Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 11/10 Zülpich „Krefelder Straße“

1.**Vorbemerkungen**

1.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Parzellen 917 und 1857, in der Flur 6, Gemarkung Zülpich und ist ca. 1230 qm groß. Die Abgrenzung des Geltungsbereiches der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 11/10 ist dem Lageplan zu entnehmen.

1.2 Bestehendes Planungsrecht

Im Geltungsbereich der 1. Änderung setzt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 11/10 Allgemeines Wohngebiet fest (Rechtskraft seit 1972). Die Parzelle 1857 liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 11/10 und wird nun in den Bebauungsplan einbezogen. Im westlichen Anschluss an den Änderungsbereich setzt der Bebauungsplan bereits eine Parkplatzfläche fest.

1.3 Lage des Plangebietes und Bestand

Der Geltungsbereich liegt im Umfeld des Bahnhofes an der Bahnlinie Düren-Euskirchen und stellt sich derzeit als unbebaute Grünlandfläche dar. Das Plangebiet ist bis vor einigen Jahren von der Stadt als Kinderspielplatz genutzt worden und befindet sich im Eigentum der Deutsche Bahn AG. Die südlich angrenzenden Nachbargrundstücke und die gegenüberliegende Straßenseite sind mit Einfamilienwohnhäusern bebaut.

1.4 Verfahren

Zur Beschleunigung des Verfahrens erfolgt die Aufstellung der 1. Änderung im vereinfachten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB unter Verzicht auf eine frühzeitige Beteiligung und die Anwendung der Eingriffsregelung gem. §§ 14,15 BNatSchG.

Die für einen Bebauungsplan gem. § 13 a erforderlichen Vorbedingungen werden erfüllt.:

Es handelt sich um ein Vorhaben von weniger als 20.000 qm zulässiger Grundfläche im Sinne von § 19 Abs. 2 BauNVO (Grundfläche des Geltungsbereiches: ca. 1230 qm)

Es besteht keine Pflicht zur Durchführung einer UVP

Mit dem Vorhaben wird einem Bedarf an Investitionen zur Verwirklichung eines öffentlichen Infrastrukturvorhabens (P&R Parkplatz) in angemessener Weise Rechnung getragen.

Es sind keine erheblichen Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Darüber hinaus widerspricht das Vorhaben nicht einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

2. Städtebauliche Zielsetzung

Die Bördebahn ist im Rahmen der Landesgartenschau 2014 zumindest teilweise reaktiviert worden und führt derzeit bereits an den Wochenenden regelmäßigen Personenbeförderungsverkehr zwischen Euskirchen und Düren durch. In den nächsten Jahren (voraussichtlich schon ab Ende 2020) soll dies nach derzeitigem Stand bei Gewährung einer entsprechenden Landesförderung auch auf die Wochentage erweitert werden (Stundentakt) , so dass die Bördebahn für den Öffentlichen Nahverkehr in Zülpich eine herausragende Bedeutung erhalten würde. Um möglichst viele Nutzer für die Bahn zu gewinnen, ist es wichtig, dass im direkten Umfeld des Zülpicher Bahnhofs eine entsprechende Infrastruktur mit einer ausreichenden Zahl an P+R Plätzen angeboten wird.
Unmittelbar angrenzend an das Bahnhofsgebäude liegen die unbebauten Parzellen 916 und 917 sowie 1857, alle im Eigentum der Deutsche Bahn AG, die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 11/10 als öffentliche Parkfläche (916) und als Allgemeines Wohngebiet (917 und 1857) festgesetzt sind und die sich aufgrund der Lage neben des Bahnhofs gut für die Anlage eines Park & Ride-Platzes eignen würden.
Um dieses städtebauliche Ziel zu sichern und zu verhindern, dass die Parzelle 917 einer Wohnbebauung zugeführt wird, erfolgt diese 1. Änderung des Bebauungsplans mit dem Ziel der Festsetzung als Öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“. Zusammen mit der Parzelle 916 hätte der hier mögliche Park & Ride-Platz eine Kapazität von ca. 55 Stellplätzen (Geltungsbereich 1. Änderung ca. 40 Stellplätze). Beabsichtigt ist der Kauf der Parzellen durch die Stadt und die Herstellung des Parkplatzes für den Fall, dass die Bördebahn wie erwartet in 2020 vollständig in Betrieb geht. Evt. könnten auch noch Teile der Parzelle 1858 in den Parkplatz einbezogen werden, um die Kapazität des Parkplatzes weiter zu erhöhen.

3. Öffentliche Verkehrsfläche

Der gesamte Geltungsbereich der 1. Änderung wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ festgesetzt. Der Park & Ride-Platz hat im Geltungsbereich der 1. Änderung ein Fassungsvermögen von ca. 40 Stellplätzen.

4. Erschließung

Die Erschließung Park &Ride-Platzes erfolgt von der Krefelder Straße aus.

Mit einer Fahrbahnbreite von 6 m und beidseitigen Gehwegen von jeweils 2 Metern ist die Krefelder Straße dazu ausreichend großzügig dimensioniert.

4. Immissionsschutz

Auf der Grenze zur bestehenden Wohnbebauung an der Krefelder Straße steht bereits eine ca. 1,60-1,80 m hohe Mauer, die als Lärmschutzwand dienen kann.
Sollte der Parkplatz auch nachts als Parkfläche zur Verfügung stehen, können Lärmkonflikte aufgrund des geringen Abstandes zur Wohnbebauung nicht ausgeschlossen werden (z.B. durch die Spitzenpegel beim Türenöffnen und -schliessen). Diese schalltechnischen Besonderheiten werden durch die 16. BImSchV nicht berücksichtigt; hier muss die TA Lärm als Bewertungsgrundlage herangezogen werden.
Die Einhaltung des Maximalpegels für ein WA-Gebiet tagsüber (55+30 db(A) = 85 dB(A)) auf Grundlage der TA Lärm stellt gemäß der Parkplatzlärmstudie des Bayrischen Landesamtes für Umwelt aus 2007 kein Problem dar; für die Einhaltung des Maximalpegels im Nachtzeitraum (40+20 = 60 dB(A)) ergibt sich ein Mindestabstand von 28 Metern laut Tabelle 37 der Bayrischen Parkplatzlärmstudie; also müsste die nächtliche Nutzung (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) für den süd-östlichen Teil des Parkplatzes ausgeschlossen oder entsprechende Schallminderungsmaßnahmen (Erhöhung der Lärmschutzwand, Teileinhausung-/überdachung der zum Wohngebäude nächstgelegenen Parklatzreihe) durchgeführt werden.
Im Rahmen des zukünftigen Baugenehmigungsverfahrens für den Parkplatz werden ggfls. die einzelnen Immissionsschutzmaßnahmen verbindlich festgelegt.

5. Kosten

Die Bebauungsplanänderung wird durch Team 404 durchgeführt.

Im Auftrag

Mohr