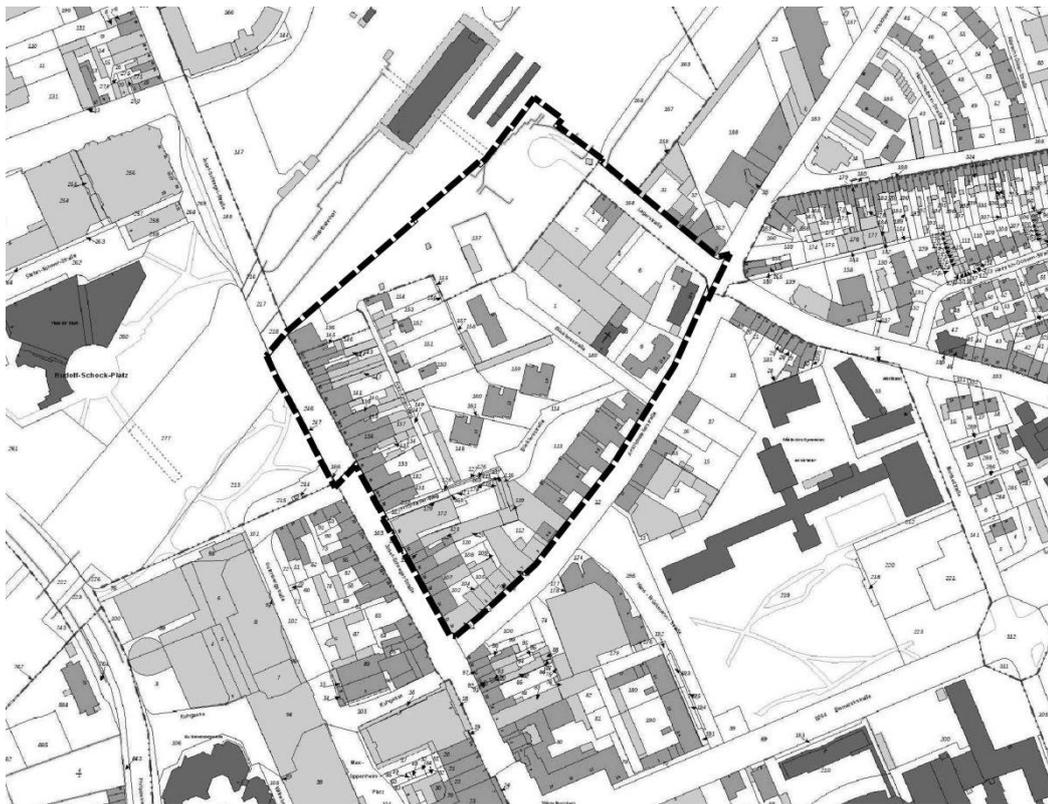


STADT DÜREN



Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1 / 377

„Südliches Bahnhofsquartier zwischen
Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“
(Fritz-Keller-Weg)



© tim online / GeoBasisNRW
Übersichtsplan ohne Maßstab

HINWEIS: Ergänzungen/ Änderungen nach der
Offenlage sind in roter Schrift ausgeführt



20.02.2019

INHALT

STADT DÜREN	1
TEIL A - BEGRÜNDUNG	3
1. Ausgangssituation	3
1.1 Räumlicher Geltungsbereich	3
1.2 Beschreibung des Plangebietes	3
1.3 Planverfahren	4
2 Planungsrechtliche Situation	5
2.1 Landesplanerische Vorgaben	5
2.2 Regionalplanerische Vorgaben	6
2.3 Flächennutzungsplan	7
2.4 Landschaftsplan	8
2.5 Baurecht	8
2.6 Fachplanungsvorbehalt (gewidmete Bahnflächen)	8
3 Ziel und Zweck der Planung	9
3.1 Anlass und Planungserfordernis	9
3.2 Ziele und städtebauliches Konzept (Gesamtareal „Südlich Bahn“)	10
3.3 Städtebauliches Konzept Fritz-Keller-Weg	12
4 Begründung der Festsetzungen	13
4.1 Art der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB	13
4.2 Maß der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m.d. BauNVO	15
4.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen gemäß § 23 BauNVO	16
4.4 Verkehrsflächen, sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB	17
4.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB	17
4.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB	17
4.7 Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB	18
4.8 Gemeindliche Regelungen zum Anschluss- und Benutzungszwang gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7e BauGB	19
4.9 Festsetzung mit bedingender Wirkung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB	19
4.10 Altlasten gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB	19
4.11 Werbeanlagen gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 1 BauO NRW	19
4.12 Einfriedungen gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 5 BauO NRW	20

4.13	Kennzeichnungen und Hinweise	20
5	Auswirkungen der Planung	20
6	Gutachten	22
7	Flächenbilanz	22
8	Umsetzung	22
TEIL B - UMWELTBERICHT		23
9	Umweltbericht	23
9.1	Einleitung	23
9.2	Fachplanungsvorbehalt (Bahngelände)	26
9.3	Beschreibung des Bestandes inklusive des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario) und Darstellung bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	26
9.4	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	34
Altablagerungen		40
9.5	Wechselwirkungen	43
9.6	Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase	43
9.7	Emissionen	44
9.8	Abfall	44
9.9	Risiken	44
9.10	Erneuerbare Energien	45
9.11	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	45
9.12	Grundlagen	45
9.13	Monitoring	45
9.14	Allgemein verständliche Zusammenfassung	46
10	Kosten	46

TEIL A - BEGRÜNDUNG

1. Ausgangssituation

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt südlich des Dürener Bahnhofs und hat eine Größe von ca. 6,0 ha (siehe Abbildung 1). Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Norden durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn
- im Osten durch die Lagerstraße mit Verlängerung bis zu den Gleisanlagen
- im Süden durch die Arnoldsweilerstraße
- im Westen durch die Josef - Schregel - Straße , wobei diese im nördlichen Bereich Bestandteil des Bebauungsplanes ist.

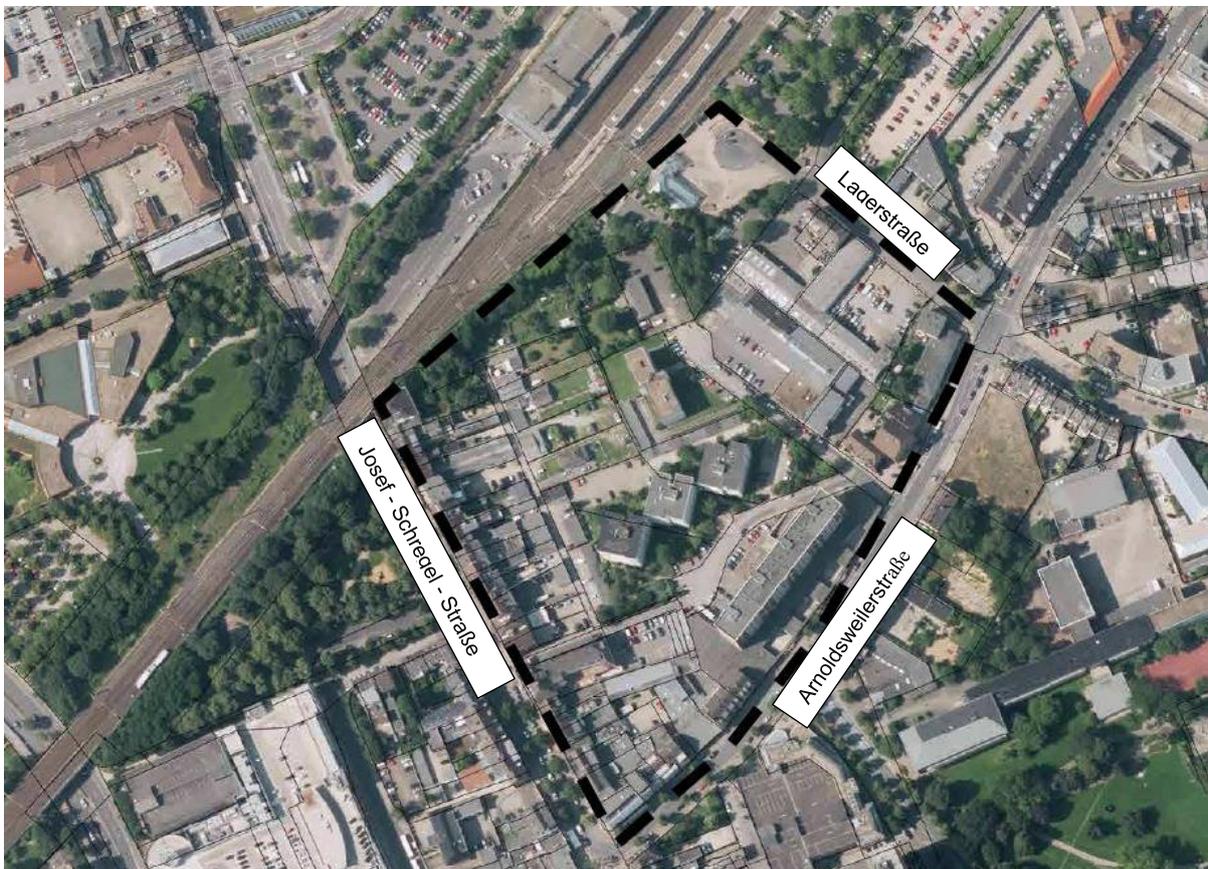


Abbildung 1: Luftbild des Plangebietes (schematische Abgrenzung ohne Maßstab)
© Kreis Düren/ GeoBasisNRW (ohne Maßstab)

Die detaillierte Abgrenzung ist dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes im Maßstab 1:500 zu entnehmen.

1.2 Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt unmittelbar südlich des Dürener Bahnhofs zwischen der Josef - Schregel - Straße im Südwesten, der Lagerstraße im Nordosten, der Arnoldsweilerstraße im Südosten und der Bahnlinie im Nordwesten. Es ist über die Bücklersstraße an die Arnoldsweilerstraße und über den Fritz-Keller-Weg an die Josef - Schregel - Straße angeschlossen.

Die Lage zeichnet sich zum einen durch die Nähe zum Bahnhof und Busbahnhof Düren aus, zum anderen durch die Nähe zur Fußgängerzone, die in fußläufiger Entfernung von rd. 300-500 m erreichbar ist. Über die Arnoldsweilerstraße ist das Plangebiet auch für den motorisierten Individualverkehr gut erreichbar.

Das Gebiet weist sehr heterogene Bau- und Nutzungsstrukturen auf. Die Josef - Schregel - Straße ist überwiegend durch 4 - 5 geschossige Blockrandbebauung mit gemischter Erdgeschossnutzung und Wohnnutzung in den Obergeschossen geprägt.

Das städtebauliche Bild der Arnoldsweilerstraße wird durch ein Wohnhochhaus mit Einzelhandelsnutzung in der Erdgeschosslage dominiert. In westlicher Richtung zur Josef - Schregel - Straße schließt eine Blockrandbebauung mit ebenfalls gemischten Nutzungen an. Der nördlich anschließende Bereich des Plangebietes (ab der Bücklersstraße und entlang der Lagerstraße) bietet ein städtebaulich ungeordnetes Bild von Wohngebäuden und Lagerhallen, die den Straßenraum nur schwerlich fassen.

Auch der Innenbereich um die Bücklersstraße ist gekennzeichnet durch eine sehr heterogene Bebauungsstruktur mit solitären 6 - 8 geschossigen Wohngebäuden einerseits und kleinteiligen Anbauten und Garagen andererseits. Es sind kaum Raumkanten erkennbar. Besonders entlang des Fritz-Keller-Wegs wirkt die Bebauung sehr ungeordnet und unattraktiv. Die Erschließungsanlage des Fritz-Keller-Wegs, die den rückwärtigen Bereich der Josef - Schregel - Straße erschließt, ist in einem sehr schlechten Ausbauzustand.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass das Plangebiet derzeit eine ungeordnete städtebauliche Struktur aufweist, die der zentralen Lage in Düren nicht gerecht wird.

1.3 Planverfahren

Am 04.12.2014 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (ASU) der Stadt Düren in seiner Sitzung die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren beschlossen. Der Bebauungsplan sollte gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) - Bebauungspläne der Innenentwicklung - aufgestellt werden. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde gleichzeitig beschlossen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1 / 377 wurde vom 21.11.2016 bis einschließlich 23.12.2016 im Rathaus der Stadt Düren durchgeführt. Parallel hierzu fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB statt.

Von Seiten der Bürger wurden keine Stellungnahmen abgegeben. Von Seiten der Träger öffentlicher Belange wurden mehrere Stellungnahmen abgegeben, die soweit sie im Rahmen des Bebauungsplanes abwägungsrelevant sind, in der weiteren Planung ihre Berücksichtigung finden.

Bebauungspläne der Innenentwicklung können im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, sofern

- eine Grundfläche von 20.000 m² nicht überschritten wird oder
- eine Grundfläche von 20.000 - 70.000 m² nicht überschritten wird und keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Aufgrund der Flächengröße und der angestrebten und teils bereits vorhandenen innerstädtischen dichten Bebauungsstruktur, wird die Grundflächenschwelle von 20.000 m² überschritten.

Die Schwelle von 20.000 - 70.000 m² wird zwar eingehalten, allerdings sind aufgrund der Vorbelastung des Gebietes durch Verkehrslärm und Erschütterungen erhebliche Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen. Diese Einschätzung wurde durch die Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung insbesondere zur Notwendigkeit eines ökologischen Ausgleichs, zur

vorhandenen Lärmbelastung und zu den möglichen Belastungen durch Erschütterungen durch den Bahnverkehr gestützt, sodass von einem Verfahren gemäß § 13a BauGB - Bebauungspläne der Innenentwicklung - Abstand genommen wird. Infolgedessen wird der Bebauungsplan gemäß § 2 i. V. m. § 8 BauGB als qualifizierter Bebauungsplan inklusive Umweltbericht gemäß § 2a BauGB und abschließender zusammenfassender Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB fortgesetzt. Die Umstellung des Verfahrens wird zusammen mit der Offenlage gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschlossen.

Zur Absicherung des Verfahrens wurde mit Schreiben vom 24.08.2018 eine vorgezogene Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vor der Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Mit den Ergebnissen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurde der Bebauungsplanentwurf überarbeitet und an eine geänderte planerische Konzeption angepasst. Zum Offenlagebeschluss wird der angepasste Bebauungsplan den politischen Gremien der Stadt Düren vorgestellt. Darüber hinaus wurden die Grenzen des Geltungsbereichs nach Konkretisierung durch den nunmehr vorliegenden Vermessungsplan leicht angepasst und zum Offenlagebeschluss zur Beschlussfassung vorgelegt.

2 Planungsrechtliche Situation

2.1 Landesplanerische Vorgaben

Am 14.12.2016 hat die Landesregierung den Landesentwicklungsplan NRW beschlossen. Die darin formulierten Ziele und Grundsätze sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 ROG zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

Die folgenden aufgeführten Ziele und Grundsätze sind für das Planungsverfahren und die städtebauliche Konzeption wesentlich:

6.1-1 Ziel flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung

„Die Siedlungsentwicklung ist flächensparend und bedarfsgerecht an der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Wirtschaft, den vorhandenen Infrastrukturen sowie den naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotentialen auszurichten. [...]“

6.1-6 Grundsatz Vorrang der Innenentwicklung

„Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Die gezielte Erhaltung und Neuschaffung von Freiflächen im Innenbereich aus städtebaulichen Gründen ist hiervon unbenommen.“

6.1-8 Grundsatz Wiedernutzung von Brachflächen

„Durch Flächenrecycling sollen Brachflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Dabei sollen isoliert im Freiraum liegende Flächen einer Freiraumnutzung zugeführt werden. Zu den Nachfolgenutzungen regionalbedeutsamer Brachflächen soll frühzeitig ein regionales Konzept erarbeitet werden. Im Hinblick auf die Wiedernutzung ggf. belasteter Brachflächen soll der Altlastenverdacht im Planungsprozess frühzeitig geklärt werden.“

6.1-5 Grundsatz Leitbild "nachhaltige europäische Stadt"

„Die Siedlungsentwicklung soll im Sinne der "nachhaltigen europäischen Stadt" kompakt gestaltet werden und das jeweilige Zentrum stärken. Regional und Bauleitplanung sollen durch eine umweltverträgliche, geschlechtergerechte und siedlungsstrukturell optimierte Zuordnung von Wohnen, Versorgung und Arbeiten zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitragen [...]“

6.5-1. Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen

Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.

6.5-2 Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen

Dabei dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur:

- *in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie*
- *in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden.*

Zentrenrelevant sind

- *die Sortimente gemäß Anlage 1 und*
- *weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente (ortstypische Sortimentsliste).*

Ausnahmsweise dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten auch außerhalb zentraler Versorgungsbereiche dargestellt und festgesetzt werden, wenn nachweislich:

- *eine Lage in den zentralen Versorgungsbereichen aus städtebaulichen oder siedlungsstrukturellen Gründen, insbesondere der Erhaltung gewachsener baulicher Strukturen oder der Rücksichtnahme auf ein historisch wertvolles Ortsbild, nicht möglich ist und*
- *die Bauleitplanung der Gewährleistung einer wohnortnahen Versorgung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten dient und*
- *zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.*

6.5-3 Ziel Beeinträchtigungsverbot

Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Anmerkungen:

Aufgeführt wurden lediglich die Ziele und Grundsätze, welche derzeit im Besonderen als relevant eingestuft werden. Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes bzw. der Flächennutzungsplanänderungen sind grundsätzlich alle Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplanes zu berücksichtigen bzw. beachten.

2.2 Regionalplanerische Vorgaben

Der Gebietsentwicklungsplan (GEP) der Bezirksregierung Köln, Teilabschnitt Aachen, bekanntgemacht am 10. Juni 2003, weist das Plangebiet als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) aus. Angrenzend befindet sich der als Schienenweg dargestellte Bahnhofs- und Gleisbereich (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Auszug aus dem Gebietsentwicklungsplan Köln, Teilabschnitt Aachen

Der Gebietsentwicklungsplan stellt die Gebietskategorien nicht parzellenscharf dar. Im Rahmen des Planverfahrens wird davon ausgegangen, dass das gesamte Plangebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich i.S. des Regionalplanes bewertet wird. Angrenzend befinden sich die Gleisanlagen der Deutschen Bahn sowie die Trasse der Eisenbahnstraße, die als Straßen für den überregionalen und regionalen Verkehr bewertet werden.

2.3 Flächennutzungsplan

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan der Stadt Düren stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche dar. Lediglich der Bereich entlang der Bahnlinie zwischen Fritz-Keller-Weg und Bücklersstraße ist als Bahnfläche dargestellt (siehe Abbildung 3). Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes sind nicht parzellenscharf. Für die Aufstellung des Bebauungsplanes wird davon ausgegangen, dass für das Plangebiet gemischte Baufläche dargestellt ist. Um Konflikte mit der Bahnnutzung und hierfür gewidmeten Flächen zu vermeiden wird zum einen die Bahn intensiv in das Verfahren eingebunden und zum anderen durch den Freistellungsbescheid der Bahn der rechtliche Rahmen gewahrt. Eine separate Flächennutzungsplanänderung ist daher gemäß § 8 Abs. 2 BauGB nicht erforderlich.

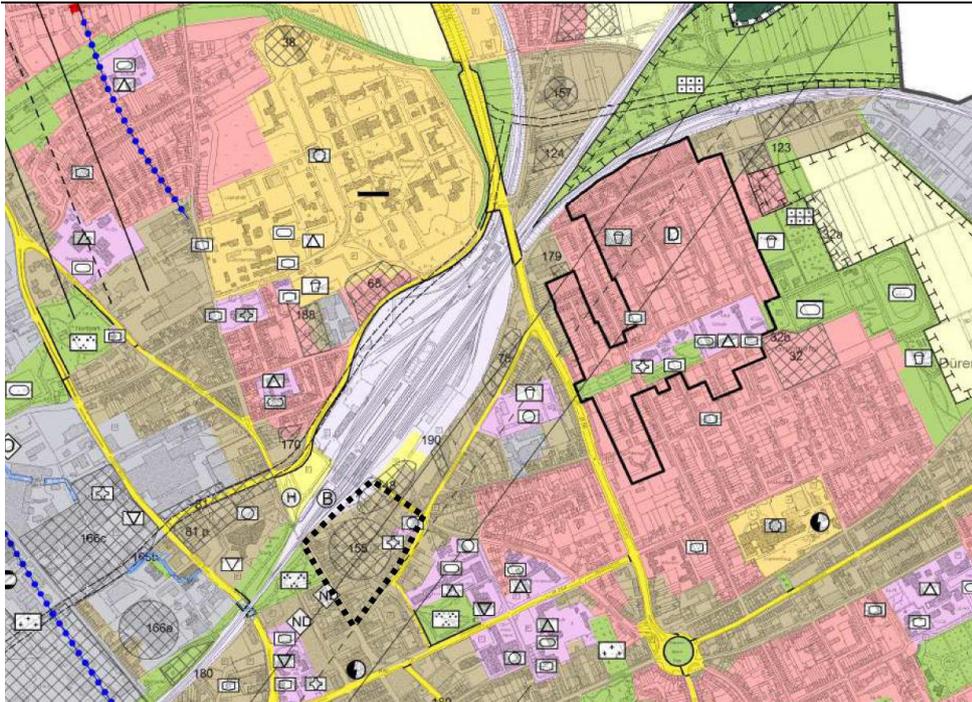


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Düren

2.4 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereiches eines Landschaftsplanes. Ferner sind im Bereich des Plangebietes keine FFH - Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, geschützte Biotope beziehungsweise schutzwürdige Biotope bekannt.

2.5 Baurecht

Bis auf die Grundstücke unmittelbar an der Bahnlinie liegt das Plangebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1 / 150 B2 von 1982 inkl. der 1. - 3. Änderung (1989, 1996, 2011). Dieser setzt auf den Flächen entlang der Josef - Schregel - Straße Kerngebiete (MK) und im Innenbereich zwischen Fritz-Keller-Weg und Bücklersstraße Mischgebiete (MI) fest. Darüber hinaus werden Festsetzungen für die Anordnung von Stellplatzanlagen getroffen. Im nördlichen Bereich sind Baugrundstücke für ein Parkhaus vorgesehen. Die Flächen südlich der Bahnlinie bis zur Grenze des Bebauungsplanes Nr. 1 / 150 B2 sind derzeit nach § 34 BauGB zu beurteilen. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1 / 150 B2 wird durch den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1 / 377 vollständig überplant und ersetzt.

2.6 Fachplanungsvorbehalt (gewidmete Bahnflächen)

Teile des Plangebietes sind nach wie vor als Bahnfläche ausgezeichnet und genießen einen Fachplanungsvorbehalt. Das bedeutet, dass sich diese grundsätzlich der kommunalen Planungshoheit entziehen bzw. der Bebauungsplan keine Festsetzungen trifft, die der Widmung entgegenstehen. Um Konflikte zu vermeiden wird die Bahn bzw. das Eisenbahn-Bundesamt intensiv in das Verfahren eingebunden. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurde gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) eine Freistellung von dem Eisenbahnbetriebszweck beantragt. Mit Bescheid vom 31.08.2017 sind große Teile der bislang im Plangebiet für Bahnzwecke gewidmeten Flächen aus der Widmung entlassen. Für die weiteren Flächen, die mit einer bedingenden Festsetzung belegt sind, werden noch Abstimmungen mit dem Eisenbahn-bundesamt durchgeführt.

3 Ziel und Zweck der Planung

3.1 Anlass und Planungserfordernis

Das Plangebiet hat allein aufgrund seiner zentralen Lage im Dürener Stadtgebiet eine hohe Bedeutung als innerstädtische Entwicklungsfläche. Diese wird auch im integrierten Handlungskonzept für die Dürener Innenstadt (Masterplan Innenstadt) aus dem Jahr 2014 besonders hervorgehoben. Der Masterplan skizziert die Entwicklung der Dürener Innenstadt in den nächsten zehn Jahren und wurde vom Rat als Stadtentwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Das Plangebiet liegt im Stadtumbaugebiet Innenstadt und ist als Ordnungsmaßnahme Teil der Städtebauförderung für die Dürener Innenstadt.

Dem Plangebiet soll gemäß Masterplan Innenstadt aufgrund seiner Lage im Stadtraum eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen dem Dürener Hauptbahnhof und der Innenstadt zukommen. Allerdings hat es aufgrund seiner rückwärtigen Lage und städtebaulich unattraktiven Struktur derzeit keine Chance dieses Potenzial zu nutzen.

Dass das Gebiet dieses Potenzial ohne eine städtebauliche Intervention nicht ausschöpfen kann, hängt im Wesentlichen mit drei strukturellen Faktoren zusammen:

- Die Wegeführung orientiert sich nicht an gedanklichen Laufwegen und stellt keinen Bezug zum umliegenden Gebiet und dessen Kernnutzungen her (z.B. Bahnhof - StadtCenter - Innenstadt - Zentraler Busbahnhof).
- Das städtebauliche Bild ist zu heterogen, um eine repräsentative Eingangs-/ Empfangssituation auszubilden. Dem Gebiet fehlen klare Raumkanten und attraktive Freiräume, die die öffentlichen Räume fassen.
- Sowohl die Gebäude als auch die innere Erschließung sind z.T. in einem sehr schlechten Zustand, sodass bereits das Erscheinungsbild dem eines attraktiven Stadteingangs widerspricht.

Im Rahmen des Masterplans Innenstadt wurden verschiedene Entwicklungsszenarien für den Bereich um den Fritz-Keller-Weg erarbeitet. Alle Alternativen sehen vor, über das Plangebiet eine direkte Verbindung zwischen dem Südausgang des Bahnhofs und dem StadtCenter anzulegen. Dies liegt nahe, da der südliche Bahnhofsausgang heute der hauptsächlich genutzte Zugang zur Dürener Innenstadt ist. Die Wegeverbindung über die Lagerstraße und die Arnoldsweilerstraße ist allerdings unattraktiv und hat nicht den Charakter eines repräsentativen Stadteingangs.

Wie erläutert, stellt die derzeitige Situation keinen adäquaten Stadteingang dar, so dass einer städtebaulichen Entwicklung im Sinne des Masterplans Innenstadt eine hohe stadtentwicklungspolitische Bedeutung beigemessen wird.

Im Rahmen des Masterplans wird das Plangebiet allerdings nicht isoliert betrachtet, sondern im gesamten Kontext „südliche Bahn“. Die nordöstlich angrenzende (Brach-) Fläche zwischen Bahngleisen / Arnoldsweilerstraße und Lagerstraße / Schoellerstraße soll gleichermaßen einer baulichen Nutzung zugeführt werden.

Für eine zielgerichtete Entwicklung des gesamten Areals „südlich Bahn“ wurde eine Rahmenplanung vorgenommen, die sowohl die bauliche und erschließungstechnische Struktur darstellt als auch mögliche Nutzungsstrukturen skizziert. Grundsätzlich soll durch die gesamtheitliche Rahmenplanung „südlich Bahn“ eine konsistente und stadtentwicklungspolitisch sinnvolle Entwicklung gewährleistet und städtebaulichen Fehlentwicklungen entgegengewirkt werden (siehe Punkt 3.3).

Aufgrund der Gemengelage und der vielfältigen planerischen Themen, die es im Planverfahren abzuwägen gilt, besteht gemäß § 1 Abs. 2 BauGB ein Planerfordernis.

Für den nordöstlichen Teilbereich des Entwicklungsbereiches „südlich Bahn“ wurde am 05.07.2016 der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1 / 390 „Bahngelände zwischen Lagerstraße, Arnoldsweilerstraße und Schoellerstraße“ gefasst (siehe Abbildung 4).

Abbildung: Gesamtgebiet „Südlich Bahn“ inkl. schematischer Abgrenzung der BLP-Verfahren (ohne Maßstab)

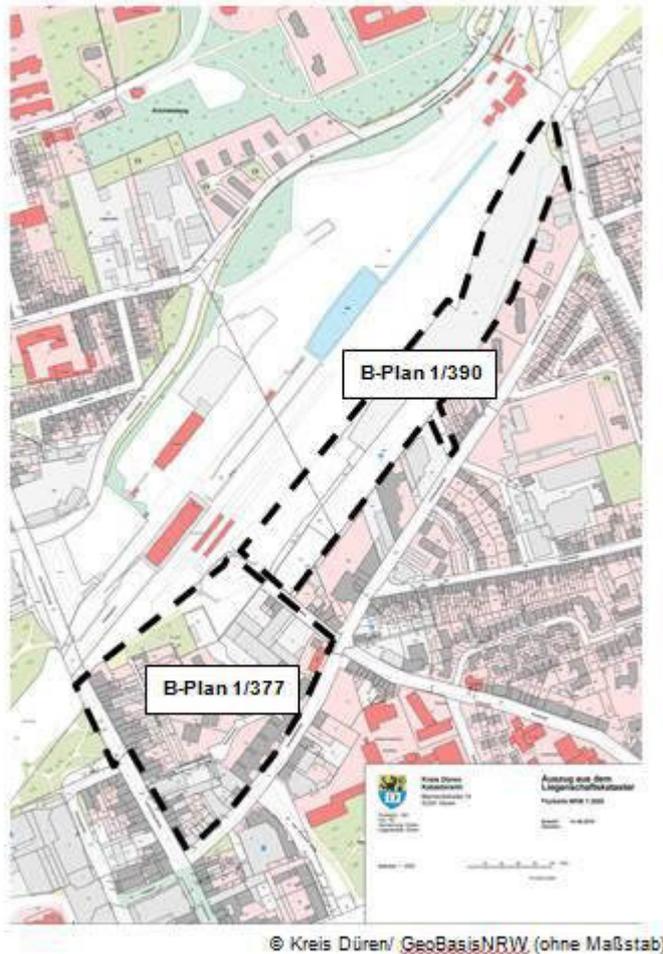


Abbildung 4: Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 1 / 377 und Nr. 1 / 390
© Kreis Düren/ GeoBasisNRW (ohne Maßstab)

3.2 Ziele und städtebauliches Konzept (Gesamtareal „Südlich Bahn“)

Grundlage für die weitere Entwicklung und das weitere Planverfahren ist die Rahmenplanung „Südlich Bahn“ (2016), die das städtebauliche Nutzungskonzept und die Erschließung für das gesamte Areal auf Grundlage des Masterplans Innenstadt weiter konkretisiert.

Der im Rahmenplan „Südlich Bahn“ betrachtete Bereich wird in seiner Gesamtheit als „Innovationsband“ entlang der Bahngleise ausgebildet. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Dürener Bahnhof soll so ein hochwertiger urbaner Mix aus Wohnen und Arbeiten entstehen (siehe Abbildung 5).

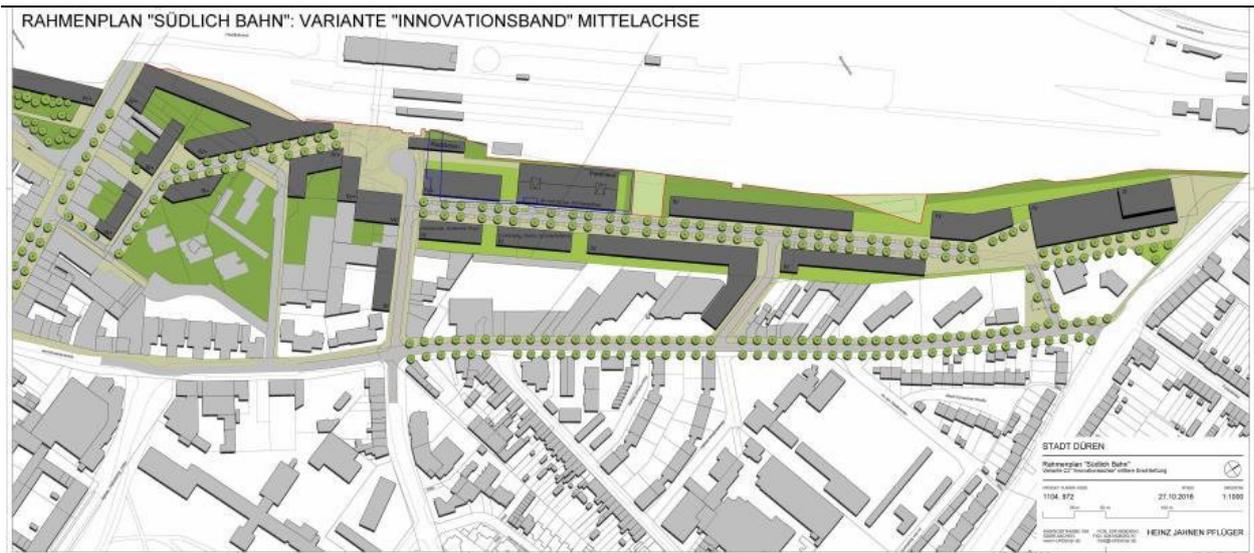


Abbildung 5: Rahmenplanung für das gesamte südliche Bahngelände (eine Entwicklungsvariante)

Das Gebiet zwischen den Bahnanlagen, der Arnoldsweilerstraße und der Josef - Schregel - Straße bis zur Schoellerstraße ist die letzte große Fläche in der Dürener Innenstadt, die zusammenhängend entwickelt werden kann.

Im Bestand ist der Bereich durch eine ungeordnete Struktur geprägt (P+R - Anlage, Lagerflächen, Brachflächen, Gewerbebetriebe, Märkte mit großen Parkplätzen, Wohngebäude). In der Zusammenschau stellt der Bereich ein uneinheitliches Bild und eine nicht einladende Struktur für die Dürener Innenstadt dar.

Bereits 2004 wurden in einer Rahmenplanung zum Bahnhofsumfeld die Potentiale der Fläche herausgearbeitet:

- Große zusammenhängende Entwicklungsfläche
- Bahnhofsnähe
- Teilweise attraktive Nutzungen in der Umgebung (DSW, Stadtmuseum, „Medicenter“)
- Nähe zum Stadtcenter und zur Fußgängerzone

Die zukünftige Bebauungsstruktur besteht aus der bereits vorhandenen Bausubstanz und den neu zu errichtenden Gebäuden. Im Zusammenspiel bilden diese einen urbanen Mix aus durchaus dichter innerstädtischer Bebauung und einem attraktiven öffentlichem Raum.

Vor allem die Entwicklungen westlich und östlich des südlichen Bahnhofplatzes und entlang der Lagerstraße sollen eine hochwertige Architektur aufweisen, um die gewünschte städtebauliche Eingangssituation zu erzielen.

Im östlichen Bereich soll das „Innovationband“ durch eine Erschließungsachse gestaltet werden, die eine urbane innerstädtische Erschließung mit entsprechenden Querschnitten und den notwendigen gestalterischen Qualitäten darstellen wird. Im westlichen Teil wird die bestehende Erschließung (Fritz-Keller-Weg und Bücklersstraße) aufgegriffen und mit dem südlichen Bahnhofsvorplatz verknüpft.

Die im Rahmen der Planungen umzustrukturierenden P+R - Plätze werden in gleicher Anzahl im Rahmen der städtebaulichen Neustrukturierung ersetzt.

Für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes und des Zieles, eine attraktive Eingangssituation zu schaffen, ist eine qualitative Gestaltung des öffentlichen Raumes notwendig. Die neuen Erschließungsstraßen werden durch Straßenbegleitgrün aufgewertet.

3.3 Städtebauliches Konzept Fritz-Keller-Weg

Das Plangebiet soll vom Bahnhofsvorplatz über die Bücklersstraße und den Fritz - Keller -Weg bis zur Josef - Schregel - Straße planerisch neu geordnet werden. Durch die Neuordnung ergeben sich neue Bebauungsmöglichkeiten / Baufelder, die es erlauben dem gesamten (heute vernachlässigten) Bereich eine seiner Lage entsprechenden städtebaulichen Funktion zuzuführen. Wesentliches Ziel ist es den südlichen Bahnhofsausgang an die Innenstadt anzubinden.

Über klare Raumkanten und Erschließungsstrukturen soll eine direkte Verbindung zwischen dem südlichen Bahnhofsausgang über den Fritz - Keller - Weg zur Josef - Schregel - Straße geschaffen werden. Die zentrale Achse ist eine Fuß- und Radwegeverbindung im Sinne einer Promenade die durch das neu geschaffene urbane Quartier verläuft und die direkte fußläufige Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt ermöglicht (Siehe Abbildung 6a und 6b). Die Verbindung würde in Folge nicht nur den heute unattraktiven Innenbereich planerisch aufwerten und neue Bebauungsmöglichkeiten schaffen, sondern durch die optimierte Anbindung auch wieder vermehrt Fußgängerströme über die Josef - Schregel – Straße in die Innenstadt leiten. Erreicht wird dies außerdem durch die Aufwertung insbesondere des öffentlichen Raumes, was der Eingangssituation in die Stadt Düren ein attraktives Bild verleihen und langfristig eine deutliche Aufwertung der städtischen Adresse erzielen soll.

Die bereits im Plangebiet bestehenden Straßen Fritz - Keller - Weg und Bücklersstraße werden erhalten und im Bebauungsplan als Verkehrsfläche festgesetzt. Die weitere verkehrliche Erschließung verläuft im weiteren Verlauf der Bücklersstraße bis an den Bahndamm und wird anschließend westlich entlang des Bahndammes an die Josef - Schregel - Straße angebunden.

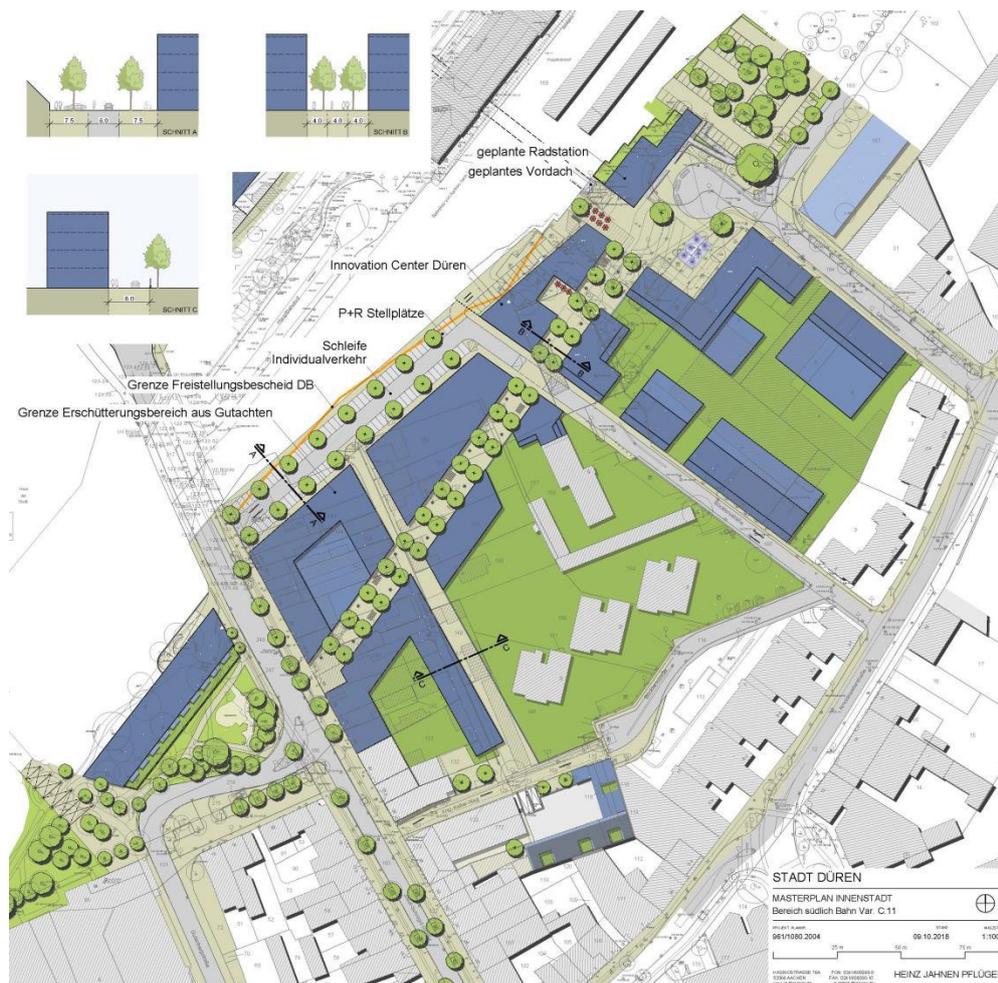


Abbildung 6a: Rahmenplanung Fritz-Keller-Weg (Entwicklungsvariante Lageplan)



Abbildung 6b: Rahmenplanung Fritz-Keller-Weg (Entwicklungsvariante Perspektive)

4 Begründung der Festsetzungen

4.1 Art der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

Aufgrund der vorhandenen Nutzungen (Wohnen, Büros, Praxen und Geschäfte) und der städtebaulichen Zielsetzungen, eine urbane Bau- und Nutzungsstruktur zu erzielen, werden für das Plangebiet teilweise Urbane Gebiete (MU) und teilweise Kerngebiete (MK) festgesetzt. Diese Baugebietskategorien spiegeln sowohl die bestehende Nutzungsstruktur, insbesondere entlang der Josef - Schregel - Straße und Arnoldsweilerstraße, als auch die beabsichtigte urbane Struktur in dem zentralen und bahnhofsnahe Umfeld wieder.

Auf die Festsetzung Mischgebiet (MI) gemäß § 6 BauNVO wurde bei diesem Bebauungsplan bewusst verzichtet, da hier gemäß BauNVO ein ausgeglichenes Verhältnis von Wohn- und Gewerbenutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, erforderlich ist. Ein ausgeglichenes Verhältnis hat sich in der Vergangenheit in den vormaligen Mischgebieten des Bebauungsplanes Nr. 1/150 B2 nicht entwickelt und ist auch zukünftig nicht zu erwarten.

Dagegen dienen die Urbanen Gebiete (MU) gemäß § 6a BauNVO dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Eine Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein. Mit den MU - Gebieten wird das Planungsziel verfolgt, im innerstädtischen Bereich Wohnbauflä-

chen, Gewerbenutzung sowie soziale und kulturelle Nutzung bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen. Somit sollen zukünftig die bestehenden Nutzungen gesichert werden und darüber hinaus wird die Möglichkeit der Umstrukturierung und Erweiterung gegeben. In den MK - Gebieten soll sich langfristig eine Nutzung entwickeln, die auf eine überwiegend gewerbliche Nutzung abzielt und in der das Wohnen eine untergeordnete Rolle spielen wird.

Im Einzelnen wird die Art der Nutzung in den Baugebieten wie folgt gegliedert:

Urbane Gebiete (MU) gemäß § 6a BauNVO

Um eine negative Milieubildung und damit verbundene Trading Down - Effekte auszuschließen, sollen folgende Nutzungen im Rahmen dieses Bebauungsplanes in den MU - Gebieten nicht zulässig sein:

- Bordelle und bordellartige Nutzungen
- Erotik - Fachmärkte und Sex - Shops
- Vergnügungsstätten
- **Shisha - Bars**

Darüber hinaus werden Tankstellen ausgeschlossen, da diese dem beabsichtigten Zweck, eine attraktive bauliche innerstädtische Struktur zu entwickeln, entgegenstehen.

Die Erdgeschosslage soll insbesondere entlang der Wegeachsen bzw. zu den öffentlichen Verkehrsflächen überwiegend gewerblich, gastronomisch oder durch kleinteilige Einzelhandelnutzungen belegt werden, damit ein belebtes innerstädtisches Bild entsteht. Eine Wohnnutzung ist daher zur straßenzugewandten Seite grundsätzlich nicht vorgesehen. Um Flexibilität zu gewährleisten kann eine Wohnnutzung ausnahmsweise zugelassen werden, sofern der Charakter des Gebietes als urbanes Gebiet gewahrt bleibt.

Kerngebiete (MK) gemäß § 6 BauNVO (MK 1 und MK 2)

Aus den zuvor genannten Gründen sollen folgende Nutzungen im Rahmen dieses Bebauungsplanes in den MK - Gebieten ausgeschlossen werden:

- Bordelle und bordellartige Nutzungen
- Vergnügungsstätten
- Erotik - Fachmärkte und Sex - Shops, die eine Untergruppe von Handelsbetrieben bilden
- **Shisha - Bars**
- Tankstellen.

Für die zuvor genannten nicht genehmigungsfähigen Vergnügungsstätten wurde der Ausschluss unter anderem getroffen, da diese Betriebe an anderer Stelle im Dürener Stadtgebiet gemäß dem Vergnügungsstättenkonzept der Stadt Düren betrieben werden können (siehe Vergnügungsstättenkonzept Stadt Düren 2011).

Weitergehend werden im Bereich MK 1 folgende Nutzungen, die eine Untergruppe der Vergnügungsstätten bilden, ausnahmsweise als zulässig festgesetzt:

- Diskotheken und Tanzlokale

Diese Nutzungen sind im MK 1 schon vorhanden, darüber hinaus muss die Stadt Düren Bereiche zur Verfügung stellen, in denen solche Nutzungen möglich sind. Daher wurde hier eine entsprechende Festsetzung getroffen.

Ergänzende Erläuterung zu Shisha - Bars:

Nach der Offenlage des Bebauungsplanes wurde die Nutzung von Shisha - Bars ebenfalls ausgeschlossen. Shisha - Bars sind verstärkt in den letzten Jahren als neue Betriebs- bzw. Gastronomieform auf den Markt gekommen und treten seither im Stadtbild in Erscheinung.

Shisha - Bars entfalten teilweise eine ähnliche städtebauliche Wirkung auf die Umgebung wie Nutzungsarten, welche bereits im Bebauungsplan ausgeschlossen sind (z. B. Vergnügungsstätten). Häufig sind Shisha-Bars nach „Innen“ gerichtet bzw. abgeschottet, sodass sie oftmals als Fremdkörper im Straßen- und Stadtbild wahrgenommen werden.

Es ist zu befürchten, dass im Umfeld dieser Nutzungsart negative Milieubildungen entstehen und damit verbundene Trading - Down - Effekte einhergehen. Bereits jetzt ist die Umgebung durch Trading - Down - Effekte gekennzeichnet. Zwingende Voraussetzung um dem andauernden Trading - Down - Prozess hier entgegen zu steuern, ist der konsequente Ausschluss weiterer Vergnügungsstätten und Nutzungsarten, welche ähnliche Auswirkungen verursachen können. Es besteht daher ein Steuerungsbedarf für Shisha - Bars im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Städtebauliches Ziel des Bebauungsplanes ist darüber hinaus, dass in unmittelbarer Nachbarschaft zum Dürener Bahnhof ein hochwertiger urbaner Mix aus Wohnen und Arbeiten entstehen soll. Das südliche Bahnhofsquartier eignet sich aufgrund der städtebaulichen und funktionalen Zielsetzungen des Bebauungsplanes daher nicht für Shisha - Bars.

Innerhalb des Stadtgebietes (u.a. auch innerhalb der Innenstadt) gibt es weniger empfindlichere Gebiete und damit geeignete Alternativstandorte, in denen Shisha - Bars zulässig sind.

Durch diese nachträgliche präzisierende Festsetzung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Die angestrebte städtebauliche und funktionale Aufwertung des südlichen Bahnhofsquartiers und damit das Ziel des Bebauungsplanes werden durch die klarstellende Festsetzung gefestigt.

Sonstige Sondergebiete (SO Fahrradparkhaus) gemäß § 11 BauNVO

In unmittelbarer Nähe zu den Bahnanlagen wird die Fläche für ein Fahrradparkhaus als sonstiges Sondergebiet festgesetzt. Diese Fläche dient als Ersatzfläche für die entfallenden Fahrradstellplätze im Bereich des Wendehammers im Südwesten des Bahnhofvorplatzes und soll dauerhaft den Betrieb eines Fahrradparkhauses mit Dienstleistungsbetrieben in Bezug auf das Fahrradparkhaus ermöglichen.

4.2 Maß der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m.d. BauNVO

Grundflächenzahl (GRZ)

Entsprechend des § 17 BauNVO wird im MU - Gebiet eine Grundflächenzahl von 0,8 und im Sonder- und MK - Gebiet eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Die in der Planung festgesetzte GRZ von 0,8 für das MU - Gebiet darf durch die Errichtung von Tiefgaragen bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden, um zum einen dem bereits heute bestehenden Parkdruck in den Straßenräumen entgegenzuwirken und zum anderen den ruhenden Verkehr weitestgehend aus dem öffentlichen Raum und dem sichtbaren Bereich herauszuhalten. Das Höchstmaß von 0,8 wird damit unterirdisch um 0,2 überschritten. Das Plangebiet befindet sich in einem Bereich, wo keine Versickerungsflächen vorgesehen sind. Ein Eingriff in den Boden ist durch die bisherige Nutzung bereits erfolgt, das Vorhandensein von Bodendenkmälern oder archäologischen Funden kann nach derzeitigem Kenntnisstand ausgeschlossen werden. Da sich die Überschreitung der zulässigen GRZ auf den unterirdischen Teil des Plangebietes bezieht, können Auswirkungen auf die weiteren Schutzgüter ausgeschlossen werden. Die Möglichkeit der GRZ - Überschreitung soll Anreiz bieten, den Stellplatzbedarf der zukünftigen Nutzungen unterirdisch unterzubringen und damit außerhalb des Stadt- bzw. Quartiersbildes. Damit bietet sich die Möglichkeit, qualitativ hochwertige und als Freiraum wahrnehmbare Außenflächen sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum zu schaffen. Ferner wird dem Verlust von Vegetationsflächen entgegensteuert, da die mehrversiegelte Fläche als Gründach kompensiert werden muss.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO wird die Obergrenze des Absatzes 1, die für sonstige Sondergebiete eine GRZ von 0,8 vorgibt bis 1,0 überschritten. Durch die Nähe zum Bahnhof mit Bezug auf die festgesetzten Kerngebietsflächen und der nachhaltigen Ausnutzung der Sondergebietsflächen mit gleichzeitiger Berücksichtigung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes ist diese Überschreitung aus städtebaulichen Gründen sinnvoll. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind durch diese Überschreitung nicht zu erwarten.

Gebäudehöhen

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 werden in der Planzeichnung die zukünftigen Gebäudehöhen festgesetzt. Die Festsetzung der Gebäudehöhen erfolgt in Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung. Gemäß § 18 Abs. 1 werden hierbei folgende Bezugspunkte festgesetzt:

- Als unterer Bezugspunkt gilt die festgesetzte Geländeoberkante (GOK) gemessen über Normal Höhe Null (NHN)
- Als oberer Bezugspunkt gilt die maximale Gebäudehöhe (GH max) gemessen über NHN

Bei der Berechnung der Gebäudehöhen wurde davon ausgegangen, dass das Erdgeschoss eine maximale Höhe von 4,00 m und die darüber liegenden Geschosse jeweils eine maximale Höhe von 3,00 m erreichen. Daraus ergibt sich beispielsweise für ein II- geschossiges Gebäude eine Höhe von 7,00 m und bei VIII- geschossigen Gebäuden eine Höhe von 25,00 m.

Mit diesen Höhenfestsetzungen wird zum einen auf den Bestand eingegangen und zum anderen wird im Bereich der möglichen Gebäudeergänzungen ein angemessener Spielraum für die Realisierung dieser Gebäude geschaffen. Der Bebauungsplan sieht eine II - VIII- geschossige Bebauung vor. Die Realisierung der Geschossigkeit wird durch die Festsetzung von maximal zulässigen Gebäudehöhen über NHN abgesichert, somit wird eine mögliche Gebäudeüberhöhung durch überhöhte Einzelgeschosse verhindert.

In der Planzeichnung wird zur Verdeutlichung die zukünftige Gebäudehöhe (GH) über Geländeoberkante nachrechtlich dargestellt.

Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhen

Die maximalen Gebäudehöhen können ausnahmsweise durch technische Aufbauten überschritten werden, wenn diese nutzungsbedingt der natürlichen Atmosphäre ausgesetzt sein müssen. Dabei wird für verschiedene Gerätearten die zulässige Überschreitung unterschiedlich zwischen 0,50 und 4,00 m festgesetzt. Mit den festgesetzten zulässigen Überschreitungen ist der Einbau von Aggregaten möglich, die zum einen die Anforderungen der aktuellen Energieeinsparverordnung (EnEV) und zum anderen die Anforderungen an den Schallschutz für die angrenzenden Nutzungen gewährleisten. Dies gilt gleichfalls für Aufzüge, Aufzugsmaschinen, Treppenhäuser und Treppen. Hier kann auf den Abstand zur Gebäudekante verzichtet werden, sofern der Aufbau nicht der öffentlichen Verkehrsfläche zugewandt ist. Damit wird zum einen die Funktionalität gewährleistet und zum anderen eine mögliche negative Wahrnehmung auf das Minimum reduziert. Zur Wahrung der Raumkanten und damit die genannten Anlagen optisch nicht zu stark in Erscheinung treten, müssen die technischen Aufbauten mindestens um das Maß ihrer Höhe, die über das Maß der Oberkante der Außenkante des darunter liegenden Geschosses hinausragt, von der Außenkante des darunterliegenden Geschosses abrücken. Dies gilt aus funktionalen Gründen nicht für Brüstungen, Absturzsicherungen und Einrichtungen zur Pflege und Wartung der Fassaden.

4.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen gemäß § 23 BauNVO

Um eine Bebauung ohne seitliche Grenzabstände (Blockrandbebauung) im Sinne einer innerstädtischen Bauweise zu gewährleisten, wird entsprechend dem Ursprungsplan und der Bestandsbebauung in den Kerngebieten (MK) eine geschlossene Bauweise mit unmittelbar an die öffentlichen Verkehrsflächen und an die Bestandsgebäude angrenzenden Baugrenzen festge-

setzt. Im Bereich der urbanen Mischgebiete (MU) wird die abweichende Bauweise festgesetzt diese bezieht sich auf die offene Bauweise gemäß § 22 BauNVO ohne Längenbeschränkung. Somit kann hier die bauliche Entwicklung entsprechend eine urbanen Lebenssituation gestaltet werden.

Darüber hinaus werden in Teilbereichen zur Sicherung der städtebaulichen Raumkanten und der Höhenentwicklung Baulinien festgesetzt.

Regelung zur festgesetzten Baugrenzen und Baulinien

Um eine aufgelockerte Fassadenstruktur zu erreichen, sind Balkone, Loggien und Erker außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche auf maximal 20 % der Fassadenlänge zulässig. An Gebäudekanten, die parallel zu einer der Straßenbegrenzungslinien errichtet werden, dürfen Balkone und Erker die Baulinie beziehungsweise Baugrenze um maximal 1,50 m überschreiten. Die überschreitenden Bauteile müssen eine lichte Höhe von mindestens 3,50 m zwischen Oberkante Fahrbahn und Unterkante überschreitendes Bauteil aufweisen, somit wird sichergestellt, dass der lichte Straßenquerschnitt erhalten bleibt und die überragenden Gebäudeteile nicht erdrückend auf den Straßenraum einwirken.

Rücksprünge von der Baulinie werden zugelassen, um bei der Entwicklung der zukünftigen Gebäude den notwendigen funktionalen architektonischen und gestalterischen Entwicklungsspielraum zu gewährleisten.

4.4 Verkehrsflächen, sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Zur verkehrlichen Erschließung des Plangebietes wird eine öffentliche Verkehrsfläche mit entsprechenden Breiten, die sich an den bestehenden Strukturen orientiert, festgesetzt. Die jeweiligen Breiten sind der Planzeichnung zu entnehmen.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung sichern gezielt die zukünftige Nutzung dieser Flächen, hierbei handelt es sich um folgende Nutzungen:

Park und Ride Stellplätze (P & R) - Dauerhafte Sicherung der, im Rahmen der Umgestaltung, an anderer Stelle entfallenden P & R Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum.

Fußwegbereich im Bereich des P & R Stellplätze - Sicherung der fußläufigen Erschließung im Bereich der P & R Stellplätze.

Bahnhofsvorplatz - Sicherung der An- und Abfahrt für den Individualverkehr, Sicherung der notwendigen Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger und Radfahrer sowie die dauerhafte Gewährleistung, dass über den südlichen Bahnhofsbereich die Bahnanlage der Deutschen Bahn durch Fahrgäste und Personal dauerhaft zu erreichen sind.

Zentrale Achse - Zur Sicherung einer Fuß- und Radwegeverbindung im Sinne einer Promenade die durch das neu strukturierte Quartier verläuft und die direkte fußläufige Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt ermöglicht.

4.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

Die Festsetzung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes für die Deutsche Bahn dient der Dauerhaften Sicherung des Bahnverkehrs.

4.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Zuordnung von Flächen und Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen außerhalb des Geltungsbereiches gemäß § 9 Abs. 1a BauGB i. V. m. § 1a Abs. 3 BauGB

Zur Kompensation des geplanten Eingriffes werden externe Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Diese Maßnahmen sollen multifunktional (Landschaftsschutz, Landschaftsbild, Artenschutz, Bodenschutz, Klimaschutz) wirken.

Das Kompensationsdefizit von 38.749 Punkten, welches innerhalb des Plangebietes durch die Festsetzung der Straßen-, Bauflächen entsteht, muss durch externe Maßnahmen gesichert werden. Dies erfolgt auf dem städtischen Grundstück Gemarkung Birgel, Flur 1, Flurstück 32.

Der externe Ausgleich für die Eingriffe im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (Kompensationsdefizit von 38.749 Biotopwertpunkten nach LANUV 2008) erfolgt auf einer 7.750 m² großen Teilfläche des städtischen Grundstücks Gemarkung Birgel, Flur 1, Flurstück 32.

Dazu wird auf einer 7.750 m² großen Teilfläche des städtischen Grundstücks eine bisher intensiv genutzte Ackerfläche voraussichtlich ab Herbst 2019 mittels Einsaat zertifizierten Reigosaatguts zu einem artenreichen Grünland entwickelt und dieses in seiner anschließenden Nutzung extensiviert.

Zur weiteren Strukturaneicherung werden zusätzlich eine Weißdornhecke entlang des asphaltierten Wirtschaftsweges sowie ein Solitärbaum auf der Fläche angepflanzt.

Für die Herstellung sowie die langfristige Bewirtschaftung und Pflege der Maßnahmenfläche wird mit der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft eine vertragliche Vereinbarung getroffen.

Die Maßnahmen wurden mit dem Kreis Düren (Untere Landschaftsbehörde) abgestimmt.

4.7 Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Lärmschutz

Zum Schutz der Anwohner und Nutzer vor Auswirkungen der Schallimmissionen durch den Schienenverkehr wird entsprechend der schalltechnischen Untersuchung die Ausrichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Teil 1 und Teil 2, Ausgabe Januar 2018 im Bereich der Gleisanlage auf der lärmabgewandten Gebäudeseite festgesetzt. Des Weiteren werden Lärmpegelbereiche im Plangebiet festgesetzt, die jeweils für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume, Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Büroräume Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen definieren. Diese Festsetzungen sind passive Lärmschutzmaßnahmen gegen die Schallemissionen der öffentlichen Verkehrsflächen.

Es wird darauf hingewiesen, dass MU - Gebiete nicht in allen Normen sowie Richtlinien berücksichtigt werden. Somit finden urbane Gebiete gemäß den Orientierungswerten des Beiblattes 1 zur DIN 18005 noch keine Berücksichtigung. Die TA Lärm ist dahingehend schon geändert worden. Die Einhaltung der Richtwerte der gesetzlich festgeschriebenen Normen und Richtlinien ist auf der Baugenehmigungsebene nachzuweisen.

Erschütterungsschutz (Anmerkung)

Das Prognosegutachten bzw. die im Nachgang durchgeführte Erschütterungsmessung über die Einwirkungen der Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auf die geplante Bebauung sagt aus, dass keine unzulässig hohen Immissionen bezüglich Erschütterungen und sekundärem Schall in den Gebäuden auftreten werden. Bereiche, in denen besondere Maßnahmen zur Eindämmung der Erschütterungen notwendig sind, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, werden daher im Rahmen des Bebauungsplanes nicht festgesetzt. Da die Erschütterungsmessungen zwar an dem am nächsten zu Bahntrasse liegenden Baufeld, jedoch nicht flächendeckend durchgeführt wurden, wird ein Hinweis zur Erschütterungsthematik aufgenommen.

4.8 Gemeindliche Regelungen zum Anschluss- und Benutzungszwang gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7e BauGB

Die gemeindliche Regelung, dass das gesamte Regen- und Schmutzwasser in die vorhandene Kanalisation eingeleitet werden muss, wurde aufgenommen, da im gesamten Plangebiet eine dezentrale Regenwasserversickerung wegen der geplanten und vorhandenen Nutzung nicht realisierbar ist.

4.9 Festsetzung mit bedingender Wirkung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB

Die Festsetzungen mit der bedingenden Wirkung wurden getroffen, um zum einen die städtebauliche Entwicklung der heutigen Bahnflächen auch nach Entwidmung dieser Flächen zu sichern und zum anderen das ausdrückliche städtebauliche Entwicklungsziel der Stadt Düren zum Ausdruck zu bringen.

4.10 Altlasten gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB

Im Zuge der Neuaufstellung des Bebauungsplanes werden drei Standorte hinsichtlich möglicher Kontaminationen aufgrund vorangegangener Nutzungen aus Vorsorge- und Sicherheitsgründen als Altlastenverdachtsflächen gekennzeichnet:

- Dn 431 (Ehem. Brennstofflager)
- Dn 451 (Ehem. Gaswerk der Flachsspinnerei)
- Dn 2377 und Dn 6695 (Ehem. Landmaschinenreparatur u. – handel)

Darüber hinaus werden vorsorglich in den textlichen Festsetzungen unter III. Hinweise, Punkt 1. Altablagerungen entsprechende Maßnahmen aufgezeigt.

II. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

4.11 Werbeanlagen gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 1 BauO NRW

Werbeanlagen sollen innerhalb des Plangebietes ausschließlich dem Hinweis auf ansässige Geschäfte und Firmen am Ort der jeweiligen Leistung dienen. Die Aufstellung und Anbringung von selbständigen Werbeanlagen ist daher unzulässig.

Um eine ungewünschte Fernwirkung zu vermeiden, dürfen Werbeanlagen innerhalb des Plangebietes an Gebäuden die Oberkante des zweiten Obergeschosses nicht überschreiten und sind auf Dachflächen daher nicht zulässig. Aus dem gleichen Grund sind Werbeanlagen mit Wechsel- und Lauflicht, mit elektronischen Laufbändern, sowie als Videowände und als blinkende oder pulsierende Werbeanlagen o. ä. generell nicht zulässig. Werbeanlagen werden zudem in ihrer Ausgestaltung und Größe beschränkt, damit das städtebauliche Erscheinungsbild des Straßenraumes nicht übermäßig durch diese belastet wird.

Auf der Erschließungsseite der Gebäude innerhalb des Plangebietes sind Werbeanlagen bis zu einer Größe von maximal 10 % der Wandfläche zulässig. Als Erschließungsseite gilt die Seite, die der jeweiligen erschließenden Straße zugewandt ist. Der jeweilige prozentuale Anteil der zulässigen Werbeanlagen an Wandflächen je Gebäudeseite wurde festgesetzt, damit das städtebaulich beabsichtigte Erscheinungsbild des Gesamtgebietes nicht negativ beeinflusst wird. Auf die Aufstellung von separaten Werbeanlagen wie Pylonen, Plakatwänden usw. wird zur Sicherung eines einheitlichen Erscheinungsbildes des Straßenraumes aus gestalterischen Gesichtspunkten verzichtet.

Die Öffnung der zuvor erläuterten Festsetzungen im Bereich des südlichen Bahnhofsausganges wurde aufgenommen um in diesen Bereich die „Eingangssituation“ in die Stadt Düren freier gestalten zu können. Damit eine Gefährdung des Bahnverkehrs dauerhaft ausgeschlossen und

gestalterische Fehlentwicklungen ausgeschlossen werden können, wurde der Zusatz aufgenommen, dass die Deutsche Bahn und die Stadt Düren zustimmen müssen.

4.12 Einfriedungen gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 5 BauO NRW

Die Festsetzungen zu den Einfriedungen wurden getroffen, um den Bewohnern im innerstädtischen Bereich die Möglichkeit zu geben, sich private Rückzugsräume im Freien zu schaffen, ohne die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum zu gefährden. Die Nichtzulassung von Werbeanlagen an den Einfriedungen wurde festgesetzt, um langfristig ein homogenes Erscheinungsbild im öffentlichen Straßenraum zu gewährleisten.

4.13 Kennzeichnungen und Hinweise

Die Kennzeichnungen und Hinweise wurden aufgenommen, um die Bauherren und Vorhabenträger bei den Planungen ihres Vorhabens auf grundlegende Gegebenheiten, die nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, aufmerksam zu machen. Die Hinweise sind selbsterklärend und bedürfen nicht der weiteren Begründung. Diese Auflistung ist nicht abschließend und entbindet den Bauherren und Vorhabenträger nicht von der Verpflichtung, alle Vorschriften und Gesetze, die im Rahmen des Vorhabens beachtet werden müssen, zu berücksichtigen.

5 Auswirkungen der Planung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ ist bereits sehr stark baulich vorgeprägt. Nichtsdestotrotz sollen im Folgenden die wesentlichen Auswirkungen der Planung skizziert werden. Im Umweltbericht (TEIL B) werden die Umweltauswirkungen der Planung nochmals intensiver betrachtet.

Verkehr

Das Plangebiet ist durch die Josef - Schregel - Straße und Arnoldsweilerstraße erschlossen. Beide Straßen sind innerstädtische Hauptverkehrsachsen. Durch die vorgesehenen baulichen Nachverdichtungen ist nicht zu erwarten, dass sich negative Auswirkungen auf die Kapazitäten dieser Straßen ergeben. Der ruhende Verkehr wird überwiegend auf den privaten Grundstücken nachzuweisen sein. Durch die Neugestaltung der inneren Erschließung wird die derzeit ungeordnete Parkraumsituation geordnet und der Straßenraum aufgewertet.

Immissionen

Die verkehrliche Lärmbelastung des Plangebietes ist durch den Straßenverkehr der Josef-Schregel-Straße und Arnoldsweilerstraße sowie den Schienenverkehr auf den angrenzenden Bahngleisen vorgeprägt. Die innere Erschließung des Plangebietes und das durch die Nachverdichtung generierte Verkehrsaufkommen tragen zum Gesamtlärmaufkommen eher untergeordnet bei.

In den Festsetzungen zu diesem Bebauungsplan werden Festsetzungen zur Lärminderung getroffen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Weitergehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Der Kfz - Verkehr emittiert eine Vielzahl von Schadstoffen. In der näheren Umgebung des Plangebietes liegen keine Autobahnen. Die Bundesstraßen B 56 und B 264 sind die nächstgelegenen Hauptstraßen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Luftqualität im Plangebiet überwiegend vom Straßenverkehr beeinträchtigt wird. Von einer qualitativen Verschlechterung der Luftqualität durch die Planungen wird nicht ausgegangen.

Lichtimmissionen entstehen zurzeit in erster Linie durch den Straßen- und Schienenverkehr sowie durch die bestehende Ausleuchtung des Straßenraumes und der Bahnanlagen, die zur allgemeinen Sicherheit beiträgt. Darüber hinaus werden Lichtimmissionen durch Werbeanlagen hervorgerufen. Innerhalb des Plangebietes können heute schon gesunde Wohn- und Arbeits-

verhältnisse geschaffen werden, wenn bei Sanierungen die entsprechenden technischen Möglichkeiten berücksichtigt werden. Von einer qualitativen Verschlechterung der Lichtimmissionen durch die Planungen wird nicht ausgegangen.

Erschütterung

Erschütterungen können im Bereich des Plangebietes durch den Schienenverkehr und den Schwerlastverkehr auf der Straße hervorgerufen werden. Die Erschütterungen, die durch den Schienen- und Schwerlastverkehr hervorgerufen werden, werden sich durch die Planung nicht verändern.

Außergewöhnliche Belastungen durch Erschütterungen innerhalb des Plangebietes sind nicht bekannt und werden auch im Rahmen der Planung nicht erwartet. Zur Sicherung der zukünftigen Gebäude wird aufgrund der Nähe zur Bahntrasse ein Hinweis aufgenommen.

Tiere

Durch die Planung ergeben sich keine negativen Veränderungen in Bezug auf die vorhandenen Artenvorkommen. Die Beseitigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten planungsrelevanter Vogel- oder Fledermausarten in den Gehölzbeständen, ist nach derzeitigem Wissensstand mit einiger Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Der Besatz von Gebäuden, die im Verlaufe der Umsetzung abgerissen werden sollen, muss allerdings in den entsprechenden Abrissgenehmigungsverfahren untersucht werden, da sich hierin ggf. Fledermausquartiere befinden können.

Pflanzen und biologische Vielfalt / Landschaftspflege

Ein Großteil der Fläche ist bereits versiegelt und hat zurzeit keine positive biologische Funktion. Die Berechnung des Eingriffes in Natur und Landschaft erfolgt auf Grundlage einer Worst - Case - Betrachtung (siehe hierzu Punkt 4.6 dieser Begründung).

Altlasten

Im Plangebiet sind Altlasten und Altstandorte beziehungsweise werden vermutet. Sollte sich im Rahmen von Baumaßnahmen ein Altlastenverdacht erhärten, so sind im Rahmen der Baumaßnahmen entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen (siehe Umweltbericht Punkt 9.3.3 und textliche Festsetzungen III. Hinweise, Punkt 1. Altablagerungen).

Die gesamte Dürener Innenstadt, und damit auch das Plangebiet, liegt außerdem in einem Bereich besonders dicht gruppierter Bombentrichter aus dem Zweiten Weltkrieg, die neben Trümmerschutt auch mit problematischen Materialien verfüllt worden sein könnten.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt nicht im Bereich eines Wasserschutzgebietes.

Das Plangebiet liegt auf dem Bergwerksfeld „Graf Zeppelin 3“. Das bedeutet, dass das Gebiet von Sumpfungsmaßnahmen betroffen ist. Aufgrund eines zu erwartenden Grundwasseranstiegs sind Bodenbewegungen nicht auszuschließen. Entsprechende Hinweise sind im Bebauungsplan aufgenommen.

Entwässerung

Das Plangebiet kann in die vorhandene Kanalisation entwässern. Durch die geplante Nachverdichtung wird es voraussichtlich notwendig, eine gedrosselte Ableitung mit Rückhaltevolumen für die Ableitung des Regenwassers zu schaffen.

Klima

Das Plangebiet besitzt schon heute eine geringe Bedeutung für die mikroklimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion. Der Bereich stellt aufgrund der hohen Versiegelung ein klimatisch und lufthygienisch vorbelastetes Gebiet dar. Daher kann davon ausgegangen werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Luft und Klima nicht stattfinden.

6 Gutachten

Als Grundlage der Beschreibung der Umweltbelange dienen die gesetzlichen Vorgaben der §§ 2 und 2a BauGB (Baugesetzbuch). Im Rahmen der Bearbeitung wurden außerdem folgende Fachgutachten erstellt, deren Ergebnisse im Bericht zu den Umweltbelangen mit berücksichtigt wurden:

- Artenschutzprüfung Stufe 1 zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren, Büro für Ökologie & Landschaftsplanung Hartmut Fehr (Stand 02.05.2017)
- landschaftspflegerischer Begleitplan zum Bebauungsplan Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren Büro für Ökologie und Landschaftsplanung Hartmut Fehr (Stand 16.10.2018)
- Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ der Stadt Düren am südlichen Bahnhofsquartier in Düren, ACCON GmbH (Stand 17.10.2018)
- Prognosegutachten über die Einwirkungen der Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auf die geplante Bebauung „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren Bebauungsplan Nr. 1 / 377 inklusive Langemarckpark, ACCON GmbH (Stand 21.07.2017)
- 2. Prognosegutachten über die Einwirkungen der Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auf die geplante Bebauung „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren Bebauungsplan Nr. 1/377 inklusive Langemarckpark auf der Basis von Messungen in den zukünftigen Baubereichen (Stand 28.09.2018)

7 Flächenbilanz

geplante Nutzung	beanspruchte Fläche
öffentliche Verkehrsflächen	ca. 0,95 ha
öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Allee)	ca. 0,26 ha
öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Park und Ride)	ca. 0,17 ha
öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Bahnhofsvorplatz)	ca. 0,27 ha
MU - Flächen	ca. 2,14 ha
<i>davon überbaubar (GRZ 0,8)</i>	<i>ca. 1,71 ha</i>
MK - Flächen (GRZ 1,0)	ca. 2,18 ha
SO - Fläche	ca. 0,07 ha
Gesamtfläche Bebauungsplan	ca. 6.04 ha

8 Umsetzung

Der Bebauungsplan wird im Rahmen des Masterplanes Innenstadt Düren realisiert.

TEIL B - UMWELTBERICHT

9 Umweltbericht

9.1 Einleitung

Aufgrund der Verfahrensänderung von einem Verfahren gemäß § 13 a zu einem „Normalverfahren“ gemäß BauGB ist zur Beurteilung der Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 und § 1a BauGB durchzuführen. Hier werden die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Gemäß § 2 a BauGB ist der Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung dem Bebauungsplan hinzuzufügen. In diesem sind die bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen.

Neben den notwendigen Angaben bzw. Darstellungen zur Umweltprüfung enthält der Umweltbericht die Abhandlung der Eingriffsregelung entsprechend BNatSchG und LG NW.

9.1.1 Lage Inhalt und Ziel des Bebauungsplanes

Aufgrund seiner sehr zentralen Lage im Dürener Stadtgebiet hat das Plangebiet eine hohe Bedeutung als innerstädtische Entwicklungsfläche und als Bindeglied zwischen dem Dürener Hauptbahnhof und der Innenstadt. Da dieses Potential in der aktuellen Situation nicht ausgeschöpft werden kann, ist eine städtebauliche Umstrukturierung notwendig. Aufgrund der bisherigen Nutzung und der vorhandenen Bebauung ist das Plangebiet bereits größtenteils versiegelt.

Ziel des Bebauungsplanes ist es, die vorhandenen städtebaulichen Strukturen neu zu ordnen und somit eine dauerhafte und nachhaltige Nutzung des Plangebietes zu gewährleisten. Hierzu werden die Festsetzungen der Straßenverkehrsflächen und der Gebietsausweisungen neu definiert. Als Verkehrsfläche festgesetzt wird eine neue Planstraße, die eine direkte Fuß- und Radverbindung zwischen dem südlichen Bahnhofsausgang und der Josef - Schregel - Straße in Richtung Einkaufszentrum „StadtCenter“ schafft. Vorgesehen ist eine attraktive urbane Mischung aus Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung, Gewerbe und Gastronomie.

Vertiefende Ausführungen zu diesem Bebauungsplan sind den Kapiteln 1 bis 4 der Begründung zu entnehmen.

Angaben zum Bedarf an Grund und Boden

geplante Nutzung	beanspruchte Fläche
öffentliche Verkehrsflächen	ca. 0,95 ha
öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Allee)	ca. 0,26 ha
öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Park und Ride)	ca. 0,17 ha
öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Bahnhofsvorplatz)	ca. 0,27 ha
MU - Flächen	ca. 2,14 ha
<i>davon überbaubar (GRZ 0,8)</i>	<i>ca. 1,71 ha</i>
MK - Flächen (GRZ 1,0)	ca. 2,18 ha
SO - Fläche	ca. 0,07 ha
Gesamtfläche Bebauungsplan	ca. 6.04 ha

9.1.2 Umweltschutzziele aus Fachgesetzen, Fachplanungen sowie übergeordnete Planungen

Ziel des Umweltschutzes ist die Wahrung der Umwelt in ihrer Gesamtheit sowie der Schutzgüter zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen, der Fauna und der Flora. Dabei sind die Schutzgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen. Zudem sind die kulturellen Merkmale sowie die Sachgüter im Auswirkungsbereich der Planung zu bewahren. Bei Veränderungen und Eingriffen in die jeweiligen Schutzgüter sind Eingriffsvermeidungsmaßnahmen und deren Minderung sowie mögliche Maßnahmen zum Ausgleich zu prüfen und aufzuzeigen. Die zu berücksichtigenden Ziele des Umweltschutzes werden den einzelnen Schutzgütern zugeordnet. Zur Bewertung der Auswirkungen der Planung auf die Umweltbelange werden die einschlägigen Gesetze, Rechtsverordnungen, Erlasse, Verwaltungsvorschriften und Technischen Anleitungen herangezogen.

Fachgesetze

Das Baugesetzbuch legt in § 1 (6) Nr. 7 die bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigenden Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege fest. Die einzelnen Umweltschutzbelange werden unter den einzelnen Schutzgütern behandelt.

Des Weiteren wird in § 1a (2) BauGB der sparsame und schonende Umgang mit Grund und Boden vorgeschrieben. Die Bodenschutzklausel enthält den Grundsatz, die Inanspruchnahme von Freiflächen zu verringern und der Nachverdichtung, dem Flächenrecycling sowie anderen Maßnahmen der Innenentwicklung den Vorrang zu geben.

Der Bebauungsplan bereitet Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Er setzt daher Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe fest. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können (§ 14 BNatSchG).

Zweck des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) ist es, die natürlichen Bodenfunktionen, die Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie Nutzungsfunktionen zu sichern. Schädliche Veränderungen des Bodens sind daher abzuwehren. Das Landesbodenschutzgesetz enthält als Vorsorgegrundsatz den Schutz der Bodenfunktionen nach BBodSchG sowie den sparsamen Umgang mit Grund und Boden.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes ist das Immissionsschutzrecht zu beachten. Dazu gehören das Bundesimmissionsschutzgesetz und seine Verordnungen. Für die räumliche Planung gilt der Trennungsgrundsatz. Danach sind Flächen für bestimmte Nutzungen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Das Wasserhaushaltsgesetz formuliert insbesondere die Genehmigungstatbestände für bestimmte Gewässerbenutzungen sowie die Grundsätze für die ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung. Gemäß § 1 Wasserhaushaltsgesetz sind die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes, Lebensgrundlage des Menschen, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie nutzbares Gut nachhaltig zu bewirtschaften.

Das Landeswassergesetz NW formuliert in § 44 Anforderungen an den Umgang mit Niederschlagswasser. Das Niederschlagswasser von neu erschlossenen Gebieten ist zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Oberflächengewässer einzuleiten. Entsprechende Regelungen können als Satzung beschlossen oder durch Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen werden.

Schutzgebiete

FFH - Gebiete

Innerhalb und in der Nähe des Plangebietes liegen keine FFH - Gebiete nach der Richtlinie 92 / 43 / EWG der Europäischen Union vor.

Das FFH - Gebiet DE - 5104 - 302 , Rur von Obermaubach bis Linnich befindet sich mit einem Abstand von ca. 1,2 km deutlich mehr als 300 m Mindestabstand vom Plangebiet entfernt.

Vogelschutzgebiete

Im Plangebiet und seiner Umgebung sind keine Vogelschutzgebiete nach der Richtlinie 79 / 409 / EWG der Europäischen Union ausgewiesen.

Naturschutzgebiete

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist kein Naturschutzgebiet (NSG) festgesetzt.

Landschaftsschutzgebiete

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist kein Landschaftsschutzgebiet festgesetzt.

Rekultivierungsflächen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine Rekultivierungsflächen ausgewiesen.

Naturpark

Der Untersuchungsraum liegt nicht im Bereich eines Naturparks.

Schutzwürdige Biotope

Im Plangebiet befinden sich keine schutzwürdigen Biotope gemäß Biotopkataster des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV). Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope sind nicht vorhanden. Flächen des Biotopverbundsystems sind nicht betroffen.

Landschaftsplanung

Das Plangebiet liegt nicht im Bereich eines Landschaftsplanes des Kreises Düren.

Wasserschutzgebiet

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes.

Rechtliche Einbindung

Regionalplan

Der Gebietsentwicklungsplan (GEP) der Bezirksregierung Köln, Teilabschnitt Aachen, bekanntgemacht am 10. Juni 2003, weist das Plangebiet als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) aus. Angrenzend befindet sich der als Schienenweg dargestellte Bahnhofs- und Gleisbereich. Der Gebietsentwicklungsplan stellt die Gebietskategorien nicht parzellenscharf dar. Im Rahmen des Planverfahrens wird davon ausgegangen, dass das gesamte Plangebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich i.S. des Regionalplanes bewertet wird.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Düren stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche dar (siehe Kapitel 2.3 dieser Begründung).

Bestehendes Planungsrecht

Bis auf die Grundstücke unmittelbar an der Bahnlinie liegt das Plangebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1/150 B2 von 1982 inkl. der 1.-3. Änderung (1989, 1996, 2011). Dieser setzt auf den Flächen entlang der Josef - Schregel - Straße Kerngebiet und im Innenbereich zwischen Fritz-Keller-Weg und Bücklersstraße Mischgebiet fest und macht Vorgaben für die Anordnung von Stellplatzanlagen. Im nördlichen Bereich sind Baugrundstücke für ein Parkhaus vorgesehen. Die Flächen südlich der Bahnlinie bis zur Grenze des Bebauungsplanes Nr. 1/150 B2 sind derzeit nach § 34 BauGB zu beurteilen. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1/150 B2 wird durch den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1 / 377 vollständig überplant und ersetzt.

9.2 Fachplanungsvorbehalt (Bahngelände)

Teile des Plangebietes sind nach wie vor als Bahnfläche gewidmet und genießen einen Fachplanungsvorbehalt. Das bedeutet, dass sich diese grundsätzlich der kommunalen Planungshoheit entziehen. Siehe hierzu Kapitel 2.6 und 4.8 dieser Begründung.

9.3 Beschreibung des Bestandes inklusive des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario) und Darstellung bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kultur- und Sachgüter und deren Wechselwirkungen werden im Rahmen der Umweltprüfung untersucht und bewertet.

9.3.1 Schutzgut Mensch

Basisszenario

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Mensch sind Aspekte wie Verkehr, Lärmimmissionen, Luftschadstoffe, Gerüche, Lichtimmissionen, elektromagnetische Felder, Erschütterungen, Erholung und Freizeit, Grün- und Freiflächen sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.

Verkehr

Die verkehrliche Belastung des Plangebietes ist durch die stark frequentierte Josef - Schregel - Straße und Arnoldsweilerstraße sowie die angrenzenden Bahngleise geprägt. Die innere Erschließung ist unsortiert und z.T. in einem schlechten baulichen Zustand.

Lärm

Verkehrslärm

Die verkehrliche Lärmbelastung des Plangebietes ist durch den Straßenverkehr der Josef - Schregel - Straße und Arnoldsweilerstraße sowie den Schienenverkehr auf den angrenzenden Bahngleisen vorgeprägt. Die innere Erschließung des Plangebietes über die Lagerstraße und Bücklersstraße trägt zum Gesamtlärmaufkommen eher untergeordnet bei.

Anlagenbezogener Lärm

Im inneren und angrenzenden Bereich des Bebauungsplanes befinden sich nach aktuellem Kenntnisstand keine anlagenbezogenen Lärmquellen, die berücksichtigt werden müssen. Planungsrechtlich wird das Plangebiet derzeit gemäß § 6 BauNVO bzw. § 7 BauNVO als Mischgebiet bzw. Kerngebiet bewertet. Somit gelten folgende Immissionswerte für:

Mischgebiete von

tagsüber: 60 dBA (6.00 – 22.00 Uhr)

nachts: 45 dBA (22.00 – 6.00 Uhr)

Kerngebiete

tagsüber: 60 dBA (6.00 – 22.00 Uhr)

nachts: 45 dBA (22.00 – 6.00 Uhr)

gemäß TA - Lärm in der durch Verwaltungsvorschrift geänderten Fassung vom 01.06.2017 (BAAnz AT 08.06.2017 B5).

Luftschadstoffe / Lufthygiene

Als Emittenten treten Hausfeuerungsanlagen sowie der Straßen- und Schienenverkehr auf. Der Kfz - Verkehr emittiert eine Vielzahl von Schadstoffen, als Leitkomponenten sind Stickstoffoxide, Benzol und Feinstaub (PM 10) aufzufassen. In der näheren Umgebung des Plangebietes liegen keine Autobahnen. Die Bundesstraßen B 56 (ca. 700 m Entfernung) und B 264 (ca. 150 m Entfernung) sind die nächstgelegenen Hauptstraßen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Luftqualität im Plangebiet überwiegend von den vorhandenen Hausfeuerungsanlagen sowie dem Straßenverkehr beeinträchtigt wird.

Geruch

Innerhalb des Plangebietes bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet sind keine geruchsemitierenden Betriebe bekannt.

Lichtimmission

Lichtimmissionen entstehen zurzeit in erster Linie durch den Straßen- und Schienenverkehr sowie die bestehende Ausleuchtung des Straßenraumes und der Bahnanlagen, die zur allgemeinen Sicherheit beiträgt. Darüber hinaus werden Lichtimmissionen durch Werbeanlagen hervorgerufen.

Innerhalb des Plangebietes bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet sind keine einschränkenden intensiven Lichtimmissionen bekannt.

Elektromagnetische Felder

Elektromagnetische Felder werden durch vorhandene Mobilfunksysteme, durch Starkstromleitungen, die im Erdreich verlegt sind, und im Nahbereich der Bahntrassen durch die Oberleitungen hervorgerufen. Diese Felder kommen im Zusammenhang mit unserer zivilisationstechnischen Entwicklung nahezu überall in Siedlungsgebieten mit den entsprechenden Infrastrukturen vor.

Außergewöhnliche Belastungen durch elektromagnetische Felder innerhalb des Plangebietes sind nicht bekannt.

Erschütterungen / Gefahrenschutz

Das Plangebiet befindet sich gemäß Karte der Erbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland, herausgegeben vom Geologischen Dienst NRW (Stand Juni 2006), in Erdbebenzone 3. Bei Erdbebenzone 3 handelt es sich um Gebiete, denen gemäß dem zugrunde gelegten Gefährdungsniveau ein Intensitätsintervall von 7,5 bis < 8,0 zugeordnet ist. Der Bemessungswert der Bodenbeschleunigung beträgt $0,8 \text{ m / s}^2$.

Erschütterungen können im Bereich des Plangebietes durch den Schienenverkehr und den Schwerlastverkehr auf der Straße hervorgerufen werden. Unzulässig hohe Immissionen durch Erschütterungen und sekundären Schall in den Gebäuden ausgehend von den Gleisanlagen

der Deutschen Bahn sind jedoch nicht zu erwarten. Zur Sicherung der zukünftigen Gebäude wird aufgrund der Nähe zur Bahntrasse ein Hinweis aufgenommen.

Außergewöhnliche Belastungen durch Erschütterungen innerhalb des Plangebietes sind nicht bekannt.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Ob bei der bestehenden Bausubstanz heute in allen Bereichen des Plangebietes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, kann im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens nicht abschließend geklärt werden. Innerhalb des Plangebietes können heute schon gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden, wenn bei Sanierungen die entsprechenden technischen Möglichkeiten berücksichtigt werden.

Erholung und Freizeit, Grün- und Freiflächen

Die innere Gliederung des Plangebietes und die angrenzenden Nutzungen stellen bereits heute keinen naturnahen Erholungsraum mehr dar. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades, der wenigen Grün- und Freiflächen und der baulichen Öffnung zu den Bahngleisen bieten die Flächen des Plangebietes begrenzte bis keine Aufenthalts- und Naherholungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit.

Hochwasserschutz

Das Plangebiet liegt außerhalb von durch Hochwasser gefährdeten Bereichen, daher sind keine Hochwasserschutzmaßnahmen erforderlich.

Nullvariante

Bei Nichtdurchführung der Planung würde dem Bereich des Plangebietes der notwendige richtungsweisende Impuls fehlen. Daher wäre zu befürchten, dass sich im günstigsten Fall keine signifikanten Änderungen im Plangebiet einstellen würden. Eine Verbesserung der schlechten Wohnqualität durch hohes Lärmaufkommen und wenige Grünstrukturen würde nicht stattfinden. Eine Reduzierung der von den Bahngleisen ausgehenden Lärmbelastung durch eine abschirmende Bebauung wäre nicht möglich. Das Gebiet bleibt weiterhin eine Barriere zwischen dem Bahnhof im Nordosten und der Fußgängerzone im Südwesten und wird seiner zentralen Lage nicht gerecht. Bei der Annahme eines ungünstigen Entwicklungsfalls könnte sich das Plangebiet zu einem sozialen Brennpunkt entwickeln, der dann weitergehende Steuerungsmaßnahmen über die Bauleitplanung hinaus hervorrufen würde.

Die Teilbereiche Erholung / Landschaftsbild, Lärm, Lufthygiene und Geruch können sich entsprechend der baulichen und technischen Entwicklung (z.B. Elektromobilität) unter Berücksichtigung der bestehenden Gesetze bei Sanierungsmaßnahmen verbessern.

9.3.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt

Basisszenario

Das Plangebiet weist für die Pflanzen- und Tierwelt sowie die biologische Vielfalt aufgrund des hohen Versiegelungsgrades, der innerstädtischen Lage und der angrenzenden Bahngleise nur eine eingeschränkte Bedeutung auf.

Tiere

Die durchgeführte Datenerhebung (Datenbankabfrage, Kartierung der Habitat - Struktur) ergab bisher keine konkreten Hinweise auf Brut-, Nist- und Quartierstandorte für planungsrelevante Tierarten. Die Gehölze erscheinen für planungsrelevante Vogelarten eher ungeeignet. Eine Brut häufiger und ungefährdeter Vogelarten der Siedlung ist denkbar. Ein Verlust der Gehölze stellt für diese Arten gemäß der Artenschutzprüfung 1 (ASP 1) aber keinen Verbotstatbestand im

Sinne des Gesetzes dar. Hinweise auf fledermaustaugliche Baumhöhlen ergaben sich im Rahmen der Ersteinschätzung nicht. Die Mehlschwalbe könnte potenziell an den Gebäuden brüten, wengleich derzeit keine Hinweise hierauf vorliegen. Die Fläche des Plangebietes hat keine Bedeutung für Amphibien und Reptilien.

Pflanzen und biologische Vielfalt

Ein Großteil der Fläche ist bereits versiegelt und hat zurzeit keine positive biologische Funktion. Die Berechnung des Eingriffes in Natur und Landschaft erfolgt auf Grundlage einer Worst - Case - Betrachtung (siehe hierzu Punkt 4.6 dieser Begründung).

Nullvariante

Bei Nichtdurchführung der Planung würden im Bereich des Plangebietes wahrscheinlich keine positiven Veränderungen für die zuvor genannten Schutzgüter entstehen.

9.3.3 Schutzgüter Boden, Fläche und Wasser

Basisszenario

Die Bodenkarten des Geologischen Landesamtes Nordrhein – Westfalen, Blatt L5104, weisen für das Plangebiet humoses Bodenmaterial aus. Dies ist empfindlich gegen Bodendruck und kaum tragfähig, was zu unterschiedlichen Setzungen der Gebäude führen kann.

Durch die bisherigen Nutzungen im Plangebiet fanden sowohl Bodenaushubarbeiten und Aufschüttungen statt, die die natürliche Geländegestalt erheblich verändert haben. Somit kann davon ausgegangen werden, dass der vorhandene Boden nur noch wenige natürliche Bestandteile aufweist.

Das Plangebiet wird der Erdbebenzone 3 und der geologischen Unterklasse S (Gebiete mit tiefen Sedimentbecken) zugeordnet.

Die durchschnittliche Geländehöhe im Bereich des Plangebietes liegt bei ca. 125,50 m. Der nächste aktive Grundwassermesspunkt liegt in der Langenmarkstraße, hier liegt die Geländehöhe bei 124,72 m über NHN und die Messpunkthöhe bei 124,66 m über NHN. Der niedrigste Wasserstand wurde am 30.08.2010 mit 120,26 m über NHN und der höchste Wasserstand wurde am 25.04.2005 mit 121,41 m über NHN gemessen. In der Zeitreihe vom 07.11.1977 bis 31.07.2017 wurde bei 1.143 Messungen ein durchschnittlicher Wasserstand von 120,63 m über NHN gemessen. Der durchschnittliche Grundwasserstand liegt somit ca. 5,00 m unter Geländeoberkante. (Quelle: elwasweb.nrw.de)

Die Lage auf dem Bergwerksfeld „Graf Zeppelin 3“ bedeutet, dass das Gebiet von Sumpfungmaßnahmen betroffen ist. Aufgrund eines zu erwartenden Grundwasseranstiegs sind Bodenbewegungen nicht auszuschließen.

Altlasten

Im Bereich der Planung befinden sich die folgenden Altlastenstandorte, potenzielle Altstandorte und Altablagerungen beziehungsweise Altlastverdachtsflächen:

Altlastenstandorte

- Altstandort Dn 431: Ein bis 1990 in Betrieb gewesenes Brennstofflager (Festsetzung im Bebauungsplan erfolgt).

Anmerkung:

Auf diesem Standort haben verschiedene Firmen bis etwa 1990 mit Kohle- und Mineralöl-Produkten gehandelt, diese dort gelagert und umgeschlagen. Bei Tiefbauarbeiten auf dem Gelände wurde ein massiver Ölschaden festgestellt, der bis ins Grundwasser reichte. Im Rahmen der durch den Kreis durchgeführten Grundwasserbeprobungen fanden

sich erhöhte KW- und BTEX-Gehalte im Grundwasser. Seither erfolgt eine Grundwasserüberwachung (Monitoring), bei der das Grundwasser regelmäßig ausgelotet wird (Messen des Grundwasserstands) und Grundwasserproben entnommen und auf verschiedene Parameter chemisch analysiert werden. Bei der Messung im April 2014 wurden keine auffälligen Gehalte festgestellt. Eine Fortsetzung des Monitorings ist geplant.

- Altstandort Dn 451: Ehem. Gaswerk der Flachspinnerei (Festsetzung im Bebauungsplan erfolgt).

Anmerkung:

Am Standort des späteren Gaswerks in der Bücklersstraße befand sich zunächst eine Flachspinnerei, deren Energieversorgung ab 1852 durch ein betriebseigenes Gaswerk erfolgte. Im Jahr 1864 wurde ein zweites Gasometer errichtet. Diese beiden Gasometer wurden etwa im Zeitraum zwischen Beginn des 20. Jahrhunderts und 1920 zurück gebaut.

Im Rahmen einer durch den Kreis Düren beauftragten orientierenden Untersuchung wurden Belastungen der Auffüllung durch PAK und lokal auch durch Blei nachgewiesen. Die PAK-Belastung konnte sowohl im Feststoff als auch im Eluat in deutlicher Konzentration nachgewiesen werden.

Eine Gefährdung des Schutzgutes Mensch in Bezug auf den direkten Bodenkontakt im Bereich der unversiegelten Flächen wird nicht gesehen, da eine Überdeckung der belasteten Auffüllung durch den aufgebrachten Mutterboden vorliegt.

In der Bodenluft konnten keine Hinweise auf Ausgasungen leichtflüchtiger Kohlenstoffverbindungen gefunden werden.

Da nicht ausgeschlossen werden konnte, dass ausgehend von der vorliegenden PAK-Belastung verunreinigte Sickerwässer in Richtung Grundwasser verlagert werden, die zu einer direkten Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser führen können, wurden am Standort Grundwasseruntersuchungen mit Hilfe von Direct - Push - Sondierungen (DPS) beauftragt. Die beauftragte Firma war jedoch nicht in der Lage, die geforderte Tiefe von ca. 7 m unter Gelände zu erreichen, so dass keine Grundwasserproben entnommen werden konnten.

Dieser Standort wurde daher 2011 nochmals mit geeignetem Gerät untersucht. Mit der durch den Kreis Düren beauftragten Nachuntersuchung wurde eine deutliche Verunreinigung des Grundwassers nachgewiesen. Hieraus resultierte die Forderung nach Abteufen von Grundwasserpegeln gegenüber den Grundstückseigentümern.

Da jedoch die Möglichkeit besteht, dass das Grundwasser bereits belastet dem Grundstück zufließt, ist geplant, im Grundwasseranstrom einen Messpegel abzuteufen.

Die Ausschreibung dieses Pegels in einem Rahmenvertrag erfolgte gegen Ende des Berichtszeitraums. Die nachfolgende Anfrage bzgl. des Vorhandenseins von Kampfmitteln (Blindgängern) bei der hier zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf ergab die Notwendigkeit von geophysikalischen Messungen im Vorfeld der Bohrung. Diese Messungen sollen aus Kostengründen zusammen mit weiteren baulichen und messtechnischen Maßnahmen erfolgen.

- Altstandort Dn 841: Bücklerstraße Ecke Arnoldsweilerstraße - ehemalige Tankstelle (Kennzeichnung in Bebauungsplan nicht notwendig).

Anmerkung:

Saniert und vollständig überbaut.

- Altstandort Dn 849: Bombenrichter Innenstadt (Keine genaue Verortung möglich, daher keine Festsetzung im Bebauungsplan).

Anmerkung:

Die gesamte Dürener Innenstadt, und damit auch das Plangebiet, liegen in einem Bereich besonders dicht gruppierter Bombentrichter aus dem Zweiten Weltkrieg, die neben Trümmerschutt auch mit problematischen Materialien verfüllt worden sein könnten.

- Altstandorte Dn 2377 und Dn 6695: Lagerstraße 3 - ehem. Landmaschinenreparatur & -handel RWZ (Festsetzung im Bebauungsplan erfolgt).

Anmerkung:

Aufgrund weitergehender Erkenntnisse wird das Gelände der ehemaligen Landmaschinenreparatur & -handel RWZ beim Kreis Düren erfasst unter Dn 2377 und Dn 6695. Während der Betriebszeit der RWZ wurden auf dem Gelände u.a. Mineralölprodukte an einer hauseigenen Betriebsstankstelle umgeschlagen (Erdtanks für 30.000 l Heizöl sowie 5.000 l Vergaserkraftstoff). Weitere kontaminationsverdächtige Punkte sind oberirdische Altöltanks, Benzinabscheider, Montagegruben etc. innerhalb der ehemaligen Werkstatträumlichkeiten.

Bei den Bodenuntersuchungen im Jahr 2001 wurden lokale Kohlenwasserstoffbelastungen unter einer Versiegelung festgestellt, welche bei einer Umnutzung des Grundstückes bzw. einer Entfernung der Versiegelung ggf. relevant für eine Grundwassergefährdung werden könnten. In den beiden vorliegenden Proben wurden außerdem erhöhte Werte für Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) festgestellt, welche deutlich oberhalb der Prüfwerte Boden - Mensch nach Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) liegen (Prüfwert: 4 mg/kg TM, vorliegende Proben: >8 mg/kg TM). Darüber hinaus könnte es durch die Nutzung durch verschiedene Kfz - Werkstätten seit 2001 zu weiteren Schadstoffeinträgen in das Erdreich gekommen sein.

- Altstandort ohne Nummer: Kleingartenanlage (Nach bisherigen Erkenntnissen erscheint eine Kennzeichnung nicht notwendig).

Anmerkung:

Aktuell laufen Untersuchungen der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB). Die weiteren Ergebnisse der UBB sind anschließend zu beachten.

Potenzielle Altlastenstandorte

(Nach bisherigen Erkenntnissen ist eine Festsetzung / Kennzeichnung der Flächen nicht notwendig)

- Potenzieller Altstandort AV 270 (keine aktuelle Nummer): Josef - Schregel - Straße 54 - ehem. Chemische Reinigung.
- Potenzieller Altstandort Dn 813: Teilbereiche der Basisaufschüttung des Bahngeländes.
- Potenzieller Altstandort Dn 2348: Josef - Schregel - Straße 34 - ehem. chemische Bettfedern-Reinigung.
- Potenzieller Altstandort Dn 2378: Lagerstraße 13 - ehem. Busunternehmen u.a.
- Potenzieller Altstandort Dn 6439: Josef - Schregel - Straße 38 - ehem. chemische Reinigung: u.a.
- Potenzieller Altstandort Dn 6453: Josef - Schregel - Straße 52 - ehem. chemische Reinigung.

Standorte für die sich ein Altlastenverdacht zurzeit nicht erhärten lässt und die somit nicht relevant sind

- Dn 2284: Arnoldsweilerstraße 9 und 9a (Überschneidung mit Dn 451) - Eintragungen zu Tankstellen die sich auf den Standort Arnoldsweilerstraße 11 beziehen (Dn 841). Der Eintrag zum Einzelhandel mit Kraftwagen bezieht sich sehr wahrscheinlich ebenfalls auf

Standort Dn 841. Die Einträge zur ehem. Chemischen Reinigung und Bekleidungsfärberei beziehen sich wahrscheinlich auf Dn 2348, Lager mit Brennstoffen u.a.

- Dn 2296: Bücklerstraße 4-6 - Ehem. Haustechnikbetrieb (1959 – 2010), Automobilhandel
- Dn 2349: Josef - Schregel - Straße 36 - ehem. Spedition, Güternahverkehr
- Dn 6435: Josef - Schregel - Straße 26 - Ehem. Gummi- und Guttapercha-Warenhandel, Riemenfabrik, Deckenfabriken und Lager, Zigarrenfabrik, Musikinstrumentenmacher und Handlungen, Bürsten-, Besen- und Pinselfabriken, Dampf-Waschanstalt u.a.
- Dn 6440: Josef - Schregel - Straße 38a - Ehem. Güterbeförderung mit LKW und PKW
- Dn 6442: Josef - Schregel - Straße 40 / Bücklerstraße 5 - Ehem. allgemeiner Güternahverkehr, Druckerei
- Dn 6443: Josef - Schregel - Straße 42 - Ehem. Kleider- und Schürzenfabrik
- Dn 6447: Josef - Schregel - Straße 46 - Ehem. Kleiderfabriken, Fertigungskleidung
- Dn 6449: Josef - Schregel - Straße 48 - Ehem. Eisenwaren, Stahlwaren und Ofenhandlungen, Fabrikation alkoholfreier Getränke Wilhelm Sauerbier, Fabrikation von Zündwaren, Büchsenmacherei
- Dn 6450 Josef - Schregel - Straße 48a - Ehem. chemische Reinigung: Bekleidungsfärberei u.a.
- Dn 6451: Josef - Schregel - Straße 48b - Ehem. Schreinerei, Althändler und Altmetallhandlung, Fuhrunternehmen, Abfallbeseitigung
- Dn 6454: Josef - Schregel - Straße 52a - Ehem. Ringofenziegelei Gehlen
- Dn 6455: Josef - Schregel - Straße 52b - ehem. Glashandlung, Glasschleiferei
- Dn 6456: Josef - Schregel - Straße 52 - Ehem. Pumpenmacher
- Dn 7691: Bücklerstraße 13 - ehem. Elektrotechnik, Güterbeförderung
- Dn 7692: Bücklerstraße 15 - Ehem. Heizöle, Heizöltanks, Kohlen Großhandlungen, Pflanzenschutzmittel, Schädlingsbekämpfung, Futter und Düngemittel. Anmerkung: Die Eintragungen aus dem Gewerberegister beziehen sich höchstwahrscheinlich auf das ehemalige Brennstofflager in der Lagerstraße (vgl. Dn 431).
- Dn 9845: keine Adresse - Ehem. Flachsfabrik

Grundwasser

Das Plangebiet liegt nicht im Bereich eines Wasserschutzgebietes.

Das Plangebiet liegt auf dem Bergwerksfeld „Graf Zeppelin 3“. Das bedeutet, dass das Gebiet von Sumpfungmaßnahmen betroffen ist. Aufgrund eines zu erwartenden Grundwasseranstiegs sind Bodenbewegungen nicht auszuschließen.

Oberflächengewässer

Im Plangebiet befinden sich keine natürlichen Oberflächengewässer.

Hochwasser

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Hochwassergebietes, Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind nicht erforderlich.

Entwässerung

Das Plangebiet kann in die vorhandene Kanalisation entwässern.

Nullvariante

Bei Nichtdurchführung der Planung können bereits heute schon zusätzliche Versiegelungen der Oberfläche bis zu den festgesetzten Grundflächenzahlen des rechtskräftigen Bebauungsplanes und den damit tiefgreifenden Bodenarbeiten stattfinden. Auf Grund eines zu erwartenden Grundwasseranstiegs bei Rückgang der Sumpfungsmaßnahmen des Braunkohletagebaus können Bodenbewegungen in der Zukunft allerdings nicht ausgeschlossen werden. Ihre Auswirkung auf den Bestand muss daher gegebenenfalls geprüft werden.

9.3.4 Schutzgüter Luft und Klima

Basisszenario

Um der rechtlichen Vorgabe zur Sicherstellung gesunder Lebensverhältnisse im Planverfahren Rechnung zu tragen, sind u.a. die Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (39. BImSchV), die Richtwerte der TA - Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) sowie die Zielwerte des LAI (Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz) zu beachten.

Klima

Das Plangebiet besitzt heute schon eine geringe Bedeutung für die mikroklimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion. Der Bereich stellt aufgrund der hohen Versiegelung ein klimatisch und lufthygienisch vorbelastetes Gebiet dar. Daher kann davon ausgegangen werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Luft und Klima nicht stattfinden.

Lufthygiene

Siehe Kapitel 5.2.1 Luftschadstoffe / Lufthygiene

Nullvariante

Bei Nichtdurchführung der Planung gibt es keine Änderungen der geringen Bedeutung der mikroklimatischen Verhältnisse. Die Luftqualität in ihrer derzeitigen Ausprägung bleibt erhalten.

9.3.5 Schutzgut Landschaft

Basisszenario

Das Landschaftsbild im Umfeld des Plangebietes ist aufgrund seiner innerstädtischen Lage und der angrenzenden Bahngleise sehr anthropogen geprägt. Dominiert wird das Gebiet von den drei achtgeschossigen Gebäuden im Zentrum des Plangebietes und dem Wohnhochhaus an der Arnoldsweilerstraße. Die Josef - Schregel - Straße ist überwiegend durch vier- bis fünfgeschossigen Wohnungsbau mit gemischten Erdgeschossnutzungen geprägt. Im nördlichen Bereich des Plangebietes befinden sich überwiegend städtebaulich ungeordnete Wohngebäude und Lagerhallen. Eine Fassung der Straßen ist nicht existent. Natürliche oder naturnahe Landschaftselemente sind nicht vorhanden. Die nicht überbauten Flächen sind zu einem großen Teil versiegelt und werden als Stellplatzflächen genutzt.

Außerhalb des Plangebietes bestimmen die im Nordwesten verlaufenden Bahngleise das Landschaftsbild. Durch die Brücke über der Josef - Schregel - Straße entsteht eine bauliche Barriere zwischen dem Plangebiet und den nördlichen Teilen der Innenstadt. Im Südwesten befindet sich das Einkaufszentrum „StadtCenter Düren“.

Nullvariante

Bei Nichtdurchführung der Planung bleibt das Erscheinungsbild des Plangebietes mit seinen architektonischen, gestalterischen und städtebaulichen Defiziten erhalten. Veränderungen können lediglich im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen beziehungsweise Neubau- und / oder Rückbaumaßnahmen erfolgen.

9.3.6 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Basisszenario

Denkmäler

Denkmäler sind im Plangebiet nicht vorhanden. Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Bodendenkmäler

Derzeit sind keine Bodendenkmäler im Plangebiet bekannt. Umweltrelevante Maßnahmen und Alternativvorschläge sind für diesen Aspekt nicht erforderlich.

Nullvariante

Sowohl bei Durchführung als auch bei Nichtdurchführung ergeben sich daher keine Auswirkungen.

9.4 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

9.4.1 Schutzgut Mensch

Verkehr

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Das Plangebiet ist bereits heute schon voll erschlossen. Durch die Neustrukturierung von Flächen für Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie sowie der Verkehrsflächen werden die Verkehre innerhalb des Plangebietes neu verteilt. Erwartet wird jedoch, wenn überhaupt, eine sehr geringfügige zusätzliche Verkehrszunahme, die hauptsächlich durch neue Anwohner ausgelöst wird. Insgesamt betrachtet kommt es bei einer Realisierung des Planvorhabens zu keiner nennenswerten verkehrlichen Mehrbelastung des vorhandenen öffentlichen Erschließungssystems.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Lärm

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Verkehrslärm

Auf der geplanten Straße und den Bestandsstraßen im Plangebiet ist wegen der geplanten beziehungsweise der bestehenden geringen Verkehrsbelastung nur mit einem sehr geringfügigen zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die innen liegende Straßenführung dient hauptsächlich der inneren Erschließung des Plangebietes. Sie wird in erster Linie von den Anliegern genutzt und bietet durch die interne Ringschließung und den anschließenden verkehrsberuhigten Bereich zwischen dem Fritz-Keller-Weg und der Josef - Schregel - Straße keine Abkürzung für den Durchgangsverkehr. Eine Veränderung der Verkehrssituation auf der Josef - Schregel - Straße , der Arnoldswellerstraße und der Lagerstraße ist durch die Umsetzung des Bebauungsplanes auch in Bezug auf den ruhenden Verkehr nicht zu erwarten. Dadurch ist, wenn überhaupt, mit einer geringen Veränderung der Verkehrsgeräuschsituation zu rechnen. Bei Realisierung des nördlichen Gebäuderiegels wird sich die Lärmsituation im Plangebiet deutlich verbessern, da der Lärm des Schienenverkehrs durch diese Bebauung reduziert wird.

Anlagenbezogener Lärm

Eine Erhöhung der anlagenbezogenen Lärmwerte durch die Umsetzung des Bebauungsplanes ist nicht zu erwarten. Planungsrechtlich wird das Plangebiet gemäß § 6 a BauNVO bzw. § 7 BauNVO als Urbanes Gebiet bzw. Kerngebiet bewertet. Somit gelten folgende Immissionswerte für:

Urbane Gebiete von

tagsüber:	63 dBA	(6.00 – 22.00 Uhr)
nachts:	45 dBA	(22.00 – 6.00 Uhr)

Kerngebiete

tagsüber:	60 dBA	(6.00 – 22.00 Uhr)
nachts:	45 dBA	(22.00 – 6.00 Uhr)

gemäß TA - Lärm in der durch Verwaltungsvorschrift geänderten Fassung vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5).

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ist eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden. Anhand von Gebäudelärmkarten, die eine fassadengenaue Beurteilung zulassen, sind die schalltechnischen Auswirkungen untersucht worden. Im am höchsten belasteten Geschoss in der Höhe von 13 m (4. OG) sind im nördlichen Baugebiet (Baugebiet unmittelbar an der Bahn) tags und nachts Beurteilungspegel bis zu 82 dB(A) zu erwarten. Dies resultiert vor allem aus dem nächtlichen Güterverkehr. An der der Bahn abgewandten Fassadenseite sind im 4. OG maximal 54 dB(A) tags und nachts zu erwarten.

Es ergeben sich für nachts genutzte Räume (Schlafräume, Kinderzimmer etc.) maximale Anforderungen, entsprechend dem Lärmpegelbereich VII. Für die Räume, die ausschließlich am Tag genutzt werden, ergeben sich ebenfalls maximal die Anforderungen gemäß dem Lärmpegelbereich VII im nordwestlichen Teil des nördlichen Baugebietes.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

In den Festsetzungen zu diesem Bebauungsplan werden Festsetzungen zur Lärm- und Erschütterungsminderung getroffen, um so gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Weitergehende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Zu den Maßnahmen zählen für den Schallschutz passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) oder geeignete Grundrissgestaltungen (Anordnung von Räumen). Die Maßnahmen hängen von den zu realisierenden Nutzungen (Büro, Wohnen etc.) ab.

Luftschadstoffe / Lufthygiene

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Durch die Planung sind keine direkten Veränderungen für die Luftschadstoffe und Lufthygiene zu erwarten.

Langfristig kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich die Luftqualität verbessern wird. Diese Veränderungen hängen in erster Linie davon ab, inwieweit Hausfeueranlagen durch solarthermische Anlagen zur aktiven Wärmegewinnung oder durch architektonische Maßnahmen zur passiven Wärmegewinnung ersetzt werden. Ferner hängt von einer Verbesserung der Luftqualität ab, in welchem Umfang Gründächer oder Fassadenbegrünungen realisiert werden. Bei der Umsetzung durch die zuvor genannten Pflanzmaßnahmen kann im Sommer auch eine nachhaltige Kühlleistung erzielt werden. Die Gründächer werden im Rahmen dieses Bebauungsplanes durch die mögliche Überhöhung der maximalen Gebäudehöhen gefördert.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Direkte Maßnahmen durch Festsetzungen im Rahmen dieses Bebauungsplanes sind nicht erforderlich. Die Vorgaben des Luftreinhalteplanes für das Stadtgebiet Düren von der Bezirksregierung Köln vom Juli 2013 sowie die Vorgaben der Energieeinsparverordnung sind zu beachten.

Geruch

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Durch die Planung sind keine direkten geruchlichen Veränderungen zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen zur Verringerung von Geruchsmissionen sind nicht erforderlich.

Lichtimmission

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Durch die Planung sind keine Steigerungen im Bereich der Lichtimmissionen zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen im Bereich der Lichtimmissionen sind nicht erforderlich.

Elektromagnetische Felder

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Durch die Planung sind keine Steigerungen durch elektromagnetische Felder zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen in Bezug zur Begrenzung von elektromagnetischen Feldern sind nicht erforderlich.

Erschütterungen / Gefahrenschutz

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Die Erschütterungen, die durch den Schienen- und Schwerlastverkehr hervorgerufen werden, werden sich durch die Planung nicht verändern. Durch das Planvorhaben wird kein erhöhtes Brand- bzw. Explosionsrisiko hervorgerufen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Stellungnahme zu den Erschütterungen, die durch den Schienenverkehr auftreten, angefertigt. Diese kam zu folgenden Prognosen (siehe Gutachten ACCON GmbH (Stand 21.07.2017) Seiten 18 und 19), die unter Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen angesetzt wurden und Baukörper berücksichtigt, deren Lage zur Bahntrasse einen Schutz notwendig macht.

Bei diesen Schutzmaßnahmen gegen die Einwirkung von Erschütterungen auf Gebäude können generell zwei unterschiedliche Arten verwendet werden:

- vollständige Einbettung des Gebäudekörpers und somit Entkopplung vom Erdreich mittels Elastomermatten,
- Trennung des Nutzbereiches (meistens Keller) vom Wohnbereich bei einer vollständigen horizontalen Trennung in einer Ebene sehr häufig mit Federelementen aus Stahl.

Die gesamten Auswirkungen mit den daraus resultierenden Maßnahmen sind dem Prognosegutachten über die Einwirkungen der Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auf die geplante Bebauung „Südliches Bahnhofsquartier“ zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße, das unter anderem den Bereich dieses Bebauungsplanes mit betrachtet, zu entnehmen.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurden auf Grundlage des Prognosegutachtens entsprechende Festsetzungen (Darstellung des betroffenen Bereiches) im Rahmen dieses Bebauungsplanes getroffen.

Im September 2018 wurde ein zweites Prognosegutachten über die Einwirkungen der Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auf die geplante Bebauung „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren Bebauungsplan Nr. 1/377 inklusive Langemarckpark auf der Basis von Messungen in den zukünftigen Baubereichen erarbeitet. Die Ergebnisse dieses Gutachtens zeigten auf, dass basierend auf Messungen zur Ausbreitung der Erschütterungen im Erdreich aus dem Bahnbetrieb im Areal des zukünftigen Baugebietes nach dem vorliegenden Planungsstand aus dem Bahnbetrieb keine unzulässig hohen Immissionen bezüglich Erschütterungen und sekundärem Schall in den Gebäuden auftreten werden.

Daher wurden die Festsetzungen aus dem Bebauungsplan herausgenommen und durch einen Hinweis in den textlichen Festsetzungen ersetzt.

Des Weiteren wird ein Hinweis zur Erdbebenzone in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Durch die Planung sind keine negativen Veränderungen in Bezug auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu erwarten. In Bezug auf die zuvor genannten Teilbereiche Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe und Lufthygiene und die Verbesserungspotenziale können sich mit Verbesserung dieser Teilbereiche auch Verbesserungen im Bereich der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse einstellen. Dies begründet sich vor allem durch die zukünftig zu erwartende Qualitätsverbesserung hinsichtlich der Steigerung der städtebaulichen Qualität, die durch die Realisierung dieses Bebauungsplanes erfolgen wird.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen sind nicht erforderlich.

Erholung und Freizeit, Grün- und Freiflächen

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Das Plangebiet wird durch den Bebauungsplan neu strukturiert. Die öffentlichen Verkehrsflächen werden zu einem großen Teil durch straßenbegleitendes Grün und separate Fußwege aufgewertet und sorgen für eine gestalterisch wirksame Durchgrünung. Grünflächen im Bereich der Neubauten an den Bahngleisen und rund um die Bestandsgebäude im Zentrum des Plangebietes erhöhen die Aufenthaltsqualität im gesamten Gebiet. Der Entwurf sieht neben der Fußwegeanbindung an den Bahnhof mehrere kleine Platzsituationen und Wege vor, die den Anwohnern zur Verfügung stehen und zu einer höheren Nutzbarkeit beitragen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen in Bezug auf die Teilgüter Erholung und Freizeit, Grün- und Freiflächen sind nicht erforderlich.

Hochwasserschutz

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Das Plangebiet liegt außerhalb von durch Hochwasser gefährdeten Bereichen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind nicht erforderlich.

9.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt

Tiere

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Durch die Planung ergeben sich keine negativen Veränderungen in Bezug auf die vorhandenen Artenvorkommen. Durch die Anpflanzung von Bäumen im öffentlichen Raum wird sich die Aufenthaltsqualität der vorhandenen Tierarten minimal verbessern.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Tötungstatbestände lassen sich durch die Zulässigkeit einer Gehölzentnahme ausschließlich im Winterhalbjahr ausschließen (30.09.-28.02.). Bei einer Entnahme im Sommerhalbjahr ist vorab eine Überprüfung auf brütende Vögel und ggf. quartierende Fledermäuse erforderlich. Dies bedarf zudem der Abstimmung mit der UNB des Kreises Düren.

Störungstatbestände liegen nicht vor. Die Beseitigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten planungsrelevanter Vogel- oder Fledermausarten in den Gehölzbeständen ist nach derzeitigem Stand mit einiger Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Der Besatz von Gebäuden, die im Verlaufe der Umsetzung abgerissen werden sollen, muss allerdings in den entsprechenden Abrissgenehmigungsverfahren untersucht werden, da sich hierin ggf. Fledermausquartiere befinden können. Dies wird als Hinweis in die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen.

Als weitere Minimierungsmaßnahme zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Vögel sollten Fassadenoberflächen keine stark reflektierenden Flächen aufweisen, um Vogelschlag weitestgehend zu vermeiden. Dieser Hinweis wird in die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen.

Schutzgut Pflanzen

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Im Rahmen der Ausbauplanung für die zukünftigen Erschließungen werden gemäß der Vorgabe des städtebaulichen Entwurfes Baumscheiben vorgesehen.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ist ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet worden. Der Bestand ist aufgrund des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1/150 B2 bewertet worden. Im Bestand sind für Innenstadtbereiche typische Biotoptypen vorzufinden. Dazu zählen versiegelte Verkehrs- und Stellflächen, die von Straßenbegleitgrün mit oder ohne Gehölz um-

geben sind. Das westlich anschließende Gelände besteht aus Gärten mit Baumbestand. Im Bereich des Fritz-Keller-Weges liegen Zier- und Nutzgärten mit heimischen Gehölzen vor.

Die Bestandsbewertung des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 / 150 B2 erreicht einen Punktwert von 21.190 Punkten: Vor Ort ist der Versiegelungsgrad wesentlich höher als es die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1 / 150 B2, Stand 3. Änderung, vorgeben. Ob diese Versiegelungen schon vor Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 1 / 150 B2 vorlagen oder erst später erfolgten kann nicht mehr eindeutig nachvollzogen werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass der Ursprungsbebauungsplan nicht auf Grundlage der BauNVO 1990 aufgestellt wurde. Erst mit der Rechtskraft der BauNVO 1990 wurden Nebenanlagen, Zufahrten und Parkplätze mit auf die GRZ angerechnet. Bei den Vorgängerversionen der BauNVO 1990 erfolgte diese separate Anrechnung nicht.

Zusätzlich ist der im Norden anschließende Bereich der Bahnhofsgrundstücke, die überwiegend durch Vegetation geprägt sind, kartiert und bewertet worden. Hier weist die Fläche eine Gesamtpunktzahl von 26.145 Punkten auf.

Somit ergibt sich dadurch für den jetzigen Bestand des Bebauungsplangebietes Nr. 1/377 ein ökologischer Wert von 47.335 Punkten.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Im Rahmen der geplanten Festsetzungen (mögliche Höhenüberschreitung) soll zudem die Möglichkeit angeboten werden, die Dachflächen der Gebäude in Form von Gründächern herzustellen, da durch den Aufbau eines extensiven Gründaches folgende positive Effekte entstehen:

- Der Aufheizung der Dachflächen in den Sommermonaten wird entgegengewirkt.
- In der Heizperiode bildet ein Gründach eine zusätzliche Isolationsschicht.
- Der Energie- und Wärmebedarf eines Gebäudes verringert sich.
- Der schnelle Abfluss des Niederschlagswassers wird durch die Speicherfähigkeit der Substratschicht gemindert, wodurch sich eine höhere Rückhaltungsrate des Niederschlagswassers ergibt.
- Staubbindende und kaltluftbildende Eigenschaften der Dachbegrünung haben positive Einflüsse auf das Mikroklima. Die Dachbegrünung bietet Flora und Fauna einen weiteren Lebensraum innerhalb der Bauflächen.

Durch den zusätzlichen Aufbau eines intensiven Gründaches werden die zuvor genannten positiven Effekte noch weiter verstärkt.

Die städtebauliche Umstrukturierung des südlichen Bahnhofsquartieres sieht eine deutlich intensivere und kerngebietstypischere Nutzung des Bebauungsplangebietes vor. Damit geht eine Erhöhung des Versiegelungsgrades einher. Um zum aktuellen Planungsstand keine Einschränkungen bezogen auf die Gebäudeanordnung, Erschließungsstruktur etc. zu haben, wurde auf eine konkrete Festsetzung von Baumpflanzungen, Grüngestaltung etc. verzichtet, wohlwissend, dass diese im Rahmen der Ausführung sehr wohl erforderlich sind und realisiert werden. Die Bewertung der Planung ist entsprechend als Worst-Case-Szenario zu interpretieren. Die Planung hat einen Wert von 8.586 Punkten.

In der Gegenüberstellung des Bestands und der Planung ergibt sich nach der Ermittlung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ein Defizit von 38.749 Punkten. Für den Eingriff durch die Realisierung des Vorhabens wird ein externer Ausgleich notwendig. Der externe Ausgleich gemäß § 1a Abs. 3 BauGB für die Eingriffe im Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfolgt auf dem städtischen Grundstück Gemarkung Birgel, Flur 1, Flurstück 32 und wird im Bebauungsplan festgesetzt.

9.4.3 Schutzgüter Boden, Fläche und Wasser

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Bei der Planung handelt es sich um eine Nutzungsänderung und -aufwertung von vorhandenen Siedlungsflächen im innerstädtischen Bereich. Über die Festsetzung einer GRZ im Bebauungsplan wird die maximale Versiegelung des Bodens grundsätzlich beschränkt. Dadurch und aufgrund der baulichen Vorprägung durch die vorhandene Bebauung und Erschließung sind voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten.

Altlasten

Sollte sich im Rahmen von Baumaßnahmen ein Altlastenverdacht erhärten, so sind im Rahmen der Baumaßnahmen entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Maßnahmen erforderlich, aber bei zukünftigen Baumaßnahmen zu erwarten, daher wird in den textlichen Festsetzungen unter Hinweis folgender Hinweis aufgenommen:

Altablagerungen

Es sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Das bedeutet im Bereich von geplanter Wohnbebauung, dass die Unterschreitung von Prüfwerten gem. BBodSchV in den Oberböden nachzuweisen ist.

Im Plangebiet ist durch die Zerstörungen aus dem Zweiten Weltkrieg mit verfüllten Bombentrichtern und Trümmerschuttablagerungen zu rechnen, die im Einzelfall auch problematische Stoffe enthalten können. Sollten bei Bauarbeiten Auffälligkeiten festgestellt werden, ist unverzüglich der Kreis Düren als Untere Bodenschutzbehörde zu verständigen.

Im Plangebiet liegen Flächen, die im Altlastenverdachtsflächenkataster des Kreises Düren als Altablagerungen geführt werden. Hierbei handelt es sich um die Flächen Dn 431, Dn 451, Dn 2377 und Dn 6695, diese Flächen werden festgesetzt.

Des Weiteren liegen im Plangebiet Flächen, bei denen nach bisherigen Erkenntnissen eine Kennzeichnung nicht notwendig ist, die jedoch weiter betrachtet werden müssen. Hierbei handelt es sich um die Flächen Dn 841, Dn 849 und einen Altstandort ohne Nummer (Kleingartenanlage) sowie die potenziellen Altstandorte AV 270 (keine aktuelle Nummer), Dn 813, Dn 2348, Dn 2378, Dn 6439 und Dn 6453, diese Flächen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

Darüber hinaus liegen im Plangebiet weitere Standorte, für die sich ein Altlastenverdacht zurzeit nicht erhärten lässt und die somit aktuell nicht relevant sind. Hierbei handelt es sich um die Flächen Dn 2284, Dn 2296, Dn 2349, Dn 6435, Dn 6440, Dn 6442, Dn 6443, Dn 6447, Dn 6449, Dn 6450, Dn 6451, Dn 6454, Dn 6455, Dn 6456, Dn 7691, Dn 7692 und Dn 9845.

Für den Fall geplanter Baumaßnahmen ist auf Grundlage des

- Bundes - Bodenschutzgesetzes in Verbindung mit der
- Bundes - Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und dem
- Runderlass des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport mit dem Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 14.03.2005 "Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren (Altlastenerlass)"

die potenzielle Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch Schadstoffe über den Gefährdungspfad Boden - Mensch zu prüfen und darzustellen.

Gegebenenfalls ist ein erhöhter Aufwand bei Bodenarbeiten notwendig. Dies umfasst eine gutachterliche Begleitung und möglicherweise einen erhöhten Entsorgungsaufwand. Darüber Hin-

aus können im Bereich der Altlastenstandorte Dn 451, Dn 841 und Dn 813 Bodensanierungen notwendig werden.

Eine vorsorgliche Abdeckung von mindestens 35 cm von Kinderspielflächen mit unbelastetem Boden und Grabesperre ist erforderlich.

Grundwasserverhalten, Oberflächengewässer und Hochwasser

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Auf das Grundwasserverhalten, auf Oberflächengewässer und auf Hochwasserereignisse hat dieser Bebauungsplan keinen Einfluss.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Maßnahmen erforderlich.

Entwässerung

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Das anfallende Regen- und Schmutzwasser kann in die vorhandene Kanalisation eingeleitet werden. Das Plangebiet liegt jeweils zu Teilen im Einzugsgebiet der Regenwassereinleitstelle Kuhgasse und der Regenwassereinleitstelle Malteserstraße. Das anfallende Niederschlagswasser und das Schmutzwasser müssen über das vorhandene Kanalsystem eingeleitet werden.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Durch die geplante Nachverdichtung wird es voraussichtlich notwendig, eine gedrosselte Ableitung mit Rückhaltevolumen für die Ableitung des Regenwassers zu schaffen.

Es werden 3 mögliche Varianten von der Stadtentwässerung Düren vorgegeben:

- Das Plangebiet wird ausschließlich an den Kanal in der Josef - Schregel - Straße angeschlossen.
- Das Plangebiet wird ausschließlich an den Kanal in der Lagerstraße angeschlossen.
- Das Plangebiet wird zu 1 / 3 an den Kanal in der Kuhgasse und zu 2 / 3 an den Kanal in der Lagerstraße angeschlossen.

Die genauen Entwässerungsmaßnahmen sind im Rahmen der Erschließungsplanung mit der Stadtentwässerung Düren abzustimmen. Hierbei ist auch abzustimmen, ob ein Rückstaukanal erforderlich ist.

9.4.4 Schutzgut Luft und Klima

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Aufgrund der eindeutig untergeordneten Größe des Änderungsgebietes zur bestehenden Innenstadt und der vorhandenen Bebauung werden voraussichtlich keine weiteren negativen Beeinträchtigungen hinsichtlich der Windverhältnisse, der Kaltluftentstehung und der Auswirkungen auf die Klimatopzuordnung zu erwarten sein.

Bei der Realisierung der geplanten Wohnbebauung wird davon ausgegangen, dass sich keine signifikante Verschlechterung der Luftqualität einstellen wird.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen im Rahmen dieses Bebauungsplanes sind nicht erforderlich.

Gemäß den Vorgaben des Luftreinhalteplanes für das Stadtgebiet Düren von der Bezirksregierung Köln vom Juli 2013 basiert die Begrenzung der Emissionen aus Feuerungsanlagen auf dem Bundesimmissionsschutzrecht, und zwar u. a. für Kleinf Feuerungsanlagen nach Maßgabe der 1. BImSchV. Am 22.03.2010 ist die novellierte 1. BImSchV in Kraft getreten, die eine Verschärfung der Emissionsgrenzwerte sowie eine Anpassung an den Stand der Luftreinhaltetchnik zum Ziel hat.

Die Umsetzung des Luftreinhalteplanes wird wie folgt begründet:

Dies ist notwendig, wenn man die vom Umweltbundesamt erhobenen Daten über Feinstaubemissionen (Stand 12.03.2007) der Holzfeuerungsanlagen von etwa 24 kt/a mit den motorbedingten Emissionen des Straßenverkehrs von 20,8 kt/a vergleicht. Aber auch beim Stickstoffdioxid sind die Verursacheranteile mit 2 % nicht gänzlich unbeachtlich.

Schon alleine aus dem Grundsatz des Verursacherprinzips und der Verhältnismäßigkeit sind bei den Kleinf Feuerungsanlagen die gleichen Anstrengungen zur Emissionsreduzierung erforderlich wie beim Straßenverkehr. Mögliche Maßnahmen, um die Emissionen von Kleinf Feuerungsanlagen zu reduzieren, sind z.B.:

- *Anreizsysteme zur Umstellung von Feuerungsanlagen auf z. B. Gasbetrieb, Fernwärme, Solarenergie.*
- *Energiesparendes Bauen und Sanieren.*
- *Beteiligung am Ökoprotit.*
- *die Pflanzung von staubfilternder Vegetation sowie Dach- und Fassadenbegrünung.*
- *richtiges Heizen mit Kaminholz.*

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen in Kapitel 9.3.1 Luftschadstoffe / Lufthygiene verwiesen.

9.4.5 Schutzgut Landschaft / Ortsbild

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Das Landschaftsbild wird sich durch den Bebauungsplan insofern ändern, dass innerhalb des Plangebietes durch Ergänzung der Bebauung die Raumkanten neu definiert und dadurch die städtebaulichen Räume besser gefasst werden. Darüber hinaus wird zu den Gleisanlagen der Deutschen Bahn eine klare Raumkante geschaffen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen sind nicht erforderlich.

9.4.6 Schutzgut Kultur und Sachgüter

Zu erwartende Ein- und Auswirkungen durch das Vorhaben

Es sind keine Ein- und Auswirkungen zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

In den Hinweisen zu den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wird unter dem Punkt Bodendenkmäler vorsorglich darauf hingewiesen, dass im Falle von Funden oder Hinweisen auf Bodendenkmäler während der Bautätigkeiten im gesamten Plangebiet die zuständige Behörde gem. §§ 15, 16 DSchG (Denkmalschutzgesetz) einzuschalten ist.

9.5 Wechselwirkungen

Zwischen den einzelnen Schutzgütern bestehen vielseitige Wechselwirkungen. Die besondere Auseinandersetzung mit den Wechselwirkungen ist nur dann erforderlich, wenn sie bei Betrachtung der einzelnen Schutzgüter und Umweltaspekte von entsprechender Bedeutung sind. Die in den Umweltbelangen behandelte, schutzgutbezogene Betrachtung der einzelnen Umweltaspekte berücksichtigt bereits die möglichen Wechselwirkungen und die sich daraus ergebenden Umweltauswirkungen. Von einer weitergehenden Betrachtung kann daher Abstand genommen werden.

9.6 Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase

Hierzu gehören Wirkfaktoren, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Baumaßnahmen oder im weiteren Betrieb auftreten können und sowohl Mensch als auch Tier betreffen können.

9.6.1 Baubedingte Wirkungen

Flächenbeanspruchung

Durch baubedingte Flächenbeanspruchungen, z.B. Lagerflächen, kann es zu Zerstörungen oder Beeinträchtigungen von Nutzungs- und Lebensräumen über die nutzungsbedingt (durch die Bebauung) beanspruchten Flächen hinaus kommen. Diese Nutzungen bzw. Eingriffe sind zeitlich auf die Bauphase und räumlich auf die Baustellenbereiche beschränkt. Grundsätzlich ist eine Wiederherstellung betroffener Strukturen, die nicht einer baulichen Folgenutzung unterliegen, nach Beendigung der Baumaßnahmen möglich.

Baubedingte akustische und optische Störwirkungen

Die Bautätigkeit ist mit Maschinenbetrieb und daraus resultierenden Lärmemissionen verbunden, weiterhin mit visuellen Störwirkungen auf Nutzungs- und Lebensräume im Umfeld der Baustelle, durch Fahrzeuge und Maschinen sowie die Anwesenheit von Baupersonal. Diese Wirkungen sind zeitlich auf die Bauphase beschränkt. Bei der Bewertung der Beeinträchtigungen sind die vorhandenen Vorbelastungen (hier u.a. durch die direkt angrenzenden Verkehrswege sowie die vorhandene Bebauung) zu berücksichtigen. Baubedingte akustische und optische Störwirkungen sind zeitlich auf die Bauphase und räumlich auf den Baustellenbereich und seine nähere Umgebung beschränkt. Grundsätzlich stellen sich nach Beendigung der Baumaßnahmen die ortsüblichen Gegebenheiten wieder ein.

Erschütterungen

Mit der Bewegung von Boden bei eventuellen Rückbau- und Neubaumaßnahmen sind Erschütterungen verbunden. Diese können temporäre Auswirkungen auf Mensch und Tier haben.

Unmittelbare Gefährdung

Unmittelbare Gefährdungen durch baubedingte Wirkungen können bei Einhaltung der vorhandenen Gesetze und Richtlinien ausgeschlossen werden.

9.6.2 Anlagen- und betriebsbedingte Wirkungen

Flächeninanspruchnahme / Lebensraumverlust

Anlagenbedingte Flächenbeanspruchungen sind generell mit einem dauerhaften Verlust von Vegetationsflächen bzw. -strukturen mit ihren Lebensraumfunktionen für Mensch und Tier verbunden. Da die überplanten Flächen des Bebauungsplanes Nr. 1 / 377 heute schon überwiegend durch die vorhandenen Nutzungen geprägt sind, wird die zusätzliche Flächeninanspruchnahme beziehungsweise ein möglicher Lebensraumverlust minimiert.

Anlagen- und betriebsbedingte akustische und optische Störwirkungen

Derzeit sind die akustischen und optischen Störwirkungen, die durch die heutige Nutzung entstehen, als mäßig anzusehen. Die wesentlichen Störwirkungen gehen von der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur aus. Darüber hinaus sind die Wirkungen der bereits vorhandenen Bebauung zu betrachten. Wegen den vorhandenen Störwirkungen kann davon ausgegangen werden, dass durch die geplante Neustrukturierung voraussichtlich keine höheren akustischen und optischen Störwirkungen entstehen.

Auswirkungen auf Lebensraumvernetzung und -verbund

Beeinträchtigungen von Vernetzungs- und Verbundbeziehungen treten zum Beispiel auf, wenn funktionale Zusammenhänge von Lebensräumen gestört werden (z.B. Trennung von Brut- und Nahrungsräumen einer Tierart, Verlust wichtiger Teilhabitate, z.B. Nahrungsräume), wenn Tierwanderwege unterbrochen oder miteinander in Kontakt stehende Teilpopulationen durch ein Vorhaben voneinander getrennt werden (Barriereeffekte). Da das Plangebiet heute schon bebaut ist, kann davon ausgegangen werden, dass keine weitergehenden Auswirkungen auf die Lebensraumvernetzung und den Lebensraumverbund entstehen.

Unmittelbare Gefährdung von Individuen

Eine unmittelbare Gefährdung von Individuen geschützter Arten kann in diesem Planverfahren ausgeschlossen werden (siehe Punkt 9.4.2).

9.7 Emissionen

Angaben über Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen können im Rahmen dieses Bebauungsplanes nicht gemacht werden, da es sich hier um einen Angebotsplan handelt, der keine konkreten Nutzungen vorsieht.

9.8 Abfall

Angaben über Art und Menge der erzeugten Abfälle, beziehungsweise ihrer Beseitigung und Verwertung, können im Rahmen dieses Bebauungsplanes nicht gemacht werden, da es sich hier um einen Angebotsplan handelt, der keine konkreten Nutzungen vorsieht.

9.9 Risiken

Risiken (zum Beispiel durch Unfälle oder Katastrophen) für die menschliche Gesundheit, für die Umwelt und / oder für das kulturelle Erbe können im Rahmen dieses Bebauungsplanes ausgeschlossen werden, wenn in der Realisierungsphase und den zukünftigen Nutzungen die einschlägigen Gesetze, Normen, Verordnungen und Richtlinien eingehalten werden.

Da es sich um einen Angebotsplan handelt, können keine Aussagen zu einer möglichen Kumulierung mit den Auswirkungen auf Vorhaben der umgebenden Bebauung unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete mit spezieller Umweltsrelevanz oder auf die Nutzung von natürlichen Ressourcen, der Auswirkungen der zukünftigen Vorhaben auf das Klima (zum Beispiel Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels gemacht werden. Ebenso können keine Aussagen über die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen

und langfristigen, ständigen und vorübergehenden sowie positiven und negativen Auswirkungen der zukünftigen Vorhaben getroffen werden. Bei den zukünftigen Zulassungsverfahren der Betriebe wird den festgelegten Entwicklungszielen beziehungsweise Umweltschutzziele auf europäischer-, Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene Rechnung getragen.

9.10 Erneuerbare Energien

Die derzeitige Energie- und Wärmeversorgung ist rein konventionell. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1 / 377 sind jedoch auch Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie zulässig.

9.11 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Eine Alternativplanung für das Plangebiet ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht erfolgt, da mit diesem Bebauungsplan ein bestehendes zentrales Siedlungsgebiet aufgewertet und neu strukturiert werden soll.

9.12 Grundlagen

Als Grundlage der Beschreibung der Umweltbelange dienen die gesetzlichen Vorgaben der §§ 2 und 2a BauGB (Baugesetzbuch). Im Rahmen der Bearbeitung wurden außerdem folgende Fachgutachten erstellt, deren Ergebnisse im Bericht zu den Umweltbelangen mit berücksichtigt wurden:

- Artenschutzprüfung Stufe 1 zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren, Büro für Ökologie & Landschaftsplanung Hartmut Fehr (Stand 02.05.2017)
- landschaftspflegerischer Begleitplan zum Bebauungsplan Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren Büro für Ökologie und Landschaftsplanung Hartmut Fehr (Stand 16.10.2018)
- Schalltechnisches Fachgutachten zum Bebauungsplan Nr. 1 / 377 „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ der Stadt Düren am südlichen Bahnhofsquartier in Düren, ACCON GmbH (Stand 17.10.2018)
- Prognosegutachten über die Einwirkungen der Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auf die geplante Bebauung „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren Bebauungsplan Nr. 1 / 377 inklusive Langemarckpark, ACCON GmbH (Stand 21.07.2017)
- 2. Prognosegutachten über die Einwirkungen der Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auf die geplante Bebauung „Südliches Bahnhofsquartier zwischen Josef - Schregel - Straße und Lagerstraße“ in Düren Bebauungsplan Nr. 1/377 inklusive Langemarckpark auf der Basis von Messungen in den zukünftigen Baubereichen (Stand 28.09.2018)

9.13 Monitoring

Nachteilige erhebliche Umweltauswirkungen, die unvorhergesehen erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes bekannt werden und die deshalb nicht Gegenstand der Umweltprüfung und der Abwägung sein konnten, können, da die Stadt Düren kein umfassendes Umweltüberwachungs- und Beobachtungssystem betreibt, nicht permanent überwacht und erfasst werden. Die Stadt Düren ist in diesem Zusammenhang auf Informationen der Fachbehörden bzw. der Bürger über nachteilige Umweltauswirkungen angewiesen.

Die erheblichen Umweltauswirkungen auf die Umwelt durch die Durchführung der Planung werden daher im Rahmen der allgemeinen Umweltüberwachung unter Einbeziehung von Fachbehörden überprüft. Hierbei ist der Austausch von relevanten Informationen zwischen den Fach-

behörden und der Stadt gewährleistet. Sollten unerwartete Umweltauswirkungen auftreten, werden diese ermittelt und ihnen wird mit geeigneten Maßnahmen entgegengewirkt.

9.14 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Durch die Festsetzung des Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Aufwertung der Siedlungsanlagen im Bereich des Plangebietes geschaffen. Der südliche Teil der Innenstadt wird in verbesserter Qualität an den Hauptbahnhof angeschlossen. Dies betrifft besonders die Fußgängerzone rund um das „StadtCenter Düren“, die in der Folge von der besseren Anbindung profitieren kann. Es besteht zudem die Möglichkeit, eine positive wirtschaftliche Entwicklung durch die Schaffung neuer Entwicklungsmöglichkeiten und damit verbunden die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Bereich des Plangebietes herbeizuführen. Die Planung wirkt sich aber auch positiv auf den Einzelhandel an der Josef - Schregel - Straße und der Arnoldsweilerstraße aus.

Die Planung verbessert die heutigen Wohnbedingungen und bildet klare Raumkanten. Durch die neue und strukturierte Wegeführung wird ein Bezug zum umliegenden Stadtgebiet hergestellt. Außerdem werden neue strukturierte Freiräume geschaffen, die bisher im Plangebiet gefehlt haben.

Durch die Nachverdichtung wird kein besonderes zusätzliches Verkehrsaufkommen ausgelöst. Immissionsschutzrechtlich bedenkliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Durch den Fußweg als Erschließungsachse zwischen dem Bahnhof und der südwestlich liegenden Fußgängerzone ist lediglich eine Verlagerung des Fußgänger- und Radfahreraufkommens von der Lagerstraße und der Arnoldsweilerstraße in das Plangebiet zu erwarten.

Erhebliche umweltrelevante Auswirkungen sind bei den einzelnen Schutzgütern nicht zu erwarten.

10 Kosten

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1 / 377 übernimmt die Stadt Düren die Kosten für die Entwicklung des Plangebietes.

Düren, den 20.02.2019

Die vorstehende Begründung hat ohne die mit dem Satzungsbeschluss erfolgten Ergänzungen (**rot gekennzeichnete Textstellen**) gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 18.01.2019 bis 18.02.2019 einschließlich öffentlich ausgelegen.

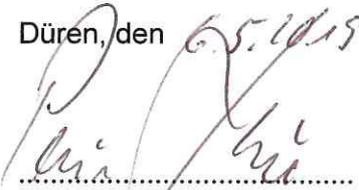
Düren, den 25.02.2019

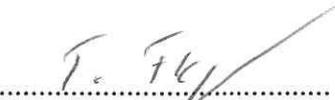

.....
(Wessels)

Amt für Stadtentwicklung

Die vorstehende Begründung enthält die vom Rat der Stadt Düren beschlossenen Ergänzungen (**rot gekennzeichnete Textstellen**) und wird gemäß dem Beschluss des Rates der Stadt Düren vom 10.04.2019 als Begründung im Sinne des § 9 Abs. 8 BauGB dem Bebauungsplan beigelegt.

Düren, den 6.5.2019


.....
Bürgermeister


.....
Mitglied des Rates