

## Erläuterungsbericht

### zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan

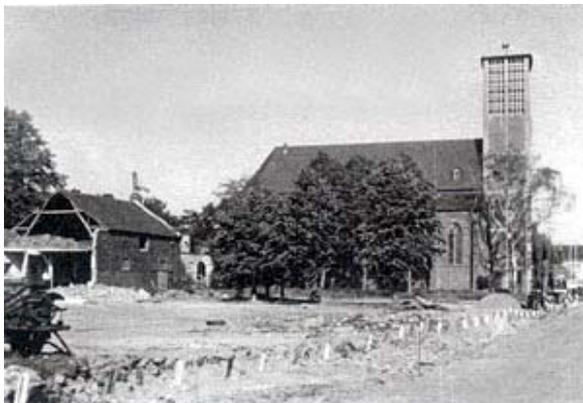
### Arbeitstitel: Leidenhausener Straße in Köln-Porz-Eil

---

## Bestand und Umgebung

Das Plangebiet (siehe Anlage 2) liegt im Hinterland einer vorhandenen Reihenhauses-Wohnzeile in der Leidenhausener Straße, Hausnummern 36 bis 54, in Köln-Porz-Eil und ist derzeit eine unbebaute Brachfläche mit Gras- und Buschbewuchs. Die umgrenzenden Straßen sind im Norden die Leidenhausener Straße, im Westen die Schubertstraße und südlich die Haydnstraße. Die Gesamtgröße der als Bauland vorgeschlagenen Teilfläche beträgt circa 7 200 m<sup>2</sup>. Diese Fläche wird von geschlossenen Siedlungsgebieten von Nordost über West bis Süd U-förmig eingefasst und öffnet sich nach Südost-Südwest zu unbebauten Brach- und Feldflächen. Südlich und südöstlich angrenzend liegt das städtische Zentral-Friedhofsgelände. Im Osten befindet sich - der Autobahn A 59 vorgelagert - ein circa 150 bis 200 m tief gestaffeltes Kleingartengebiet.

Die Umgebungsbebauung ist gekennzeichnet durch Reihenhausezeilen, freistehende Doppelhäuser und freistehende Einfamilienhäuser jeweils mit zugeordneten Gartenflächen allgemein in zwei bis zweieinhalbgeschossiger Bauweise. Gegenüber liegt das denkmalgeschützte ehemalige "Waldhaus Königsforst". Das Plangebiet liegt in der gewachsenen historischen Siedlungssituation mit historischem Kontext am alten Dorfkern von Eil mit der Pfarre und Kirche St. Michael.



St. Michael mit wieder aufgebautem Glockenturm



Straßenszene im "Besenbinderdorf" Eil

Erschlossen ist die Planungsfläche über zwei vier bis fünf Meter breite befestigte Wege von der Leidenhausener Straße her, die zurzeit als Garagenzufahrten für die beiden rückwärtigen Garagengruppen der vorgelagerten Reihenhausezeile mit zehn Einzelhäusern dienen. Hier besteht die Möglichkeit, über eingehängte Einbahnstraßen-Schleifen die Zu- und Abfahrt für den Anwohnerverkehr, die Anlieferung, die Ver- und Entsorgung und den Notverkehr zu organisieren. Weitere vorhandene seitliche Stichstraßen, die sich im Plangebiet zurzeit als Fuß- und Radwege fortsetzen, stellen zusätzliche Anbindungen an das vorhandene Straßen- und Wegenetz dar. Diese können gegebenenfalls auch in das Fahrverkehrskonzept in Teilbereichen einbezogen werden, wenn dies aus verkehrstechnischen Gründen als sinnvoll erachtet wird. Sie sollten in jedem Fall als öffentliche Fuß- und Radwege an die plangebietsinternen Erschließungswege angeschlossen werden. Die im Planungsgebiet vorgesehenen Fahr- und Fußwege sind öffentlich zugänglich geplant. Der Fahrverkehr soll als reiner Anwohnerverkehr eingeschränkt werden.

Köln-Porz-Eil ist ein mit Infrastruktureinrichtungen gut versorgtes Stadtquartier mit vorwiegender Wohnungsnutzung. Nördlich in Richtung Gremberghoven/Heumar/Autobahn und südlich in Richtung Wahn/Rheinufer grenzen Gewerbegebiete an. Zentrale Einkaufsmöglichkeiten und Zugang zu öffentlichen und privaten Dienstleistungen aller Art bestehen im Porzer Zentrum. Die Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz ist sehr gut und zusätzlich mit Buslinien vernetzt zu den zentralen Haltepunkten von Regional- und S-Bahn und KVB. Autobahnauffahrten zum System des Kölner BAB-Rings im Bereich des Heumarer Dreiecks (A 3, A 4, A 59, A 559) und die Flughafennähe kennzeichnen ebenfalls die verkehrsgünstige Lage des Gebietes im rechtsrheinischen Kölner Stadtraum.

Das Gebiet ist hervorragend mit Basisschulen, weiterführenden Schulen und anderen Bildungseinrichtungen sowie Kindertagesstätten, kirchlichen Einrichtungen und Kultur- und Freizeitangeboten versorgt. Die Wahner Heide mit dem vorgelagerten Gelände von Gut Leidenhausen, der Kölner Stadtwald und der Königsforst sowie Naherholungsanlagen in Rheinufernähe sind vom Planungsgebiet fußläufig oder mit dem Rad auf kurzem Wege zu erreichen. Örtliche Sportvereine mit ihren Spielstätten und überörtliche Angebote von Sporteinrichtungen und private Angebote sind im nahen Umfeld ebenfalls ausreichend vorhanden.

### **Auslöser und Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes**

Grundlage ist das allgemein stadtplanerische Ziel der Aktivierung bestehender Baulandreserven im Kölner Stadtgebiet, um so vermehrte Wohnangebote zu schaffen. Diese sollen den wachsenden Wohnansprüchen aufgrund verkleinerter Haushaltsgrößen und vermehrter Single-Haushalte Rechnung tragen und auch neuen Bewohnern, die im Kölner Raum Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten suchen, an das Stadtgebiet binden. Dadurch soll bei insgesamt weiter wachsender Bewohnerzahl und nach wie vor steigender Wohnungsnachfrage im Stadtgebiet der Umlandzersiedelung entgegen gewirkt und stadtplanerisch vorhandenes Potential im Stadtgebiet auch kleinteilig und auf viele Standorte verteilt aktiviert werden. So werden bestehende Erschließungs- und Infrastrukturen besser genutzt und kommunale Ressourcen für kosten- und flächenintensive Neuer-schließungen geschont.

Das Planungsgebiet mit einer Größe von circa 7 200 m<sup>2</sup> ragt wie eine Zunge in die vorhandene Siedlungsstruktur in Porz-Eil. Die vorgeschlagene Nutzung für Wohnbebauung dient hier auch der lokalen Arrondierung des Siedlungsrandes. Das Planungsgebiet und die in unmittelbarer Nähe an das Friedhofsgelände angrenzenden mindergenutzten Grünlandflächen befinden sich im Besitz der Antragsteller, so dass hier auch Ausgleichsmaßnahmen, die unmittelbar dem Gebiet zugutekommen, direkt in der unmittelbaren Nachbarschaft realisiert werden können.

### **Planungsvorgaben**

Der Regionalplan weist die Fläche als "Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) aus.

Das Plangebiet ist im aktuellen Flächennutzungsplan (FNP) als Grünfläche dargestellt. Der FNP ist im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes zu ändern.

Der Landschaftsplan trifft keine Schutzausweisungen, er formuliert das Entwicklungsziel "Erhaltung und Weiterentwicklung von vorhandenen Grünanlagen".

### **Beschreibung der Planungsalternativen und der jeweiligen Erschließung**

#### **Vorbemerkung**

Im Zuge der Projektbearbeitung wurden insgesamt fünf Planungsalternativen entwickelt, die nachfolgend vorgestellt und kurz in ihren Strukturen und Eckdaten beschrieben werden.

## **Variante 1: Verstaffelte gradlinige Reihenhauszeilen (2 x 10)**

Konzipiert sind hier zwei orthogonal angeordnete Reihenhausgruppen von je zehn Häusern (in gradliniger Form mit kleinen Verstaffelungen) in Nord-Süd-Richtung orientiert. Die Reihenhäuser haben ein Achsmaß von 5,35 m und sind mit den Wohnräumen zu den angeschlossenen Individual-Gärten orientiert. Es handelt sich hier jeweils um zweieinhalbgeschossige Pultdachhäuser mit einem steilen Mansarddachteil zur Eingangsseite und einem flach geneigten Pultdach zur gartenseitigen Dachterrasse.

Die Erschließung erfolgt über die beiden Stichwege von der Leidenhausener Straße aus mit zwei orthogonal verlaufenden Querwegen, die im Niveau leicht erhöht sind. Zur Gewährleistung von notwendigen Radien für die Feuerwehr münden diese Querwege ausgerundet in die seitlichen Wege ein. Die an den Plangebietsgrenzen in Nord-Süd-Richtung durchgehenden Wege werden als Fuß-Radwege verlängert und damit in das vorhandene Fuß-Radwege-System eingebunden. Von der Schubertstraße aus ist gegebenenfalls auch über den Stichweg eine zusätzliche seitliche Anbindung an die Fahrwege möglich. Dies ist im weiteren Verfahren zu klären. Der ruhende Verkehr wird in zwei offenen Carportzeilen mit zusammen 21 Stellplätzen und rückwärtig angeschlossenen ebenerdigen Abstellräumen untergebracht.

Im ersten Abstellraumbauwerk ist mittig auch die Technikzentrale für alle Häuser gemeinsam geplant. Ein in der Nutzung variabler Gemeinschaftsraum ist mittig im zweiten Abstellraumbauwerk untergebracht. Zusätzlich sind die Häuser halbunterkellert geplant.

In der Variante 1 bleiben circa 4 050 m<sup>2</sup> Flächen (von insgesamt 7 200 m<sup>2</sup>) unversiegelte Pflanzflächen (private und öffentliche Flächen). Es wird insgesamt eine Wohnfläche von circa 2 680 m<sup>2</sup> bei 20 Einzelwohneinheiten in den Reihenhäusern geschaffen. Die anrechenbare Geschossflächenzahl (GFZ) der Vollgeschosse bleibt mit 0,36 im deutlich niedrigen Bereich. Gleiches gilt für die erreichte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,27. Die Grundstücksgrößen für die insgesamt 20 Teilgrundstücke der Reihenhäuser reichen von 206 m<sup>2</sup> für die Mittellagen bis zu etwa 350 m<sup>2</sup> für die vier Endlagen mit den zusätzlichen Wintergartenbauten.

## **Variante 2: Freistehende Stadtvillen mit Eigentumswohnungen (6 x 4)**

Das Stadt-Villen-Motiv als städtebaulicher Typus orientiert sich an den an der Leidenhausener Straße östlich anschließenden etwas großzügiger geschnittenen freistehenden Einzelwohnhäusern in der unmittelbaren Nachbarschaft. Planerisch vorgeschlagen werden zwei Hausgruppen mit je drei freistehenden zweieinhalbgeschossigen Wohnbauten, zwischen denen Doppelgaragen im Bauwich eingefügt sind. Die Häuser sind in Nord-Süd-Richtung orientiert und öffnen sich zu den südlich vorgelagerten Gärten. Das gemeinsame Eingangsportal liegt jeweils axial auf der Nordseite. Sie sind durch drei bis vier Meter tiefe Vorgärten gegenüber den Erschließungswegen zurückgesetzt. Pro Haus sind vier Eigentumswohnungen angedacht: zwei Wohnungen im Erdgeschoss als Maisonetten (mit möglicher Souterrainnutzung für Nebenräume) haben unmittelbar Gartenzuordnung über ebenerdige Terrassen. Zwei weitere Maisonettewohnungen können im ersten Obergeschoss/Dachgeschoss geschaffen werden. Die Obergeschoss-Wohnungen haben südöstlich und südwestlich vorgelagerte Terrassen auf Anbauten und Rücksprüngen im Obergeschoss.

Die Erschließung erfolgt über die zwei seitlichen Stichwege - wie bei allen Varianten - von der Leidenhausener Straße her mit zwei eingehängten Querwegen vor den Stadtvillen. Diese Wege sollen im Einbahnverkehr von der Leidenhausener Straße aus als Erschließungswege für den Anlieger-, Anliefer- und Notverkehr dienen. Zur Erreichung der notwendigen Radien für die Feuerwehr sind die Einmündungen entsprechend ausgerundet. Die an den Plangebietsgrenzen in Nord-Süd-Richtung durchgehenden Wege werden als Fuß-Radwege verlängert und damit in das vorhandene Fuß-Radwege-System eingebunden. Von der Schubertstraße aus ist gegebenenfalls auch über den Stichweg eine zusätzliche seitliche Anbindung an die Fahrwege möglich. Dies muss im Verfahren geklärt werden. Der ruhende Verkehr wird in den Doppelgaragen zwischen den Stadtvillen und in zusätzlichen Carport-Bauwerken an den Querwegen untergebracht. So können bis zu 29

Stellplätze für die 24 geplanten Wohneinheiten in geschlossenen Garagen oder auch in den beiden offenen Carport-Anlagen mit rückwärtig angeschlossenen ebenerdigen Abstellräumen nachgewiesen werden.

In der Variante 2 bleiben circa 4 020 m<sup>2</sup> Flächen (von insgesamt 7 200 m<sup>2</sup>) unversiegelte Pflanzflächen (private und öffentliche Flächen). Der Wegeflächenanteil beträgt circa 960 m<sup>2</sup>. Es wird insgesamt eine Wohnfläche von circa 2 420 m<sup>2</sup> bei 24 Einzelwohneinheiten in den sechs Stadt-Villen geschaffen. Die anrechenbare Geschossflächenzahl (GFZ) der Vollgeschosse bleibt mit 0,35 auch hier unterhalb der 0,4-Schwelle. Die erreichte Grundflächenzahl (GRZ) liegt bei 0,28. Die Grundstücksgrößen liegen für die sechs Teilgrundstücke jeweils um die 800 m<sup>2</sup>.

### **Variante 3: Siedlungsgruppen mit Doppelhäusern (8 x 4)**

Zwei Doppelhausgruppen mit acht Einheiten mit je vier Einzelwohnungen liegen an einer mittleren Erschließungsachse als Fußweg und Wohn-Spiel-Straße mit Anliegerverkehr in Ost-West-Orientierung. Zwischen die zweieinhalbgeschossigen Doppelhäuser eingefügt sind Doppelparker-Garagen im Bauwich mit je vier Pkw-Stellplätzen. Dadurch können kompakt und raumsparend auf geringstmöglicher Grundrissfläche alle notwendigen Stellplätze nachgewiesen werden. Drei kleine Kreuzungsplätzchen mit Aufpflasterungen gliedern die Wohn-Spiel-Straße in einzelne Segmente und dienen der Beruhigung und Sicherheit. Die Häuser öffnen sich mit ihren Wohnbereichen zu den östlich und westlich nachgelagerten Bewohnergärten. Jeder Wohnung ist bei dieser Variante ein eigener kleiner Wohngarten zugeordnet. Das gilt auch für die Obergeschosswohnungen, die über Spindeltreppen von den Terrassen aus die ebenerdigen Gartenflächen erreichen können. Durch die Vor- und Rücksprünge in den Rückfassaden werden gegenseitiger Schutz und Abstand der Terrassen und optimierte Belichtungsverhältnisse geschaffen. Auf den Anbauten zu den Gärten liegen im ersten Obergeschoss die Terrassen der zweigeschossigen Obergeschoss-Maisonette-wohnungen.

Pro Doppelhaus entstehen auf einer Bruttogrundfläche von circa 12 m x 16 m plus Anbauten jeweils vier Wohneinheiten mit zwei unterschiedlichen Wohnungstypen, also insgesamt 32 Wohnungen mit insgesamt etwa 4 050 m<sup>2</sup> Wohnfläche.

In der Erdgeschosebene befinden sich barrierefreie kleinere Wohnungen mit jeweils direktem ebenerdigen Eingang und Gartenzugang. Im ersten Obergeschoss plus Dachgeschoss sind familiengerechte Maisonetten über zwei Etagen als "Haus im Haus" mit Dachterrassen und Gartenzugang konzipiert. Diese sind über einen gemeinsamen Treppenaufgang für je zwei Obergeschoss-Hälften vom Erschließungsweg direkt erreichbar. Das Konzept weicht vom klassischen Doppelhauskonzept zugunsten der wirtschaftlicheren Erschließung über den gemeinsamen Treppenaufgang bewusst ab. Die Dachebenen sind dann wohnungsintern erschlossen.

Die Erschließung der Häuser erfolgt auch hier über die zwei Stichwege von der Leidenhausener Straße her. Die Erschließung wird entlang der Bestandsgaragenplätze mit einer Querverbindung mit ausgerundeten Einmündungen in den Zentralweg geführt. Auf die Randwege wird bei dieser Alternative verzichtet. Die Gärten werden bis an die Gebietsgrenzen geführt. Der Mittelweg führt zum vorhandenen öffentlichen Fuß-/Radweg am südlichen Rand des Plangebietes.

Zwei gemeinsame Technikzentralen sind für je vier Häuser gemeinsam im Untergeschoss der vorderen Garagen geplant. Voll- oder Teilunterkellerungen oder auch ein Verzicht auf eine Unterkellerung mit dann zusätzlichen Abstellräumen zum Beispiel in "Gartenhäusern" sind bei dieser Variante möglich.

Der ruhende Verkehr wird in den sechs Doppelgaragen mit Doppelparker-Anlagen zwischen den Häusern untergebracht. So können 30 Stellplätze für 32 geplante Wohneinheiten in geschlossenen Garagen nachgewiesen werden.

In der Variante 3 bleiben circa 3 700 m<sup>2</sup> Flächen (von insgesamt 7 200 m<sup>2</sup>) unversiegelte Pflanzflächen (private und öffentliche Flächen). Der Wegeflächenanteil beträgt 930 m<sup>2</sup>. Es wird insgesamt eine Wohnfläche von circa 4 060 m<sup>2</sup> bei 32 Einzelwohneinheiten in den Doppelhäusern ge-

schaffen. Die anrechenbare Geschossflächenzahl (GFZ) der Vollgeschosse erreicht einen Wert von 0,55. Die erreichte Grundflächenzahl (GRZ) liegt bei 0,32. Die Grundstücksgrößen für je zwei Doppelhaushälften liegen um die 830 m<sup>2</sup> bei acht Teilgrundstücken.

Diese Variante 3 hat die größte Grundstücksausnutzung und Wohnungszahl von allen fünf möglichen Varianten und stellt eine interessante Kombination von barrierefreien kleineren Seniorenwohnungen im Erdgeschoss mit familiengerechten großen Maisonettewohnungen in den Obergeschossebenen in einer kompakt und markant geschlossenen, in die Gärten eingebetteten Siedlungseinheit dar. Die Wohn-Spiel-Straße ist über die verkehrlichen Anforderungen hinaus offener Kommunikations- und Aktionsraum für die zukünftigen Bewohner.

#### **Variante 4: Freistehende Stadtvillen II (vier Villen mit zusammen acht bis zwölf Wohnungen)**

Das hier noch großzügiger als bei der Variante 2 entwickelte Stadt-Villen-Motiv als städtebaulicher Typus orientiert sich wie die Variante 2 ebenfalls an den an der Leidenhausener Straße östlich anschließenden und großzügig geschnittenen freistehenden Einzelwohnhäusern in der unmittelbaren Nachbarschaft. Planerisch vorgeschlagen werden zwei Hausgruppen mit je zwei freistehenden zweieinhalbgeschossigen Wohnbauten, zwischen denen je vier Doppelparker-Garagen im Bauwuch eingefügt sind. Die Häuser mit einer Bruttogrundfläche von circa 12,5 m x 13,5 m plus Vor- und Anbauten sind in Nord-Süd-Richtung orientiert und öffnen sich zu den südlich gelagerten Gärten.

Diese Gärten sind jeweils exklusiv den beiden Erdgeschosswohnungen zugeordnet. Das gemeinsame Eingangsportal liegt in der Mittelachse auf der Nordseite als repräsentative Eingangssituation. Die Eingänge sind über 8 m bis 10 m tiefe Vorgärten gegenüber den Erschließungswegen deutlich zurückgesetzt. Pro Haus sind zwei bis drei Wohneinheiten möglich. Dabei wird jeweils eine Wohnung im Erdgeschoss und Souterrain als große familiengerechte Maisonettewohnung ausgebildet. Im Souterrain werden dabei Nebenräume angeordnet. Diese acht familiengerechten Wohnungen haben unmittelbar zugeordnete Gärten und ebenerdige Terrassen. Die weiteren möglichen ein bis zwei Wohnungen im ersten Obergeschoss und im ausgebauten Dachgeschoss haben Außenfreisitze auf vorgelagerten Balkonen und Terrassen auf den Anbauten und Rücksprünge zur Südseite. In idealer Weise sind diese Häuser als großzügige Wohnanlagen für eine Mehrgenerationennutzung durch eine große Familie oder familienübergreifend im oberen Preissegment geeignet. Es sind aber auch zum Beispiel Seniorenwohngemeinschaften und kleinere Haushaltsgrößen denkbar.

Die Erschließung erfolgt über die zwei seitlichen Stichwege - wie bei allen Varianten - von der Leidenhausener Straße her mit zwei eingehängten Querwegen vor den Stadtvillen. Diese Wege sollen im Einbahnverkehr von der Leidenhausener Straße aus als Erschließungswege für den Anlieger-, Anliefer- und Notverkehr dienen. Zur Erreichung der notwendigen Radianen für die Feuerwehr sind die Einmündungen entsprechend ausgerundet. Die an den Plangebietsgrenzen in Nord-Süd-Richtung durchgehenden Wege werden als Fuß-Radwege verlängert und damit in das vorhandene Fuß-Radwege-System eingebunden. Von der Schubertstraße aus ist gegebenenfalls auch über den Stichweg eine zusätzliche seitliche Anbindung an die Fahrwege möglich. Dies muss im Verfahren geklärt werden. Der ruhende Verkehr wird in den acht Doppelparker-Garagen zwischen den Stadtvillen untergebracht. Zusätzliche Stellplätze sind bei Erfordernis an den Garagenzufahrten seitlich möglich. So können insgesamt 16 Stellplätze für die 12 möglichen Wohneinheiten in geschlossenen Garagen und bei Bedarf weitere offene Stellplätze nachgewiesen werden.

In der Variante 4 bleiben circa 4 660 m<sup>2</sup> Flächen (von insgesamt 7 200 m<sup>2</sup>) unversiegelte Pflanzflächen (private und öffentliche Flächen). Der Wegeflächenanteil beträgt circa 1 250 m<sup>2</sup>. Es wird insgesamt eine Wohnfläche von circa 1 615 m<sup>2</sup> bei zwölf Einzelwohneinheiten in den vier Stadt-Villen geschaffen. Die anrechenbare Geschossflächenzahl (GFZ) der Vollgeschosse liegt mit 0,23 unterhalb der 0,4-Schwelle. Die erreichte Grundflächenzahl (GRZ) liegt bei 0,12. Die Grundstücksgröße pro Haus liegt um die 1 300 m<sup>2</sup> bei nur vier Teilgrundstücken.

Diese Variante 4 ist damit die Variante mit der geringsten Oberflächenversiegelung und Grundstücksausnutzung aller vorgestellten Planungs-Alternativen.

### **Variante 5: Siedlungsgruppe mit zwei Reihenhauszeilen in vier Vierergruppen (4 x 4)**

Insgesamt 16 Einfamilienhäuser sind in zwei Zeilen und vier Vierergruppen linear angeordnet. Die beiden Hauszeilen orientieren sich weitgehend an vorhandenen Baufluchten und Haustypen der Bestandsbebauungen im Umfeld. Auch die vorgeschlagenen Parzellengrößen fügen sich in die vorhandene Struktur größtmäßig ein. Die Hauszeilen werden über zwei querlaufende Erschließungswege und die Randwege erschlossen.

Die Anbindung an die Leidenhausener Straße erfolgt zunächst im Einbahnstraßensystem über die heute vorhandenen Garagenzufahrtswege der beiden Garagenhöfe der vorderen Bestandshäuser. Feuerwehr- und Müllfahrzeugzufahrt und deren Wenderadien sind dabei gewährleistet. Die Stellplatzgruppen sind als offene Carportanlagen geplant, um von der Baumasse und Gestaltung her nicht allzu störend zu wirken. Lediglich am Stichweg Schubertstraße soll eine massiv gebaute Doppelgarage möglich sein.

Die Anbindung dieses Erschließungssystems an eine zukünftig mögliche rückwärtige Erschließungsringstraße für das Gesamtgebiet bis zu den Kleingartenanlagen an der Autobahn ist an der südöstlichen Grundstücksecke problemlos möglich (und im Übersichtsplan anthrazitgrau angelegt dargestellt). Diese könnte dann die jetzt vorgeschlagene Erschließung über die Garagenhöfe zukünftig überflüssig machen. Auch die jetzt schon vorhandenen Wirtschafts- und Fußwege sind bei diesem Vorschlag berücksichtigt und werden sowohl im aktuell für die Teilfläche vorgeschlagenen und als auch bei einem zukünftig denkbaren Gesamterschließungssystem aktiviert und einbezogen.

Hinzuweisen ist noch auf die vorgeschlagenen internen Wohnwege durch die Häusergruppen, die für kurze verkehrssichere Verbindungen und eine große interne Durchlässigkeit sorgen. Im Bereich der Bebauung sind zwei Überbau-"Brücken" geplant, die den beiden angrenzenden Häusern jeweils hälftig im Obergeschoss zugeschlagen werden sollen. Gleiches gilt für den an der vorderen Reihenhaus-Bestandszeile vorgeschlagenen internen rückwärtigen Gartenweg, der einem aktuell vorgetragenen Wunsch der dortigen Eigenheimbesitzer entgegenkommen soll. Auch alle neu vorgeschlagen Parzellen sollen und können rückwärtige separate Gartenzugänge erhalten, was die Gartenbewirtschaftung erleichtert und der Bewohnerkommunikation und der Kinderfreundlichkeit der geplanten Siedlungsgruppe dient.

Der vorgeschlagene zweieinhalbgeschossige Reihenhausbautypus mit Dachterrasse und Pultdach über dem Dachgeschoss auf einer Grundfläche von 6 m x 11 m führt zu einer familiengerechten und bezahlbar bleibenden Wohnflächengröße von insgesamt circa 140 m<sup>2</sup> bis 150 m<sup>2</sup> pro Haus. Hier sind verschiedene Grundrissvarianten, die heutigen Haushaltstrukturen und Wohnansprüchen entsprechen, denkbar. Das heißt, das klassische Einfamilienhaus oder eine WG-gerechte Grundrissvariante oder auch ein Zweifamilienhaus oder ein Haus mit kleinerer Einliegerwohnung sind als Varianten denkbar und sollten möglich gemacht werden.

Eine Technikzentrale ist - für alle Häuser gemeinsam - zum Beispiel im Untergeschoss eines der Häuser der ersten Zeile denkbar. Voll- oder Teilunterkellerungen oder auch Verzicht auf eine Unterkellerung mit dann zusätzlichen Abstellräumen zum Beispiel in "Gartenhäusern" sind bei dieser Variante ebenfalls möglich.

Die anrechenbare Geschossflächenzahl (GFZ) der Vollgeschosse erreicht ohne Anrechnung der Dachgeschoss-Ebene einen Wert von 0,53. Die erreichte Grundflächenzahl (GRZ) liegt bei 0,26. Diese Werte fügen sich völlig in die vorhandenen Größenstrukturen ein.

## **Umweltbelange**

Für das Bebauungsplanverfahren ist die Durchführung einer Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 Baugesetzbuch (BauGB) für die Belange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 und § 1a BauGB notwendig. Die Ergebnisse werden in einem Umweltbericht gemäß § 2a BauGB dargestellt.

Die Planung unterliegt der Eingriffsregelung nach § 1a BauGB, damit im Hinblick auf das Schutzgut "Boden" eine fachgerechte Abstimmung erfolgen kann. Die durch die Planung ausgelösten Eingriffe sowie gegebenenfalls erforderlichen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen werden ebenfalls im Einzelnen im Umweltbericht dargestellt und beurteilt.

Folgende Umweltbelange sind - vorbehaltlich der Ergebnisse des Scopings - durch die Planung betroffen:

### **Pflanzen:**

Im Rahmen des erforderlichen landschaftspflegerischen Fachbeitrages (LPF) wird eine Aufnahme der vorhandenen Biotoptypen vorgenommen. Gemäß Biotoptypenkataster liegt eine gehölzreiche Gartenbrache vor. Weiterhin wird der Zustand nach Planung einschließlich Pflanzmaßnahmen im Plangebiet und im Bereich der erforderlichen externen Ausgleichsfläche dargestellt.

### **Eingriff/Ausgleich:**

Das Plangebiet unterliegt der Eingriffsregelung. Aufgrund der hohen Biotopwertigkeit von 17 Punkten pro m<sup>2</sup> Eingriffsfläche im Plangebiet wird neben den geplanten Garten- und Pflanzflächen im Plangebiet zusätzlich ein externer Ausgleich für die Eingriffe durch die geplante Wohnbebauung notwendig.

### **Tiere:**

Im Zuge der Durchführung der Umweltprüfung ist eine faunistische Kartierung durchzuführen, um zu klären, ob Lebensräume planungsrelevanter Tierarten betroffen und welche Eingriffsfolgen zu erwarten sind.

### **Lärm:**

Gemäß Schallimmissionsplan Straßenverkehr werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein allgemeines Wohngebiet von tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) durch den Straßen- und den Flugverkehrslärm tags und nachts überschritten. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung werden Straßen-, Gewerbe- und Fluglärm untersucht. Im Gutachten werden Minderungsmaßnahmen aufgezeigt, die in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

### **Energieeffizienz/Energieeinsparung:**

Die Orientierung der geplanten Bebauungsalternativen lässt insbesondere bei den süd- und südwestlich/südöstlich orientierten Varianten höhere passive Solargewinne aufgrund der günstigen Baukörperausrichtungen erwarten. Zusätzlich zeichnen sich die kompakten Reihenhausvarianten und die Doppelhausvarianten durch minimierte Außenhüllflächen aus. Die geplante zentrale Produktion von Heizwärme und Warmwasserversorgung über ein kleines lokales Blockheizkraftwerk (BHKW) verspricht ebenfalls eine optimale Energieeffizienz der gesamten Siedlungsanlage. Die Neubauten sind bei allen Varianten im Passivhaus-Standard entsprechend der zukünftigen Vorgaben der Energieeinsparverordnung geplant.

### **Grundwasser/Boden:**

Durch die geplanten Versiegelungen kommt es zur Einschränkung der Grundwasserneubildung. Als Minderungsmaßnahme soll das anfallende Niederschlagswasser im Planungsgebiet durch geeignete technische Maßnahmen (Rigolen) versickert werden. Bei den einzelnen Häusern sind zusätzliche dezentrale Regenwasserspeicher in den Gartenbereichen geplant, die zur Gartenbewäs-

serung genutzt werden sollen. Auch sollen die Wegeflächen - soweit wie belastungstechnisch möglich - mit versickerungsfähigem Pflaster ausgeführt werden. Der Gleyboden (ein vom Grundwasser beeinflusster Boden) im Plangebiet wird durch die geplante Bebauung erheblich beeinträchtigt, im Rahmen der Umweltprüfung sind Minderungsmaßnahmen aufzuzeigen.

Weitere Umweltbelange sind möglicherweise nach der Behördenabstimmung (Scoping) näher zu untersuchen.

### **Prüfergebnis für ein vergrößertes Betrachtungsgebiet**

Der Stadtentwicklungsausschuss hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 25.09.2012 beauftragt, eine planerische Betrachtung des östlich an das Plangebiet "Leidenhausener Straße" anschließenden Freiraums im Hinblick auf eine städtebauliche Entwicklung vorzunehmen (siehe Anlage 5). Folgende Belange sind hier von Bedeutung:

#### **Regionalplanerische Belange:**

Die Grenze zwischen Freiraum und ASB (Allgemeiner Siedlungsbereich) verläuft in diesem Bereich stufig von Nord nach Süd. Auch, wenn eine Darstellung auf der Grundlage der "Deutschen Grundkarte" im Maßstab 1 : 5 000 eine Parzellenschärfe vorzugeben scheint, ist dies eher zufällig als beabsichtigt (siehe Anlage 6). Der Regionalplan fußt auf der TK 100 (Maßstab 1 : 100 000) oder TK 50 (Maßstab 1 : 50 000) mit erheblichen Unschärfen im Hektarbereich. Demzufolge ist eine bauliche Entwicklung in diesem Bereich durchaus denkbar, wie auch das Beispiel im südlichen Bereich an der Richard-Wagner-Straße zeigt, setzt aber die Änderung des Flächennutzungsplanes voraus. Auf dieser Basis ist unter zwei Voraussetzungen eine städtebauliche Entwicklung möglich:

1. Die regionalplanerischen Freiraumbelange sind in der Planung zu berücksichtigen; eine vollflächige bauliche Entwicklung scheidet aus.
2. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes ist für den Wegfall von Naherholungs- und Naturerlebnisflächen der ortsansässigen Bevölkerung ein internes Freiraumkonzept notwendig, welches in adäquatem Umfang Spiel- und Ruheflächen bereitstellt und in das übergeordnete Wegesystem eingebunden ist.

Ein Zielabweichungsverfahren oder eine Änderung des Regionalplanes für einen möglichen zweiten Bauabschnitt ist nicht erforderlich.

#### **Flächennutzungsplan:**

Der Flächennutzungsplan stellt den gesamten Bereich als Grünfläche dar und ist zu ändern (siehe Anlage 7).

#### **Landschaftsplan:**

Der Landschaftsplan trifft keine Festsetzungen, er weist für das gesamte Areal das Entwicklungsziel 2, Erhaltung und Weiterentwicklung von vorhandenen Grünanlagen, aus (siehe Anlage 8).

#### **Lärm:**

Hier sind die beiden Emittenten Flugverkehr und Autobahn besonders zu betrachten:

##### Fluglärm:

Sowohl der erste als auch der zweite Bauabschnitt liegen außerhalb der Tag- und der Nachtschutzzone des Flughafens Köln/Bonn. Dementsprechend gibt es formell kein Bauverbot aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG). Aufgrund der direkt östlich angrenzenden Lärmschutzzonen und der tatsächlichen Lärmbelastung ist bei der weiteren Planung die Lärmsituation umfassend zu betrachten.

### Bundesautobahn (BAB) 59:

Das Gebiet des zweiten Bauabschnitts liegt im Emissionsbereich der BAB 59. Für eine Immissionshöhe von 4,5 m liegen Beurteilungspegel für den Tageszeitraum von über 60 dB(A) und für den Nachtzeitraum von über 55 dB(A) vor. Ob an dieser Stelle und, wenn ja, durch welche Maßnahmen die Beurteilungswerte nach der DIN 18005 für ein allgemeines Wohngebiet von tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) eingehalten werden können, ist zu untersuchen.

### **Verkehrliche Anbindung:**

Hier sind die unterschiedlichen Verkehrsmittel zu unterscheiden:

#### Motorisierter Verkehr:

Für den ersten Bauabschnitt ist eine verkehrliche Anbindung über die beiden Garagenhöfe von der Leidenhausener Straße aus vorgesehen (siehe Anlage 9). Dies ist stadträumlich sicherlich keine befriedigende Lösung, auch die Ausbildung einer Adresse wird über diese Erschließungslösung nicht ermöglicht. Aufgrund der Besitzverhältnisse und der sehr gering dimensionierten Wirtschaftswege ist eine andere Anbindung des ersten Bauabschnittes aber nicht möglich. Der zweite Bauabschnitt kann über die abknickende Leidenhausener Straße in Form einer Ringerschließung angebunden werden.

Die Straßenlandflächen sind in den vorliegenden Varianten für den ersten Bauabschnitt nicht ausreichend dimensioniert und müssen im weiteren Verfahren den gängigen Richtlinien angepasst werden. Erst dann ist die Erschließung gesichert.

#### Radfahrer und Fußgänger:

Das vorhandene Wirtschaftswegenetz bildet eine gute Grundlage für ein schlüssiges und durchgängiges Fuß- und Radwegesystem.

Bei der Konzeption in Variante 5 kann unterstellt werden, dass sie eine abschnittsweise Realisierung ermöglicht und eine dauerhafte Verinselung der beiden Bauabschnitte ausschließt.

### **Eigentümerstruktur:**

Der skizzierte erste Bauabschnitt, der gegenwärtig als Einleitungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan beraten wird, befindet sich in der Hand eines Eigentümers. Der zweite Bauabschnitt befindet sich im Eigentum von insgesamt zwölf Privateigentümern. Hier müsste Planungsrecht über einen Angebots-Bebauungsplan geschaffen werden und anschließend ein Umlenungsverfahren durchgeführt werden, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass alle Eigentümer im Vorfeld ihre Flächen veräußern beziehungsweise als gemeinsame Investoren auftreten. Die Kosten dieses Verfahrens gingen vollständig zu Lasten der Stadt. Dieses Verfahren kann nicht vorrangig betrieben werden, da derzeit durch Angebots-Bebauungspläne bevorzugt städtische Flächen entwickelt werden.

### **Fazit:**

Grundsätzlich erscheint vorbehaltlich einer genaueren Lärmbetrachtung eine Bebauung des östlich angrenzenden Freiraums möglich. Nach einer überschlägigen Ermittlung könnten auf einer Größe von 3,8 ha circa 70 Wohneinheiten (WE) entstehen. Die Fläche ist planbedürftig, das Planverfahren wird von der Verwaltung nicht vorrangig betrieben werden. Die Planung für das nun beantragte Verfahren "Leidenhausener Straße" ist in Variante 5 so überarbeitet worden, dass sie problemlos in eine Gesamtkonzeption eingebunden werden kann. Die Freiraumbelange sind entsprechend zu würdigen.

## **Planverwirklichung**

Das Planungsrecht soll in Form eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB geschaffen werden. Ein Durchführungsvertrag ist vor Satzungsbeschluss abzuschließen.

## **Kosten**

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, werden die Planungs- und Erschließungskosten von der Vorhabenträgerin übernommen. Der Stadt entstehen keine Kosten.

## **Städtebauliche Kenndaten der Varianten**

Variante	Anzahl Wohneinheiten (WE)	Grundflächenzahl (GRZ)	Geschossflächenzahl (GFZ)
1	20	0,27	0,36
2	24	0,28	0,35
3	32	0,32	0,55
4	8 bis 12	0,12	0,23
5	16	0,26	0,53