

Stadt Erftstadt

Bebauungsplan Nr. 99, E. – Liblar,
Bahnhof

- BEGRÜNDUNG -

(Stand: Oktober 2016)

Inhaltsübersicht

- 1. Ausgangslage, Planverfahren**
- 2. Planzielsetzungen**
- 3. Plangebietsbeschreibung**
- 4. Planungsvorgaben**
- 5. Ver- und Entsorgung**
- 6. Festsetzungen gem. § 9 Abs.1 BauGB**
 - 6.1 Art der baulichen Nutzung
 - 6.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 6.3 Überbaubare Grundstücksfläche, Baugrenze
 - 6.4 Verkehrsflächen
 - 6.5 Grünflächen, Baumanpflanzungen
 - 6.6 Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
 - 6.7 Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind
- 7. Umweltbericht**
- 8. Kennzeichnung gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB**
 - 8.1 Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind**
- 9 Belange der Wasserwirtschaft**
- 10. Belange des Immissionsschutzes**
- 11. Belange des Baugrundes/ geologischen Untergrundes**
- 12. Statistische Angaben**
- 13. Bodenordnung, Durchführungskosten**

Anlagen:

- * Umweltbericht einschl. Artenschutzbeitrag
- * FFH - Voruntersuchung
- * Schallimmissionstechnischer Fachbeitrag Untersuchung (IBK Aachen)
- * 3 Gutachten zur Erkundung des Baugrundes bzw. der Bodenmassen (Ingenieurteam Dr. Hemling & Gräfe aus Köln)

1. Ausgangslage, Planverfahren

Der Beschluss des Rates der Stadt Erftstadt über die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgte am 30.06.2009. Die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) fand in der Zeit vom 15.07.2009 bis 14.08.2009 statt.

Auf Grundlage der Ergebnisse des Bürgerwerkstattverfahrens im November 2002 und den Planungen zur K 45n (Osttangente Liblar) sollte die planungsrechtliche Grundlage für die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes geschaffen werden. Die ursprüngliche Planung der K 45n (Osttangente) zwischen Bahnhofsvorplatz und Bahnhof in Tieflage wurde vom Straßenbau- und Planungsträger (Rhein-Erft-Kreis) im Einvernehmen mit der Stadt Erftstadt aufgrund der nicht förderfähigen Tieferlegung der K 45n mit Kreistagsbeschluss eingestellt.

Daraufhin hat unter Verzicht auf die K 45n das Planungsbüro HeinzJahrenPflüger (HJP) aus Aachen zusammen mit der Stadt Erftstadt ein städtebauliches Konzept für den Bahnhofsvorplatz (einschließlich Bebauung) und die erforderlichen P+R-Parkplätze erarbeitet. Der Beschluss des Sonderausschusses über das städtebauliche Gesamtkonzept, welches den Bahnhofsvorplatz, die Hochbauten und die Parkplatzplanung beinhaltet, erfolgte am 09.04.2013.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB in Form einer Öffentlichen Versammlung fand am 14.05.2013 statt.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 99 wird der seit 05.11.1982 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 98, E. – Liblar, Bahnhof überplant. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 98, der bezüglich der Abgrenzung mit geringen Abweichungen (im Norden, Osten und Süden) dem Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 99 entspricht, setzt

- die Gleisanlage als „Bahnanlage“,
- die heutige Erschließungsstraße bzw. Bahnhofstraße als „Verkehrsfläche“,
- das nördliche Plandritzel (provisorischer Parkplatz) als „Grünfläche“ mit dem Zusatz, Reservefläche für Park + Ride-Park – Anlage“,
- die Park + Ride – Parkplätze im Bereich des Bahnhofsvorplatzes (ausgebaute Parkplätze) als Parkplätze und
- die Grundstücke im Eckbereich Schlunkweg / Bahnhofstraße als Grünfläche mit dem Zusatz „Reservefläche für Park + Ride – Anlage“

fest.

2. Planungszielsetzungen

Im Sinne einer zeitgemäßen und nachhaltigen Stadtplanung sind die wesentlichen Zielsetzungen der Planung:

- Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes zur Schaffung eines prägnanten Entrees in die Stadt Erftstadt
- Tieferlegung des Bahnhofsvorplatzes
- Neuerrichtung des Busbahnhofes
- Errichtung eines Infrastrukturgebäudes mit Kiosk, Fahrkartenverkauf und WC – Anlage
- Errichtung einer gesicherten und überdachten Fahrradabstellanlage
- Errichtung von freien Fahrradständern
- Ausbau der provisorischen Parkplätze südlich des Grubenweges sowie östlich und südlich der Bebauung an der Straße „Am Tunnel“

- Planungsrechtliche Sicherung der Bebauung „Am Tunnel

3. Plangebietsbeschreibung

Das Plangebiet liegt im Osten der Ortslage bzw. des Siedlungsschwerpunktes E. Liblar. Das rund 6,83 ha große Plangebiet wird im Norden durch die Bebauung am „Grubenweg“, im Westen durch die Bebauung der Heidebroichstraße und der Straße „Am Tunnel“ und im Süden durch die Bebauung am Schlunkweg begrenzt. Die östliche Plangebietsgrenze verläuft in einem Abstand von wenigen Metern östlich und parallel zur Gleistrasse der Bundebahnstrecke Köln – Trier. Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist dem Bebauungsplan (Maßstab 1: 1.000) zu entnehmen.

4. Planungsvorgaben

Das Plangebiet liegt nach dem gültigen **Regionalplan**, Region Köln, im „Allgemeinen Siedlungsbereich“ Liblar. Im wirksamen **Flächennutzungsplan** (FNP) der Stadt Erftstadt ist der Stadtteil Liblar als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen. Das Plangebiet selbst ist im FNP zum überwiegenden Teil als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge“, Zweckbindung: „Ruhender Verkehr“ (P+R- Parkplätze) sowie die Bebauung östlich der Straße „Am Tunnel“ als Wohnbaufläche dargestellt.

Teile des Plangebietes (im Südwesten) liegen im Einzugsgebiet des zukünftigen **Wasserschutzgebietes** (Wasserschutzzone III B) des Wasserwerkes Dirmerzheim.

Der Bebauungsplan grenzt im Osten an den **Landschaftsplan** 6, „Rekultivierte Ville“. Ziele und Festsetzungen des Landschaftsplanes sind durch die Planung nicht betroffen. Im äußersten Südwesten des Plangebietes ist der Landschaftsplan 5 „Erfttal Süd“ betroffen. Dieser weist an dieser Stelle temporäres Landschaftsschutzgebiet aus, das mit Aufstellung eines Bebauungsplanes aufgehoben wird.

Die Stadt Erftstadt ist mit Ausnahme des überplanten Flurstückes des Schlunkweges im **Eigentum** aller für die Realisierung der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes erforderlichen Grundstücksflächen.

5. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit **Elektrizität** und die Anbindung an die **zentrale Wasserversorgung** sowie an die **Kanalisation** sind bzw. werden sichergestellt.

Das Oberflächenwasser von den Bahnhofs- und Verkehrsflächen wird gefasst und zusammen mit dem anfallenden **Schmutzwasser** (Bahnhofsgebäude und Wohnbebauung „Am Tunnel“) über den in Liblar vorhandenen Schmutzwasserkanal (Mischsystem) in die städtische Zentralkläranlage in Köttingen geleitet.

Die Versickerung des Oberflächenwassers im Plangebiet wurde gutachterlich untersucht und festgestellt, dass aufgrund der Bodenverhältnisse eine Versickerung im Plangebiet nicht realisierbar ist.

6. Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 BauGB

6.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend den Vorgaben des Flächennutzungsplanes und der benachbarten Nutzung wird

die geringe im Plangebiet vorhandene Wohnbebauung als "**Art der baulichen Nutzung**", "Allgemeines Wohngebiet" gem. § 4 BauNVO festgesetzt.

Die ausnahmsweise im „Allgemeinen Wohngebiet“ zulässigen Nutzungen

- * Nr. 4 Gartenbaubetriebe
- * Nr. 5 Tankstellen

werden gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO ausgeschlossen.

Diese Nutzungen sind wegen ihres Flächenbedarfs und ihrer verkehrsträchtigen Nutzung innerhalb eines Baugebietes mit der Hauptnutzung Wohnen nicht verträglich und städtebaulich in diesem Bereich nicht erwünscht.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind zwei Flächen als Sonderbaufläche: Zweckbestimmung: Infrastrukturgebäude festgesetzt. Die beiden Sonderbauflächen dienen der Errichtung eines Kiosks mit Fahrkartenverkauf und WC – Anlage (nördliche Baufläche) und einer eingehausten Fahrradabstellanlage.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das "**Maß der baulichen Nutzung**" wird im Bebauungsplan durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossflächenzahl und die Geschossigkeit bestimmt.

Für die als „Allgemeines Wohngebiet“ festgesetzte Wohnbebauung sind eine Grundflächenzahl von 0,4 und eine Geschossflächenzahl von 0,8 festgesetzt. Das entspricht der vorgegebenen Obergrenze gem. § 17 BauNVO für „Allgemeine Wohngebiete“ gem. § 4 BauNVO und dem bisher gültigen Bebauungsplan Nr. 98, E. –Liblar, Bahnhof.

Die Höhe der Sicht- und Lärmschutzwand zwischen der vorhandener Wohnbebauung „Am Tunnel“ und dem östlich und südlich geplanten Park- und Ride- Parkplatzes und südlich des geplanten Kreisverkehrs, dient dem Sicht- und präventiven Lärmschutz. Um einen wirksamen Lärm- und Sichtschutz zu erreichen ist die Errichtung einer 3 m hohen begrünten Wand erforderlich.

6.3 Überbaubare Grundstücksfläche, Baugrenze

Die **überbaubare Grundstücksfläche** wird im Bebauungsplan durch die **Baugrenze** bestimmt. Die im Bereich der vorhandenen Wohnbebauung „Am Tunnel“ festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche berücksichtigt die bestehende Bebauung. Im Sondergebiet umfasst sie die benötigte Fläche für die Errichtung der beiden geplanten „Bahnhofsgebäude“ (Kiosk und überdachte Fahrradabstellanlage).

6.4 Verkehrsflächen

Die **äußere Anbindung / Erschließung** des Bahnhofsgeländes erfolgt im Süden über die Anbindung an die K 44 (Schlunkweg). Diese schließt das Bahnhofsgelände an das örtliche und überörtliche Straßennetz an, welche zum EinkaufsCenter (ca. 500m) und über die B 265 zur Autobahnanschlussstelle Erfstadt (A 1/ A 61) führt. In Richtung Norden ist der Bahnhof über die Bahnhofstraße unmittelbar an die Ortslage Liblar angebunden.

Die innere Erschließung besteht aus einer in Nordsüd-Richtung verlaufenden **Haupterschließungsstraße** (Bahnhofstraße) und einer kleinen Schleife im Bereich des Bahnhofsvorplatzes.

Die nördliche Teilstrecke der Bahnhofstraße verläuft nach dem Bebauungsplan in der Mitte des geplanten P+R-Parkplatzes und ist im Bebauungsplan in einer Breite von 8,00 m einschließlich eines 2,00 m breiten Bürgersteiges auf der westlichen Fahrbahnseite als Öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Der Fahrradverkehr soll auf diesem Teilstück in beide Richtungen auf der Fahrbahn geführt werden.

Für das mittlere Teilstück der Bahnhofstraße bzw. unmittelbar vor dem Bahnhof ist unverändert ein Einbahnstraßenverkehr in Richtung Norden vorgesehen. Die festgesetzte Breite der Fahrbahn beträgt in diesem Bereich 5,50 m. Der Fahrradverkehr aus südlicher Richtung soll aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn geführt werden. Für den Radverkehr aus nördlicher Richtung ist auf der westlichen Seite der Fahrbahn ein ab markierten Streifen in 1,50 m breite geplant. Außerdem ist in diesem Teilstück auf beiden Seiten ein Bürgersteig der im Bereich des Busbahnhofes auch als Warte- und Einstiegszone dient als öffentliche Verkehrsfläche vorgesehen.

Die vorhandene Erschließungsstraße bzw. Schleife der bereits ausgebauten P+R – Parkplätze im Bereich des Bahnhofvorplatzes bleibt unverändert.

Die südliche Teilstrecke der Bahnhofstraße bleibt in der vorhandenen Trasse und wird nur in Richtung Osten verbreitert. Im Bebauungsplan ist die Bahnhofstraße in einer Breite von 9,50m festgesetzt. In diesem Streckenabschnitt ist ein beidseitiger Bürgersteig in 2,00 m Breite vorgesehen. Der Fahrradverkehr ist auf der Fahrbahn beidseitig ein Schutzstreifen von 1,25m vorgesehen. Im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße in den Schlunkweg (K 45) ist eine Öffentliche Verkehrsfläche für einen Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 32m plus eines umlaufenden Bürgersteiges in 2,00m Breite festgesetzt. Mit dem Kreisverkehr soll erreicht werden, dass der zurzeit in Stoßzeiten stockende Individualverkehr reibungslos fließen kann und die unbefriedigende Fußgängerführung insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit wesentlich verbessert wird.

Abgesehen davon, dass der Bahnhofsvorplatz einschließlich des **Busbahnhofes** abgesenkt wird, bleibt die Lage und die Konzeption mit 8 Bushaltestellen des Busbahnhofes weitgehend unverändert. Geplant sind jeweils vier Haltestellen südwestlich des Bahnhofes/ des Eingangs der Personenunterführung und nordwestlich des Bahnhofes, die flexibel für ankommende und abfahrende Busse genutzt werden können. Diese Stellplätze sollen in einer Breite von 3,00 m ausgebaut werden. Der Bürgersteig bzw. der Wartebereich der Busfahrgäste werden in der gesamten Länge der Bushaltestellen einschl. des Ausgangsbereiches der Personenunterführung überdacht.

Das Konzept der **P+R-Parkplätze** besteht aus insgesamt 4 Parkplätzen:

- südlich der Straße „Am Grubenweg“ (306 Stellplätze)
- die beiden ausgebauten P+R- Parkplätze nördlich und südlich des Bahnhofvorplatzes (164 Stellplätze) und
- östlich und südlich der Bebauung „Am Tunnel“ (160 Stellplätze)

Nach dem Endausbau der im Bebauungsplan festgesetzten P+R-Parkplätze stehen insgesamt 630 Stellplätze zu Verfügung.

Die Fahr- und Rangierflächen der Parkplätze sollen mit einer Bitumendecke, die Parkplätze mit Pflaster ausgebaut werden. Die Rangierfläche sind in einer Breite von 6,00m und die Stellplätze in einer Tiefe von 4,30 m geplant. Um die Unterhaltungskosten gering zu halten und Angsträume zu vermeiden ist vorgesehen, die Grünflächen mit flach wachsenden und gering pflegebedürftigen Bodendeckern bzw. Steingewächsen zu bepflanzen. Die Parkplätze erhalten außerdem eine Beleuchtung. Entlang der östlichen und südlichen Privatgärten der Wohnbebauung „Am Tunnel“

ist im Bebauungsplan zur Abschirmung insbesondere der Gärten eine begrünte Sicht- und Lärmschutzwand festgesetzt.

Der **Bahnhofsvorplatz** der sich zwischen der Heidebroichstraße, dem Infrastrukturgebäude, dem Bahnhof und der überdachten Fahrradabstellanlage erstreckt, ist im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche, Zweckbestimmung: Bahnhofsvorplatz, festgesetzt. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen der Heidebroichstraße und dem zukünftigen tiefergelegten Bahnhofsvorplatz ist eine Treppenanlage und eine behindertengerechte Rampe vorgesehen. Unmittelbar zwischen den beiden geplanten Gebäuden ist ein Baumdach mit neun Bäumen geplant. Die Bäume sind im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Westlich der geplanten Fahrradabstellanlage sind weitere freie Fahrradstände vorgesehen.

Der **Bahnhof** einschließlich der Gleise ist im Bebauungsplan als private Verkehrsfläche, Zweckbestimmung: Bahnanlage, festgesetzt. Aus betrieblichen Gründen (einzige Überholmöglichkeiten im Streckenabschnitt Hürth – Euskirchen) bleibt das 3. Gleis in Erfstadt erhalten. Der Bahnhof behält somit einen Mittelbahnsteig mit 2 Bahnsteigkanten und einen stadtseitigen Außenbahnsteig (Gleis 1).

Nach der Genehmigungsplanung der DB sind folgende Umbaumaßnahmen vorgesehen:

- die Erhöhung und Erneuerung der Bahnsteige auf 76 cm (bisher 38 cm) sowie die Verlängerung von 165m auf 180m
- der Bau einer Personenunterführung in 4 m Breite mit Treppen und behindertengerechten Rampen zu den Bahnsteigen
- eine Fahrgastinformationsanzeige, die Errichtung von zwei Überdachungen auf dem Mittelbahnsteig sowie zwei Wartehallen
- die Errichtung einer Überdachung am Hausbahnsteig sowie zwei Wartehallen
- die Errichtung von Sicherheitsanlagen (Videoüberwachung und Notrufsäule)

6.5 Grünflächen, Baumanpflanzung

Das festgesetzte **Verkehrsbegleitgrün** sowie die festgesetzten **Bäume** dienen der optischen Gliederung bzw. Betonung der Verkehrsflächen. Des Weiteren ist beabsichtigt, die Grünflächen mit flach wachsenden und gering pflegebedürftigen Bodendeckern bzw. Steingewächsen zu bepflanzen. Damit soll der Pflegeaufwand gering gehalten und gleichzeitig „Angsträume“ vermieden werden.

Damit die Standorte der Baumanpflanzungen innerhalb der geplanten Verkehrsflächen im Rahmen der Ausbauplanung flexibler angeordnet werden können, sind im Bebauungsplan nur vorgeschlagene Baumstandorte dargestellt und textlich die Anzahl der zu pflanzenden Bäume festgesetzt.

Um den Bestand der am nordwestlichen Rand des Plangebietes stehenden ortbildprägende Stieleiche sowie die südwestlich des Bahnhofsvorplatzes vorhandenen Neun erhaltenswerten Laubbäume zu sichern, sind die Bäume im Bebauungsplan als „zu erhaltender Baum“ festgesetzt; Das gilt auch für die vorhandenen kleinkronigen Bäume auf den nördlich und südlich des Bahnhofsvorplatzes gelegenen und als „Öffentliche Verkehrsfläche, Zweckbestimmung: P+R-Parkplatz“ festgesetzten ausgebauten Parkplatzflächen.

Die beiden mit Baum- und Strauchbepflanzung bestandenen Flächen und als „Öffentliche Grünfläche, Zweckbestimmung: Verkehrsbegleitgrün“, festgesetzten Flächen nord- und südwestlich des Bahndammes sollen dauerhaft erhalten bleiben. Die erforderlichen Eingriffe im Randbereich sind auf das notwendige Maß zu beschränken. Im Bebauungsplan ist eine entsprechende Festsetzung enthalten.

Bei der im Nordwesten des Plangebietes als „Öffentliche Grünfläche, Zweckbestimmung: **Parkanlage**, festgesetzten Fläche handelt es sich um eine Grünanlage, die den gegenüberliegenden Pf.-Matthias-Hockelmann-Platz ergänzt und durch die Festsetzung dauerhaft gesichert wird.

6.6 Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Bei der als „**Fläche, für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**“ festgesetzten Fläche, handelt es sich um eine Gehölzbestand auf einem ehemaligen Bahndamm, der mit dieser Festsetzung dauerhaft gesichert werden soll.

6.7 Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)

Nach Angabe der RWE Power AG wird das Plangebiet im Süden von der bewegungsaktiven tektonischen Störung „Erftsprung“ gekreuzt. Im Verlauf dieser tektonischen Störung treten unterschiedliche bauwerksschädigende Bodenbewegungen auf. Sie ist von jeglicher Neubebauung freizuhalten. Innerhalb des Bereichs der tektonischen Störung können Grün- und Verkehrsflächen sowie Spielplätze angelegt werden.

Der vom Erftsprung betroffene Bereich ist im Bebauungsplan als Grün- und Verkehrsfläche festgesetzt, sodass eine Bebauung der tektonischen Störung ausgeschlossen ist. Der Bereich ist zudem im Bebauungsplan als „Fläche, die von der Bebauung freizuhalten ist“ gekennzeichnet.

7. Umweltbericht

(siehe Anlage)

8. Kennzeichnung gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB

8.1 Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Aufgrund der historischen Nutzung des Geländes als Industriestandort und Güterbahnhof im Rahmen des Braunkohlenabbaus in der Ville ist davon auszugehen, dass weite Teile des Plangebietes bzw. des dort vorhandenen Bodens stark technisch überformt sind, z. B. durch Ablagerungen, Aufschüttungen bzw. diverse stoffliche Belastungen. Vor dem Hintergrund der Vorbelastungen wurden durch die Stadt Erftstadt mehrere Gutachten (August 2013, Mai 2014 und im Herbst 2015) zur Erkundung des Baugrundes bzw. der Bodenmassen an das Ingenieurteam Dr. Hemling & Gräfe aus Köln in Auftrag gegeben.

Im Rahmen dieser Gutachten wurden die Bereiche der im Bebauungsplan festgesetzten „Öffentlichen Verkehrsflächen“ und „Öffentliche Verkehrsflächen, Zweckbestimmung: P+R-Parkplatz und Fußgängerbereich“ sowie die als „Sondergebiet, Zweckbestimmung: Infrastrukturgebäude“ festgesetzten Flächen und Gebiete untersucht.

Die zahlreichen Rammkernsondierungen ergaben, dass die vorhandenen zum Teil mehrere Meter mächtigen Auffüllungen aus schluffigem-kiesigem Erdaushub mit variierenden Fremdanteilen wie Bauschutt, Schlacke, Aschen, Kohlen bestehen. Unterlagert wird die Auffüllung entweder von Schluff oder direkt von Kiessanden; in Teilbereichen auch durch Braunkohle. Der überwiegende Teil der Bohrungen unterschreitet die Zuordnungswerte Z0 der LAGA Boden aus dem Jahr 2004. In mehreren Teilbereichen wurden in der Mischprobe aus der Auffüllung die Zuordnungswerte Z 2 der LAGA Boden festgestellt (siehe Anlagen).

Nach Aussage des Gutachters ist aufgrund der ermittelten Bodenkontaminationen die im Bebau-

ungsplan vorgesehene Nutzungen möglich. Aus den vorliegenden Untersuchungen ergeben sich auch keine Anhaltspunkte auf leichtflüchtige Bodenverunreinigungen. Ebenso ist die Eluierbarkeit / Wasserlöslichkeit der festgestellten Bodenverunreinigungen gering und eine Überschreitung der Prüfwerte Boden- Grundwasser der Bundesbodenschutzverordnung am Ort der Beurteilung nicht zu erwarten.

Dennoch sind verfahrensbedingt die Ergebnisse nur für die Aufschlüsse und für die Proben belegt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass an nicht untersuchten Stellen nicht erkannte Materialienqualitäten bzw. Verunreinigungen vorliegen. Aus diesem Grund sind im Bebauungsplan die untersuchten Bereiche als „Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sein können“ durch folgenden Text gekennzeichnet.

In Teilbereichen der als „Öffentliche Verkehrsfläche“ und „Öffentliche Verkehrsfläche, Zweckbestimmung: P+R-Parkplatz und Fußgängerbereich“ sowie als „Sondergebiet, Zweckbestimmung: Infrastrukturgebäude“, festgesetzten Flächen und Gebiete sind Böden mit umweltgefährdenden Stoffen vorhanden. Der bei den Baumaßnahmen anfallende Erdaushub ist zu untersuchen und entsprechend zu behandeln bzw. zu deponieren.

9. Belange der Wasserwirtschaft

Das Bebauungsplangebiet liegt teilweise (im Südwesten) nach der in Aufstellung befindlichen Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlage Erftstadt - Dirmerzheim in der Wasserschutzzone III B. Bei Planungen und Maßnahmen innerhalb des Bebauungsplangebietes ist der den Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 13.07.1998 zugegangene Entwurf der ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für die Gewässer im Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Erftstadt - Dirmerzheim (Wasserschutzgebietsverordnung E. - Dirmerzheim) zu beachten. Mit dem im Bebauungsplan enthaltenen Hinweis soll den o. g. wasserrechtlichen Belangen Rechnung getragen werden.

Nach Angaben des Bergamtes Düren liegt das Plangebiet im Bereich der braunkohlenbergbaubedingten, großflächigen Grundwasserbeeinflussung. Der natürliche Grundwasserspiegel liegt im Plangebiet bei ca. 80 m ü. NN und die Geländeoberfläche bei ca. 125 bis ca. 130m über NN. Der Flurabstand zum natürlichen Grundwasserspiegel beträgt mindestens 45 m, sodass eine Beeinträchtigung für die geplante Nutzung bzw. Bebauung nicht zu erwarten ist. Dennoch enthält der Plan vorsorglich einen Hinweis auf die Grundwasserabsenkung:

10. Belange des Immissionsschutzes

Für den Bebauungsplan wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen (Straße, Schiene und Parkplatz) durchgeführt (siehe auch „Schalltechnische Untersuchung“ – Anlage der Begründung-).

Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die zu erwartenden Immissionsverhältnisse aus der großflächigen P+R Parkplatzanlage einschließlich der Verkehrsgeräusche auf der Bahnhofstraße am Bahnhof Erftstadt-Liblar auf. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass Immissionen oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht zu erwarten sind. Teilweise werden die Immissionsgrenzwerte sowohl zur Tag- wie auch zur Nachtzeit deutlich unterschritten. Eine Beeinträchtigung der nächstgelegenen Wohnbebauung ist nicht gegeben. Ansprüche auf Lärmschutz leiten sich somit nicht ab. Insbesondere auch für die Wohngebäude Am Tunnel 3-7, deren Gärten bis an den westlichen Rand der südlichen Stellplatzanlage heranreichen, sind keine Grenzwertüberschreitungen im Sinne der 16. BImSchV an den Fassaden wie auch in den Außenwohnbereichen festgestellt worden.

Die Objektplanung zum Bebauungsplan hat bereits im Sinne des vorbeugenden Immissions-schutzes zwischen der Stellplatzanlage und den Gärten der Wohngebäude Am Tunnel gemäß nebenstehendem Kartenausschnitt eine Abschrimeinrichtung zur Unterbrechung der Sichtverbindungen vorgesehen (z. B. Gabionenwand, Grünwand o. ä.). Dies ist aus schalltechnischer Sicht zu begrüßen, eine freiwillige Errichtung wird unabhängig der Ergebnisse dieser schalltechnischen Untersuchung empfohlen.

11. Belange des Baugrundes/ geologischen Untergrundes

Der Geologische Dienst NRW empfiehlt, aufgrund der besonderen Lage des Plangebietes (Abbaukannte Braunkohletagebau und bewegungsaktiven Störung (Erftsprung)) den Baugrund, insbesondere im Hinblick auf die Tragfähigkeit, objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten.

Außerdem ist die Gemarkung Liblar nach der „Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland —Nordrhein-Westfalen, 1: 350 000 (Karte zu DIN 4149)“ der Erdbebenzone 2 in geologischer Untergrundklasse T zuzuordnen.

Laut Angabe des Geologische Dienstes NRW wurde, die DIN 4149:2005 durch den Regelsetzer zurückgezogen und durch die Teile 1, 1/NA und 5 des Eurocode 8 (DIN EN 1998) ersetzt. Dieses Regelwerk ist jedoch noch nicht bauaufsichtlich eingeführt. Anwendungsteile, die nicht durch DIN 4149 abgedeckt werden, können jedoch als Stand der Technik angesehen und sollten entsprechend berücksichtigt werden. Dies betrifft insbesondere DIN EN 1998, Teil 5 „Gründungen, Stützbauwerke und geotechnische Aspekte“.

Vor diesem Hintergrund wurde sowohl ein entsprechender Hinweis bezüglich des Baugrundes als auch der DIN 4149:2005 in den Bebauungsplan aufgenommen.

11. Statistische Angaben:

Flächenbilanz

Verkehrsflächen

-	P+R-Parkplätze	1,7322 ha
-	Bahnhofsvorplatz	0,1718 ha
-	Verkehrsfläche	1,5148 ha
-	Bahnanlage	1,8870 ha

Grünflächen

-	Parkanlage	0,1292 ha
-	Verkehrsbegleitgrün	0,8165 ha
-	zu erhaltende Fläche	0,3819 ha

Allgemeines Wohngebiet 0,1396 ha

Gesamtfläche des Plangebietes **6,8321 ha**

12. Bodenordnung, Durchführungskosten

Eine Baulandumlegung gem. § 45 Baugesetzbuch ist nicht vorgesehen.

Der Bebauungsplan Nr. 99, Erfstadt – Liblar, Bahnhof, hat mit dieser Begründung gem. § 3 (2) Baugesetzbuch in der Zeit vom bis einschließlich öffentlich ausgelegen.

Erfstadt, den

DER BÜRGERMEISTER
Im Auftrag

(Seyfried)
Amtsleitung
Umwelt- und Planungsamt