

Erläuterungen zum städtebaulichen Planungskonzept

für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 71455/01;

Arbeitstitel: Kasernenstraße in Köln-Kalk

1. Anlass und Ziel der Planung

Das Plangebiet wurde 2014 weitgehend, bis auf eine betriebsnotwendige Versorgungsstrasse, vom Eisenbahnbundesamt von Eisenbahnbetriebszwecken (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz, AEG) freigestellt. Die IRISHÖFE GmbH & Co. KG (Vorhabenträgerin) beabsichtigt, die zugriffstechnisch gesicherte Fläche vollständig zu erwerben.

Ziel der Vorhabenträgerin ist es, die derzeit städtebaulich unbefriedigende Situation im Bereich der Kasernenstraße durch eine Bebauung des Plangebietes zu arrondieren und räumlich aufzuwerten. Zu diesem Zweck soll das Areal zu einem vielfältigen, städtischen Wohnquartier unter dem Projektnamen "IRISHÖFE" entwickelt werden. Nach dem Rückbau der bestehenden baulichen Anlagen zwischen der Gleistrasse, der Kasernenstraße und der geplanten Neuerschließung des Geländes soll eine drei- bis fünfgeschossige Wohnbebauung mit mindestens 100 Wohneinheiten für unterschiedliche Zielgruppen entstehen.

Das Vorhaben berücksichtigt die Vorgaben des kooperativen Baulandmodells, zu dessen Anwendung die Vorhabenträgerin ihre Grundzustimmung erteilt hat.

Für das Plangebiet besteht kein Bebauungsplan. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Wohnnutzung zu schaffen, ist die Neuaufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Am 08.03.2016 hat die IRISHÖFE GmbH & Co. KG einen Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans (VEP) gestellt.

2. Erläuterungen zum Plangebiet

2.1 Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Kalk im rechtsrheinischen Köln. Es umfasst die zum großen Teil brachliegenden Flächen der Deutsche Bahn (DB) Netz AG zwischen der Kasernenstraße und den Gleisanlagen des Güterbahnhofs Köln-Kalk.

Das Plangebiet wird im Westen von der Kasernenstraße, dem Grundstück des Trafos der Rhein-Energie AG und der nördlich der Abzweigung Johann-Classen-Straße als Privatstraße fortgeführten Verlängerung der Kasernenstraße begrenzt. Im Norden und Osten schließen Grundstücke der Deutsche Bahn AG an. Im Süden grenzt das Plangebiet an das Grundstück, welches mit einem Lidl-Markt bebaut ist.

An der Kasernenstraße befindet sich auf Höhe des Plangebietes ein betriebsnotwendiges Pumpwerk der Stadtentwässerungsbetriebe der Stadt Köln, dessen Fläche nicht in den Geltungsbereich einbezogen wird; eine spätere bauliche Einbeziehung des Pumpwerkes in die Planung ist jedoch angedacht und mit den Stadtentwässerungsbetrieben der Stadt Köln vorbesprochen.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes umfasst insgesamt eine Fläche von circa 6 300 m². Die Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der Planzeichnung zu entnehmen.

Die dargestellte Grundstücksgröße stellt eine Schätzgröße der DB Netz AG vor dem Zeitpunkt der noch durchzuführenden Vermessung und Parzellierung dar.

2.2 Vorhandene Struktur

Das Plangebiet ist derzeit partiell mit eingeschossigen Hallen bebaut, die an gewerbetreibende Unternehmen vermietet/untervermietet sind. Zur Kasernenstraße ist das Grundstück weitestgehend eingefriedet.

Das Grundstück ist heute fast vollständig versiegelt. Gehölzbestände befinden sich ausschließlich an den Rändern des Grundstückes entlang der Böschungskante zum Gleiskörper sowie im schmalen nördlichen Teil des Grundstückes. Gegenüber der Kasernenstraße besteht ein Höhenunterschied von circa 1 m unter Straßenniveau.

Die Umgebung des Plangebietes ist entlang der Kasernenstraße durch eine drei- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung mit Geschosswohnungen geprägt. An der Ecke zur Kalker Hauptstraße befindet sich ein eingeschossiger Lidl-Markt mit vorgelagerten Parkplatzflächen, die über die Kasernenstraße erschlossen werden. An den Bahngleisen östlich des Lidl-Grundstückes liegt ein Betriebsgebäude der Deutsche Bahn AG, dessen Erschließung über das Plangebiet auch im Zeitablauf sichergestellt bleiben muss.

Entlang der nahegelegenen Kalker Hauptstraße befinden sich wesentliche Nahversorgungseinrichtungen in fußläufiger Entfernung.

2.3 Erschließung

Äußere Erschließung

Das Plangebiet ist über die Kasernenstraße erschlossen, die nördlich der Abzweigung der Johann-Classen-Straße als Privatstraße fortgeführt wird.

Über die Kalker Hauptstraße bestehen nahe gelegene Anbindungen an das überörtliche Verkehrsnetz beziehungsweise die Autobahnen BAB 3, 4 und 59.

ÖPNV

Über die Haltestelle Kalk Kapelle der Stadtbahnlinien 1 und 9 ist und die Haltestelle Eythstraße der Buslinie 159 ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Köln angebunden. Die Haltestellen befinden sich in circa 250 bis 500 m Entfernung.

Die S- und Regionalbahnhaltestelle Trimbornstraße befindet sich in circa 1,7 km Entfernung.

Ver- und Entsorgung

Die technische Infrastruktur ist in der Kasernenstraße vorhanden. Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes wird an das bestehende Netz angeschlossen.

Die Ver- und Entsorgung des bestehenden Betriebsgebäudes der Deutsche Bahn AG wird in die neu geplante Straße im Süden des Plangebietes verlegt.

2.4 Alternativstandorte

Das Plangebiet befindet sich am Rand der geschlossenen Siedlungsbebauung in Köln-Kalk mit guter Anbindung an die Innenstadt.

Bei der Planung handelt es sich um eine Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung brachliegender Innenbereichsflächen, die dem in § 1a Absatz 2 BauGB formulierten Ziel entspricht, schonend mit Grund und Boden umzugehen. Die für die Planung vorgesehenen Flächen sind bereits heute versiegelt und sind daher Neubaumaßnahmen an anderer Stelle aus Gründen des Bodenschutzes vorzuziehen.

2.5 Planungsrechtliche Situation

Für das Plangebiet besteht kein Bebauungsplan. Die Fläche ist dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen.

Da das geplante Vorhaben auf Grundlage des bestehenden Planungsrechtes nicht genehmigungsfähig ist, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Es wird das beschleunigte Verfahren gemäß § 13a BauGB angewandt, da die Planung als Maßnahme der Innenentwicklung gleichzeitig der Wiedernutzbarmachung beziehungsweise Nachverdichtung bebauter Flächen dient, die Größe der festzusetzenden Grundfläche deutlich unter 20 000 m² liegt und keine UVP-pflichtigen Vorhaben geplant sind. Das bedeutet ferner, dass von einer formalen Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 und einen Umweltbericht gemäß § 2a BauGB abgesehen wird. Relevante Umweltbelange werden jedoch untersucht (siehe Punkt 6.).

3. Planungsvorgaben

3.1 Regionalplan

Im Regionalplan, Teilabschnitt Region Köln, der Bezirksregierung Köln ist das Plangebiet als "Schienenweg unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen" dargestellt. Die westlich angrenzenden Bereiche sind als allgemeine Siedlungsbereiche dargestellt.

Da das Plangebiet bis auf eine betriebsnotwendige Versorgungstrasse vom Eisenbahnbundesamt von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt ist, sind keine Konflikte zu den regionalplanerischen Zielen zu erwarten.

3.2 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Köln ist das Plangebiet als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Die angrenzenden Flächen sind als Wohnbauflächen dargestellt. Der FNP soll auf Grundlage des § 13a BauGB im Wege der Berichtigung als Wohnbaufläche angepasst werden.

Da das Plangebiet bis auf eine betriebsnotwendige Versorgungstrasse vom Eisenbahnbundesamt von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt ist, ist eine geordnete städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt.

3.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Stadt Köln stellt das Plangebiet als Innenbereich dar und trifft keine Aussagen.

4. Städtebauliches Konzept

4.1 Potenziale

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zu den Versorgungsinfrastrukturen an der Kalker Hauptstraße und an der Olpener Straße wegen seiner sehr guten Anbindung an den ÖPNV und angesichts der zunehmenden Bedeutung des Stadtteiles als Wohnstandort für eine

gemischte, innerstädtische Wohnbebauung prädestiniert. Mit der Neubebauung des Grundstückes bietet sich zudem die Chance, das unmittelbar angrenzende bestehende Wohnviertel aufzuwerten und zu den Gleisanlagen des Güterbahnhofes hin städtebaulich abzurunden. Darüber hinaus kann damit gerechnet werden, dass durch die geplante Neuordnung mittelfristig auch entsprechende städtebauliche Entwicklungen auf der südlich angrenzenden Fläche bis zur Kalker Hauptstraße angestoßen werden.

4.2 Nutzungskonzept

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, eine gemischte Wohnungstypologie für unterschiedliche Zielgruppen zu entwickeln. Hierbei soll Wert darauf gelegt werden, dass nachhaltige Konzepte umgesetzt werden, die im Zeitablauf auch auf sich ständig verändernde Lebensumstände reagieren können.

Das Nutzungskonzept umfasst nach derzeitiger Planung Mikroapartments (flächenoptimierte Apartments, welche die Bedürfnisse steigender Ein-Personen-Haushalte und Studentenzahlen sowie zum Beispiel temporär in Köln berufstätiger Personen bedienen) in Verbindung mit Gemeinschaftseinrichtungen (Co-Housing-Modell), eine Baugruppe, einen Anteil geförderter Wohnungen und ein gemischtes Angebot an freifinanzierten Wohnungen mit einem Schwerpunkt auf Familienwohnungen.

Angestrebte Nutzungen für die Erdgeschosse sind eine dreigruppige Kindertageseinrichtung, ein Quartierstreff sowie die untergeordnete Möglichkeit einer Nahversorgung. Das genaue Nutzungskonzept wird im Zuge der städtebaulichen Qualifikation weiter präzisiert.

Die durchgrünten Gemeinschaftsbereiche sollen eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen und vielseitig nutzbar sein. Dabei sollen die Übergänge zu den privaten Außenflächen der Erdgeschosswohnungen (Terrassen, Loggien) eindeutig und verträglich gestaltet werden.

4.3 Variantenstudien

Im Rahmen der Herleitung des städtebaulichen Konzeptes sind unterschiedliche Varianten entwickelt und bewertet worden, die sich in der Volumetrie der Bebauung und in der städtebaulichen Raumbildung unterscheiden. Die Varianten weichen hinsichtlich Erschließung und der möglichen Bebauungsdichte jedoch nur unwesentlich voneinander ab.

4.4 Erläuterung des städtebaulichen Konzepts ("Irishöfe")

Das für die weitere Bearbeitung ausgewählte städtebauliche Konzept "Irishöfe" sieht eine zusammenhängende vier- bis fünfgeschossige Wohnbebauung entlang der östlichen Grundstücksgrenze, einen vier- bis fünfgeschossigen Baukörper im Südwesten an der Ecke Kasernenstraße/"Lidl"-Grundstück und einen drei- bis viergeschossigen Baukörper im Westen gegenüber der benachbarten Wohnbebauung vor. Im Innern entsteht eine begrünte, gemeinschaftliche Hofffläche mit Spiel- und Aufenthaltsangeboten und Abstand währenden, gestalteten Übergängen zu den Außenflächen der Erdgeschosswohnungen. Die geschlossene, in drei "Häuser" gegliederte Bebauung im Osten schirmt die Gemeinschaftsflächen, die beiden freistehenden Baukörper und die westlich angrenzende bestehende Wohnbebauung gegen die Lärmemissionen des Bahngeländes ab. Mit den dargestellten Bautiefen und Dimensionen lässt sich die angestrebte heterogene Wohnungstypologie gut realisieren.

4.5 Erläuterung der untersuchten und ausgeschiedenen Varianten

Die **Variante "Kamm"** ist durch eine kurze, kompakte, kammartige Bauform entlang der Gleisanlagen im Osten und einen einzelnen Baukörper im Südwesten gekennzeichnet. Der nach Westen zum Innenbereich stark gegliederte "Kamm" erzeugt unterschiedliche Grünräume: zwei engere, dreiseitig gefasste Nachbarschaftsgärten, eine langgestreckte, eigenständige Grünfläche im Norden und eine offene grüne Mitte im Westen. Zur Kasernenstraße und zum Nachbargrundstück hin

ist diese Variante räumlich nicht gefasst, die Raumbildung ist insgesamt vergleichsweise schwach ausgeprägt.

Die **Variante "Block"** bildet die Bebauung als allseits umfassten Innenhof aus. Die Grünräume im Innern sind differenziert in einen befestigten Anger mit einer Baumreihe als Rückgrat, eine grüne Mitte und eine langgestreckte Grünfläche im Norden. In ihrer Kompaktheit wirkt die Gesamtfigur vergleichsweise eng. Wegen der teilweise großen Gebäudetiefen ergeben sich starke Beschränkungen, die angestrebte Vielfalt der Grundrisse zu realisieren.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile im Hinblick auf die Raumbildung, den städtebaulichen Abschluss zum Bestand, die Umsetzbarkeit einer differenzierten Wohnungsmischung, einer optimalen Teilbarkeit und geeignete Bautiefen für eine flexible und vielfältige Grundrisstypologie wurde das **städtebauliche Konzept "Irishöfe"** als das im Weiteren zugrunde zu legende Konzept ausgewählt. Ausgehend von den skizzierten Grundüberlegungen soll dieses Konzept unter Berücksichtigung der bereits bekannten und sich gegebenenfalls im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ergebenden Anforderungen (zum Beispiel Kindertageseinrichtung, öffentliche und private Spielflächen) weiter konkretisiert werden.

5. Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung soll entlang der Kasernenstraße "Wohnen/Gewerbe" festgesetzt werden, um Nutzungen wie Wohnungen, die der täglichen Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Büros und Gastronomie zu ermöglichen. Der restliche Bereich soll als "Wohnen" festgesetzt werden. Innerhalb des mit "Wohnen" gekennzeichneten Bereiches sind Wohngebäude sowie einzelne Räume für die Berufsausbildung freiberuflich Tätiger zulässig. Die Festsetzung einer Kindertagesstätte ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Die vorgesehenen Nutzungen entsprechen den vorhandenen Nutzungen in der Umgebung.

Das städtebauliche Konzept sieht eine geschlossene Grenzbebauung entlang der Gleise und zwei einzelne Baukörper zur Kasernenstraße vor. Mit drei bis fünf Vollgeschossen orientieren sich die Gebäude ebenfalls deutlich an der Umgebung und fügen sich in das Gesamtbild ein.

Die städtebaulichen Kennzahlen wurden überschlägig ermittelt und liegen derzeit durchschnittlich bei GRZ 1: 0,5, GRZ 2: 0,9 und GFZ: 1,8 (GRZ = Grundflächenzahl, GFZ = Geschossflächenzahl). Die Konkretisierung der Zahlen erfolgt im weiteren Verfahren auf Grundlage der definitiven Grundstücksgröße.

5.2 Erschließung

Die Erschließung erfolgt an der Südseite des Plangebietes über eine neu zu errichtende Straße. Diese erschließt die entlang der Grundstücksgrenze angeordneten Besucherstellplätze, die Gemeinschaftstiefgarage sowie das Betriebsgebäude der Deutsche Bahn AG östlich des Lidl-Grundstückes und wird mit entsprechenden Dienstbarkeiten belegt.

Das Innere des Quartiers bleibt weitgehend autofrei und soll nur für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge sowie von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Die spätere Machbarkeit einer Fuß- und Radweganbindung nach Norden bis zur Remscheider Straße als Fortführung der auf diesem Teilabschnitt (Privatstraße und Freiflächen der bestehenden Wohnbebauung) in ihrer Durchgängigkeit unterbrochenen Kasernenstraße soll bei der weiterführenden Planung geprüft werden.

5.3 Grünfestsetzungen

Die Begrünungsmaßnahmen werden im weiteren Verfahren festgelegt. Grundsätzlich wird ein durchgrüntes Quartier mit zwei unterschiedlich großen Hofflächen angestrebt. Einzelne Dachflächen sollen zu nutzbaren Frei- und Aufenthaltsräumen werden beziehungsweise als begrünte Dächer festgesetzt werden.

5.4 Lärmschutz

Durch die zentrale Lage ist das Grundstück Lärmemissionen der östlich verlaufenden Bahntrasse und der umliegenden Straßen ausgesetzt. Zudem ist mit Einwirkungen durch Gewerbelärm zu rechnen. Hierauf wird entsprechend der noch durchzuführenden Gutachten in angemessener Weise reagiert werden.

5.5 Ver- und Entsorgung, technische und soziale Infrastruktur

Die Ver- und Entsorgung mit Gas, Wasser, Abwasser und Strom ist über die vorhandenen Anlagen in der Kasernenstraße gesichert. Die zurzeit auf dem Grundstück verlaufenden Kanäle sollen künftig in der auf dem Grundstück neu zu errichtenden Straße geführt.

6. Auswirkungen der Planung/Umweltbelange

Die Umweltbelange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 BauGB werden ermittelt und sachgerecht gegeneinander abgewogen.

Nach bisherigem Planungsstand sind folgende Umweltbelange im weiteren Planverfahren insbesondere zu betrachten:

- Natur- und Landschaft (Eingriffsbewertung)
- Artenschutz
- Immissionsschutz, speziell Schallschutz (Verkehrs- und Gewerbelärm)
- Boden

Weitere Umweltbelange werden gegebenenfalls während des Planverfahrens untersucht, bewertet und in die Planung aufgenommen.

6.1 Natur und Landschaft

Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft werden im weiteren Verfahren ermittelt. Aufgrund der derzeitigen Nutzung und des Versiegelungsgrades des Plangebietes sind nach § 13a BauGB Eingriffe in den Naturhaushalt bereits durch die Vornutzung vollzogen und daher keine Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 1a Absatz 3 BauGB erforderlich.

6.2 Artenschutz

Das Erfordernis einer Artenschutzprüfung soll im weiteren Verfahren zunächst durch Begehungen des Plangebietes geprüft werden.

6.3 Immissionsschutz

Zum Umgang mit den zu erwartenden Immissionen, insbesondere aus Verkehrs- und Gewerbelärm wird ein Immissionsschutzkonzept entwickelt, aus dem Festsetzungen für die Planung abgeleitet werden. Das Erfordernis einer Erschütterungsuntersuchung (Bahnverkehr) wird im weiteren Verfahren geprüft.

6.4 Boden

Das Plangebiet ist derzeit versiegelt. Aufgrund der gewerblichen Vornutzung des Grundstückes sind Bodenverunreinigungen zu erwarten. Im Zuge der bereits durchgeführten historischen Erkundung (Phase I) der Deutsche Bahn Netz AG wurden Informationen über frühere und gegenwärtige Nutzung der Fläche gesammelt. Hieraus ergeben sich punktuelle Verdachtsmomente. Weitere Untersuchungen des Bodens werden im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes durchgeführt.

7. Planverwirklichung

Das Planungsrecht soll in Form eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 BauGB geschaffen werden.

Zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin wird ein städtebaulicher Vertrag als Durchführungsvertrag abgeschlossen. Dieser sichert die Realisierung des Vorhabens.

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