

**Aufhebung Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg –
Südumgehung Bedburg**

Begründung zur Offenlage

Inhalt

1.	Städtebauliche und planungsrechtliche Situation	2
1.1	Plangebiet.....	2
1.2	Übergeordnete Planungen	3
1.3	Inhalt des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg	4
1.4	Bauleitplanverfahren	5
2.	Ziel und Zweck der Planung	6
3.	Auswirkungen der Aufhebung.....	7
3.1	Planungsrecht.....	7
4.	Umweltbelange	8

1. Städtebauliche und planungsrechtliche Situation

1.1 Plangebiet

Die vom Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg betroffene Fläche ist zentral im Stadtgefüge von Bedburg an der Kreisstraße 37 und der Trasse der durch Bedburg verlaufenden Eisenbahn verortet.

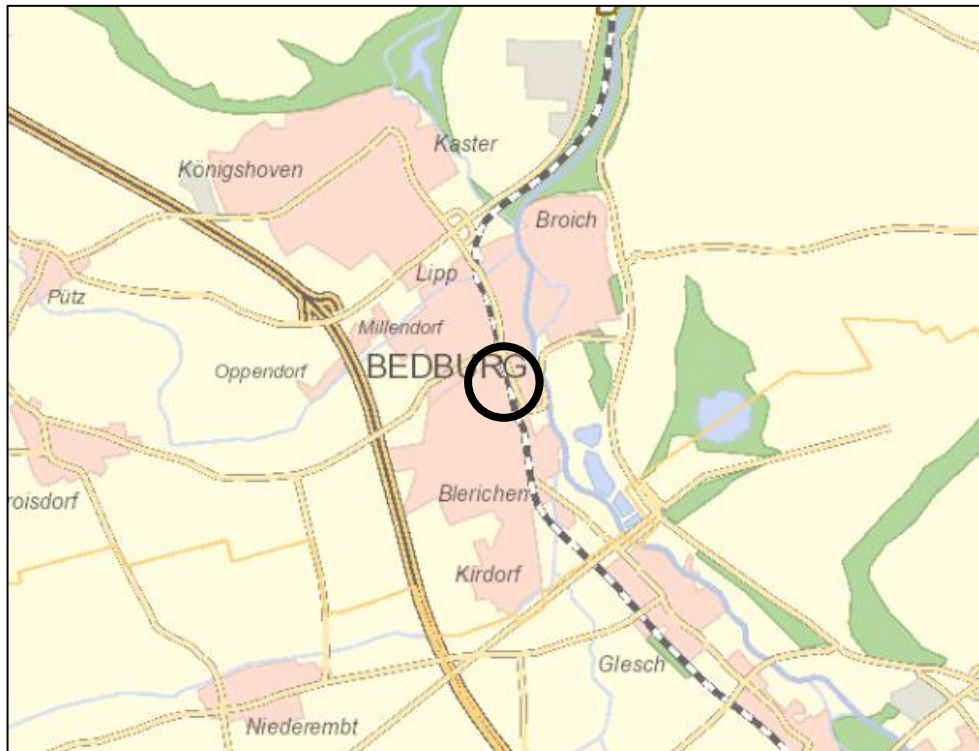


Abbildung 1: Verortung im Stadtgebiet

Das aufzuhebende Plangebiet des Bebauungsplanes umfasst dabei einen Teilabschnitt der Adolf-Silverberg-Straße, der Bahntrasse, von der Fahrradabstellanlage des Bahnhofes im Süden bis auf Höhe der Langemarckstraße im Norden, sowie einen kleineren Abschnitt der Bahnstraße nördlich des großflächigen Einzelhandelsstandortes an der Bahnstraße.

Der rd. 1 Hektar große Bereich zwischen der Bahntrasse und der Adolf-Silverberg-Straße ist unbebaut. Im nördlichen Bereich besteht eine gewerbliche Nutzung als Lagerfläche sowie als Zufahrt des sich weiter nach Norden erstreckenden Geländes eines Gewerbebetriebes. Die restliche Freifläche liegt seit geraumer Zeit brach und ist mit Sträuchern und Gehölz bewachsen.

Die Fläche zwischen der Bahntrasse und der Bahnstraße ist ungleich kleiner. Das nördliche Drittel dieser rd. 2.000 m² Fläche ist durch ein von der Bahnstraße aus erschlossenes Wohnhaus bebaut. Das zentrale Drittel der Fläche wird temporär als Gartenfläche genutzt. Im südlichen Drittel finden sich hingegen bauliche Anlagen einer bereits aufgegebenen gewerblichen Nutzung.

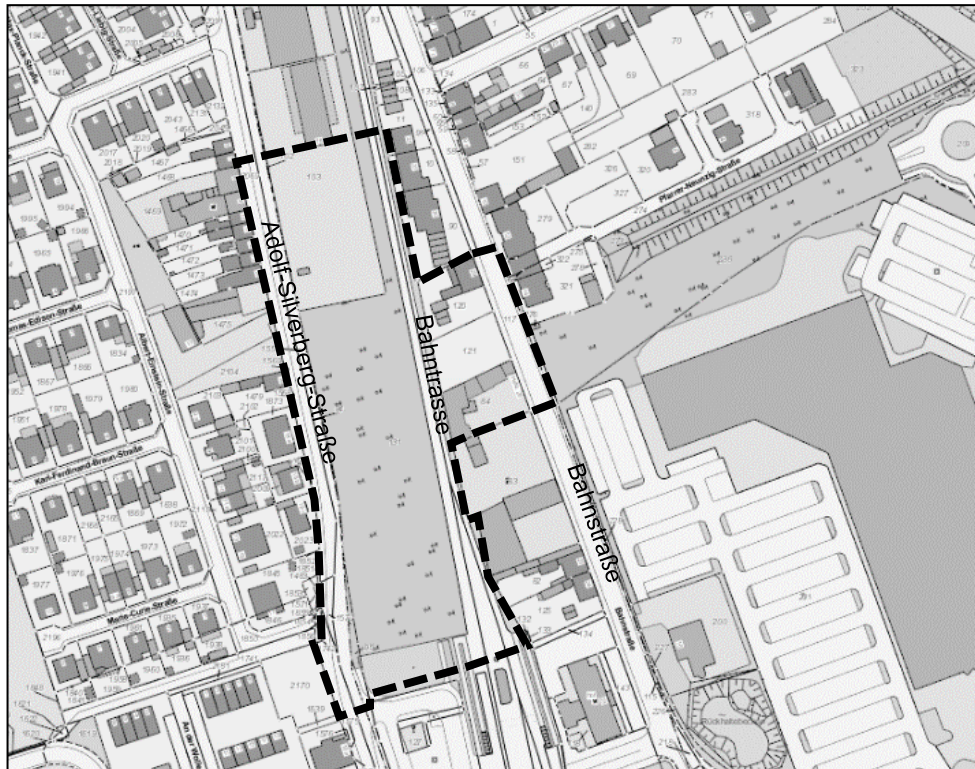


Abbildung 2: Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg – Südumgehung Bedburg

1.2 Übergeordnete Planungen

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln weist den Geltungsbereich für den Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg – „Südumgehung Bedburg“ als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) aus. Die Bahntrasse ist als bestehende Schienenwegeachse dargestellt.



Abbildung 3: Flächennutzungsplan Bedburg mit Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg – Südumgehung Bedburg

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bedburg stellt den Großteil des Plangeltungsbereichs als Fläche für Bahnanlagen dar. Lediglich die Flächen zwischen der Bahntrasse und der Bahnstraße sind als gemischte Baufläche bzw. als Gewerbefläche dargestellt.

1.3 Inhalt des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg

Der 1998 als Satzung beschlossene Bebauungsplan war ein Baustein des 1992 vom Rat der Stadt Bedburg beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes. Der Verkehrsentwicklungsplan sah unter anderem die dauerhafte Schließung des Bahnüberganges Lindenstraße sowie die Verlegung des Bahnhofes Bedburg an diese Stelle vor. Als Ersatz einer leistungsgerechten Bahnquerung sah der Verkehrsentwicklungsplan die direkte Durchbindung der Südumgehung Bedburg von der damaligen L 361 (heutige Kreisstraße, Bahnstraße) an die Adolf-Silverberg-Straße als neue Kreisstraße 37n vor. Vom Kreisverkehrsplatz, unmittelbar westlich der Erftbrücke, sollte im Rahmen einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme eine Fahrbahn in Richtung Westen geführt werden. Die sich von dort an absenkende Fahrbahn sollte die

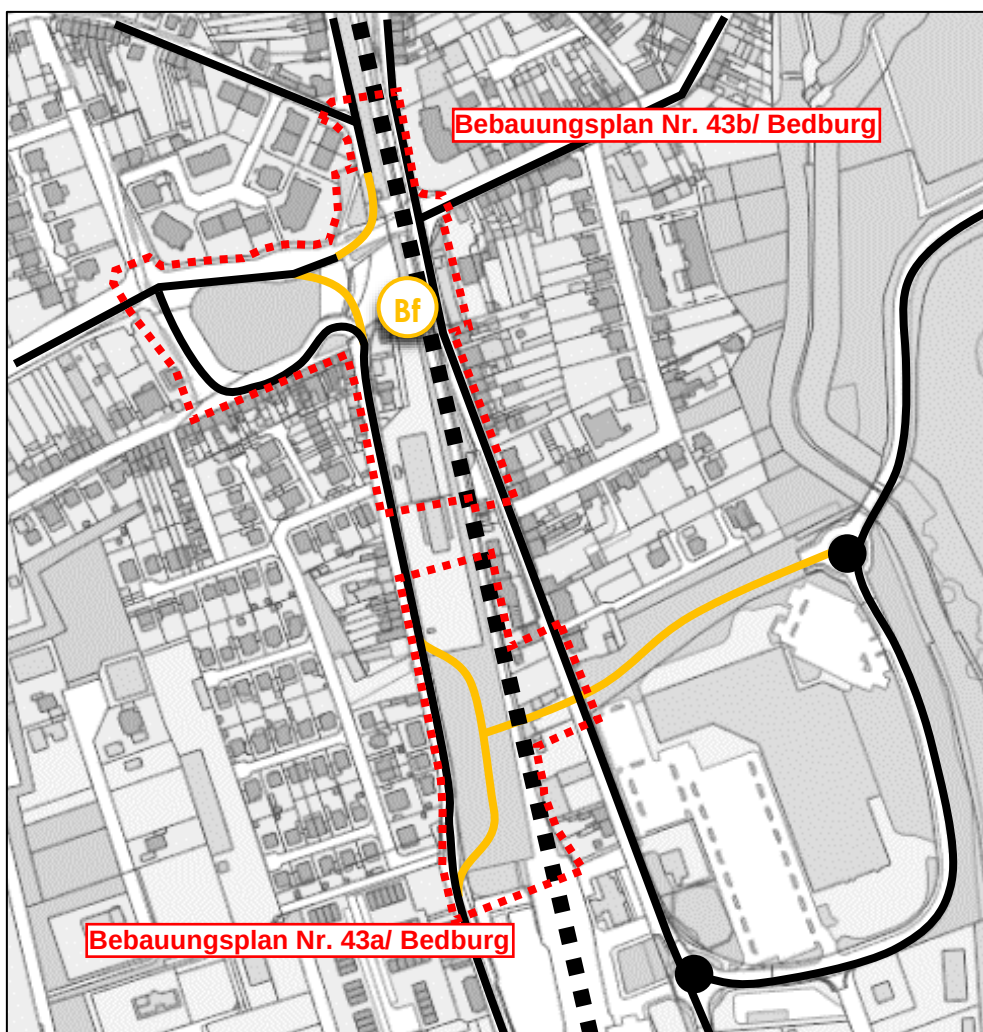


Abbildung 5: Konzeption des Verkehrsentwicklungsplanes 1992

Bahnstraße und die Bahntrasse durch ein Unterführungsbauwerk queren und auf der heute brachliegenden Fläche zwischen Adolf-Silverberg-Straße und Bahntrasse wieder nach oben geführt und an die Adolf-Silverberg-Straße angebunden werden.

Der Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg – „Südumgehung Bedburg“ sollte die Unterführung und Anbindung an die Adolf-Silverberg-Straße planungsrechtlich vorbereiten. In der Planzeichnung werden großzügige Verkehrsflächen festgesetzt um auch die, durch die Absenkung der Fahrbahn notwendig werdenden Böschungen einzubeziehen. Die am nördlichen Rand des Geltungsbereiches liegende Betriebsfläche ist als Gewerbefläche festgesetzt, während im südlichen Randbereich eine öffentliche Parkfläche festgesetzt ist. Die dazwischenliegenden Flächen sollten entsprechend der Festsetzungen als Grünanlage angelegt werden. Der Bereich zwischen der Bahntrasse und der Bahnstraße ist, neben der Verkehrsflächenfestsetzung, als gemischte Baufläche festgesetzt.



Abbildung 5: Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg – Südumgehung Bedburg

1.4 Bauleitplanverfahren

Der Stadtentwicklungsausschuss fasste in seiner Sitzung vom 18. Februar

2020 den Aufstellungsbeschluss für die Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 43a – „Südumgehung Bedburg“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB sowie den Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.1 BauGB und der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634).

Gemäß § 1 Abs. 8 BauGB gelten die Vorschriften des Baugesetzbuchs über die Aufstellung von Bauleitplänen auch für die Änderung, Ergänzung und Aufhebung. Insofern ist diesem Bauleitplanverfahren eine Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB mit den Angaben nach § 2a BauGB beizulegen. Eine Umweltprüfung, dargestellt in einem Umweltbericht ist Bestandteil dieses Bauleitplanverfahrens.

Es findet das volle Regelfahren mit frühzeitiger Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange statt. (vgl. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB). Anschließend erfolgt die Offenlage der Planung für die Dauer von mindestens einem Monat.

2. Ziel und Zweck der Planung

Seit der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplanes im September 1992 wurde die Gesamtkonzeption dieses Planes immer wieder in Frage gestellt. Insbesondere der Frage einer dauerhaften Schließung des Bahnüberganges Lindenstraße stand der Rat der Stadt Bedburg mehrfach kritisch gegenüber. Im Laufe der Jahre gab es Beschlüsse für und wider eine Schließung. Und auch die Verlegung des Bahnhofes Bedburg an den heutigen Bahnübergang blieb lange Zeit unklar.

Schließlich wurde die seinerzeitige Absicht zur Schließung des Bahnüberganges und der Verlegung des Bahnhofes über eine längere Zeit nicht mehr weiterverfolgt. Der Bahnhof Bedburg ist dann schlussendlich an seiner ursprünglichen Stelle umgebaut und saniert worden. Die Fertigstellung erfolgte im Jahr 2012. Allein aus diesem Grunde ist die Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplanes Nr. 43b/ Bedburg in Frage zu stellen. Mit dem Beschluss des Masterplans Mobilität und Verkehr am 12. März 2019 wurde dann auch beschlossen den Bahnübergang Lindenstraße dauerhaft offen zu halten. Die Deutsche Bahn plant bereits den Bahnübergang, insbesondere für eine verbesserte Querung der Fußgänger, zu ertüchtigen. Die sich aus diesen Planungen ergebenden Baumaßnahmen werden dem Bebauungsplan Nr. 43b/ Bedburg entgegenstehen, sodass es nun auch nach § 1 Abs. 3 BauGB geboten ist, den Bebauungsplan auszuleiten.

Des Weiteren wurde die Trasse der K 37n nicht so umgesetzt wie ursprünglich geplant. Die heutige K 37n schwenkt am Kreisverkehr an der Erft von Osten kommend nach Süden ein und bindet dann, in einer langgezogenen

Kurve an den Kreisverkehr am Bahnhof an die Bahnstraße an. Eine Anbindung der Südumgehung an die Adolf-Silverberg-Straße wurde somit nie umgesetzt. Mit dem Beschluss des Masterplans Mobilität und Verkehr soll diese Maßnahme auch nicht weiterverfolgt werden. Vor diesem Hintergrund ist somit auch der Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg nicht mehr vollzugsfähig und somit auszuleiten.

3. Auswirkungen der Aufhebung

3.1 Planungsrecht

Durch die Ausleitung des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg ändern sich zum Teil die Nutzungen der Flächen, welche heute noch in dessen Geltungsbereich liegen. So wird für die unbebaute Fläche zwischen der Adolf-Silverberg-Straße und der Bahntrasse künftig kein Bebauungsplan gelten. Diese Fläche wird fortan im unbeplanten Innenbereich liegen und das Baurecht wird sich hier nach § 34 BauGB richten. Der nördliche Gewerbebetrieb wird dadurch indes nicht eingeschränkt, da die zulässigen Nutzungen der heutigen Festsetzungsinhalte auch im unbeplanten Innenbereich möglich bleiben. Die brachliegende Fläche wird mit Ausleitung des Bebauungsplanes hingegen bebaubar werden. Aufgrund der höchst heterogenen Nutzungsmischung der umgebenden Bauflächen bleiben hier verschiedene Nutzungsmöglichkeiten denkbar. Die Fläche ist durch die Adolf-Silverberg-Straße erschlossen und besitzt überdies einen günstigen Zuschnitt für eine bauliche Entwicklung. Eine abschließende Beurteilung, welche baulichen Nutzungen hier möglich sind, kann und soll hier jedoch nicht gegeben werden. Festzustellen bleibt lediglich, dass kein Erfordernis einer anschließenden bauleitplanerischen Steuerung ersichtlich ist.

Für die Fläche zwischen der Bahntrasse und der Bahnstraße würden sich die planungsrechtlichen Verhältnisse zunächst nicht wesentlich ändern, da das Planungsrecht hier auf den älteren Bebauungsplan Nr. 38/ Bedburg zurückfallen würde. Dieser sieht hier – ähnlich wie der Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg – ein Mischgebiet im nördlichen und eine Verkehrsfläche im südlichen Teil vor. Auch dem Bebauungsplan Nr. 38/ Bedburg liegt die Konzeption des Verkehrsentwicklungsplanes von 1992 zu Grunde, sodass auch die hier festgesetzte Verkehrsfläche nicht als solche entwickelt werden soll. In einem nächsten Schritt ist daher vorgesehen, auch diesen Bebauungsplan zu ändern.



Abbildung 6: Bebauungsplan Nr. 38/ Bedburg und Teilgeltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg

Vorher soll jedoch die Ausleitung des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg abgeschlossen und sodann, zusammen mit den Eigentümern, ein Entwicklungskonzept für diese Fläche erarbeitet werden. Denn die bauplanungsrechtliche Ausrichtung ist hier noch völlig offen. Die Fläche liegt in nordsüdlicher Ausrichtung zwischen einem Mischgebiet und einem Gewerbegebiet und in westöstlicher Richtung zwischen einer dreigeschossigen Bebauung einer Bahntrasse. Die uneinheitliche Gemengelage zeigt damit weder eine eindeutige städtebauliche noch eine klare planungsrechtliche Ausrichtung auf.

4. Umweltbelange

Gemäß § 2a S. 2 i. V. m. § 2 Abs. 4 BauGB ist der Begründung ein Umweltbericht beizufügen. Darin werden die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB untersucht, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht zusammengefasst werden. Entsprechend § 1 Abs. 8 BauGB gilt dieses auch für die Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen.

Trotz der Bebaubarkeit einer heute brachliegenden Fläche, ist, insbesondere mit Blick auf die derzeitigen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 43a/ Bedburg, mit keinen nennenswerten Eingriffen in den Naturhaushalt und Landschaftsschutz zu rechnen. Gesonderte Maßnahmen zum Ausgleich sind nicht durchzuführen, da zulässige Eingriffe in Gebieten nach § 34 BauGB nicht ausgleichspflichtig sind. Ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag, in dem Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen bilanziert werden, ist daher nicht erforderlich. Die Darstellung der umfassenden Umweltprüfung erfolgt im Umweltbericht zur Offenlage der Bebauungsplanunterlagen.

Bedburg, _____

Sascha Solbach
(Bürgermeister)