

**Aufhebung Bebauungsplan Nr. 43b/ Bedburg –
Gebiet Bahnübergang Lindenstraße/ Neusser
Straße/ Bahnstraße**

Begründung

Inhalt

1.	Städtebauliche und planungsrechtliche Situation	2
1.1	Plangebiet.....	2
1.2	Übergeordnete Planungen	3
1.3	Inhalt des Bebauungsplanes Nr. 43b/ Bedburg	4
1.4	Bauleitplanverfahren	6
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. 43b/ Bedburg betroffene Fläche ist zentral im Stadtgefüge von Bedburg an der Kreisstraße 37 und dem Bahnübergang der durch Bedburg verlaufenden Eisenbahntrasse verortet.

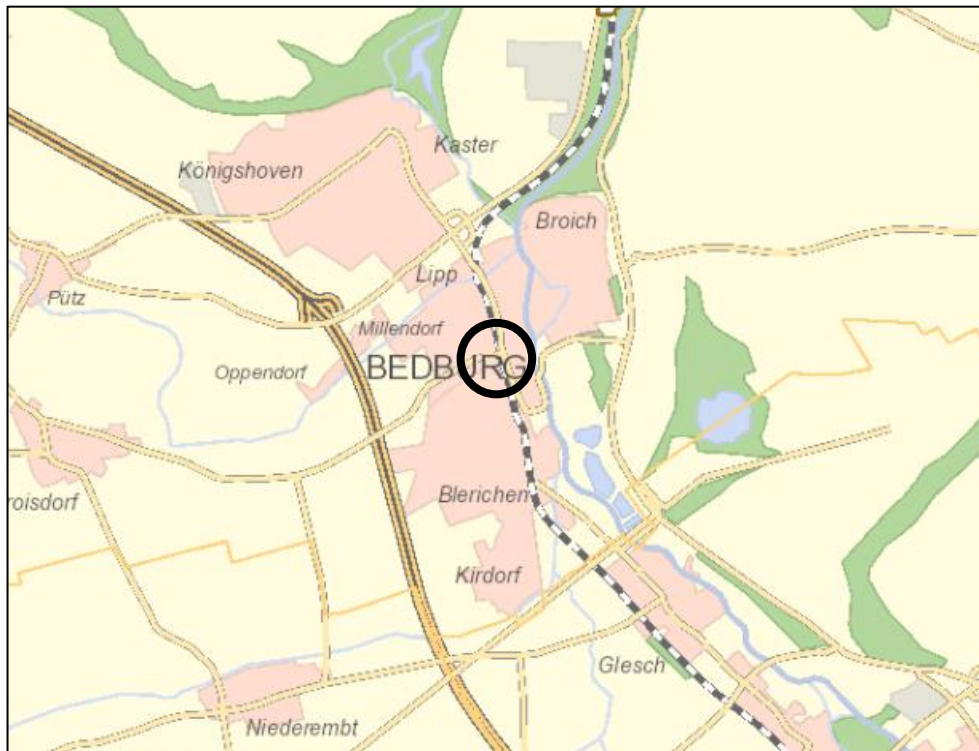


Abbildung 1: Verortung im Stadtgebiet

Das aufzuhebende Plangebiet des Bebauungsplans umfasst im Wesentlichen die Verkehrsflächen im weiteren Umfeld des Knotenpunktes der Lindenstraße, der Karlstraße, der Adolf-Silverberg-Straße, der Germaniastraße, der Bahnstraße, der Neusser Straße und der Bahntrasse.

Der rd. 3,2 Hektar große Bereich ist durch Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün geprägt. Entlang der Adolf-Silverberg-Straße sind bauliche Anlagen in Form von drei Wohnhäusern und einem Gewerbebetrieb sowie entlang der Bahnstraße in Form eines Häuserzuges im Geltungsbereich erfasst.

Der Bereich zwischen der Lindenstraße, Lipper Berg und der Karlstraße liegt seit längerer Zeit ohne Nutzung als Wiese da. In Richtung der Bahnanlage schließen sich dann Flächen an, die teils als befestigte und teils als unbefestigte öffentliche Stellplatzfläche angelegt wurden und auch so genutzt werden.

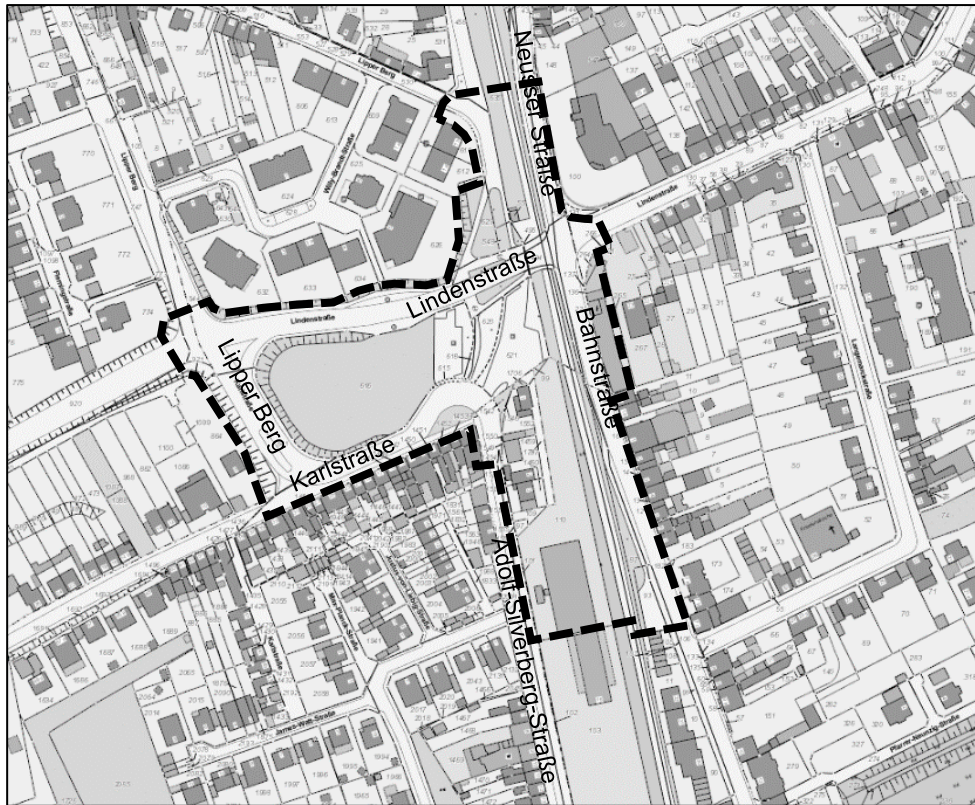


Abbildung 2: Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 43b/ Bedburg – Gebiet Bahnübergang Lindenstraße/ Neusser Straße/ Bahnstraße

1.2 Übergeordnete Planungen

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln weist den Geltungsbereich für den Bebauungsplan Nr. 43b/ Bedburg – „Gebiet Bahnübergang Lindenstraße/ Neusser Straße/ Bahnstraße“ als Allgemeinen Siedlungsbereich

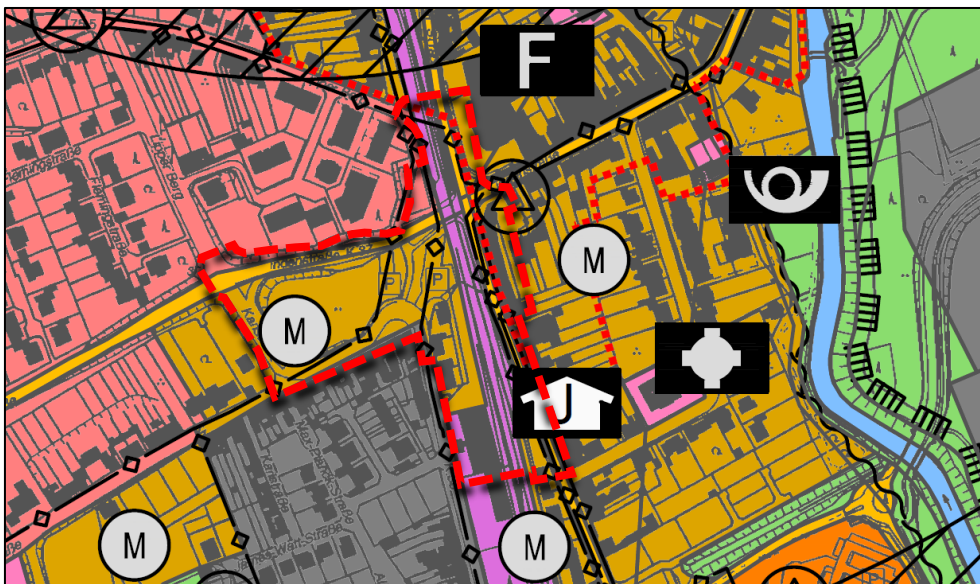
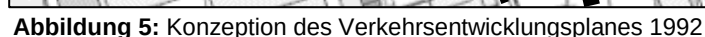


Abbildung 3: Flächennutzungsplan Bedburg mit Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 43b/ Bedburg – Gebiet Bahnübergang Lindenstraße/ Neusser Straße/ Bahnstraße

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bedburg stellt die Fläche der Bahntrasse als Fläche für Bahnanlagen dar. Die Verkehrsachsen der Lindenstraße, der Neusser Straße und der Bahnstraße sind als Verkehrsflächen gekennzeichnet. Die verbleibenden Flächen sind, entsprechend der umgebenden Bebauung, als gemischte Baufläche dargestellt.

Der 2002 als Satzung beschlossene Bebauungsplan stellte einen der letzten Bausteine des 1992 vom Rat der Stadt Bedburg beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes dar. 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 sollte eine direkte Durchbindung der Südumgehung Bedburg von der damaligen L 361 (heutige Kreisstraße, Bahnstraße)



an die Adolf-Silverberg-Straße erfolgen. Vom Kreisverkehrsplatz der Kreisstraße 37, unmittelbar westlich der Erftbrücke, sollte demnach eine Fahrbahn in Richtung Westen geführt werden. Die sich von dort an absenkende Fahrbahn sollte die Bahnstraße und die Bahntrasse durch Unterführungsbauwerke 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.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 43b/ Bedburg sollte die Schließung des Bahnüberganges Lindenstraße planungsrechtlich vorbereitet werden. Die Lindenstraße hätte so auf östlicher Seite einen T-Kreuzungsbereich mit der Bahnstraße und der Neusser Straße gebildet. Auf der westlichen Seite der Bahntrasse war hingegen eine umfassendere verkehrsplanerische Neuordnung geplant. Die Lindenstraße sollte direkt mit der Adolf-Silverberg-Straße verbunden werden. Zudem sollte die heute als Sackgasse ausgebildete Germaniastraße verlängert und an die Lindenstraße angebunden werden. Im Gegenzug war geplant die Karlstraße durch einen Wendehammer von der Adolf-Silverberg-Straße abzubinden.

Zusätzlich zu diesen Änderungen der Straßenneuordnung war eine separate Fahrbahn für den Busverkehr auf Höhe der für die Verlegung des Bahnhofes notwendig werdenden Fußgängerunterführung vorgesehen. Um zu dieser Unterführung zu gelangen sind wiederum entsprechende Verkehrsflächen für Fußgänger auf beiden Seiten der Bahntrasse festgesetzt worden. Die



Abbildung 5: Bebauungsplan Nr. 43b/ Bedburg – Gebiet Bahnübergang Lindenstraße/ Neusser Straße/ Bahnstraße

Bauausführung sah hier eine Kombination aus Rampen- und Treppenanlagen vor. Die heute ungenutzte Wiese ist als öffentliche Stellplatzfläche festgesetzt.

Für die östlich der Adolf-Silverberg-Straße liegenden Wohngebäude ist eine gemischte Baufläche festgesetzt. Die südlich angrenzende Fläche ist ebenfalls als öffentliche Stellplatzfläche festgesetzt, was jedoch mit der Nutzung des bestehenden Gewerbebetriebes inklusive der bestehenden Aufbauten schon nicht mehr vereinbar ist.

1.4 Bauleitplanverfahren

Der Stadtentwicklungsausschuss fasste in seiner Sitzung vom 18. Februar 2020 den *Aufstellungsbeschluss für die Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 43b/ Bedburg – „Gebiet Bahnübergang Lindenstraße/ Neusser Straße/ Bahnstraße“ 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 damalige 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.

Der oben zitierte Masterplan Mobilität und Verkehr sieht des Weiteren vor, auch die Anbindung der Südumgehung an die Adolf-Silverberg-Straße nicht weiterzuverfolgen. Vor diesem Hintergrund ist somit auch der Bebauungsplan Nr. 43a/ Bedburg nicht mehr vollzugsfähig und soll in einem separaten Verfahren ausgeleitet werden.

3. Auswirkungen der Aufhebung

3.1 Planungsrecht

Mit der Ausleitung des Bebauungsplanes Nr. 43b/ Bedburg wird das Planungsrecht zum größten Teil auf die Bebauungspläne Nr. 21/ Bedburg und Nr. 43/ Bedburg – „ehemaliges RLB-Gelände“ zurückfallen. Derjenige Teil der nicht von diesen Bebauungsplänen umfasst ist, wird sodann im unbeplanten Innenbereich liegen. Die heutige bauliche und verkehrliche Ausgestaltung des gesamten Knotenpunktes ist auf Basis der oben genannten Bebauungspläne entwickelt, geplant und gebaut worden. Das Planungsrecht bildet daher eins zu eins den heutigen Ist-Zustand ab. Die Bebauungspläne sind weiterhin vollzugsfähig. Einzig für die von Verkehrsflächen umgebene ungenutzte Wiese (ca. 4.500 m²) ist im Bebauungsplan Nr. 43/ Bedburg eine andere Entwicklung vorgesehen ist. Die Fläche ist als Mischgebietsfläche mit einem großzügigen Baufenster und einer Bebauung von maximal zwei Vollgeschossen festgesetzt worden. Die sich in städtischem Eigentum befindli-

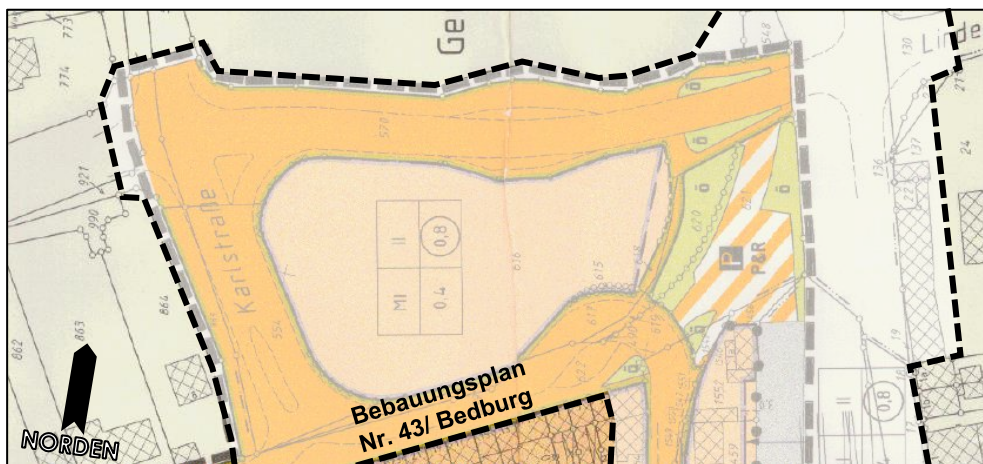


Abbildung 6: Bebauungsplan Nr. 43/ Bedburg

che Fläche kann, nach Ausleitung des Bebauungsplanes Nr. 43b/ Bedburg,

entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 43/ Bedburg baulich entwickelt werden.

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.