

**Begründung
zum
Bebauungsplan Nr. 17
„Bahnhof Kuchenheim“**

**der Kreisstadt Euskirchen,
Ortsteil Kuchenheim**

(Bereich des Kuchenheimer Bahnhofs)

im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB

INHALTSVERZEICHNIS

1.0	Anlass und Ziel der Bebauungsplanung	2
2.0	Rechtsgrundlagen und Planverfahren	2
2.1	Rechtsgrundlagen	2
2.2	Begründung der Verfahrenswahl	2
2.3	Ablauf des Verfahrens	3
3.0	Rahmenbedingungen	3
3.1	Räumlicher Geltungsbereich	3
3.2	Anpassung an die Ziele der Raumordnung/Regionalplan	4
3.3	Flächennutzungsplan	4
3.4	Landschaftsplan	5
3.5	Landschaftsbildanalyse	5
3.6	Verbindliche Bauleitplanung	5
3.7	Bestehende Flächennutzung	5
3.8	Bestehende Erschließungssituation	6
3.9	Eigentumssituation	6
4.0	Städtebauliche Planung	6
4.1	Bebauungskonzept	6
4.2	Erschließungskonzept	7
4.3	Grünstruktur	7
4.4	Ver- und Entsorgung	8
5.0	Festsetzungen des Bebauungsplanes	8
5.1	Art der baulichen Nutzung (§9 (1) Nr. 1 BauGB)	8
5.2	Maß der baulichen Nutzung (§9 (1) Nr. 1 BauGB)	9
5.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	9
5.4	Stellplätze, Garagen, Carports sowie Nebenanlagen	9
5.5	Beschränkung der Wohnungen je Wohngebäude	10
5.6	Öffentliche Grünflächen	10
5.7	Immissionsschutz	10
5.8	Verkehrsflächen	10
5.9	Bedingte Festsetzung	11
5.10	Kennzeichnungen	11
5.11	Hinweise	12
6.0	Auswirkungen der Planung	12
6.1	Städtebauliche Auswirkungen	12
6.2	Umweltauswirkungen	12
6.2.1	Artenschutzrechtliche Belange	12
6.2.2	Schutzgut Kultur- und menschliche Gesundheit/Immissionsschutz	13
6.2.3	Sonstige Schutzgüter	13
6.3	Abwägung der Auswirkungen	13
7.0	Bodenordnung	13
8.0	Flächenbilanz	14
9.0	Kosten	14

BEGRÜNDUNG

1.0 Anlass und Ziel der Bebauungsplanung

Die Stadt Euskirchen beabsichtigt den Bereich des Kuchenheimer Bahnhofs städtebaulich neu zu ordnen.

Bereits vor der Rahmenplanung Kuchenheim gab es Überlegungen zur Neuordnung und Aufwertung des Bahnhofsareals. So wurde 2002 beantragt, die Herstellung einer Park&Ride-Anlage (P+R-Anlage) ins GVFG-Förderprogramm aufzunehmen. Dies wurde jedoch nicht vorgenommen.

Im Zuge der Rahmenplanung (2009 – 2012) wurde ein neues städtebauliches Konzept entwickelt, das sowohl die Neunutzung von Flächen für eine Wohnbebauung als auch die Neugestaltung des Bahnhaltepunktes mit einem Vorplatz, einer Bike+Ride (B+R)- und P+R-Anlage südlich der Gleise vorsah. Das Entwidmungsverfahren und der Eigentumsübertrag einer 6.900 m² großen, südlich der Gleise gelegenen Fläche von der Bahn auf die Stadt wurden in dem Zuge abgeschlossen. Außerdem erfolgte der Abriss des bereits länger nicht mehr genutzten Bahnhofsgebäudes im Bereich des Zugangs zum Bahnsteig.

Auch im IHK Kuchenheim (2014 – 2015) ist die Umgestaltung des Kuchenheimer Bahnhofs als wichtige Maßnahme aufgeführt. Die Maßnahme ist jedoch kein Bestandteil der Städtebauförderung des Förderprogramms „Aktive Zentren“, sondern soll über andere Wege entwickelt und finanziert werden (ÖPNV-Förderung für die B+R und P+R-Anlage, Inverstorentwicklung für die Wohnbebauung).

Durch die Neuordnung der Fläche ergibt sich die Chance eine wohnbauliche Entwicklung, eine funktionale P+R- und B+R-Anlage sowie eine angemessene Gestaltung des Bahnhofes als Ortseingang Kuchenheims miteinander in Einklang zu bringen. Zudem kann über die Aufstellung eines Bebauungsplans ein nicht mehr benötigter Teil der Friedhofserweiterungsfläche einer Wohnnutzung zugeführt werden.

2.0 Rechtsgrundlagen und Planverfahren

2.1 Rechtsgrundlagen

Dem Bebauungsplan liegen folgende Rechtsvorschriften zugrunde:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), in der zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses gültigen Fassung
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- Planzeichenverordnung 1990 (PlanZV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung - BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.03.2000 (GV. NRW. S. 256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2016 (GV. NRW. S. 1162)

2.2 Begründung der Verfahrenswahl

Der Bebauungsplan Nr. 17 im Euskirchener Ortsteil Kuchenheim wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB aufgestellt. Hierfür sind die folgenden Bedingungen zu erfüllen:

1. der Bebauungsplan muss für die Wiedernutzbarmachung von Flächen der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung aufgestellt werden,
2. die Größe der zulässigen Grundfläche darf 20.000 m² nicht überschreiten (im Einzelfall bis 70.000 m²),
3. es darf keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Gesetzen über die Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen und
4. es dürfen keine europäischen Schutzgebiete nach der FFH – oder Vogelschutzrichtlinie betroffen sein.

Die Größe der Grundfläche bzw. die versiegelte Fläche liegt bei weniger als 20.000 m², so dass eine Vorprüfung des Einzelfalles nicht notwendig ist. Da auch die übrigen Bedingungen erfüllt sind, kann für den Bebauungsplan das beschleunigte Verfahren nach § 13a Abs. 2 BauGB angewendet werden. Im beschleunigten Verfahren kann von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen werden. Von dieser Möglichkeit wird im vorliegenden Planverfahren nur bezüglich der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange Gebrauch gemacht. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung hat in Form einer Bürgerversammlung stattgefunden, da sich die Neuplanung in ein Bestandsgebiet einfügt und so Anwohner direkt betroffen sind. Darüber hinaus wird von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und einem Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen. Zudem ist kein Ausgleich erforderlich, da der Eingriff als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig gilt.

2.3 Ablauf des Verfahrens

Der Ausschuss für Umwelt und Planung der Stadt Euskirchen hat in seiner Sitzung am 07.12.2016 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 17, Ortsteil Kuchenheim gem. § 2 (1) BauGB i. V. m. § 13a BauGB gefasst.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (1) BauGB fand in Form einer Bürgerversammlung am 02.03.2017 statt.

Der Ausschuss für Umwelt und Planung hat in seiner Sitzung am 05.10.2017 die Verwaltung beauftragt, die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB i. V. m. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB durchzuführen.

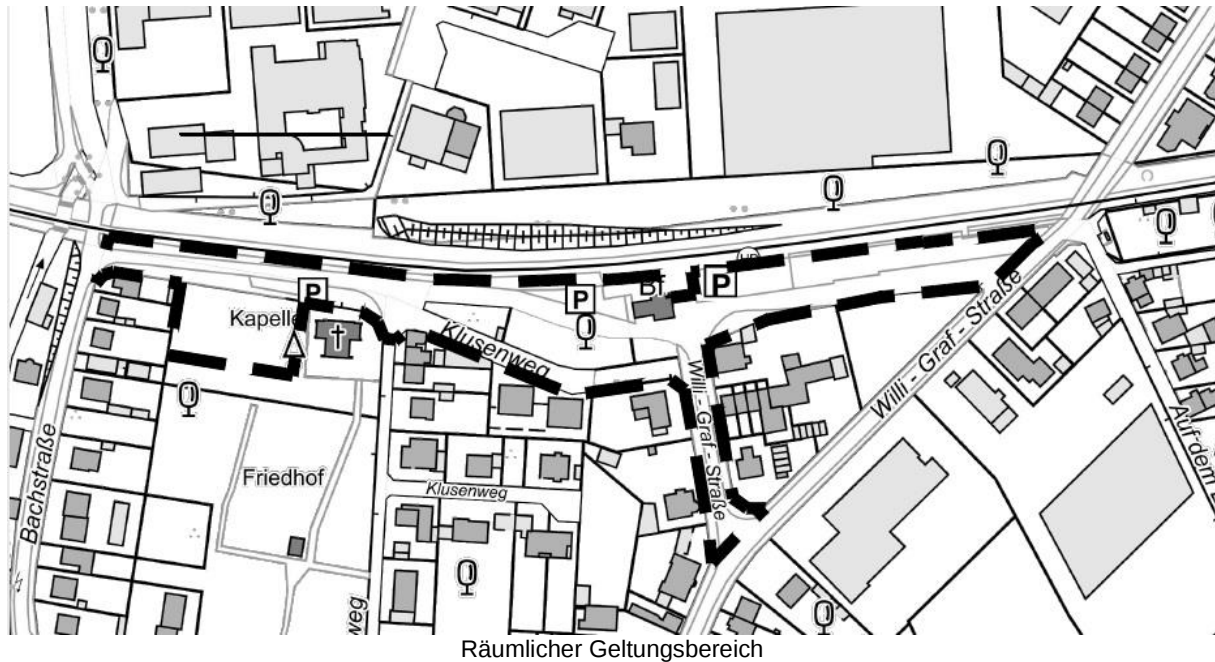
Die öffentliche Auslegung im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB i. V. m. § 3 (2) BauGB erfolgte in der Zeit vom 06.11.2017 bis 06.12.2017 einschließlich. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im beschleunigten Verfahren gem. § 13a i. V. m. § 4 (2) BauGB erfolgte mit Schreiben vom 03.11.2017.

Am 14.12.2017 hat der Rat der Stadt Euskirchen den Bebauungsplan Nr. 17, Ortsteil Kuchenheim gem. § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

3.0 Rahmenbedingungen

3.1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich am nördlichen Siedlungsrand Kuchenheims. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird begrenzt von der Bahnstrecke im Norden, der Willi-Graf-Straße im Osten, vom Kuchenheimer Friedhof im Süden sowie von der Bachstraße im Westen. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von etwa 14.100 m².

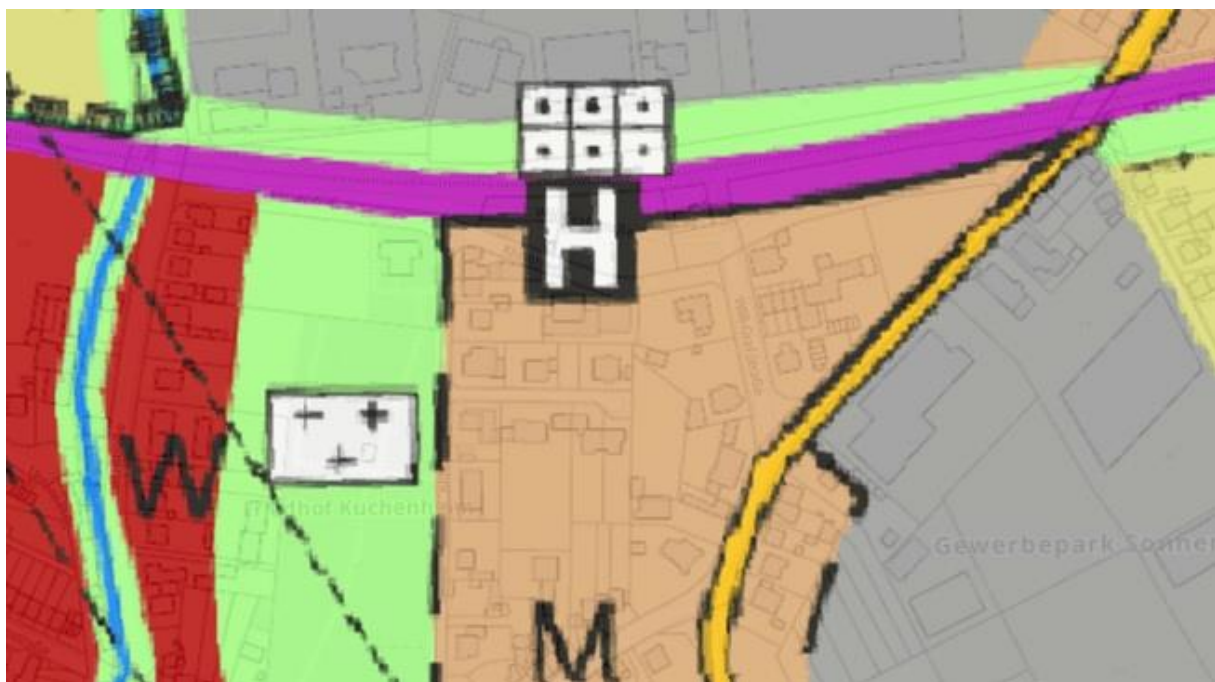


3.2 Anpassung an die Ziele der Raumordnung/Regionalplan

Der Regionalplan, Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, aus dem Jahre 2003, weist für den Bereich des Bebauungsplanes Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) aus.

3.3 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Euskirchen stellt das Plangebiet überwiegend als Mischgebiet dar. Der südöstliche Teil der Fläche um den Kuchenheimer Friedhof ist als Friedhofsfläche ausgewiesen. Für die Wohnbauentwicklung im Bereich des Friedhofs (Allgemeines Wohngebiet) kann der Flächennutzungsplan gem. § 13a Abs. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst werden.



Auszug Flächennutzungsplan

3.4 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des rechtskräftigen Landschaftsplanes des Kreises Euskirchen (05/2007), da es als eine „Fläche nach §§ 30, 34 BauGB (Innenbereich)“ eingestuft wurde. Landschaftsplanerische Entwicklungsziele liegen daher für den Planbereich nicht vor.

3.5 Landschaftsbildanalyse

In der Landschaftsbildanalyse des Kreises Euskirchen aus dem Jahr 2015 ist das gesamte Plangebiet als Siedlungsbereich dargestellt. Aufgrund der bestehenden Bebauung im Umfeld hat das Vorhaben keine nennenswerten Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

3.6 Verbindliche Bauleitplanung

Für das eigentliche Bahnhofsareal gibt es keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan. Der südwestliche Teil des Plangebietes im Bereich des Friedhofs ist vom Bebauungsplan Nr. 5 aus dem Jahr 1981 überplant. Der Bebauungsplan setzt die betroffene Fläche als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Friedhof fest. Diese Festsetzung tritt bei Rechtskraft des B-Plans Nr. 17 außer Kraft.

3.7 Bestehende Flächennutzung

Das Areal südlich der Bahnstrecke dient derzeit ungeordnet als P+R-Anlage bzw. als Parkplatz und ist nicht zweckmäßig befestigt (Schotter, schadhafte Asphaltschicht). In den Randbereichen hat sich Sukzessionsgrün gebildet. Zudem gibt es südwestlich an das Bahngelände anschließend einen Teilbereich der Friedhofserweiterungsfläche, die für die Erweiterung des Friedhofs nicht mehr benötigt und daher in die Planung miteinbezogen wird.

Momentan präsentiert sich das südliche Bahnhofsumfeld als unattraktiver Ankunftspunkt für Bahnreisende sowie als wenig einladender Aufenthaltsort für die Bewohnerinnen und Bewohner Kuchenheims. Es vermittelt den Eindruck einer Brachfläche und ist nicht als Ortseingang Kuchenheims erkennbar. Der negative Eindruck wird verstärkt durch nicht barrierefreie Wegeführungen und Oberflächen („Trampelpfade“ und Schotterflächen), mangelhafte Beleuchtung, fehlende überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten und verschließbare Fahrradboxen und fehlende Orientierungsmöglichkeiten in Richtung des historischen Ortskerns oder des Industriemuseums.

Gleichzeitig verfügt der Standort über gewisse Stärken, um in relativ guter Lage eine Nachverdichtung vorzunehmen, z. B. für eine neue Wohnbebauung. So ist der Bahnhof Kuchenheim als Haltepunkt der S 23 ein wichtiger Standortfaktor für den Ort. Die S 23 fährt im Halbstundentakt Richtung Bonn bzw. Euskirchen, so dass auf der Strecke stündlich vier Züge verkehren. Für den derzeit in der Aufstellung befindlichen ÖPNV-Bedarfsplan für das Land NRW sind ein zweigleisiger Ausbau der Strecke sowie eine Elektrifizierung nördlich der vorhandenen Gleisanlage vorgesehen, wodurch eine höhere Taktfrequenz ermöglicht würde. Darüber hinaus besteht eine fußläufige Verbindung (ca. 650 m Entfernung) zum zentralen Versorgungsbereich Kuchenheims, über den die Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs sichergestellt werden kann. Zudem gibt es im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sowie entlang der südöstlichen Grenze des Plangebiets erhaltenswerte Bäume, die gemäß einer Voruntersuchung voraussichtlich erhalten werden können.

Um die P+R-Anlage neu ordnen zu können, ist im Vorfeld die aktuelle Auslastung der Anlage anhand von fünf Zählungen ermittelt worden (jeweils mittwochs um ca. 11:00 Uhr). Die Zahl der parkenden Autos schwankte hierbei zwischen 55 und 83, die Zahl der abgestellten Fahrräder lag zwischen 6 und 14. Dazu wurden vor dem Friedhof 7 bis 11 parkende Pkw gezählt. Die Zahl der vor dem Friedhof parkenden Autos wurde separat erfasst, da diese voraussichtlich nicht dem P+R-Platz zugerechnet werden können. Der Stellplatzbedarf des Friedhofs ist in den Planungen gesondert zu berücksichtigen.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Euskirchen aus dem Jahr 2015 ist für die P+R-Anlage ein Planungswert von 120 Stellplätzen genannt. Weiterhin ist dort ein Zielwert von 170 Stellplätzen aufgeführt, der sich jedoch an dem Bedarf der zweigleisig ausgebauten Strecke orientiert, deren Realisierung nicht genau absehbar ist.

3.8 Bestehende Erschließungssituation

Die äußere Erschließung der Fläche erfolgt derzeit von Osten (Willi-Graf-Straße), Süden (Willi-Graf-Straße) und Westen (Bachstraße), so dass das Gelände verkehrstechnisch gut angebunden ist. Aufgrund der vielseitigen Erschließung entsteht jedoch über das Bahnhofsareal führender Durchgangsverkehr, welcher in der Form nicht notwendig ist und für die Anwohner eine Belastung mit Lärmimmissionen zur Folge hat.

Die innere Erschließung läuft über einen Teil der Willi-Graf-Straße und den Klusenweg, wobei dieser in östlicher Richtung gegenwärtig als Sackgasse endet und nicht bis zur Willi-Graf-Straße fortgeführt ist.

3.9 Eigentumssituation

Das Bahnhofsgelände befindet sich überwiegend im Eigentum der Stadt Euskirchen. Zwei Grundstücke konnten bislang jedoch nicht erworben werden. Hierbei handelt es sich um ein im Zentrum der Fläche liegendes Flurstück (Gem. Kuchenheim, Flur 5, Flurstück 209; vgl. Übersicht), dessen Eigentümer möglichst eine eigene Entwicklung vornehmen möchte, und einen weiteren Teil der Bahnfläche zwischen dem Klusenweg und der Bachstraße (Gem. Kuchenheim, Flur 5, Flurstück 279). Das Bahngrundstück wird für die Bauarbeiten zum zweigleisigen Ausbau der Strecke benötigt, kann aber perspektivisch von der Stadt erworben werden.

4.0 Städtebauliche Planung

4.1 Bauungskonzept

Durch die Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs ergeben sich für das Kuchenheimer Bahnhofsareal neue Entwicklungsmöglichkeiten, die sich in drei wesentlichen städtebaulichen Veränderungen niederschlagen:

1. die Errichtung einer funktionalen P+R- und B+R-Anlage,
2. die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes als repräsentativer Eingang Kuchenheims und
3. die Realisierung einer neuen wohnbaulichen Entwicklung.

Zudem soll im Zuge dieser Planungen auch ein nicht mehr benötigter Teil der Friedhofserweiterungsfläche zu Wohnzwecken umgenutzt werden.

Die P+R-Anlage soll künftig, wie in der Rahmenplanung vorgesehen, in der östlichen Hälfte des Bahnhofsareals angesiedelt werden und bietet dort entsprechend der aktuellen Planung Platz für ca. 95 Pkw. Somit kann die ermittelte maximale Auslastung (83 Pkw) erreicht und mit 10 bzw. 15 zusätzlichen Stellplätzen erweitert werden. Gleichzeitig liegt der Wert aber unter dem im Nahverkehrsplan genannten Planungswert von 120 Stellplätzen. Die spätere Auslastung der P+R-Anlage unterliegt jedoch zahlreichen Unwägbarkeiten, nicht zuletzt im Hinblick auf die Frage der Bewirtschaftung, welche üblicherweise einen erheblichen Einfluss auf die Auslastung hat. Die in der Planung ermöglichte Stellplatzzahl wird daher als ausreichend eingeschätzt. Falls sich der Bedarf in Zukunft deutlich vergrößern sollte, könnte die P+R-Anlage ggf. über eine östlich der Willi-Graf-Straße liegende Fläche erweitert werden, die derzeit als Kleingartenanlage genutzt wird.

Die fußläufige Anbindung der P+R-Anlage an den Bahnsteig erfolgt weiterhin über den bereits vorhandenen barrierefreien Zugang in Verlängerung der Willi-Graf-Straße. Zusätzlich sind zwischen den Stellplätzen im Bereich der Baumscheiben insgesamt drei Durchwege vorgesehen, um an den Stellen, an denen aktuell „Trampelpfade“ bestehen, geordnete Zu-

gänge zum Bahngleis zu schaffen. Ohne diese Durchwege würden sich die Nutzer der P+R-Anlage voraussichtlich weiterhin einen Weg zwischen den parkenden Pkw hindurch suchen.

In der Mitte des Areals soll mit dem Bahnhofsvorplatz ein freundlicher und gepflegter Ankunftspunkt für Besucher sowie für Bewohner entstehen, vor allem über eine neue Oberflächengestaltung, Baumpflanzungen, eine bessere Beleuchtung sowie eine neue und zweckmäßige Beschilderung. Zudem kann der Bahnhofsvorplatz auch im Hinblick auf seine Funktionalität verbessert werden. Hierzu soll eine B+R-Anlage mit etwa 10 Fahrradboxen und ca. 20 weiteren überdachten Fahrradstellplätzen realisiert werden, um die Verknüpfung mit dem ÖPNV (Bahn- und Bushaltepunkt) weiterhin zu gewährleisten und zu verbessern.

Zur besseren Anbindung des Bahnhofs an das bestehende ÖPNV-Netz besteht perspektivisch die Möglichkeit, einen Bushaltepunkt im unmittelbaren Bereich des Bahnhofsvorplatzes zu errichten. Auf diese Weise kann ggf. ein Umstieg vom Pkw auf den Bus erreicht und der P+R-Platz entlastet werden.

Auf der Grundlage der beiden voranstehend genannten Maßnahmen ergibt sich für die frei werdende westliche Hälfte des Bahnhofsareals die Möglichkeit, eine wohnbauliche Entwicklung entstehen zu lassen. Dabei bietet der Standort mit seiner Lage passende Voraussetzungen zur Deckung des vorhandenen Bedarfs im frei finanzierten oder öffentlich geförderten Geschosswohnungsbau. Zum einen besteht eine gute ÖPNV-Anbindung, zugleich ist die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs fußläufig möglich.

Die Zugstrecke stellt für die geplante Wohnnutzung eine Störung dar. Aktuell verkehren auf dem Streckenabschnitt vier Züge pro Stunde; ab 2025 könnten vier Güterzüge pro Tag hinzukommen. Mit der Ausrichtung der Gebäude, einer angepassten Grundrissgestaltung und passiven Schallschutzmaßnahmen kann auf die genannten Immissionen angemessen reagiert werden.

Zusätzlich kann auf der nicht mehr in vollem benötigten Friedhofserweiterungsfläche im Bereich des Klusenweges eine geringfügige wohlbauliche Erweiterung in Form von südorientierten Einfamilienhäusern oder Doppelhäusern vollzogen werden. Im Übergangsbereich zur Friedhofskapelle entsteht ein neuer öffentlicher Parkplatz mit ca. 20 Stellplätzen für den Friedhof, der über einen Durchweg direkt an den Friedhof angebunden wird. Die vergrößerte Anzahl der Stellplätze kann helfen, den Parkplatzbedarf im Zuge von Bestattungen etwas abzumildern.

4.2 Erschließungskonzept

Die Erschließung des Areals wird durch den Bebauungsplan grundlegend verändert. Eine Durchfahrung des Geländes in Ost-West-Richtung ist künftig nicht mehr möglich. Zudem kann der P+R-Platz nach der geplanten Neuordnung nur noch über die Willi-Graf-Straße erreicht werden, die am neuen Bahnhofsplatz künftig als Stichstraße enden wird. Der Klusenweg bleibt als Stichweg erhalten, wird aber über einen Fuß- und Radweg an die Willi-Graf-Straße angebunden. Durch diese Maßnahmen wird der Verkehr gebündelt und die bestehende ebenso wie die geplante Wohnbebauung entlastet. Die Fußwegeverbindungen sollen jedoch in allen Richtungen erhalten bleiben.

Das beschriebene Erschließungskonzept enthält zwei Ausnahmen. So ist die Fußwegeverbindung zwischen Klusenweg und Willi-Graf-Straße über absenkbare Poller für Müll- und Rettungsfahrzeuge befahrbar. Zur besseren Anbindung des Kuchenheimer Bahnhofs an das ÖPNV-Netz besteht darüber hinaus perspektivisch die Möglichkeit, die Willi-Graf-Straße über den Bahnhofsvorplatz mit der P+R-Anlage zu verbinden und so für Busse befahrbar zu machen. Auch hier können absenkbare Poller genutzt werden.

4.3 Grünstruktur

Entlang des Fußweges im westlichen Teil des Plangebietes soll eine Grünfläche entwickelt und gestaltet werden, die gleichzeitig als optische Barriere zu den Gewerbehallen des ge-

genüber gelegenen Gewerbegebietes Lisztstraße dient. Die bestehende Baumgliederung der Willi-Graf-Straße bleibt erhalten und kann bis zum Bahnhofplatz verlängert werden. Die neuen Park-Plätze, insbesondere die P+R-Anlage, sollen durch anzupflanzende Bäume strukturiert und gestaltet werden.

Die bestehenden Bäume südwestlich des neuen Bahnhofsvorplatzes und entlang der südlichen Grenze der P+R-Anlage können auf Grundlage der bestehenden Entwurfsplanung erhalten werden.

4.4 Ver- und Entsorgung

Trinkwasser

Die Trinkwasserversorgung erfolgt über den Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz.

Abwasser

Zur Aufnahme des im Plangebiet anfallenden Abwassers kann der bestehende Mischwasserkanal im Bereich Willi-Graf-Straße/Klusenweg genutzt werden. Für die Wohnbauflächen ist im Verfahren ein Versickerungsgutachten erstellt worden, nachdem eine Versickerung des Niederschlagswassers an den jeweiligen Standorten nicht möglich ist. Außerdem kann der in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befindliche Erftmühlenbach aufgrund der Hochwassergefährdungssituation nicht zur Einleitung genutzt werden. Das auf den neuen Wohnbauflächen anfallende Niederschlagswasser wird daher über das bestehende Kanalsystem abgeleitet, das die hinzukommenden Abwässer laut GEP aufnehmen kann. Das Niederschlagswasser der PR-Anlage, des Bahnhofplatzes und des Stellplatzes für den Friedhof soll über die anzulegenden Baumscheiben versickert werden.

Elektrizität/Gas

Die Versorgung mit Elektrizität/Gas erfolgt über den Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz.

Löschwasserversorgung

Unter Zugrundelegung der Technischen Regeln des DVGW-Arbeitsblattes W 405 muss für das Plangebiet eine Löschwassermenge von 96 m³/h für 2 Stunden zur Verfügung gestellt werden.

5.0 Festsetzungen des Bebauungsplanes

Im Zuge der Bebauungsplanaufstellung soll im westlichen Teil des Plangebietes eine Wohnbauflächen-Ausweisung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen schaffen (WA 1 und WA 2). Der westliche Teil wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung P+R-Anlage festgesetzt.

5.1 Art der baulichen Nutzung (§9 (1) Nr. 1 BauGB)

Die nähere Umgebung des Plangebietes ist durch verschiedene Nutzungen geprägt. Nördlich des Bahnhofsareals liegt ein Gewerbegebiet (Gewerbegebiet Lisztstraße), dessen Ausdehnung jedoch an der Bahnstrecke endet und nicht darüber hinaus fortgeführt werden soll. Südöstlich des Plangebietes, im Bereich der P+R-Anlage finden sich Mischnutzungen und südwestlich, im Bereich der geplanten Wohnbauflächen, liegen weitere Wohnnutzungen. Daher werden die für eine Bebauung vorgesehenen Flächen im Bebauungsplan nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung als Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Die neue Wohnbebauung im Bereich des Friedhofs wird hierbei als WA 1 und die Entwicklung der Mehrfamilienhausbebauung am Bahnhofplatz als WA 2 bezeichnet.

Allgemein zulässige Nutzungen nach § 4 Abs. 2 BauNVO

In beiden Allgemeinen Wohngebieten (WA 1 und WA 2) werden die allgemein zulässigen Nutzungen nicht eingeschränkt, da sie zur städtebaulichen Vielfalt des Gebietes beitragen

sollen, ohne dabei die Wohnruhe zu beeinträchtigen. Gleichzeitig ist die aktuelle bzw. die geplante Erschließung hierfür als ausreichend einzuschätzen.

Ausnahmsweise zulässige Nutzungen nach § 4 Abs. 3 BauNVO

In WA 1 werden die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Der Ausschluss erfolgt aufgrund des regelmäßig verursachten erhöhten Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Immissionsbelastungen für die Wohnbebauung sowie den Kuchenheimer Friedhof.

In WA 2 werden hinsichtlich der ausnahmsweise zulässigen Nutzungen lediglich Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen. Ebenso wie in WA 1 würden sie auch hier aufgrund ihres Flächenbedarfs dem zukünftig gewünschten Gebietscharakter mit einer kompakten Wohnbebauung zuwiderlaufen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung (§9 (1) Nr. 1 BauGB)

Grundflächenzahl

Aufgrund der baulichen Prägung des Plangebietes durch die Umgebung sind im Sinne einer städtebaulich gewünschten Innenentwicklung kompakte Baustrukturen anzustreben. Für beide Allgemeinen Wohngebiete im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird daher eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Dieser Wert entspricht der Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete.

Geschossigkeit

In beiden Baugebieten (WA 1 und WA 2) wird eine zweigeschossige Bauweise festgesetzt. Damit wird die Geschossigkeit der Umgebungsbebauung berücksichtigt, die vorwiegend aus zweigeschossigen Gebäuden besteht.

5.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Bauweise

Für das Baugebiet WA 1 ist eine offene Bauweise mit Einzelhäusern und Doppelhäusern festgesetzt. Damit fügt sich die Bauweise in die örtliche Situation der näheren Umgebung ein. Für WA 2 erfolgt keine Festlegung der Bauweise, um für die beabsichtigte Entwicklung einer Mehrfamilienhausbebauung genügend Spielraum zu lassen.

Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen nach § 23 Absatz 1 BauNVO festgesetzt. Ihre Tiefe beträgt im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 14 Meter. Die festgesetzte Bautiefe ermöglicht einen ausreichenden Spielraum bei der Gestaltung der Gebäude für den späteren Bauherrn.

Der für eine Mehrfamilienhausbebauung vorgesehene Bereich westlich des neuen Bahnhofplatzes hingegen, wird beinahe vollständig mit einer überbaubaren Fläche überplant. Auf diese Weise ist die Realisierung verschiedener Bauformen möglich. Außerdem erhält der Eigentümer des am westlichen Rand dieser Fläche gelegenen Privatgrundstücks so die Möglichkeit, eine eigene bauliche Entwicklung vorzunehmen.

5.4 Stellplätze, Garagen, Carports sowie Nebenanlagen

Garagen und überdachte Stellplätze (Carports) sind im festgesetzten Allgemeinen Wohngebiet WA 1 nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie im seitlichen Bauwich als zulässig festgesetzt. Garagen stellen einen geschlossenen Kubus dar und sind aus Gründen des Straßenbildes nicht vor der straßenseitigen Baugrenze zulässig. Im Bereich der Garagenzufahrt muss der Abstand zwischen der Garage und der Straßenbegrenzungslinie mindestens fünf Meter betragen, um dort eine entsprechende Pkw-Aufstellfläche zu erhalten.

Nebenanlagen gem. § 14 (1) BauNVO sind in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen (WA 1 und WA 2) nur bis zu einer Größe von maximal 30 cbm umbauter Raum zulässig. Durch diese Begrenzung soll ein weitgehender Erhalt des nicht überbauten Freiraumes erreicht werden.

5.5 Beschränkung der Wohnungen je Wohngebäude

Um sicherzustellen, dass die geplante wohnbauliche Ergänzung im Bereich des Friedhofs der festgesetzten Bauweise (Einfamilienhäuser und Doppelhäuser) entspricht, ist in WA 1 die maximal zulässige Anzahl der Wohnungen auf zwei Wohnungen je Wohngebäude beschränkt.

5.6 Öffentliche Grünflächen

Der Bereich entlang des westlichen Fußweges bzw. des Klusenweges ist als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage festgesetzt. Auf diese Weise wird das Plangebiet gestalterisch aufgewertet und es entsteht eine attraktive Fußwegeverbindung. Aufgrund des erst perspektivisch möglichen Erwerbs der Bahnfläche durch die Stadt Euskirchen, ist die Fläche mit einer bedingten Festsetzung überplant (vgl. Kapitel 5.9).

5.7 Immissionsschutz

Die Geräuschsituation im Bereich des Bebauungsplanes wurde anhand eines Immissionsschutzgutachtens untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass die Geräuschsituation maßgeblich durch den Schienenverkehr der Bahnstrecke Bonn - Euskirchen bestimmt wird. Beim Vergleich der Berechnungsergebnisse in den Lärmkarten mit den Orientierungswerten für WA-Gebiete wird ersichtlich, dass die Grenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts überschritten werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen mit dem Ziel, die Schienenverkehrsgeräusche wirkungsvoll abzuschirmen, sind kaum realisierbar bzw. nicht verhältnismäßig. Deshalb wurden für das Bebauungsplangebiet Lärmpegelbereiche und passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen festgesetzt. Ergänzend wurde in den textlichen Festsetzungen festgelegt, dass im Baugenehmigungsverfahren bei dem Nachweis einer tatsächlich geringeren Geräuschbelastung einer Gebäudeseite vom festgelegten Schalldämmmaß abgewichen werden kann. Beispielsweise wird an einer geräuschquellenabgewandten Gebäudeseite durch die Eigenabschirmung des Gebäudes selbst oder die Abschirmung anderer Bauten ein niedrigerer Lärmpegelbereich erreicht. Für das Plangebiet ist zudem der Einbau entsprechender fensterunabhängiger Lüftungsanlagen für Aufenthaltsräume festgesetzt, sofern nicht ein Einzelnachweis mit einer Einhaltung der Orientierungswerte für jedes Fenster geführt wird.

Bezüglich der Betriebsgeräuschsituation, des Neubaus der P+R-Anlage oder der veränderten verkehrlichen Erschließung liegen keine Lärmkonflikte vor, so dass sich hieraus keine Einschränkungen für die Planungen ergeben.

5.8 Verkehrsflächen

Die gesamten Verkehrsflächen im Plangebiet werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die Willi-Graf-Straße und der Klusenweg als Straßenverkehrsfläche, die übrigen Bereiche (Parkplatz, P+R-Anlage, Bahnhofsplatz sowie Fuß- und Radwege) als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.

Zentraler Bestandteil der Verkehrsflächen ist die Festsetzung der Verbindung zwischen Klusenweg und Willi-Graf-Straße als Fuß- und Radweg. Auf diese Weise wird unnötiger Durchgangsverkehr vermieden. Über absenkbare Poller kann der Fuß- und Radweg von Müll- und Rettungsfahrzeugen genutzt werden. Als Wendemöglichkeit für Pkw sind an den Endpunkten der beiden Straßen entsprechend dimensionierte Flächen vorgesehen.

Die P+R-Anlage ist über das gesamte zur Verfügung stehende städtische Grundstück als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Park & Ride-Anlage“ festgesetzt. Laut städtebaulicher Entwurfsplanung verbleibt entlang der südlichen Grenze eine zur Wohnbe-

bauung gelegene Grünfläche, doch kann über die vollständige Festsetzung als P+R-Anlage eine größere Flexibilität beim späteren Bau der Anlage gewährleistet werden. Ebenso verhält es sich bei der Errichtung des Fußweges zwischen Klusenweg und Will-Graf-Straße. Die getroffene Festsetzung ermöglicht auch die perspektivische Errichtung eines Bushaltepunktes im unmittelbaren Bereich des Bahnhofsvorplatzes.

Der Bahnhofsvorplatz ist entsprechend seiner künftigen Nutzung ebenfalls als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt und kann über diese Festsetzung flexibel ausgestaltet werden. Durch die Verlängerung der Willi-Graf-Straße bis in den Bereich von WA 2 kann eine Überfahung des Bahnhofsvorplatzes durch private Pkw ausgeschlossen werden.

5.9 Bedingte Festsetzung

Das Grundstück im westlichen Teil des Plangebietes zum Bau eines Fußweges und einer begleitenden Parkanlage konnte im Zuge der Planaufstellung nicht von der Bahn erworben werden. Da ein Erwerb der Fläche aber perspektivisch möglich ist, wird das planerische Ziel an der Stelle über eine bedingte Festsetzung aufrechterhalten. Bis zur Errichtung des Fußweges ist die fußläufige Durchquerung der Gesamtfläche über den Klusenweg möglich.

Der Eintritt der Rechtskraft der zeichnerischen Festsetzungen ist an die drei folgenden Bedingungen geknüpft, die kumulativ erfüllt sein müssen:

- Bestätigung der DB AG, dass die Fläche nicht mehr für den Bahnbetrieb oder den Ausbau der Strecke benötigt wird
- Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG
- Eigentumsübergang der Fläche auf die Stadt Euskirchen

5.10 Kennzeichnungen

Das Plangebiet befindet sich gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland, Bundesland Nordrhein-Westfalen, Karte zu DIN 4149 Juni 2006, in der Erdbebenzone 2 in der Untergrundklasse „T“ (Übergang zwischen Gebieten der Untergrundklassen R und S sowie Gebiete mit relativ flachgründiger Sedimentfüllung). Die in der DIN 4149 genannten bautechnischen Maßnahmen sind zu berücksichtigen.

Darüber hinaus liegt das Plangebiet in einem Auegebiet. Wegen der Bodenverhältnisse sind bei der Bauwerksgründung ggf. besondere bauliche Maßnahmen, insbesondere im Gründungsbereich, erforderlich. Hier sind die Bauvorschriften des Eurocode 7 „Geotechnik“ DIN EN 1997-1 mit nationalem Anhang, die Normblätter der DIN 1054 „Baugrund – Sicherheitsnachweise im Erd- und Grundbau – Ergänzende Regelungen“, und der DIN 19 196 „Erd- und Grundbau; Bodenklassifikation für bautechnische Zwecke“ mit der Tabelle 4, die organische und organogene Böden als Baugrund ungeeignet einstuft, sowie die Bestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen zu beachten.

Im Plangebiet kann es aufgrund von Sumpfungsmaßnahmen des Braunkohlebergbaus künftig zu Grundwasserabsenkungen bzw. zu Grundwasseranstiegen kommen. Die Änderungen der Grundwasserflughstände sowie die Möglichkeit von Bodenbewegungen sollten bei Planungen und Vorhaben Berücksichtigung finden.

Auf der als P+R-Anlage festgesetzten Fläche ist nach dem erfolgten Rückbau der RWZ-Betriebsgebäude auf der Grundlage einer wasserrechtlichen Erlaubnis vom 10.02.2006 in den Kellerbereichen Recyclingmaterial zur Geländeangleichung verfüllt worden. Im gemäß § 8 Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) zu führenden Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten sowie schädliche Bodenveränderungen bzw. entsprechende Verdachtsflächen liegt für den Bereich daher eine nachrichtliche Eintragung des Altstandortes „RWZ-Kuchenheim“ vor (Kataster-Nr. 5307/122). Die Untere Bodenschutzbehörde ist bei der konkreten Umsetzung baulicher Maßnahme zu beteiligen.

5.11 Hinweise

Die im Bebauungsplan aufgeführten Hinweise zu Bodendenkmalpflege, Kampfmittelräumung, Artenschutz, Niederschlagswasser und Grundwasserständen dienen der Information von Bauherren und der Baugenehmigungsbehörde.

6.0 Auswirkungen der Planung

Nachfolgend werden die wesentlichen Auswirkungen der vorliegenden Planung und deren Abwägung erläutert.

6.1 Städtebauliche Auswirkungen

Auf Grundlage der städtebaulichen Planung zur Neuordnung wird das Kuchenheimer Bahnhofsumfeld deutlich aufgewertet. Dies betrifft nicht allein eine gestalterische Aufwertung der gegenwärtig als unattraktive Brachfläche erscheinenden Fläche, sondern auch funktionale Verbesserungen. So kommt es durch die verkehrlichen Veränderungen künftig zu einer Vermeidung unnötiger Durchgangsverkehre und zu einer sicheren neuen Anbindung der P+R-Anlage. Gleichzeitig ist das Areal für Fußgänger weiterhin in alle Richtungen begehbar. Der Umbau des Bahnhofsgeländes, insbesondere die Umstrukturierung der P+R-Anlage in Verbindung mit der Ergänzung durch eine B+R-Einrichtung führt zudem zu einer Stärkung des Umweltverbundes.

6.2 Umweltauswirkungen

Aufgrund der Durchführung des Planverfahrens als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB ist eine formale Umweltprüfung mit der Erstellung eines Umweltberichtes gemäß § 2 a BauGB nicht erforderlich. Gleichwohl sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltbelange zu berücksichtigen und innerhalb der Begründung zu bewerten.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass keine unverhältnismäßigen Umweltauswirkungen eintreten. Mit dem Bebauungsplan Nr. 17 für den Euskirchener Ortsteil Kuchenheim wird eine als Parkplatz dienende und beinahe vollständig versiegelte Fläche im nördlichen Siedlungsbereich Kuchenheims künftig zusätzlich als Wohngebiet genutzt. Angesichts der vorhandenen Nachfrage nach weiterem Wohnraum, insbesondere nach Wohnraum im Bereich der sozialen Wohnraumförderung, kann auf diese Weise eine weitere Ausdehnung des Ortsteils in baulich noch nicht geprägte und ökologisch deutlich wertvollere Außenbereiche vermieden werden.

6.2.1 Artenschutzrechtliche Belange

Im Rahmen einer Artenschutzprüfung (ASP) ist durch einen Gutachterbüro ermittelt worden, ob artenschutzrechtliche Konflikte im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung des Plangebietes eintreten können. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben (BNatSchG) sind die europäischen Vogelarten und Anhang IV – Arten der Flora-Fauna-Habitat Richtlinie (FFH-Richtlinie) berücksichtigt worden. In der Vorprüfung des Artenschutzgutachtens konnte durch eine überschlägige Prognose geklärt werden, dass bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens weder für FFH-Anhang IV-Arten noch für europäische Vogelarten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden.

Bei Kartierungen wurden 2013 ca. 200-300 Meter westlich und östlich des Bahnhofes Zauneidechsen entlang der Bahnlinie nachgewiesen. Das Vorkommen der Art im Plangebiet wurde in der Artenschutzprüfung daher näher untersucht

Zum Nachweis von Zauneidechsen, vor allem in dem westlich gelegenen ruderalen Grasstreifen, wurden die potenziellen Habitate an 5 Terminen begangen und auf das Vorkommen von Tieren untersucht. Zusätzlich wurden am ersten Begehungstermin 6 künstliche Verstecke in relevanten Bereichen ausgelegt und während der weiteren Kartierungen untersucht. Gleichzeitig ist das Vorkommen planungsrelevanter Brutvogelarten erfasst worden. Trotz augenscheinlich geeigneter Habitate zumindest im Westen des Eingriffsgebietes konnten an den 5 Terminen keine Zauneidechsen nachgewiesen werden. Weitere planungsrelevante

Arten wurden nicht festgestellt und sind aufgrund der Kartierungen sowie fehlender Habitatstrukturen auszuschließen. Da sich in den wenigen zu fällenden, jungen Gehölzen keine adäquaten Baumhöhlen befinden, ist eine Beeinträchtigung von Fledermäusen nicht gegeben.

Als planungsrelevante Arten konnten im direkten Eingriffsgebiet sog. „Allerweltsvogelarten“ festgestellt werden. Die geschützten Lebensstätten befinden sich in den Gehölzen südlich der Parkplätze. Um eine Tötung oder Verletzung von Tieren zu verhindern, sind alle Gehölze außerhalb der Brutzeiten zwischen Oktober und Februar zu beseitigen.

Wenige Meter nördlich des Plangebietes befindet sich in einem Gebüsch die Lebensstätte einer Klappergrasmücke (Rote Liste Niederrheinische Bucht 3). Da das Gehölz nicht tangiert wird, sind direkte Wirkpfade auszuschließen. Somit kann es lediglich während der Bauzeiten zu Störwirkungen durch insb. Maschinen, Lärm, Staub und Bauarbeiter kommen. Aufgrund der enorm hohen Vorbelastungen insb. durch den Bahn- und Publikumsverkehr, sind zusätzliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Die Art ist relativ störungstolerant und kommt häufig in Ortschaften vor. Nach Abschluss der Arbeiten ist die ökologische Funktion der Lebensstätte vollumfänglich wiederhergestellt. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind für die Klappergrasmücke nicht notwendig.

6.2.2 Schutzgut Kultur- und menschliche Gesundheit/Immissionsschutz

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch bzw. der menschlichen Gesundheit ist hinsichtlich der städtebaulichen Planung vor allem das Thema des Lärmimmissionsschutzes von Bedeutung. Für die bestehende Wohnbebauung ergeben sich durch die Neustrukturierung des Geländes in dieser Hinsicht Verbesserungen, da das Gelände künftig keine Durchgangsverkehre mehr hat. Für die neue Bebauung kann es aufgrund der Nähe zur Bahnstrecke zu einer Belastung durch Lärmimmissionen kommen. Aus diesem Grund sind im B-Plan passive Schallschutzmaßnahmen aufgenommen worden, wodurch unverhältnismäßige Belastungen durch Lärmimmissionen vermieden werden können.

6.2.3 Sonstige Schutzgüter

Für die weiteren Schutzgüter Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sind keine unverhältnismäßigen Konflikte erkennbar. Auch liegen keine Anzeichen für negative Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern vor.

6.3 Abwägung der Auswirkungen

Eine Auseinandersetzung mit den verschiedenen Auswirkungen der Planung lassen insgesamt keine unverhältnismäßigen Konflikte der vorgesehenen städtebaulichen Entwicklung mit den unterschiedlichen zu berücksichtigenden Belangen erkennen. Vielmehr handelt es sich bei der Maßnahme um eine wünschenswerte Maßnahme der Innenentwicklung, wodurch ein weiterer Flächenverbrauch an ökologisch deutlich höher zu bewertenden Standorten vermieden wird.

7.0 Bodenordnung

Die für die geplante Entwicklung des Gebietes notwendigen Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt. Eine weitere Bahnfläche kann voraussichtlich im weiteren Verlauf der Entwicklung der Fläche erworben werden. Ein zentral gelegenes Privatgrundstück kann über die Festsetzungen des B-Plan entweder vom Eigentümer selbst oder über die Einbeziehung in die neue Bebauung am Bahnhofsplatz entwickelt werden.

8.0 Flächenbilanz

Geltungsbereich BP 17	14.101 m²	100 %
Wohnbauflächen	4.604 m²	32,65 %
WA1	1.235 m ²	26,83 %
WA 2	3.369 m ²	73,17 %
Verkehrsflächen	8.354 m²	59,25 %
Straßenverkehrsflächen	3.309 m ²	39,61 %
Willi-Graf-Schule	1.306 m ²	39,47 %
Klusenweg	2.003 m ²	60,53 %
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	5.045 m ²	60,39 %
Park und Ride	3.460 m ²	68,58 %
Fuß- und Radweg Nord	517 m ²	10,25 %
Fuß- und Fußweg Süd	206 m ²	4,08 %
Bahnhofsplatz	297 m ²	5,88 %
Parkplatz Friedhof	566 m ²	11,21 %
Grünflächen	1.143	8,10 %
Öffentliche Grünfläche	1.143	100,00 %

9.0 Kosten

Der Stadt Euskirchen entstehen Kosten für die notwendigen Gutachten (Artenschutzgutachten, Immissionsschutzgutachten und Bodengutachten). Hinzu kommen die Kosten für den perspektivischen Grunderwerb der Bahnfläche im Bereich des Klusenweges.

Ob die Durchführung der Erschließungsmaßnahmen seitens der Stadt erfolgt, ist abhängig von der anschließenden Entwicklung der Fläche. Sollte dies nicht der Fall sein, so wird dies mit dem Erschließungsträger in einem Erschließungsvertrag geregelt.

Euskirchen, den 24.01.2018

Der Bürgermeister

In Vertretung

Johannes Winckler

Erster Beigeordneter