

# **A N L A G E 2**

## **Erneute Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 4a Abs.3 BauGB**

### **Offenlagebegründung zum einfachen Bebauungsplan- Entwurf Nr. 74410/02**

#### **Arbeitstitel: Eisenbahnersiedlung in Köln-Porz-Gremberghoven**

##### **1. Anlass und Ziel der Planung**

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 28.01.2016 den Beschluss über die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB für die Eisenbahnersiedlung in Gremberghoven gefasst.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde das Städtebauliche Konzept in einer Abendveranstaltung am 19.10.2017 vorgestellt und mit den Anwesenden diskutiert.

Die Offenlage erfolgte vom 30.01.-02.03.2020.

Während der Offenlage wurden einige Anregungen von den Trägern öffentlicher Belange und den Fachdienststellen vorgebracht, die geprüft und teilweise in den Bebauungsplan eingearbeitet wurden.

So wurde unter anderem vom LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland angemerkt, dass die gesamte Siedlung nachrichtlich als ein Denkmal zu kennzeichnen ist und gemäß der Planzeichenverordnung dieser Bereich mit einem D im Quadrat deutlich wird.

Der Bebauungsplan-Entwurf sieht die Ausweisung zweier kleiner Flächen (Frankenplatz, Hohenstufenstraße), im Bestand Rasenflächen zum Teil mit Baumbestand und Wegen, als öffentliche Grünfläche vor.

Über beide Platzflächen verlaufen jeweils die Zuwegungen zu den Wohnhäusern. Da aus rechtlichen Gründen eine Zuwegung zu den privaten Wohnhäusern über eine öffentliche Grünfläche abgelehnt wird (Verpflichtungen insbesondere Winterdienst sind mit den Verpflichtungen für öffentliche Grünanlagen nicht vereinbar und auch nicht leistbar), sind für die beiden Plätze die notwendigen Erschließungswege eingetragen worden.

Da mit diesen Änderungen die Grundzüge der Planung berührt werden, wird der Bebauungsplan-Entwurf erneut offengelegt.

##### **1.1 Anlass der Planung**

Köln-Gremberghoven verdankt seine Existenz der Entstehung des Rangierbahnhofs, der während des Ersten Weltkriegs gebaut wurde. Die Angestellten der Bahn und des Bahnhofs mussten dringend Unterkünfte bekommen, sodass man beschloss, nahe dem Bahnhof ein Quartier in Köln-Gremberghoven für sie einzurichten.

Daraus entwickelte sich eine durch großzügige Hausgärten geprägte Gartenstadt. Die Siedlung in Köln-Gremberghoven bestand aus vielen kleinen Häuschen mit großen Gärten, die den Angestellten und Arbeitern zur Selbstversorgung dienen sollten. Die Eisenbahnersiedlung wurde in mehreren Bauabschnitten für Beamte und Angestellte der Reichsbahn in den Jahren 1919 bis 1929 erbaut sowie nach dem zweiten Weltkrieg, nach starker Zerstörung, auf den Grundrissen der ursprünglichen Siedlung in der Formensprache der 50er Jahre wieder aufgebaut. Wichtige Elemente der Siedlung sind die bogenförmigen Gebäudespannen sowie die großzügigen Grünanlagen und Hausgärten, die deutlich die Verbindung zum städtebaulichen Leitbild der Gartenstadt erkennen lassen.

Neben den Grünanlagen sind es viele Platzsituationen und Fußwegeverbindungen, die den Charakter der symmetrisch aufgebauten Siedlung mit ihren beiden Ausläufern Hohenstaufenstraße und Frankenplatz definieren. Die Siedlung wird dem spät-historischen Heimatstil zugeordnet.

Diese Siedlung mit den historischen Baustrukturen ist eine besondere schützenswerte städtebauliche Rarität in Köln.

Durch die zunehmende Privatisierung der Gebäude steht das Gebiet unter einem starken Veränderungsdruck. Zum einen besteht der Wunsch nach Modernisierung und Wohnraumerweiterung, zum anderen wird immer häufiger im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren die Frage der Nachverdichtung auf den innenliegenden Grün- und Freiflächen gestellt.

## **1.2 Ziel der Planung**

Die Vielzahl der unter Denkmalschutz gestellten Gebäude und Grundstücke dokumentieren die baugeschichtliche Bedeutung. Für das Bemühen die Gebäudestrukturen der vielen noch vorhandenen, kleinmaßstäblichen Wohngebäude mit ihren zum Teil noch vorhanden kleinteiligen Anbauten zu bewahren, ist der Schutz vor substanzgefährdenden Eingriffen oder verfälschenden baulichen Veränderungen von städtebaulicher Bedeutung. Das bezieht sich sowohl auf die Gebäude sowie die Grundstücke.

Die Belange der Baukultur betreffend das Ortsbild mit den baulichen Anlagen, die privaten quartiersbezogenen und öffentlichen Grünflächen sowie die Wegeverbindungen in ihrer Beziehung zur Stadtstruktur und der stadträumlichen Funktion werden durch den Bebauungsplan gesichert.

Der Erhalt historischer Baustrukturen stellt ein legitimes städtebauliches Ziel dar.

Die Steuerungsmöglichkeiten aufgrund der aktuellen Rechtslage (§ 34 Baugesetzbuch - Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) ermöglichen keine ausreichende Einflussnahme auf Bauvorhaben, so dass die

Gefahr eines unwiederbringlichen Verlustes der ortstypischen Kulturmerkmale besteht.

Zur Umsetzung der vorgenannten städtebaulichen und denkmalpflegerischen Zielsetzungen ist die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes notwendig.

Der Bebauungsplan somit dient dem Erhalt des historisch gewachsenen denkmalgeschützten, erhaltenswerten Ortsteiles Eisenbahnersiedlung Gremberghoven.

Die wenigen textlichen und gestalterischen Festsetzungen werden bestimmen die städtebauliche Qualität des Orts- aber auch Straßenbildes.

## **2. Erläuterungen zum Plangebiet**

### **2.1 Abgrenzung des Plangebietes**

Die Eisenbahnersiedlung umfasst das Gebiet betreffend die Häuser beidseitig der Hohenstauferstraße nordwärts der Häuser Hohenstauferstraße 64 und 33, die Bebauung entlang des Bahnhofplatzes, der Rather Straße (sowie Teile Fahrweg Sachsenstraße), einschließlich des Talweges, der Heilig-Geist-Straße bis zu den Grundstücken Heilig-Geist-Straße 23 und 25, die Bebauung am Langobardenplatz sowie des Frankenplatzes unter abschließender Einbeziehung der Wohngebäude Frankenplatz 11 und 16 in Köln-Porz-Gremberghoven.

### **2.2 Vorhandene Struktur**

Wichtige Elemente der Siedlung die auf der Idee der Gartenstadt basiert, sind die städtebaulich prägenden bogenförmigen Gebäudespangen, die die Einheit und Gemeinschaft betonen sowie die großzügigen Grünanlagen und Hausgärten, die die Verbindung zur Idee der Gartenstadt erkennen lassen.

Die übrige geplante Infrastruktur entwickelt sich nur langsam beziehungsweise gar nicht (Nahversorgung, Kirche, Gemeinschaftshaus etc.).

Neben den Grünanlagen sind es auch die vielen Platzsituationen und Fußwege, die den Charakter der symmetrisch aufgebauten Siedlung mit ihren beiden Ausläufern Hohenstauferstraße und Frankenplatz ausmachen.

Bei den Gebäuden handelt es sich um Ein- und Mehrfamilienhäuser (ein- und zweistöckig) mit relativ schlichten Putzfassaden.

Schmuckelemente bei den Ursprungsgebäuden sind die im Erdgeschoss angebrachten Fensterläden sowie die aufwendige Dachgestaltung mit zahlreichen Gauben.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Siedlung aufgrund der Nähe zum Rangierbahnhof stark zerstört. Der folgende Wiederaufbau der 50er Jahre ist nur in wenigen Fällen ein Wiederaufbau in alten Formen. Die meisten zerstörten Gebäude wurden im Stil der 50er Jahre wiedererrichtet, aber durch die Orientierung an den historischen Proportionen und/oder Raumkanten blieb der Charakter der Siedlung weitgehend erhalten.

Starke Veränderungen im Bild von Gremberghoven ergeben sich vor allem durch die Anbauten an die Häuser Talweg 16 und Frankenplatz 11. In den sechziger Jahren wurde zudem am Bahnhofsplatz ein flachgedeckter Kiosk mit mehreren Garagen errichtet, die sich weder in Proportion noch Gestaltung in die Siedlung einfügen und dem städtebaulichen Gesamtbild widersprechen.

Die Fassadengliederung der ursprünglichen Gebäude ist weitgehend erhalten geblieben.

### **2.3 Denkmalschutz**

Der Denkmalschutz ist auf die Erhaltung der baulichen Anlagen aus historischen Gründen ausgerichtet. Damit wird hier die geschichtliche, insbesondere die architekturgeschichtlichen Epoche dokumentiert.

Die sogenannte Eisenbahnersiedlung ist unter der Bezeichnung „Siedlung Gremberghoven“ gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz –DSchG NRW- als Denkmal geschützt. Zugehörig sind folgende Adressen:

- Bahnhofplatz 1-7, 13,14
- Bahnhofplatz ohne Hausnummer: Grünanlage/bepflanzte Straßenerweiterung
- Frankenplatz 1-11 und 4-16
- Gotenstraße 2 und 4
- Heilig-Geist-Straße ohne Hausnummer: Grünanlage/bepflanzte Straßenerweiterung
- Hohenstufenstraße 1-33 und 2-64
- Langobardenplatz 1-4
- Rather Straße 1-35 und 4-66
- Talweg 1-45 und 2a-36

Sämtliche Adressen sind unter derselben Nummer (A 8640) in die Denkmalliste eingetragen, daher handelt es sich bei der gesamten Siedlung Gremberghoven nur um ein Denkmal.

Explizit heißt es im Unterschutzstellungstext: „Die Kernsiedlung Gremberghoven ist ein Baudenkmal im Sinn von § 2 Abs.1 und 2 DSchG NRW.“

Ortsgeschichtlich ist die Kernsiedlung zudem bedeutend als Ausgangspunkt für den heutigen Ortsteil Gremberghoven, der sich ab den 50er Jahren um die ursprüngliche Anlage entwickelt hat. In städtebaulicher Hinsicht sind vor allem die starken Symmetrieachsen und die Betonung der Einheit trotz verschiedener Haustypen wichtig. Bauliche Einheit symbolisiert in den 20er Jahren auch den Gemeinschaftsgedanken.

Gremberghoven als Gartensiedlung

Die aus England stammende Idee „Gartensiedlung“ griff der zum Bau der Eisenbahnersiedlung in Gremberghoven beauftragte Architekt und Hochbaudezernent der Reichsbahndirektion Köln Martin Kießling auf. Die ab 1919 auf freiem Feld am Rangierbahnhof „Gremberg“ gebaute Wohnsiedlung für Arbeiter und Beamte der Reichsbahn zählt zu den schönsten Gartenstadt-Siedlungen im heutigen Kölner Stadtgebiet. Es entstand eine durchgrünte Siedlungsanlage mit relativ geringer Wohndichte

in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Arbeitsplätzen. Die Wohnsiedlung zeigt einen neoklassizistischen Grundriss.

Der ursprüngliche Charakter von Gremberghoven ist auch durch Kriegszerstörungen und anschließenden Wiederaufbau nicht verloren gegangen, denn die wieder aufgebauten Gebäude passen sich trotz neuer Formen sehr gut an die vorhandenen Strukturen an.

Eine Ausnahme stellen hier nur die Gebäude Rather Straße 5/7 und 25/27/29 sowie Talweg 6/8 und 26/28/30 dar, die im Rahmen des Flüchtlingsprogramms 1951 als Neubauten errichtet worden sind.

Sie passen sich weder in Form noch in Proportion an die alte Bebauung an. Die ebenfalls neugeschaffene Zeilenbebauung am Bahnhofplatz gibt dagegen trotz anderer Proportionen zumindest die ursprünglichen Platzkanten wieder.

### **3. Planungsvorgaben**

#### **3.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan stellt für den Bereich der Eisenbahnersiedlung Wohnbaufläche (W) dar.

#### **3.2 Landschaftsplan**

Der Landschaftsplan trifft für den Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes keine Festsetzungen.

### **4. Begründung der Planinhalte**

#### **4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung,**

Da es sich um einen einfachen Bebauungsplan handelt, wird weder Art und Maß der baulichen Nutzung festgesetzt.

#### **4.2 überbaubare Grundstücksflächen**

Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung des baukulturellen Erbes, Eisenbahnersiedlung in Gremberghoven zu gewährleisten, sind Anbauoptionen notwendig. Zum einen wird somit dringend benötigter Wohnraum geschaffen, zum anderen kann der verhältnismäßig unkontrollierten Baulückenschließung und Versiegelung langfristig Einhalt geboten werden. Darüber hinaus sollen die Anbauoptionen aufzeigen, wie mit den gering dimensionierten Wohnungen der historischen Bestandsgebäude Er-

weiterungsmöglichkeiten angeboten werden können, die mit den Zielen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege einhergehen.

Für die ursprüngliche Bausubstanz wurde zudem eine mögliche, um 0,5 m eingrückte Anbauoption von 3 m Tiefe mit einem Vollgeschoss (VG) eingeräumt. Aufgrund der Anregungen in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung ist die zulässige Anbautiefe auf 4 m vergrößert worden, da sich die Betroffenen für eine Ausdehnung der überbaubaren Grundstücksfläche ausgesprochen hatten.

Die Differenzierung, welche Gebäude eine Anbauoption erhalten, richtet sich nach der Klassifizierung anhand des Baujahres.

Die in den Kriegsfolgejahren 1949-1951 auf dem historischen Grundriss errichteten Neubauten erhalten keine aktive Anbauoption.

Untergeordnete, rückwärtige Maßnahmen, wie z.B. Balkone, sind jedoch möglich. Bestandsbauten, die nicht durch eine überbaubare Grundstücksfläche (Baugrenze) gesichert werden, unterliegen dem passiven Bestandsschutz und dürfen weiterhin bis zur Nutzungsaufgabe in Anspruch genommen werden.

Nicht abschließend regelbare Vorhaben innerhalb der Anbauoptionen werden einzelfallbezogen nach Denkmalschutzgesetz (DSchG) beurteilt und konkretisiert.

Die für die Formensprache der Siedlung wichtigen bogenförmigen Gebäudespannen Rather Straße und Talweg sind aufgrund der starken Zerstörung im Zweiten Weltkrieg von unterschiedlicher Gebäudestruktur. Bei der Bebauung westlich der Rather Straße handelt es sich um die Ursprungsbebauung mit überwiegender Einfamilienhausnutzung. Hier sind auch Anbauten bzw Erweiterungen entsprechend der Baugrenzen in Absprache mit dem Denkmalschutz zulässig.

Die bogenförmige Bebauung östlich des Talweges wurde, bis auf wenige Ausnahmen, Talweg 5, 7, 9, 11, 13 und 37, nach starker Zerstörung in den 50er Jahren als mehrgeschossiger Wohnungsbau auf dem alten Grundriss wiederaufgebaut. Eine Erweiterung der Baugrenzen ist hier nicht vorgesehen.

### **4.3 private Grünflächen**

Die städtebaulich-denkmalpflegerischen Zielsetzungen sind so entwickelt, dass die Siedlung prägenden gärtnerischen Grünflächen entlang den Straßen und Wege durch die Festsetzung als private Grünfläche gesichert werden. Dies bedeutet, dass keine baulichen Anlagen zugelassen sind. In einer Tiefe von 5 m sind nur Hecken (Liguster) und nicht versiegelte Bereiche und Pflanzungen zulässig.

Die Hecken bilden zudem insbesondere Vögeln einen hochwertigen Lebens- und Brutraum und sind sogleich Futterquelle. Daher ist es aus Sicht von Natur und Landschaft wichtig die vorhandenen Grünstrukturen zu erhalten und zu sichern.

Abstellplätze für Müllsammelbehälter in Vorgärten sind in Gestalt von Müllboxen einzuhausen oder mit standortgerechten Hecken zu umpflanzen. Die so gestalteten Anlagen können in die Grundstückseinfriedungen integriert werden.

Der Langobardenplatz mit seinem Sportplatz dient als charakteristischer begrünter Stadtplatz der temporär genutzten Fläche für die gemeinnützige Gesellschaft RheinFlanke. (Die RheinFlanke gGmbH wurde 2006 in Köln gegründet und ist heute anerkannte Trägerin für sportbezogene Jugendhilfe an acht Standorten im Rheinland und in Berlin. Die gemeinnützige Organisation legt einen besonderen Fokus auf Kinder und Jugendliche mit vermindertem Zugang zu Bildung und Ausbildung und damit auch zu gesellschaftlicher Teilhabe. Mit einer innovativen Kombination aus sportpädagogischen Angeboten und kompetenzfördernden Maßnahmen hilft die RheinFlanke jungen Menschen dabei, neue Perspektiven zu entwickeln und unterstützt sie auf ihrem Weg in die Ausbildung und den Beruf.)

Die private Grünfläche soll langfristig öffentlich zugänglich sein und der bis 2025 datierte Gestattungsvertrag zwischen der Stadt und der Grundstückseigentümerin verlängert werden. Aus diesem Grund wird für die private Grünfläche ein Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit festgesetzt.

#### **4.4 öffentliche Grünflächen**

Ein weiteres Ziel ist die Gestaltung und Aktivierung der drei öffentlichen Platzsequenzen Bahnhofplatz, Frankenstraße, Hohenstaufenstraße jeweils als Quartierspark und Dorfplatz.

Die drei öffentlichen Plätze spiegeln den Leitgedanken der Gartenstadt verbunden mit der städtebaulichen Figur wider. Der Bahnhofplatz befindet sich am mittleren Ortseingang der „Eisenbahnersiedlung“ und wird durch eine Straße im südlichen Bereich flankiert. Hauptnutzung stellt eine stellplatzorientierte Ausrichtung dar. Der Frankenplatz liegt innerhalb einer hofartigen Bebauungsstruktur und wird durch eine Straße im südlichen Bereich begrenzt. Der kleine Platz an der Hohenstaufenstraße liegt innerhalb einer hofartigen Bebauungsstruktur und wird durch eine Straße im östlichen Bereich gefasst. Diese beiden Grünflächen sind ungestaltet und weisen ebenfalls eine abgängige Bausubstanz auf. Ziel der Maßnahme ist es, das ungenutzte Potential als zentrale Stadtplätze im historischen Kontext zu heben und unter zeitgemäßen und bürgerorientierten Anforderungen nutzbar zu machen.

Ausgehend von den verschiedenen Gestaltungsvarianten ist beabsichtigt, repräsentative Stadtplätze mit unterschiedlichen Nutzungsarten zu etablieren. Hierbei sind folgende Funktionen zu berücksichtigen:

- Mehrfachnutzung und Multifunktionalität hinsichtlich der Parkraummöglichkeiten, als Stadtplatz und Veranstaltungsort,
- Gärtnerische Gestaltung und Installation von Aufenthaltsmöglichkeiten,
- Berücksichtigung von klimawandelfolgenrelevanten Aspekten (Starkregenvorsorge, Überhitzung etc.)
- Barrierefreiheit,
- Erschließungsfunktion zu den Wohnungen,
- Schaffung von Spielmöglichkeiten.

Ziel ist es, neben der Transformation einer 100 Jahre alten Siedlungskultur in die Neuzeit, die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Eisenbahnersiedlung zu sichern und zu entwickeln.

Da die Plätze (städtische Grundstücke) unmittelbar an die privaten Grundstücksgrenzen anschließen, werden Wege zur Erschließung der Hauseingänge eingetragen. Diese Wege sind notwendig, um neben der Erschließung auch Fragen zur Verkehrssicherungspflicht im Winter zu klären.

Normalerweise werden die städtischen Plätze im Winter nicht geräumt, so dass die jeweiligen Hauseigentümer für die Sicherheit der Wege zuständig sind.

#### **4.5 private Fußwege**

Die charakteristischen Fußwegeverbindungen werden gesichert. Hierzu werden bestehende Verbindungen als Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Nach Rechtskraft des Bebauungsplans bedürfen die planungsrechtlich festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zu ihrer Wirksamkeit der Eintragung entsprechender Dienstbarkeiten im Grundbuch beziehungsweise gegebenenfalls zusätzlich öffentlich rechtlicher Baulasten im Baulastenverzeichnis. Der Bebauungsplan dient als Ermächtigungsgrundlage, um eine liegenschaftliche Vorgehensweise, sofern erforderlich, einzuleiten und Gespräche mit den Grundstückseigentümern zu führen.

#### **4.6 Stellplätze**

Die Grundstücke als auch die Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung der Eisenbahnersiedlung zu gewährleisten sind auf den Grundstücken keine Carports oder Garagen zulässig. In Abstimmung mit der unteren Denkmalbehörde können Stellplätze zugelassen werden. Hier sollen nach Möglichkeit klimaschonende Beläge berücksichtigt werden, um der vollständigen Versiegelung weiterer Flächen entgegen zu wirken.

#### **4.7 Nebenanlagen**

Die denkmalgeschützten Nebenanlagen sind im Bebauungsplan mit Baugrenzen dargestellt. Diese Nebenanlagen mit Satteldach haben in der Grundfläche ein Maß von 4,00 m x 4,00 m. Weitere Nebenanlagen müssen sich in das Ortsbild einfügen und können in Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde bis max .30 m<sup>3</sup> in den hinteren Bereichen der Grundstücke zugelassen werden. Vor und neben den Häusern sind die Nebenanlagen nicht zulässig.

#### **4.8 gestalterische Festsetzungen**

Um das städtebauliche Gesamtbild sicherzustellen, wird ein Mindestmaß an Anforderungen an die Gestaltung der baulichen Anlagen gestellt. Aus diesem Grund werden örtliche Bauvorschriften über die äußere Gestaltung (insbesondere Dächer, Fassaden und Einfriedungen) aufgenommen.

Sie greifen die Form und Gestalt der vorhandenen Bebauung auf, damit die städtebauliche Einheit unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes erhalten bleibt.



Um die vorhandenen Einfriedungen zu erhalten, werden hier ebenfalls gestalterische Festsetzungen getroffen. Die Höhe der festzusetzenden Hecken ist bezogen auf den Bestand. In der Hohenstaufenstraße, straßenseitig, bestehen die Einfriedungen überwiegend aus einer Kombination Mauer (0,60m) und Hecke (1,40 m). Am Bahnhofplatz, Rather Straße und Talweg waren historisch Mauern (0,60 m) und Holzzaun (0,50 m) = max 1,10 m vorherrschend.

#### **4.9 Fläche für den Gemeinbedarf**

Im Stadtteil Gremberghoven besteht ein erheblicher Bedarf an öffentlichen spiel-, Bewegungs-, und Aktionsflächen für die hier lebenden Kinder und Jugendlichen. Um den jungen Menschen im Wohnumfeld alters- und bedarfsgerechte Spielräume anzubieten, wurde 2017 eine Spiel- und Bolzplatzfläche auf dem Langobardenplatz errichtet.

Da sich in der privaten Grünfläche Langobardenplatz die temporär genutzte Fläche der gemeinnützigen Gesellschaft ReinFlanke mit dem Sportplatz befindet, wird für den Standort "Grembox" eine Fläche für Gemeinbedarf festgesetzt.

Damit wird das Angebot für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 5-25 Jahren weiter ausgebaut. Hier bietet die RheinFlanke ein Freizeitprogramm mit z.B. Fußballtraining, Zirkus, Hüpfburg und Handwerkskurse an.

#### **5. Umweltbericht**

Im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 13 BauGB kann von einer formalen Umweltprüfung und der Erarbeitung eines Umweltberichtes abgesehen werden.

Durch die ausschließlich bestandssichernden Festsetzungen und Darstellungen des einfachen Bebauungsplanes werden keine erheblichen Auswirkungen auf die Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 und 7 und § 1a BauGB ausgelöst.

Daher sind keine Umweltuntersuchungen erforderlich.

#### **6. Kosten**

Für den einfachen Bebauungsplan entstehen folgende Kosten für die drei öffentlichen Plätze:

Kosten Bahnhofplatz (790 m<sup>2</sup>):

Baukosten: 300.000 Euro, Planungshonorar: 40.000 Euro, Summe 340.000 EUR

Frankenplatz (500m<sup>2</sup>)

Baukosten: 180.000 Euro, Planungshonorar: 22.000 Euro, Summe 202.000 EUR

Platz an der Hohenstaufenstraße (370 m<sup>2</sup>)

Baukosten: 140.000 Euro, Planungshonorar: 16.000 Euro, Summe 156.000 EUR

Bürgerworkshop (inkl. besondere Leistungen): 50.000 EUR

Gesamt: 748.000 EUR

Zurzeit wird geprüft, in welcher Höhe Mittel aus der Städtebauförderung NRW herangezogen werden können.