodenbewegungen sind bei Planung der einzelnen Bauvorhaben zu berücksichtigen.

Auftretende archäologische Bodenfunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit sind gemäß dem Gesetz zum Schutz und der Pflege der Denkmäler der Stadt als Untere Denkmalbehörde oder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich zu melden.

Aufgrund der Nähe zur südlich gelegenen römischen „Via Belgica“ ist davon auszugehen, dass im Vorfeld des Satzungsbeschlusses

eine Prospektion notwendig wird. Auch danach sind Funde, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der ‚Via Belgica‘ stehen, nicht unwahrscheinlich und nicht ausgeschlossen.

9. Bodenordnung

Die überplanten Flächen des Bebauungsplanes befinden sich bis auf die Flächen, die heute als öffentliche Wirtschaftswege genutzt werden, in privatem Eigentum. Da das Neubaugebiet von einem privaten Erschließungsträger erschlossen wird, ist aufgrund von Vorverträgen mit den Grundstückseigentümern die Verfügbarkeit der Grundstücke sicherzustellen.

10. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die städtebauliche und verkehrliche Planung, die Realisierung der Erschließungs- und der vermessungstechnischen Maßnahmen werden von einem Erschließungsträger finanziert. Für die Stadt entstehen Kosten für die verwaltungsseitige Begleitung des Planverfahrens.

11. Flächenbilanz

• Plangebiet	(100 %)	68.213 m²
• Nettobauland	(76,4 %)	52.153 m²
- Flächen GRZ 0,3		6.253 m ²
- Flächen GRZ 0,35		31.732 m ²
- Flächen GRZ 0,4		14.168 m ²
• Verkehrsflächen	(17,2 %)	11.740 m²
- Straßenverkehrsflächen		905 m ²
- Verkehrsfl. mit besonderer Zweckbestimmung		10.835 m ²
• Öffentliche Grünflächen	(6,3 %)	4.302 m²
- Flächen Lärmschutzwall		2.353 m ²
- Flächen Sickerbecken		1.949 m ²
• Flächen für die Versorgung	(0,1 %)	18 m²
• Hauseinheiten		96
- Einzelhäuser		86
- Doppelhaushälften		10
• Wohneinheiten		34
3.618 m ² BGF : ca. 80 m ² /WE		

B UMWELTBERICHT

Die Erstellung des Umweltberichtes erfolgt nach Vorlage des landschaftspflegerischen Fachbeitrages und der Artenschutzvorprüfung und nach der Auswertung der Stellungnahmen umweltrelevanter Behörden und Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB eingegangen sind.

Anlage 4

Geschwindigkeitsniveau

Erstellt am: 28.04.2004 | Stand des Wissens: 01.03.2019

Ansprechpartner

TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Die nach Straßenverkehrsordnung (**StVO**) innerorts übliche Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr liegt bei 50 km/h. Durch **verkehrsberuhigende Maßnahmen** kann diese auf 30 km/h (Tempo-30-Zone), 20 km/h (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich), Schrittgeschwindigkeit (Verkehrsberuhigter Bereich) reduziert werden. Daraus resultieren überwiegend positive Effekte für die Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, Fußgänger und Fahrradfahrer, die als Verkehrsteilnehmer am stärksten gefährdet sind. Sowohl die Anzahl der Unfälle als auch die Schwere der Verletzungen werden durch geringere Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs gesenkt **[Welge96]**. Hauptgrund dafür ist, dass sowohl der Bremsweg als auch die Zerstörungsenergie eines Fahrzeugs bei einem Unfall mit dem Quadrat der Geschwindigkeit abnehmen.

Analysen des Unfallgeschehens in flächenhaft beruhigten Bereichen **[Blank93]** ließen erkennen, dass die **Verbesserungen** der Verkehrssicherheit nicht nur in den verkehrsberuhigten Bereichen selbst wirken, sondern auch auf die **angrenzenden Bereiche**, also Wohngebiete ohne bzw. nur mit punktuellen verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie Hauptverkehrsstraßen ausstrahlen. In den dokumentierten Untersuchungsgebieten konnte die Zahl der Unfälle mit Personenschäden im gesamten Untersuchungsgebiet um 19 % und im flächenhaft beruhigten Bereich um 51 % reduziert werden **[Blank93]**. Dabei wirkte sich die Erhöhung der Verkehrssicherheit an den **Kreuzungen und Einmündungen** (Knotenpunkunfälle) und auf den **Streckenabschnitten** (Unfälle auf der freien Strecke) vergleichbar aus.

Dabei können verkehrsberuhigende Maßnahmen, vor allem die Rechts-vor-Links-Regelung in Tempo-30-Zonen trotz Reduktion der Unfälle mit Personenschaden dazu führen, dass die Zahl der Bagatellunfälle nicht sinkt.

Weiterhin führt die Reduktion der Fahrzeuggeschwindigkeiten durch verkehrsberuhigende Maßnahmen zu einer **Verringerung von Luftschadstoffemissionen**. Jedoch begrenzt sich die Verringerung der Emissionen auf den leichten Rückgang von Stickoxid (NO_x). Die Emissionen von Kohlenmonoxiden (CO) und Kohlenwasserstoffen (HC) sind nicht direkt von der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängig, sondern vielmehr vom Fahrverlauf (**Verkehrsfluss**) **[bast10b]**. Fahrbahneinengungen und "Rechts-vor-Links-Regelungen" können die Abgasemissionen signifikant erhöhen **[ADAC95]**. Aus diesem Grund sollten zur Reduktion von Luftschadstoffen vielmehr eine **Verstetigung des Geschwindigkeitsverlaufes** über die Strecke (Reduktion der Anzahl der Brems- und Beschleunigungsvorgänge) angestrebt werden **[bast10b]**. Daraus folgt auch, dass Maßnahmen der Verkehrsberuhigung nicht als punktuelle, sondern vielmehr als **flächendeckende Maßnahmen** eingesetzt werden sollten.

In Abbildung 1 sind die Wirkungen zweier Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bezüglich unterschiedlicher Schadstoffausstöße gegenübergestellt. Sie verdeutlichen die Variationbreite der Effekte und wie wichtig die Verstetigung des Verkehrsflusses auf geringem Geschwindigkeitsniveau ist.

Maßnahme	Emissionen			Verbrauch CO_2 [%]	Bemerkungen
	NO_x [%]	HC [%]	CO [%]		
Schrittgeschwindigkeit	-38 bis -60	+10 bis -23	+71 bis +16	+ 19 bis +7	Ergebnisse aus 3 Teststrecken
Tempo-30-Zone	-5 bis -31	+2 bis -23	+28 bis -20	+14 bis -6	Ergebnisse aus 10 Teststrecken

Abb. 1: Einfluss der Geschwindigkeit auf Schadstoffemissionen **[Blank93]**

Die Lärmemissionen können prinzipiell durch Verkehrsberuhigung gesenkt werden. Hauptgrund hierfür ist, dass bei niedrigeren Fahrzeuggeschwindigkeiten die Roll- und Motorgeräusche abnehmen.

Empirische Untersuchungen **[Retzk00]** ergaben jedoch, dass aufgrund veränderter zulässiger Höchstgeschwindigkeiten die Lärmreduzierungen eher gering ausfallen. In Dortmund wurden bei Lärmmessungen in Tempo-30-Zonen gegenüber dem Vorher-Zustand nur "geringfügige Abnahmen" **[Welge96]** des Lärmpegels festgestellt. Messungen in Züricher Tempo-30-Zonen ergaben eine Reduzierung des Schallpegels um 2 Dezibel im Vergleich mit der Tempo-50 Regelung.