



Fachbereich 4

Planen, Bauen, Umwelt

**RÖSRATH**<sup>stadt</sup>

**Stadt Rösrath**  
**Bebauungsplan Nr. 75/1**  
**„Bahnhof Rösrath“**

**Begründung**

**Stand Satzungsbeschluss**

Stand 05/2006

## Inhalt

1. Planaufstellung	2
2. Geltungsbereich	3
3. Planungsziele / Planungsanlass	4
4. Darstellung im Flächennutzungsplan	4
5. Art und Maß der baulichen Nutzung	5
6. Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche	6
7. Bahnflächen	7
8. Öffentliche Verkehrsflächen	7
Konzeption Bus	8
Konzeption Bahn	8
Konzeption Fußgänger	8
Konzeption Radverkehr	9
Konzeption Individualverkehr (IV)	9
9. Ver- und Entsorgung	9
9.1 Strom, Gas, Wasser und Kommunikation	9
9.2 Maßnahmen zur Abwasser- und Niederschlagswasserbeseitigung	10
10. Immissionsschutz , Verkehrslärm	10
11. Grün- und Freiflächenplanung	11
12. Geh- Fahr- und Leitungsrechte	12
13. Altlasten und Baugrund	12
14. Denkmalschutz	13
15. Quantitative Auswertung des Bebauungsplans	15
Teil B Textliche Festsetzungen	16
Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise	17

## 1. Planaufstellung

Der Rat der Stadt Rösrath hat in seiner Sitzung am 10.02.2003 den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 75/1 „Bahnhof Rösrath“ getroffen. Aufstellung und Ort sowie Zeit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden am 28.02.2003 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Bebauungsplan basiert auf folgenden Rechtsgrundlagen:

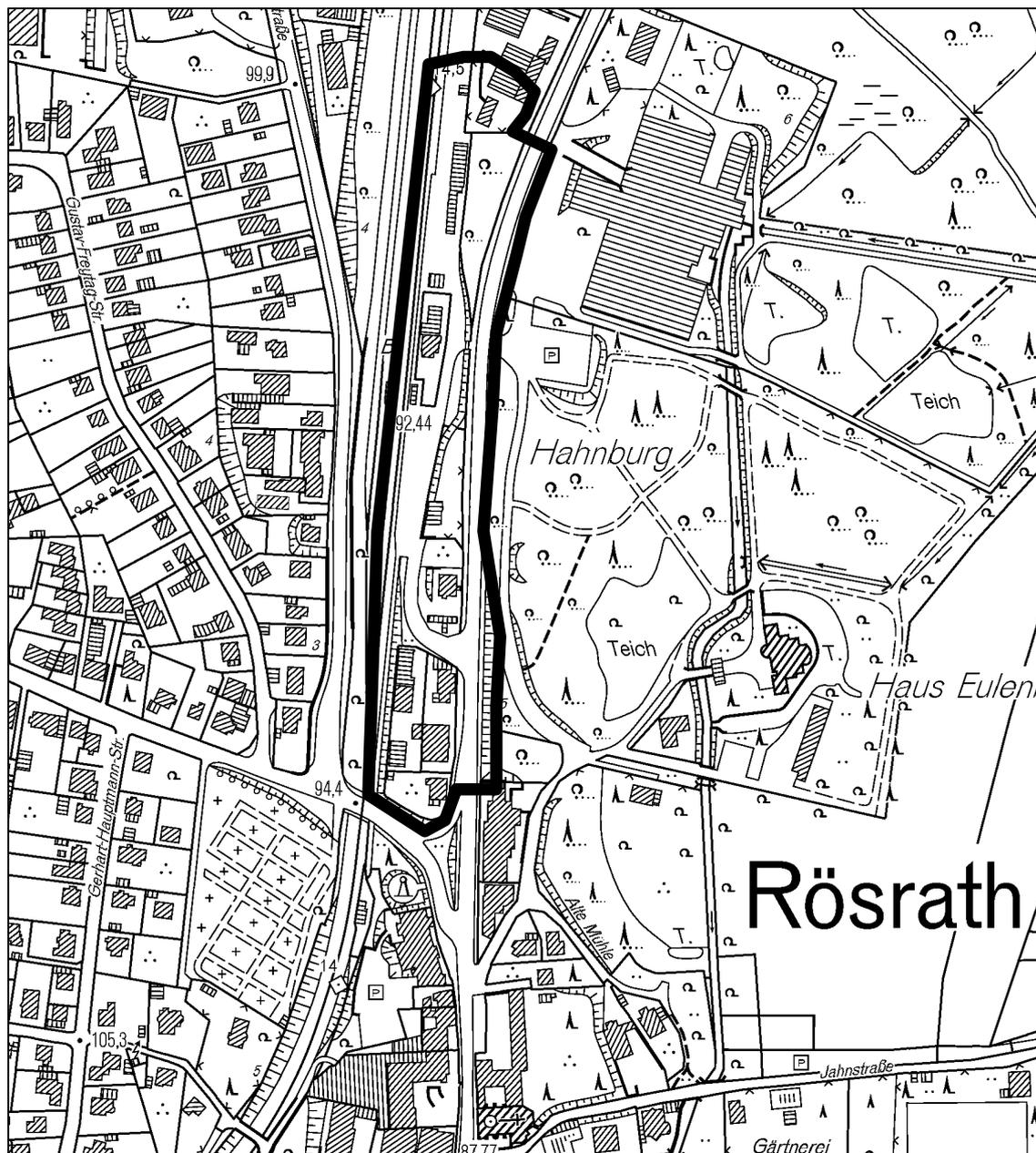
- Baugesetzbuch (BauGB) in Erfassung der Bekanntmachung vom 27.8.1997, zuletzt geändert durch Artikel 12 OLG-Vertretungsänderungsgesetz vom 23.7.2002;
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) 1990; in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S 133), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des BauGB und zur Neuregelung des Rechts der Raumordnung ( Bau- und Raumordnungsgesetz 1998 - BauROG) vom 01.01.1998
- Planzeichenverordnung (PlanzV) 1990; in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl. I S 58 ff.), insbesondere die §§ 1 bis 3 sowie die Anlagen zur PlanzV 90 und die DIN 18003 in der zum Satzungszeitpunkt geltenden Fassung.
- Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.März.2000, geändert durch Gesetz vom 09.Mai 2000 (GV.NRW.S.439 / SVG.NRW.2129) in der zum Satzungszeitpunkt geltenden Fassung.
- Landschaftsgesetz- LG Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. August 1994, geändert durch Gesetz vom 09.Mai.2000 (GV.NRW.S.487) in der zum Satzungszeitpunkt geltenden Fassung.
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.03.2002 (BGBl. I S 1193) in der zum Satzungszeitpunkt geltenden Fassung.
- Bundesimmissionsschutzgesetz(BImSchG) in der Fassung vom 14.05.1990 (BGBl. I S 880), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.09.2002 (BGBl. I S 3622) in der zum Satzungszeitpunkt geltenden Fassung.
- Gesetz zum Schutz und Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz – DSchG) vom 11.März 1980, zuletzt geändert durch Art. 52 d. EuroAnpG NW vom 25.09.2001 (GV.NRW.S.708) in der zum Satzungszeitpunkt geltenden Fassung.

Die Planunterlage wurde unter Verwendung der vom Katasteramt des Rheinisch-Bergischen Kreises in digitaler Form zur Verfügung gestellten Liegenschaftskarte im Maßstab 1:500 erstellt.

## 2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 75/1 „Bahnhof Rösrath“ ist zentral im Ortsteil Rösrath-Mitte gelegen. Er wird begrenzt durch die Parkanlagen von Haus Eulenbroich sowie die Flächen des alten Möbelzentrums (Bebauungsplan Nr. 86) im Osten, den Verlauf der geplanten Unterführung der L 288 im Norden, den Gleisanlagen der DB im Westen sowie der Bensberger Straße im Süden.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 2,23 ha. Lage und Abgrenzung des Geltungsbereichs sind in der Übersichtskarte gekennzeichnet.



Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte ohne Maßstab

© RBK-Katasteramt

### **3. Planungsziele / Planungsanlass**

Durch die Aufgabe von größeren ehemals bahnbetrieblich genutzten Grundstücken seitens der Deutschen Bahn AG hat sich für die Stadt Rösrath die Chance und die Verpflichtung ergeben, die Verkehrsfunktion am Bahnhof Rösrath zu sichern und weiterzuentwickeln.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhof Rösrath“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung auf der Grundlage des von den Gemeindegremien am 30.7.2002 beschlossenen Gesamtkonzeptes zu gewährleisten.

Die Kommune beabsichtigt den Bahnhof als Verkehrsschnittstelle auszubauen und das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufzuwerten und neu zu ordnen. Hierzu sind ein zentraler Busbahnhof, ein neu gestalteter Bahnhofsvorplatz, eine Park+Ride (P+R)- Anlage mit Parkpalette sowie Fahrrad-Stellplätze vorgesehen. Weiterhin werden die baulichen Nutzungen am ehemaligen Stationsgebäude und im weiteren Umfeld geregelt.

Der Bebauungsplan 86 für den angrenzenden Bereich östlich der Hauptstraße befindet sich ebenfalls im Aufstellungsverfahren und ist mit dem vorliegenden Bebauungsplan inhaltlich abgestimmt. Die Planung für die Eisenbahnkreuzungsmaßnahme ist mit Stand 11/2005 ebenfalls berücksichtigt. Der Teilbereich Bebauungsplan 75/2, der das Planungsrecht für die parallel geplante Eisenbahnkreuzungsmaßnahme der Landesstraße 288 herstellen sollte, wird in Absprache mit dem Baulastträger nicht fortgeführt und durch ein Planfeststellungsverfahren ersetzt.

Der Ausbau als ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit Taktknoten zu den Buslinien 422, 423 und 556 ist im Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises (1997) und des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (2002) vermerkt.

### **4. Darstellung im Flächennutzungsplan**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Rösrath stammt aus dem Jahr 1991. Er stellt im Bereich des Bebauungsplanes 75/1 „Bahnhof Rösrath“ öffentliche Verkehrsflächen, Bahnflächen mit Haltepunkt sowie gemischte Bauflächen dar. Im Bebauungsplan sind unter Berücksichtigung der von der DB zwischenzeitlich als entbehrlich benannten Bereiche Festsetzungen als öffentliche Verkehrsfläche, Bahnflächen sowie als Mischgebiet vorgesehen. Der Bebauungsplan ist somit aus den übergeordneten Zielvorgaben des Flächennutzungsplans entwickelt.

## 5. Art und Maß der baulichen Nutzung

Der Bereich des inzwischen privatisierten Stationsgebäudes wird als Mischgebiet (§ 6 BauNVO) festgesetzt (MI 3). Das Maß der baulichen Nutzung richtet sich nach den Obergrenzen der Baunutzungsverordnung (§ 17 BauNVO) für Mischgebiete. Die festgesetzten maximalen Firsthöhen entsprechen dem denkmalgeschützten Bestand. In Abstimmung mit der zuständigen Denkmalbehörde kann auf der Südseite des Bahnhofsgebäudes (zum Bahnhofsvorplatz) ein Anbau zur gastronomischen Nutzung errichtet werden, der max. 4 m in südliche Richtung über den denkmalgeschützten Bestand hinausreichen darf.

Alle baulichen Veränderungen müssen im übrigen mit der Denkmalbehörde abgestimmt werden. (siehe auch Pkt. 14 Denkmalschutz)

Aufgrund der Nähe zum Rösrather Zentrum werden entlang der Hauptstraße (L 284) Mischgebiete (MI 1 und MI 2) festgesetzt, um hier die derzeitige Mischung von Einzelhandel und Wohnen zu sichern. Die Zahl der Vollgeschosse wird sowohl mit einem Mindest- als auch mit einem Höchstmaß festgesetzt, um auch unter Berücksichtigung der Topografie ein angemessene zentrumsnahe Dichte zu erzielen. In Verbindung mit einer maximalen Firsthöhe ist gewährleistet, dass sich eine städtische Struktur bildet, die jedoch das denkmalgeschützte ehemalige Stations-Gebäude und neuen Busbahnhof nicht optisch überlagert. (siehe Darstellung Schnitt) Das Maß der baulichen Nutzung richtet sich an den Obergrenzen des § 17 BauNVO für Mischgebiete.

Nördlich des Rösrather Bahnhofes werden an der Hauptstraße (L 284) weitere Mischgebiete (MI 4 und MI 5) festgesetzt. Im nördlichen MI 5 wird ein Mix aus Einzelhandelsstandorten, Büro- und Dienstleistungen sowie Wohnnutzungen angestrebt. Auch hier werden aufgrund der innerstädtischen Strukturen und der Topographie Mindest- und Höchstmaße der Vollgeschosse sowie maximale Firsthöhen festgesetzt. Das Maß der baulichen Nutzung richtet sich an den Obergrenzen des § 17 BauNVO für Mischgebiete. Im MI 4 wird ausschließlich mit einer Zweckbestimmung eine Parkpalette festgesetzt. Diese ist eingeschossig (ein Parkdeck, zwei Ebenen) und hat ein dem Nutzungszweck entsprechend errechnetes Maß der baulichen Nutzung.

In den Mischgebieten MI 1,2 und 5 wird gem. § 1 (4) Nr. 2 BauNVO festgesetzt, dass bei gewerblicher Nutzung der Grundstücke die Lagerfläche maximal 25 % Flächenanteil am Gesamtgrundstück betragen darf. Im MI 3 bedarf es dieser Festsetzung nicht, da die tatsächlich nutzbare Fläche für Lager aufgrund anderer Festsetzungen (GFL, Denkmalschutz, Stellplätze) unter 25 % liegt. Diese Festsetzung soll die städtebauliche Attraktivität des

Bahnhofumfeldes sichern. Flächenintensive Gewerbenutzungen sollen nicht im Innenstadtbereich bzw. an der Verkehrsschnittstelle angesiedelt werden.

Durch die Festsetzung von Mindestmaßen für Vollgeschosse im MI 1, MI 2 und MI 5 werden planerisch folgende Zielsetzungen verfolgt: 1. Ausschluss von kleinen Einfamilienhäuschen, die im Mischgebiet zwar möglich, im innerstädtischen Ambiente jedoch nicht erwünscht sind. 2. Ausschluss von gewerblichen Hallenbauwerken, welche im Bahnhofsumfeld eine störende Wirkung hätten. Das Höchstmaß für Vollgeschosse berücksichtigt die besondere topographische Lage der Mischgebiete an der Hauptstraße. Zwischen der Hauptstraße und der Bahnanlage besteht ein Höhenunterschied von ca. 3 Metern. Durch die Festsetzung auf maximal 3 Vollgeschosse kann an der Hauptstraße ein 3-geschossiger Baukörper plus Dachkörper entstehen, während der Bau von der Westseite optisch als ein 2-geschossiger Baukörper mit Dachkörper erscheint. Selbst wenn durch die Topographie bedingt die untere Etage kein Vollgeschoss darstellt (Hanglage), wird durch die überlagernde Festsetzung der maximalen Firsthöhe ein optisch 4-geschossig wirkender Bau plus Dachkörper ausgeschlossen.

Um die Überfrachtung des Bahnhofbereiches und dessen gesamtes Umfeldes mit Werbung zu verhindern, dürfen Werbetafeln und/oder Werbeanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplans eine max. Größe von 2,0 qm je Werbeanlage nicht überschreiten. Im direkter Nähe des Bahnhofs (MI 3) darf max. eine Werbeanlage in einer Größe von max. 2,0 qm errichtet werden, die nicht an der Stätte der Leistung ist. Damit soll der Charakter des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes auch optisch hervorgehoben werden. Werbung, die an der Stätte der Leistung stattfindet, ist im Geltungsbereich des Bebauungsplans generell (auch größer als 2,0 qm) zulässig, wenn sie mit der zuständigen Denkmalbehörde abgestimmt wird. Eine Werbeschrift oder ähnliches für einen gewerblichen Betrieb im Bahnhofsgebäudes ist somit unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zulässig.

## **6. Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche**

Die Bauweise in den Mischgebieten MI 1, 2, 3 und 5 entlang der Hauptstraße wird nicht festgesetzt. Damit können zukünftige Vorhaben sowohl als Einzelmaßnahmen in offener Bauweise, aber auch ein abgestimmtes Gesamtkonzept mit einer geschlossenen Bauweise realisiert werden. Für die Parkpalette wird eine abweichende Bauweise festgesetzt, da es sich um ein Einzelbauwerk handelt, welches länger als 50 Meter ist.

Im gesamten Plangebiet werden die Baufenster mit Baugrenzen festgesetzt. Innerhalb dieser Grenzen können zukünftige Vorhaben umgesetzt werden. Im Bereich MI 5 wird die östliche Baugrenze in einem Anstand von 5 m von der geplanten Stützmauer der L 288n festge-

setzt. Die geplante Stützmauer darf durch zusätzliche Auflasten statisch nicht belastet werden.

## **7. Bahnflächen**

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden sich Bahnanlagen, die entsprechend festgesetzt werden. Dazu zählen die Bahnsteige, eine Fernmeldeeinrichtung der Bahn sowie der bestehende Treppenabgang zum Bahnsteig 2.

Darüber hinaus befinden sich zwei Flächen im Plangebiet, die entweder nicht mehr im Besitz der Bahn sind oder verkauft werden sollen, jedoch weiterhin für bahnbetriebliche Zwecke gewidmet bleiben müssen. Sie sind im Bebauungsplan mit einer Schraffur nachrichtlich übernommen.

Es handelt sich um eine unterirdische Leitung zur Stromversorgung und eine Anlage zur Bahnsteigbeleuchtung, die mittelfristig ausgelagert werden soll.

## **8. Öffentliche Verkehrsflächen**

Für die verkehrliche Erschließung im Geltungsbereich werden die Hauptstraße (L 284) sowie die bestehende Zufahrt zu den südlichen Mischgebieten MI 1 und 2 und die Zufahrt zu MI 3 und 4 bzw. der P & R – Anlage als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Flächen für den Busbahnhof und den Bahnhofsvorplatz werden aufgrund der Einschränkungen für den Gesamtverkehr als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Der P & R – Anlage nördlich des Bahnhofsgebäudes wird mit dem Planzeichen 15.3 (Umgrenzung von Flächen für Stellplätze) als Stellplatzanlage für die Öffentlichkeit festgesetzt. Die Parkpalette wird als genehmigungspflichtiges Bauwerk nicht als Verkehrsfläche, sondern als Mischgebiet (MI 4) mit der Zweckbestimmung Parkpalette festgesetzt, da dort ein Bauwerk errichtet werden soll.

Im MI 3 werden die Flächen für Stellplätze neben dem Bahnhofsgebäude durch eine Umgrenzung festgesetzt. Aus Denkmalschutzgründen dürfen dort keine Garagen, Carports o.ä. errichtet werden, da sie das Ensemble beeinträchtigen würden. Mit dieser Festsetzung können einerseits die benötigten Parkplätze für die bestehende Gastronomie und Taxibetrieb im Gebäude nachgewiesen werden, andererseits ist eine andere Nutzung dieser Fläche z.B. für Nebenanlagen ausgeschlossen. Um ein Beparken des Bahnhofsvorplatzes auszuschließen, dürfen Stellplätze im MI 3 nur in der überbaubaren Fläche und in den festgesetzten Stellplatzflächen eingerichtet werden.

Die genaue Aufteilung der Verkehrsfläche wird in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau und dem Straßenverkehrsamt Rösrath festgelegt und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Im Bereich des Busbahnhofes wird durch eine Umgrenzung für Nebenanlagen die Bus- und Bahnsteigüberdachung sowie eine Überdachung des Fahrradparkplatz festgesetzt.

Im Bereich der Mischgebietsflächen MI 2 und MI 5 wurden Festsetzungen für Ein- und Ausfahrten getroffen. Im MI 2 sind keine Ausfahrten auf den Busbahnhof zulässig, um Störungen des Betriebs zu vermeiden. Im MI 5 ist die zulässige Ausfahrt auf die Hauptstraße beschränkt, um die rückwärtigen P+R -anlage und die Landesstraße ohne funktionale Einschränkungen realisieren zu können.

### **Konzeption Bus**

Der Busbahnhof wird räumlich unmittelbar neben dem Regionalbahnhaltepunkt angeordnet und weitgehend auf vorhandenen Verkehrsstrassen errichtet. Er ermöglicht einen direkten Umstieg zwischen Bus und Regionalbahn. Durch Geländeabgrabungen wird eine neue Zufahrt von der Hauptstrasse hergestellt, so dass eine Busumfahrt im Einrichtungsverkehr entsteht. Am Busbahnhof werden insgesamt vier-Halteplätze, davon drei in Sägezahnaufstellung vorgesehen, um einen Systemknoten mit Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen zu ermöglichen. Im Wartebereich ist eine Überdachung vorgesehen. Der provisorische Busbahnhof auf der gegenüberliegenden Straßenseite entfällt mit dem Bau der neuen Anlage.

### **Konzeption Bahn**

Die Regionalbahn verkehrt zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans im 30 Minuten Takt zwischen Köln und Marienheide; die Zugkreuzung erfolgt in Rösrath. Dieses Fahrplankonzept wird auf längere Sicht beibehalten werden.

Perspektivisch sollen deshalb beide Bahnsteige einen barrierefreien Zugang erhalten.

### **Konzeption Fußgänger**

Vom Bahnsteig 1 gelangt man im mittleren Abschnitt barrierefrei auf den Bahnhofsvorplatz, zum Busbahnhof und auf die Hauptstraße Richtung Ortsmitte und im nördlichen Ende zur P+R -Anlage. Ein Fahrbahnteiler auf der Hauptstraße erleichtert den Übergang zum Park Eulenbroich, zur Sülzaue und den geplanten Einzelhandelsgeschäften im Bereich des Be-

bauungsplans Nr. 86. Der Bereich Gerotten wird weiterhin über den bahnparallelen Fußweg und die Bahnkreuzung an der Bensberger Straße erschlossen.

Die Planung beinhaltet eine Option auf die Erstellung eines barrierefreien Zugangs zu Gleis 2 durch die DB AG.

### **Konzeption Radverkehr**

Entlang der Hauptstraße (L 284) sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans Verkehrsflächen für beidseitige Radwege vorgesehen. An der nördlichen Buszufahrt sind ca. 30 überdachte Fahrradparkplätze geplant

### **Konzeption Individualverkehr (IV)**

Für die Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit der Schiene sind im nördlichen Teil des Bebauungsplans eine ebenerdiger Park+Ride - Anlage sowie eine in den Hang integrierte Parkpalette mit insgesamt 131 Stellplätzen, darunter 3 Behindertenstellplätze auf zwei Ebenen vorgesehen. Dies entspricht in etwa dem heutigen Volumen unter Einbeziehung der Parkplatzes Hahnburg und der mittelfristig nicht mehr verfügbaren bahnparallelen Anlagen nördlich des Bebauungsplanbereichs.

Die Erschließung der P & R- Stellplätze und der Parkpalette erfolgt von der L 284 nördlich des Bahnhofes über eine neue Anbindung gegenüber der geplanten Zufahrt zum Bebauungsplangebiet 86.

In der Busumfahrt gibt es eine Kiss+Ride-Spur für Bahnkunden, die mit dem Pkw abgesetzt werden.

## **9. Ver- und Entsorgung**

### **9.1 Strom, Gas, Wasser und Kommunikation**

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom, Gas sowie mit Kommunikationsleistungen erfolgt von der Hauptstraße ausgehend von den jeweiligen vorhandenen öffentlichen Netzen.

Die Trinkwasserversorgung wird durch Anschluss an das öffentliche Trinkwasserversorgungsnetz sichergestellt.

## 9.2 Maßnahmen zur Abwasser- und Niederschlagswasserbeseitigung

Die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes macht eine entwässerungstechnische Neuerschließung des Plangebietes erforderlich. Die heutige Abwasserkanalisation im Plangebiet umfasst nur die Hausanschlussleitungen der vorhandenen Bebauung mit direktem Anschluss an den MW-Kanal in der Hauptstraße. Eine geordnete Oberflächenentwässerung der vorhandenen Wege- und Platzflächen über Straßenabläufe ist nur im Bereich des Bahnhofgebäudes vorhanden.

Eine Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51a LWG ist für das Plangebiet nicht möglich. Die geplanten Flächennutzungen lassen eine Niederschlagswasserversickerung in den anstehenden gering durchlässigen schluffigen Sanden nicht zu. Eine gedrosselte Einleitung in das angrenzende Gewässer (Mühlengraben) ist aufgrund dessen hydraulischer Überlastung selbst für eine geringe Einleitungsmenge nicht genehmigungsfähig.

Die Niederschlagswasserbeseitigung erfolgt daher entsprechend der genehmigten Kanalisationsnetzplanung über die Mischwasserkanalisation der Hauptstraße. Im Plangebiet wird ein Regenwasserkanal angeordnet, beginnend an der P+R -Anlage im Norden mit Trassenverlauf über den Bahnhofsvorplatz und mit Anschluss an den MW-Kanal der Hauptstraße an der südlichen Ausfahrt des Busbahnhofes. Die begrenzte Aufnahmekapazität des Mischwasserkanals in der Hauptstraße erfordert die Anordnung eines Stauraumkanals im Bereich des Busbahnhofes zur Einhaltung der genehmigten Abflusswerte.

Die Kanaltrassenführung über die dem Bahnhofgebäude zugehörigen Privatflächen wird durch Eintragung eines Leitungsrechtes zugunsten der Stadtwerke Rösrath AöR gesichert.

## 10. Immissionsschutz , Verkehrslärm

Für eine konfliktfreie Entwicklung der Flächen sind die Emissionen der Verkehrsflächen (L 284, L 288) sowie des Zugverkehrs zu berücksichtigen. Die Untersuchungsergebnisse haben gezeigt, dass die für die Beurteilung heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 – „Schallschutz im Städtebau“ in relevanten Bereichen überschritten werden. Die Orientierungswerte für Mischgebiete liegen bei Tagwerten von 60 dB (A) und Nachtwerten von 50 dB(A). Diese Orientierungswerte werden im Bestand um 10 bis 15 dB(A) überschritten. Da in diesem innerstädtischen Bereich aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) nicht in Betracht kommen, werden für die Mischgebiete MI 1 bis 3 und MI 5 entlang der Hauptstraße Lärmpegelbereiche IV (maßgeblicher Außenlärmpegel 66-70 dB (A)) festge-

setzt. In diesen Lärmpegelbereichen sind Vorhaben nur zulässig, wenn sie die Anforderungen an die Lärmschalldämmung von Außenbauteilen für die jeweils zutreffenden Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 Abs. 5 erfüllen. Ausnahmen können zugelassen werden, wenn fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass dieser Schutz, z.B. aufgrund von Abschirmungen durch vorgelagerte Gebäude, nicht erforderlich ist. Die Mischgebiete werden mit dem Planzeichen 15.6 als Flächen mit Lärmpegelbereich IV festgesetzt.

Im Rahmen der Umplanung der L284 wird sich keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16.BimSchV) ergeben, da es sich um einen Umbau innerhalb des heutigen Straßenbereichs handelt und die Fahrbahnbreiten zugunsten der Rad- und Gehwege eher verringert werden. Passive Schallschutzmaßnahmen im Bestand sind somit aufgrund des Bebauungsplanes nicht erforderlich.

Für die Planung des neuen Busbahnhofs sowie der neuen P & R-Anlage wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die im besonderen auf die Auswirkungen auf die bestehende Bebauung an der gegenüberliegenden Bensberger Straße abzielt. Bei der Berechnung der Immissionssituation wurden die Emissionen des Verkehrs aus dem Busbahnhof und der P & R-Anlage ermittelt und dargestellt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Immissionsgrenzwerte bezogen auf den durch die Belastung hier relevanten Tageszeitraum deutlich unter 50 dB(A) liegen. Der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A) für den Tageszeitraum bleibt auch durch die Auswirkungen der P & R-Anlage deutlich unterschritten, so dass insgesamt keine Maßnahmen erforderlich werden.

## **11. Grün- und Freiflächenplanung**

Die Fläche befindet sich nicht im Landschaftsschutz oder in anderen geschützten Gebieten. Im Geltungsbereich sind keine schützenswerte Biotope nach BNatSchG § 20 c vorhanden.

Im Bebauungsplan sind zwei bestehende Grünflächen entlang der Hauptstraße förmlich festgesetzt worden, um eine alleeartig bepflanzte Raumkante zu bilden. Vor dem Bahnhofsgebäude befinden sich in der Grünfläche zwei etwa hundertjährige Eiben, welche ortsbildprägenden Charakter besitzen und aus landschaftspflegerischen Gesichtspunkten wertvoll sind. Diese Bäume werden mit einem Erhaltungsgebot belegt.

Zur Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein landespflegerischer Fachbeitrag aufgestellt. In diesem Gutachten wurden die Eingriffe und Ausgleichsmöglichkeiten bilanziert. Mit diesen Maßnahmen können die Eingriffe vollständig ausgeglichen werden. Die zu pflanzen-

den Bäume und Sträucher werden im Bebauungsplan nicht als Einzelstandorte festgesetzt sondern sind im Zuge des Straßenbegleitgrüns zahlenmäßig entsprechend den Berechnungen aus dem landschaftspflegerischen Fachbeitrag zu pflanzen.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder eine Vorprüfung gem. UVP-Gesetz ist für den Bebauungsplan Nr. 75 entbehrlich, da der Geltungsbereich vor der Aufstellung nicht dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzurechnen war. (UVPG 2004 Anlage 1, Nr. 18.7)

Der Bebauungsplan Nr. 75/1 wurde am 10.02.2003 durch den Rat der Stadt Rösrath aufgestellt. Eine umfassende Umweltprüfung nach „neuem Recht“ ist insofern nicht erforderlich.

## **12. Geh- Fahr- und Leitungsrechte**

Im Bereich des B-Plans werden folgende Geh-, Fahr- und Leitungsrechte festgesetzt:

Als GFL 1 ist eine unterirdische Versorgungsstrasse zu Gunsten der Versorgungsträger und zu Gunsten der Bahn festgesetzt, die der Versorgung der Bahnanlagen dient und daher als bahnbetriebliche Anlage gewidmet bleiben muss.

Als GFL 2 ist die Zuwegung von der Parkplatzeinfahrt über die MI-Fläche zum Bahnhofsvorplatz als Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit und als Geh- und Fahrrecht zugunsten der Stadt Rösrath und als Leitungsrecht zugunsten Stadtwerke Rösrath AöR festgesetzt. Dieses Areal soll durch einen Flächentausch mit der Stadt Rösrath privatisiert werden. Durch die festgesetzten GFL wird die Erreichbarkeit und fußläufige Durchlässigkeit zum des Bahnhofsvorplatzes gesichert und verbessert. Weitere zur Zeit der Planaufstellung existierende Wegerechte werden mit der Realisierung der öffentlichen Zufahrt zur P + R-Anlage hinfällig.

## **13. Altlasten und Baugrund**

Im Altlastenkataster des Rheinisch-Bergischen Kreises ist im Geltungsbereich des Bebauungsplans eine Altlastenverdachtsfläche eingetragen. An der Hauptstraße (L 284) befand sich früher eine Tankstelle. Bei einer Erstbewertung im Jahr 1995 wurden bei Rammkernsondierungen Boden- und Feststoffproben genommen und untersucht. Das Konzentrationsniveau der gefundenen Kohlenwasserstoffe lässt laut Altlastenkataster nicht auf ein Ausmaß einer Gefährdung von Umwelt und Schutzgütern schließen.

Für den Fall, dass Baumaßnahmen oder Erdbewegungen geplant sind, ist eine fachgutachterliche Begleitung mit Entsorgungs-/ Verwertungskonzept zu veranlassen. Nachweise

über den Verbleib der Aushub-/ Abbruchmassen sind der unteren Abfallbehörde in Form von Abfallbegleitschein bzw. Deponietestat zu erbringen.

Maßgebend für dann in Teilbereichen ggf. erforderliche Bodensanierungen sind hier die für die einzelnen Nachnutzungen in der Bundesbodenschutz und Altlastenverordnung (BbodSchV) niedergelegten Prüf- und Maßnahmewerte.

Im Bebauungsplan ist dieser Bereich entsprechend dem Altlastenkataster als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, festgesetzt.

Die zukünftigen Verkehrsflächen wurden im Jahr 2004 auf Altlasten untersucht. Dabei wurde in einer Mischprobe (am zukünftigen Busbahnhof) eine leicht erhöhte Konzentration bei Schwermetallen festgestellt. Diese Werte befinden sich jedoch im Bereich der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) - Zuordnungsklasse 1.1. Bodenaushub aus diesem Bereich darf demnach nicht in Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete, Gebieten mit häufigen Überschwemmungen, Naturschutzgebieten, Biosphärenreservaten und Flächen mit sensibler Nutzung wie Spielplätze und Nutzgärten eingebaut werden. Alle übrigen Bodenproben waren ohne Befund.

#### **14. Denkmalschutz**

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Rösrath mit Güterschuppen ist als bauliches Zeugnis für die Erschließung des Bergischen Landes durch die Eisenbahn bedeutend für die Geschichte der Menschen und für die Geschichte der Gemeinde Rösrath. Es ist in die Denkmalliste eingetragen und als Denkmal festgesetzt. An der Erhaltung und Nutzung dieses weitgehend original erhaltenen bergischen Typenbahnhofs besteht aus wissenschaftlichen (eisenbahn- und ortsgeschichtlichen) Gründen ein öffentliches Interesse.

Das Empfangsgebäude wurde mit der Eisenbahnstreckenverlängerung bis nach Hoffnungsthal im Jahre 1890 erbaut und ist heute noch in Betrieb. Die Gebäudeform geht zurück auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn und besteht aus einem zweigeschossigen, zweiachsigen Empfangsgebäude mit einem straßenseitigen Seitenrisalit, der erdgeschossig den Eingang zum Schalter und zu den Wartesälen aufwies. Während im Erdgeschoss große Fensterformate eingesetzt wurden, teilte man diese im Obergeschoss in gekuppelte Fenster mit Mittelpfosten. Über dem Bruchsteinsockel befand sich eine gemusterte Verschieferung, welche in einer als Traufgesims ausgebildeten Verbretterung endete. Das Hauptgebäude hat

ein Krüppelwalmdach, der Fachwerkgüterschuppen ein Satteldach mit überkragenden Vordächern.

Das Bahnhofsgebäude ist im Bebauungsplan mit dem entsprechenden Planzeichen als Denkmal nachrichtlich übernommen worden.

**15. Quantitative Auswertung des Bebauungsplans**

Gemischte Baufläche	MI 1	3056 qm	
	MI 2	2367 qm	
	MI 3	1205 qm	
	MI 4 und 5	2187 qm	
	Gesamt		8815 qm
Bahnflächen		1130 qm	
	Gesamt		1130 qm
Verkehrsflächen	L 284	5888 qm	
	P + R	1991 qm	
	ZOB	2945 qm	
	Gesamt		10824 qm
Grünflächen		1436 qm	
			1436 qm
Geltungsbereich	Gesamt		22206 qm

## **Teil B Textliche Festsetzungen**

### **1. Art der baulichen Nutzung**

In den Mischgebieten MI 1, 2 und 5 wird gem. § 1 (4) Nr. 2 BauNVO festgesetzt, dass bei gewerblicher Nutzung der Grundstücke die Lagerfläche maximal 25 % Flächenanteil am Gesamtgrundstück betragen darf.

### **2. Nebenanlagen, Stellplätze**

Im MI 3 dürfen Stellplätze nur in der überbaubaren Fläche und in der festgesetzten Stellplatzfläche eingerichtet werden. Im Bereich der festgesetzten Stellplätze dürfen keine Garagen, Carports, o.ä. errichtet werden.

### **3. Lärmpegelbereich**

Für die Mischgebiete MI 1 bis 3 und 5 werden Lärmpegelbereiche IV (Maßgeblicher Außenlärmpegel 66 – 70 dB(A)) festgesetzt. In diesen Lärmpegelbereichen sind Vorhaben nur zulässig, wenn sie die Anforderungen an die Lärmschalldämmung von Außenbauteilen für die jeweils zutreffenden Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 Abs. 5 erfüllen. Ausnahmen können zugelassen werden, wenn fachgutachterlich nachgewiesen wird, dass dieser Schutz, z.B. aufgrund von Abschirmungen durch vorgelagerte Gebäude, nicht erforderlich ist.

### **4. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**

Als GFL 1 ist ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit und ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten der Stadt Rösrath und der Stadtwerke Rösrath AöR festgesetzt. Als GFL 2 ist eine unterirdische Versorgungsstrasse zu Gunsten der Versorgungsträger und zu Gunsten der Bahn festgesetzt.

### **Gestalterische Festsetzung gem. BauO NRW**

#### **5. Werbeanlagen**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans dürfen Werbetafeln und/oder Werbeanlagen eine max. Größe von 2,0 qm je Werbeanlage nicht überschreiten. Im MI 3 darf max. eine Werbeanlage in einer Größe von max. 2,0 qm errichtet werden, die nicht an der Stätte der Leistung ist. Werbung, die an der Stätte der Leistung stattfindet ist im Geltungsbereich des Bebauungsplans generell (auch größer 2,0 qm) zulässig.

## **Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise**

### **1. Passiver Schallschutz – Fluglärm**

Das Plangebiet liegt außerhalb der Lärmschutzzone C des LEP IV.

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH empfiehlt, dass bei neu errichteten Wohnbebauungen zum Schutz gegen Fluglärm Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

### **2. Bodendenkmalpflege**

Bei Entdeckungen von Bodendenkmälern wird auf die §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz hingewiesen.

### **3. Altlasten**

Im Altlastenkataster des Rheinisch-Bergischen Kreises ist im Geltungsbereich eine Altlastenverdachtsfläche eingetragen. An der Hauptstraße (L 284) befand sich früher eine Tankstelle. Bei einer Erstbewertung im Jahr 1995 wurden bei Rammkernsondierungen Boden- und Feststoffproben genommen und untersucht. Das Konzentrationsniveau der gefundenen Kohlenwasserstoffe lässt laut Altlastenkataster nicht auf ein Ausmaß einer Gefährdung von Umwelt und Schutzgütern schließen.

Für den Fall, dass nun weitere Baumaßnahmen oder Erdbewegungen geplant sind, ist eine fachgutachterliche Begleitung mit Entsorgungs-/ Verwertungskonzept zu veranlassen.

Nachweise über den Verbleib der Aushub-/ Abbruchmassen sind der unteren Abfallbehörde in Form von Abfallbegleitschein bzw. Deponietestat zu erbringen.

### **4. Denkmalpflege**

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Rösrath mit Güterschuppen ist als bauliches Zeugnis für die Erschließung des Bergischen Landes durch die Eisenbahn bedeutend für die Geschichte der Menschen und für die Geschichte der Gemeinde Rösrath. Es ist in die Denkmalliste eingetragen und als Denkmal festgesetzt

### **5. Gewidmete Bahnflächen**

Im Bebauungsplan befinden sich zwei Flächen, die weiterhin für bahnbetriebliche Zwecke gewidmet bleiben müssen. Wartungs- und Sicherungsarbeiten an den Leitungen sind auf den im B-Plan nachrichtlich übernommenen gewidmeten Flächen durch den Flächeneigentümer zuzulassen.

