



Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln

Sachlicher Teilabschnitt
Vorbeugender Hochwasserschutz, Teil 2
Region Aachen, Wassereinzugsgebiet der Rur
Fachplanungsdaten
Aufzustellender Plan: Juli 2009

18. Regionalratssitzung: 2. Oktober 2009
Anlage 5 zu TOP 7: Drucksache RR 71/2009

Impressum

Herausgeber

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2–10
50667 Köln
Tel.: 0221/ 147-0
Fax: 0221/ 147-3185
poststelle@brk.nrw.de
www.brk.nrw.de

**Redaktionelle Bearbeitung, Layout, Karteninhalte,
Bilder und Grafiken**
Bezirksregierung Köln

Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW

© Geobasisdaten NRW 2017 Land NRW (2017) Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Druck und Weiterverarbeitung
Bezirksregierung Köln

Information

Bezirksregierung Köln
Abteilung 3:
Regionale Entwicklung, Kommunalaufsicht, Wirtschaft
Dezernat 32: Regionalentwicklung, Braunkohle
Telefon: 0221 / 147-2032
Regionalplanungsbehörde:
Telefon: 0221 / 147-2351 oder
Telefon: 0221 / 147-3516
Fax: 0221 / 147-2905
eMail: Regionalplanung@bezreg-koeln.nrw.de

REGIONALPLAN
für den Regierungsbezirk Köln

Teilabschnitt Region Köln

24. Planänderung

**Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für
zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf**

Einführung

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, wurde mit Erlass der Staatskanzlei des Landes NRW vom 21.09.2000 genehmigt. Die Genehmigung wurde am 21.05.2001 (MBL. NW 2001, S. 196) bekannt gemacht.

Die 24. Planänderung umfasst:

- räumlich: - die Stadt Elsdorf
sachlich: - die Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches mit Zweckbindung zur Errichtung eines Autohofes an der A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf

Mit Schreiben vom 08. Juli 2013 hat die Stadt Elsdorf angeregt, den Regionalplan zu ändern.

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln hat in seiner 6. Sitzung am 11. Dezember 2015 gemäß § 19 Absatz 1 LPIG NRW den Erarbeitungsbeschluss gefasst.

Die Fristen, innerhalb derer sowohl die Öffentlichkeit als auch die zu beteiligenden Behörden und öffentlichen Stellen Anregungen und Hinweise zu der Regionalplanänderung vortragen konnten,

endeten im April 2016.

Auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen erstellte die Regionalplanungsbehörde den Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen, der mit Schreiben vom 06. September 2016 versandt wurde. Die vorgebrachten Stellungnahmen wurden am 26. September 2016 erörtert.

Die 24. Planänderung wurde vom Regionalrat des Regierungsbezirks Köln in seiner 13. Sitzung am 07. Juli 2017 aufgestellt und der Landesplanungsbehörde gemäß § 19 Absatz 6 Landesplanungsgesetz NRW angezeigt.

Die Landesplanungsbehörde hat im Rahmen ihrer Rechtsprüfung gemäß § 19 Absatz 6 Satz 3 Landesplanungsgesetz NRW im Einvernehmen mit den fachlich zuständigen Landesministerien keine Einwendungen gegen die 24. Änderung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln erhoben (Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen vom 23. Oktober 2017, Az.: III B 3 – 30.16.04.25).

Gemäß § 11 Absatz 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ist der Raumordnungsplan mit der Begründung sowie im Falle einer durchgeführten Umweltprüfung mit der zusammenfassenden Erklärung nach § 11 Absatz 3 und der Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen nach § 9 Absatz 4 Satz 1 zu jedermanns Einsicht bereitzuhalten.

Nachfolgend ist die 24. Planänderung mit ihrer Begründung sowie der zusammenfassenden Erklärung und der Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen dargestellt.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

Begründung

1. Anlass und Gegenstand der Regionalplanänderung

1.1 Anlass der Regionalplanänderung

Die Stadt Elsdorf regt mit Schreiben vom 08.07.2013 an, den Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln zu ändern. Mit der Regionalplanänderung sollen die Voraussetzungen für die bauleitplanerische Umsetzung zur Errichtung eines Autohofes an der A 4 im Bereich der Abfahrt Elsdorf geschaffen werden.

Aufgrund seiner geografischen Lage und der starken Wirtschaftskraft weist das Rheinland vielfältige auch internationale Verflechtungen auf. Der Regierungsbezirk Köln befindet sich in einer exponierten Lage der Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen der transeuropäischen Netze. Die Planungsregion wird von einer starken Zunahme der Güterverkehrsströme betroffen werden, da u.a. die Häfen Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Amsterdam ihre Güterverkehre und logistischen Tätigkeiten ins Hinterland verlagern.

1.2 Gegenstand der Regionalplanänderung

Der gültige Regionalplan weist die für den Autohof vorgesehene Fläche von ca. 12 ha als Allgemeinen Freiraum und Agrarbereich (AFAB) aus. Die Fläche grenzt im Osten an einen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) auf dem Gebiet der Stadt Kerpen. Die regionalplanerischen Ziele zur Sicherung des Freiraums stehen somit der geplanten Nutzung entgegen. Aufgrund der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens ist eine Regionalplanänderung erforderlich.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Elsdorf aus dem Jahr 2004 stellt für den Bereich Fläche für die Landwirtschaft dar.

Eine Einbeziehung der südlichen Teilfläche zwischen der K 16 und der B 477n auf dem Gebiet der Stadt Kerpen wäre regionalplanerisch sinnvoll. Die Regionalplanungsbehörde hatte zu Beginn des Verfahrens angeregt, die Fläche interkommunal durch die Städte Elsdorf und Kerpen zu entwickeln. Dieser Anregung wurde seitens der Stadt Kerpen nicht gefolgt.

Die Planänderung liegt im Bereich einer neuen 380-kV-Hochspannungsleitung, die einen im Zuge des Tagebaufortschritts Hambach entfallenden Leitungsabschnitt ersetzt. Bei der Trassenplanung wurde der mögliche Bau eines Autohofes in einer Variante berücksichtigt. Ob weitere Auswirkungen zu berücksichtigen sind, ist in den folgenden Bauleitplanverfahren zu prüfen.

Nachdem die Verkaufsbereitschaft für ein für die Erschließung notwendiges Schlüsselgrundstück nicht mehr vorlag, legten die Stadt Elsdorf und der Vorhabenträger eine verkleinerte (ca. 6,5 ha) und nach Süden verschobene Planung vor und belegten damit die grundsätzliche Realisierbarkeit des Vorhabens. Das neue Erschließungskonzept – Zufahrt von der B 477n durch Rechtsabbiegespur und Abfahrt zur K 16 nur nach Süden – sind keine erheblichen Auswirkungen

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

auf die Wohnlagen aufgrund von Verkehrszunahmen zu erwarten. Durch Anordnung einer Lärmschutzwand nach Norden wird zudem eine Lärmreduzierung erreicht.

Das aktuelle Nutzungskonzept enthält einen Autohof mit 119 Stellplätzen für Lastkraftwagen (LKW), sowie 102 Stellplätzen für Personenkraftwagen (PKW), eine Tankstelle, ein Fast Food-Restaurant, sowie möglicherweise eines Hotels.

2. Verfahrensablauf

2.1 Erarbeitungsbeschluss

Der Regionalrat hat am 11.12.2015 die Erarbeitung der 24. Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln beschlossen. Die zur Erarbeitung beschlossene zeichnerische Darstellung entspricht der nun zur Aufstellung vorgelegten Darstellung (Anlage 2). Weiterhin enthielt der Erarbeitungsbeschluss ein textliches Ziel zur Zweckbindung des Bereichs zur Sicherung der ausschließlichen Nutzung als Autohof. Das textliche Ziel ist gegenüber dem Erarbeitungsbeschluss um eine textliche Erläuterung ergänzt und weiter konkretisiert worden, um die ausschließliche Nutzung als Autohof sicherzustellen.

Der Erarbeitungsbeschluss des Regionalrates bestimmte weiterhin die zu beteiligenden öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG, die Fristen für die Beteiligung sowie Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung (Kap. 2.2 und 3.2 dieser Begründung).

2.2 Beteiligung öffentlicher Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG

Die am Verfahren beteiligten öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts nach § 4 ROG hatten entsprechend dem Erarbeitungsbeschluss zwischen dem 10.02.2016 und dem 12.04.2016 Gelegenheit, sich zu der Planänderung zu äußern. Es wurden (gem. Beteiligtenliste zum Erarbeitungsbeschluss) 60 Beteiligte zur Stellungnahme aufgefordert. Den Beteiligten wurde die Verfahrensunterlage bestehend aus Planbegründung, Planentwurf und Umweltbericht zur Verfügung gestellt.

Aus der Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Personen des Privatrechts nach § 4 ROG resultierten 16 Rückmeldungen mit insgesamt 40 Anregungen, Bedenken oder Hinweisen. Zum Inhalt der Stellungnahmen wird auf Kapitel 3.2 dieser Begründung und auf die Niederschrift der Erörterung (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) verwiesen.

2.3 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 14 Absatz 3 LPIG NRW

Die öffentliche Auslegung erfolgte entsprechend dem Erarbeitungsbeschluss des Regionalrates zwischen dem 10.02.2016 bis zum 12.04.2016 bei der Bezirksregierung Köln und dem Rhein-Erft Kreis. Sie wurde im Amtsblatt Nr. 3/2016 und per Pressemitteilung der Bezirksregierung bekannt gemacht.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

Während der Offenlage stand an den Auslegungsorten die Verfahrensunterlage (Planbegründung, Planentwurf, Umweltbericht) zur Verfügung. Die Unterlagen konnten auch auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln eingesehen werden.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden insgesamt 783 Stellungnahmen, davon 751 in Form einer Unterschriftenliste der Initiative Heppendorfer Bürger abgegeben, die sich kritisch zu der Planung äußern. Neben der Befürchtung der Zunahme gesundheitlicher Belastungen ging es insbesondere um Fragen des Bedarfs an zusätzlichen LKW-Stellplätzen und möglicher Alternativen, um zusätzliche Verkehre sowie weiterer Themen.

3. Zusammenfassende Erklärung gemäß § 11 Absatz 3 ROG

Gemäß § 11 Absatz 3 ROG ist Raumordnungsplänen eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Aufstellungsverfahren berücksichtigt wurden, aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften in Betracht kommenden anderen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde, sowie über die im Rahmen der Überwachung der Auswirkungen auf die Umwelt nach § 9 Absatz 4 Satz 1 ROG durchzuführenden Maßnahmen.

3.1 Bewertung anderweitiger Planalternativen und Berücksichtigung der Umweltauswirkungen

3.1.1 Planalternativen und erhebliche Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden im Umweltbericht beschrieben. Dieser ist Teil der Verfahrensunterlage, die dem Erarbeitungsbeschluss des Regionalrats im Dezember 2015 zugrunde lag.

Die Stadt Elsdorf beabsichtigte zunächst, einen Autohof an der A 4, Anschlussstelle Elsdorf mit einer Fläche von ca. 12 ha zu errichten. Grundlage der Planungsabsichten ist der Bedarf für LKW-Stellplätze entlang der A 4.

Die Umsetzung der Planung bedingt die Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln, der den Bereich als AFAB ohne besondere Freiraumfunktionen darstellt. Mit der Planänderung wird das Ziel verfolgt, den Bereich als GIB für zweckgebundene Nutzungen darzustellen.

Der von der Planänderung betroffene Bereich wird derzeit nahezu ausschließlich als Ackerfläche genutzt und grenzt östlich unmittelbar an einen Gewerbe und Industrieansiedlungsbereich an. Gemäß einer vergleichenden Bewertung der Alternativstandorte entlang der A 4 (vgl. Anlage 2 „Untersuchung von alternativen Standorten“ der Vorlage für den Erarbeitungsbeschluss vom 11.12.2015) ist die Fläche an der Anschlussstelle Elsdorf die verträglichste Möglichkeit, die Planung umzusetzen. Da inzwischen eine aktualisierte Planung mit einer verminderten Flächeninanspruchnahme (vgl. Anlage 2 dieser Beschlussvorlage) vorliegt, ist faktisch nur noch der Verlust von ca. 6,5 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung und der Verlust

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen.

3.1.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation

Auf planerischer Ebene ist zunächst die Standortwahl, die die verträglichste der potenziellen Alternativen darstellt, als wesentliche Maßnahme zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen zu nennen. Die Standortwahl bezieht vorbelastete Flächen ein und vermeidet die Inanspruchnahme von Bereichen mit regional bedeutsamen Freiraumfunktionen wie Schutz der Natur, Grundwasser- und Gewässerschutz oder Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Mögliche weitere Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Wirkungen betreffen die weitere Umsetzung der Planung. So können z.B. Minderungsmaßnahmen in einer möglichst optimalen landschaftlichen Einbindung des künftigen Autohofs bestehen. Insbesondere an den zur Landschaft offenen Rändern des künftigen Gebietes sollte ein im Hinblick auf das Landschaftsbild möglichst landschaftsbildverträglicher Abschluss vorgesehen werden. Am nördlichen Rand des Autohofgeländes soll nach Angabe des Vorhabenträgers ein Erdwall aufgeschüttet werden, um Licht- und Lärmemissionen in Richtung des Ortes Heppendorf zu mindern. In diesem Bereich ist in besonderem Maße auch auf die Eingrünung in die umgebende Landschaft zu achten.

Auch durch die konkrete Gestaltung des Gebietes (z.B. Anordnung, Höhe und Bauart von Gebäuden, Dachbegrünung, örtliche Versickerung von Oberflächenwasser, Ausrichtung der Beleuchtung, insektenfreundliche LED-Beleuchtung) können negative Wirkungen bezogen auf die Schutzgüter Landschaft, Luft / Klima, Wasser und Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vermindert werden.

Zum naturschutzrechtlichen Ausgleich der zu erwartenden nicht vermeidbaren Eingriffe liegt in diesem Planungsstadium noch kein konkretes Konzept vor. Aufgrund der Ergebnisse der Umweltprüfung ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Eingriffe durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen entsprechend der natur- und landschaftsschutzrechtlichen Vorgaben ausgeglichen werden können. Entsprechend der Hinweise des Rhein-Erft Kreises sollte auf nachfolgender Planungsebene sichergestellt werden, dass eine östlich der geplanten GIB-Fläche gelegene Ausgleichsfläche (zwischen der K 16 und der Kardinal-Ferdinand-Braun-Straße) nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. Grundsätzlich wird erwartet, dass auch aufgrund der reduzierten Flächeninanspruchnahme die Kompensationsverpflichtungen auf der durch die Planung beanspruchten Fläche umgesetzt werden können. Sofern dennoch Ausgleichsverpflichtungen verbleiben, könnten hierfür ggf. Flächen zwischen dem geplanten Autohof und dem nördlich verlaufenden Wirtschaftsweg infrage kommen.

Im Hinblick auf erforderliche Kompensationsmaßnahmen ist auch der Bodenschutz zu betrachten. Geeignete bodenfunktionsbezogene Maßnahmen können in Extensivierungsmaßnahmen, Maßnahmen zur standortangepassten Humusanreicherung, Maßnahmen zur Beseitigung eventueller Verdichtungen, Erosionsschutzmaßnahmen und Entsiegelungen bestehen. Die Konkretisierung der Kompensationsmaßnahmen ist im Rahmen der

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

Bauleitplanung vorzunehmen. Die aktuelle Konzeption¹ sieht nach Angabe des Vorhabenträgers vor, ca. die Hälfte der Fläche nicht zu versiegeln, sodass auf den dann nicht mehr landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen Bodenbildungsprozesse ungestört ablaufen können. Weiterhin ist ein Erdmassenausgleich (Verwendung des Aushubs für die Aufschüttung von Immissionsschutzwällen) auf dem Gelände vorgesehen.

Im Zuge der bauleitplanerischen Umsetzung werden auch ggf. erforderliche artenschutzrechtliche und artspezifische Vermeidungsmaßnahmen zu konkretisieren sein. Aufgrund veränderter Flächenverfügbarkeiten hat der Vorhabenträger im März 2017 ein aktualisiertes Gutachten vorgelegt. Danach beträgt die Gesamtflächeninanspruchnahme faktisch nur noch ca. 6,5 ha einschließlich Grün- und Ausgleichsflächen sowie Zu- und Abfahrt und Lärmschutzwand.

Aufgrund der Flächenreduzierung auf den südlichen Teil des Regionalplanänderungsbereichs und der geänderten Erschließung (Zufahrt von der B 477n nur aus Süden und Abfahrt auf die K 16 nur nach Süden) sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen in den umliegenden Wohnsiedlungen z.B. wegen zusätzlicher Verkehre gegenüber der ursprünglichen Planung weiter vermindert worden.

Das Gutachten des Planungsbüros „Landschaft!“ war eine weitere Grundlage für den Umweltbericht, es fehlt irrtümlicherweise in dem Quellennachweis des Umweltberichts.

3.2 Stellungnahmen aus der Beteiligung öffentlicher Stellen und von Personen des Privatrechts nach § 4 ROG

Zum Inhalt der Stellungnahmen der öffentlichen Stellen und der Personen des Privatrechts nach § 4 ROG wird auf die Niederschrift zur Erörterung (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) verwiesen. Diese enthält alle eingegangenen Anregungen und Bedenken der Beteiligten in kurzgefasster Form, ihre Bewertung durch die Regionalplanungsbehörde sowie das Ergebnis der Erörterung.

Die Stellungnahmen beziehen sich vor allem auf folgende Themen:

- Begründung der Freirauminanspruchnahme, Zweckbindung
- Bedarf, Erfordernis
- Flächentausch
- Berücksichtigung der 380 kV Leitung
- Feinstaubbelastung, Lärmschutz
- Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen
- Erstellung weiterer Gutachten
- sonstige Anregungen und Hinweise zu schutzwürdigen Böden, Verkehr, Entfernung zum FFH-Gebiet, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, Höhe der Gebäude und des Pylons, Vermüllung, die überwiegend in der weiteren Bauleitplanung umzusetzen sind

¹ Stand Erarbeitungsbeschluss Dezember 2015

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

3.2.1 Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen

Der zur Erörterung vorgelegte Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen wurde in Bezug auf die zeichnerische Darstellung nicht verändert. Generellen Bedenken gegen die Darstellung, u.a. wegen des Flächenverlustes für die Landwirtschaft oder wegen grundsätzlicher Bedenken wurde aus den in der Erörterungsunterlage dargelegten Gründen nicht gefolgt.

Nachvollzogen wurde seitens der Regionalplanungsbehörde Anregungen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, die die Sicherstellung der Zweckbindung „Autohof“ zum Inhalt hatten.

Entsprechend wurde das textliche Ziel um eine Erläuterung ergänzt:

„Es sind die Anforderung des Zeichens 448.1 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu erfüllen, wie eine maximale Entfernung zur Autobahn von einem Kilometer, eine ganzjährige und ganztägige Öffnung, die Erstellung von mindestens 100 LKW-Stellplätzen, Fachwerkstätten (bzw. der Hinweis darauf), Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot. Die Freirauminanspruchnahme lässt sich vorrangig aufgrund dieser standortgebundenen Hauptnutzung Autohof und LKW-Stellplätze nebst hier unmittelbar erforderlicher Infrastruktur rechtfertigen. Daher ist zunächst der Autohof mit Stellplätzen und der Tank- und Rastanlage zu errichten; die übrige Nutzung ist erst in Folge dieses Hauptzwecks zu ermöglichen.“

Damit wurde einer Anregung der Landwirtschaftskammer NRW entsprochen.

In weiteren Anregungen (Landesbüro der Naturschutzverbände NRW und Rhein-Erft-Kreis) wurde auf die Berücksichtigung der 380 kV-Leitungstrasse hingewiesen. Auch diesen Anregungen konnte im Vorfeld gefolgt werden.

Die Anregung des Rhein-Erft-Kreises zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen nach Realisierung des Vorhabens wird an die nachfolgende Bauleitplanung weitergegeben.

Darüber hinaus wurde angeregt (Stadt Bergheim), im Verfahren sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen auf die Stadt Bergheim zu erwarten sind. Auch dieser Anregung wurde gefolgt (vgl. Niederschrift der Erörterung, Beteiligter 176000).

Keine Entsprechung erforderten im Ausgleichsvorschlag einige Anregungen zur Lärm- und Feinstaubbelastung (Grenzwerte werden eingehalten), zur fehlenden Berücksichtigung des Ostkonzepts des 3. Rahmenbetriebsplans Tagebau Hambach (ist berücksichtigt worden), zur Forderung nach weiteren Gutachten (die für die Ebene der Raumordnung erforderlichen Gutachten liegen vor) sowie zum Vorschlag eines interkommunalen Ansatzes (ist im Vorfeld trotz Initiative der Regionalplanungsbehörde gescheitert).

Den sechs eingegangenen Bedenken zu den Themen Freirauminanspruchnahme, Erfordernis, Flächentausch, Vermüllung und Höhe des Pylons konnte nicht entsprochen werden. Zur Begründung wird auf die Niederschrift der Erörterung (vgl. Anl. 1) Bezug genommen.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

3.2.2 Ergebnis der Erörterung gemäß § 19 Absatz 3 LPIG NRW

Der Erörterungstermin zu der Regionalplanänderung gemäß § 19 Absatz 3 LPIG NRW fand am 26.09.2016 statt. Als Grundlage diente der zuvor beschriebene Vorschlag zum Ausgleich der Meinungen. Allen Beteiligten wurde die Erörterungsunterlage zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen des Termins konnten von den eingegangenen 40 Anregungen, Bedenken und Hinweisen 32 einvernehmlich ausgeräumt werden. Auch war zu zahlreichen Anregungen und Hinweisen ein Konsens darüber zu erzielen, dass die weitere Klärung des jeweils angesprochenen Aspekts erst bei der Umsetzung in nachfolgenden Verfahren erfolgen kann.

Offen blieben acht Anregungen und Bedenken von drei Verfahrensbeteiligten, die in der Folge kurz beschrieben werden. Diese nicht ausgeräumten Anregungen und Bedenken der Verfahrensbeteiligten sind in der Anlage 1 dieser Beschlussvorlage zusammengestellt. Der Anlage können auch die Bewertung der Regionalplanungsbehörde (Ausgleichsvorschlag) und das Ergebnis der Erörterung entnommen werden.

Landwirtschaftskammer NRW

Die Landwirtschaftskammer NRW stellt die Begründung der Freirauminanspruchnahme durch die verkehrsinfrastrukturelle Notwendigkeit in Frage. Der Bedarf an ca. 100 LKW-Parkstände wird nicht in Frage gestellt, jedoch die Erforderlichkeit von 150 PKW-Stellplätze, einem Hotel sowie einer Reparatur- und Servicewerkstatt.

Weiterhin regt die Landwirtschaftskammer NRW an, die Flächenneuanspruchnahme auf das infrastrukturell begründete Maß zu reduzieren und die darüber hinaus gehende Inanspruchnahme durch einen Flächentausch auszugleichen. Ebenfalls wird vorgeschlagen, die Zweckbindung ausreichend zu konkretisieren.

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW erhebt wegen der Betroffenheit mehrerer Schutzgüter Bedenken gegen die Regionalplanänderung.

Zum Schutzgut Boden führt es aus, dass grundsätzlich die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen unterbleiben muss, insbesondere in dem vom Tagebau Hambach stark vorgeprägtem Gebiet.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass der Bedarf an LKW-Stellplätzen durch eine verfehlte Verkehrspolitik verstärkt wird. Es sollte vorrangig der Ausbau von bestehenden Rastplätzen betrieben werden. Es wird kritisiert, dass die Parkplätze des geplanten Autohofs bei den Zahlen des Landesbetriebs noch nicht berücksichtigt wurden. Im Hinblick auf die gesetzliche Ruhezeitregelung in Belgien und Frankreich, die ein Übernachten in der Fahrerkabine unter Strafe stellen, wird der Verdacht geäußert, dass die Übernachtungen in Deutschland nicht überprüft werden.

Das Landesbüro verweist auf die geplante 380 kV Leitung und regt hinsichtlich des Schutzgutes Mensch an, die mögliche Belastung durch elektrische Felder zu überprüfen.

Ebenfalls sollte die Lärm- und die Feinstaubbelastung der Wohnbebauung in Elsdorf-Heppendorf und Kerpen-Sindorf auch in Bezug auf den heranrückenden Tagebau Hambach geprüft werden. Im späteren Verfahren sind die Lichtemissionen eingehend zu prüfen.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

Bezüglich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen kann die Entfernung von 500 m zum FFH-Gebiet nicht nachvollzogen werden.

Schließlich regt das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW an, die fehlende Berücksichtigung des „Ostkonzeptes im Rahmen des 3. Rahmenbetriebsplans Tagebau Hambach“ nachzuholen. Es wird die Befürchtung geäußert, dass wegen der genannten Restriktionen die Planung noch nicht entscheidungsreif ist.

Stadt Kerpen

Die Stadt Kerpen erhebt aus verschiedenen Gründen Bedenken gegen das Vorhaben. Zum einen sind Anlass und Erfordernis der Regionalplanänderung nicht nachvollziehbar.

Zum anderen soll ein Nachweis erbracht werden, dass auf dem Gebiet der Stadt Elsdorf keine Flächenreserven vorhanden sind, bzw. dass zur Verwirklichung des Autohofs ein Flächentausch möglich ist.

Weiterhin regt die Stadt Kerpen ein Verkehrsmodell an, um belastbare Aussagen zu den zukünftigen Verkehrsabläufen zu ermöglichen.

Ein weiterer Hinweis bezieht sich auf die ursprünglich geplante Zweistreifigkeit des Kreisverkehrs, auf die im Ausbau verzichtet wurde.

Zu der Standortalternativenprüfung wird darauf hingewiesen, dass die zu bewertenden Kriterien nachvollziehbar sind, die Punkteverteilungen jedoch nicht.

Das Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt befürchtet, dass in dem angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet die Übernachtungen von LKW-Fahrern und die damit verbundene Vermüllung sowie die Nutzung der Grünanlagen als Grill- oder Wäscheplatz weiter zunehmen werden.

Schließlich wird - wie bereits im Scoping - die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens für niederfrequente Geräusche angeregt.

Auch im Zusammenhang mit der Niederschrift des Erörterungstermins hält die Kolpingstadt Kerpen die Bedenken zu der Qualität und Aussagekraft der verkehrstechnischen Bewertung aufrecht und regt an, die verkehrlichen Auswirkungen der Deponie Haus Forst (Rostascheaufbereitungsanlage) sowie der Logistikentwicklung im Gewerbegebiet Sindorf einzubeziehen.

Zur Bewertung der nicht ausgeräumten Anregungen durch die Regionalplanungsbehörde wird auf die Ausgleichsvorschläge der Regionalplanungsbehörde und das Erörterungsergebnis verwiesen (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).

Im Nachgang zu der Erörterung sollte sich die Stadt Elsdorf zu folgenden Fragen äußern:

1. Zustimmung zu einem Kompromissvorschlag. Obwohl landesplanungsrechtlich kein Flächentausch erforderlich ist, wurde im Erörterungstermin ein Kompromiss vorgeschlagen, der die Bedenken der Landwirtschaftskammer ausräumen sollte. Dieser sah die Konkretisierung des textlichen Ziels bzw. der Erläuterung dahingehend vor, dass nur die Kernelemente eines Autohofes dem Verzicht auf Flächentausch unterliegen.
2. Realisierbarkeit der Planung. Aus Gründen der Rechtssicherheit für die Planprüfung ist sicherzustellen, dass die Regionalplanänderung umsetzbar ist. Zur Realisierung des Autohofs in Elsdorf sah die Planung zunächst die Erschließung über einen noch zu

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

erstellenden Kreisverkehr östlich des Plangebiets vor. Da die für das Erschließungskonzept erforderlichen Grundstücke nicht zur Verfügung stehen, ist zu belegen, dass die Umsetzung der Planung durch ein anderes Erschließungskonzept sichergestellt werden kann.

Mit Schreiben vom 30.03.2017 legte die Stadt Elsdorf ein geändertes Erschließungs- und Nutzungskonzept vor (vgl. Kap. 1.2 der Begründung). Eine Zustimmung zum o.g. Kompromissvorschlag wurde nicht erteilt.

3.3 Stellungnahmen gemäß § 13 Absatz 1 LPlIG NRW (Öffentliche Auslegung)

Die Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung betreffen verschiedene Aspekte der Planung. Zum Inhalt der Stellungnahmen wird auf die Anlage 4 dieser Beschlussvorlage verwiesen, die eine zusammenfassende Darstellung aller Beiträge enthält.

Inhaltlich betreffen die kritischen Stellungnahmen folgende Themen:

- Zunahme gesundheitlicher Belastungen
- Bedarf
- Regionalplanerische Aspekte
- Alternativenprüfung
- Zunahme des Verkehrs
- Verlust landwirtschaftlicher Fläche
- Gutachten/Planunterlagen
- Folgekosten/Rentabilität/Arbeitsplätze
- Abwertung der Immobilien
- 380 kV Leitung
- Werbepylon

Eine Stellungnahme signalisiert Unterstützung für das Vorhaben.

Aus den Stellungnahmen der öffentlichen Auslegung wurden über die aus Sicht der Regionalplanungsbehörde regionalplanerisch relevanten und in der Erörterung mit den Beteiligten thematisierten Auswirkungen des Vorhabens keine gänzlich neuen Belange erkennbar. Ähnlich wie auch im Beteiligungsverfahren der öffentlichen Stellen werden Bedenken in Bezug auf die Planrechtfertigung und Bedarfsfrage, die Alternativenprüfung sowie den Verlust landwirtschaftlicher Fläche vorgebracht. Ein besonderer Schwerpunkt liegt bei den Stellungnahmen der öffentlichen Auslegung auf der Befürchtung von Verkehrszunahmen und damit einhergehenden gesundheitlichen Belastungen der Ortslagen Heppendorf und Sindorf. Weiterhin werden die Gutachten und Planunterlagen, aber auch Aussagen zur Folgekosten, die durch die Öffentlichkeit zu tragen sind, Rentabilität und Anzahl der Arbeitsplätze hinterfragt. Insgesamt ist der Konkretisierungsgrad der Einwendungen aufgrund der jeweiligen Betroffenheit im Einzelnen deutlich höher.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

3.4 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

Die im Rahmen der Umweltprüfung getroffenen Prognosen zu den ermittelten erheblichen Umweltauswirkungen der Planung sind in der nachfolgenden Bauleitplanung zu überprüfen.

3.5 Fazit zur Berücksichtigung der Umweltbelange

Wie in der Umweltprüfung beschrieben ist die Fläche an der Anschlussstelle Elsdorf nach der vergleichenden Bewertung verschiedener Standorte die verträglichste der für das Vorhaben geeigneten Alternativen.

Als regionalplanerisch relevante und erhebliche Umweltauswirkung der Planung ist der Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche und die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden zu nennen. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung nicht betroffen. Durch geänderte Flächenverfügbarkeiten reduziert sich die tatsächlich in Anspruch genommene Fläche auf ca. 6,5 ha.

4. Regionalplanerische Bewertung

Gemäß § 4 ROG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Mit der Regionalplanänderung soll die Realisierung eines Autohofs an der Anschlussstelle Elsdorf der A 4 realisiert werden. Voraussetzung dafür ist eine GIB-Darstellung. Um andere Nutzungen auszuschließen, wird der GIB mit der Zweckbindung Autohof, einem entsprechenden Ziel sowie einer Erläuterung zur Einhaltung der Zielbindung versehen. Der Bedarf weiterer LKW-Stellplätze wurde anhand der Fortschreibung des Netzkonzepts des Bundesverkehrsministeriums sowie einer Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW aus 2015 belegt.

4.1 Erfordernisse der Raumordnung

Raumordnungsgesetzes (ROG)

Zentrale Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung sind die unterschiedlichen Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen sowie die Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen (vgl. § 1 Abs. 1 ROG). Diese sind durch Festlegungen in Raumordnungsplänen im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung zu konkretisieren (vgl. § 2 ROG). Die 24. Regionalplanänderung berücksichtigt die Grundsätze der Raumordnung in Bezug auf die Forderungen zu Wirtschaftswachstum und Infrastruktur.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

Landesentwicklungsplan NRW (LEP)

Landesplanerische Ziele

Im bisherigen Verfahren der 24. Regionalplanänderung galten zunächst die Ziele des LEP 1995, beim Aufstellungsbeschluss durch den Regionalrat sind die Ziele des **LEP NRW 2017** wirksam.

In Kapitel C.II „Baulandvorsorge für die Wirtschaft“ wird die Darstellung ausreichender Wirtschaftsflächen gefordert. Dabei sind Arrondierungen vorhandener Standorte zu nutzen, bevor andere Flächen in Anspruch genommen werden.

Aus dem LEP-Ziel D.I.2 „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur“ ist das Ziel 2.1 herzuleiten. Es fordert die Verbesserung besonders der Ost-West-Verbindungen wegen der Anforderungen an das großräumige Verkehrsnetz durch die europäische und deutsche Einigung. Der Ausbau soll sich vorrangig auf die Entwicklungsachsen konzentrieren.

Die inzwischen verbindlichen Ziele des **LEP NRW 2017** sind hinsichtlich der bedarfsgerechten und flächensparenden Ausweisung sowie des Verbots von Neuansätzen im Freiraum gegenüber den Zielen des LEP 1995 weitgehend identisch.

Interkommunale Zusammenarbeit ist gemäß der Erläuterung zu Grundsatz 6.3-4 des **LEP NRW 2017** anzustreben, wenn eine Kommune allein nicht in der Lage ist, geeignete Flächen für gewerblich-industrielle Bereiche auszuweisen. Das ist hier nicht gegeben. In Übereinstimmung mit Absatz 1 der Erläuterung zu Grundsatz 6.3-4 grenzt die Autohof-Fläche sogar unmittelbar an einen bestehenden GIB an.

Entsprechend der im LEP NRW formulierten Ziele zum Freiraumschutz darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn die Inanspruchnahme erforderlich ist, beispielsweise wenn der Flächenbedarf nicht innerhalb des dargestellten Siedlungsraumes gedeckt werden kann (alt: Ziel B.III.1.23, wird im aktuellen Ziel unter 6.1-1 subsummiert).

Im **LEP NRW 2017** fordert darüber hinaus der Grundsatz 7.1-1, dass Freiraum erhalten werden und seine Funktionen gesichert und entwickelt werden sollen. Ziel 7.1-2 konkretisiert, dass die Sicherung des Freiraums durch Festlegung von Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen, Wald und Oberflächen-gewässern zu erfolgen habe.

Aufgrund der besonderen Lageanforderungen an einen Autohof in direkter Nähe einer Autobahnanschlussstelle, konnte kein geeigneter Standort innerhalb eines bestehenden GIB gefunden werden. Insofern entspricht die Neudarstellung eines GIB mit der Zweckbindung Autohof im Anschluss an einen bestehenden GIB den Vorgaben des LEP NRW.

Ziele der Regionalplanung

Der Regionalplan konkretisiert die landesplanerischen Vorgaben in diesem Fall zur bedarfsgerechten Wirtschaftsentwicklung, zur Verkehrsinfrastruktur und zum Freiraumschutz. Die Forderung nach Arrondierung eines vorhandenen Standortes ist erfüllt, da der zukünftige Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich im Osten an einen vorhandenen GIB auf Kerpener Stadtgebiet grenzt.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

4.3 Abwägung

Der im Rahmen der Planaufstellung zu treffenden Abwägungsentscheidung beruht auf der Planbegründung, in der die raumordnerischen Vorgaben einerseits und die eingegangenen Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren andererseits dargestellt werden.

Auslöser für die 24. Regionalplanänderung war der Wunsch der Stadt Elsdorf, einen Autohof an der neuen Anschlussstelle Elsdorf an der Autobahn A 4 zu realisieren. Damit sollte eine zweckgebundene gewerblich-industrielle Nutzung ermöglicht und zugleich der aktuelle und in Zukunft weiter zunehmende Bedarf an LKW-Stellplätzen gedeckt werden.

Die üblicherweise mit einem Autohof einhergehenden Nutzungen, die eine gemischte Struktur aufweisen, nämlich zum einen der Tankstellenbetrieb, des Weiteren die Anlage von Stellplätzen und schließlich die Service- und Gastronomiebereiche unterfallen insgesamt dem weiten Begriff des Gewerbebetriebs in § 8 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 3 der Baunutzungsverordnung (BAuNVO). Eine Bezugnahme nur auf die Stellplatzanlagen – wie von der Landwirtschaftskammer gefordert – lässt sich insofern nicht rechtfertigen.

Da die Planung insoweit öffentlichem Interesse dient – die Bedarfsbestätigungen von Bund und Land liegen vor – und dieses öffentliche Interesse nur standortgebunden (im Bereich einer BAB-Anschlussstelle) realisiert werden kann, kann von einem Flächentausch abgesehen werden.

Im Laufe des Aufstellungsverfahrens musste die ursprüngliche Planung verändert werden (vgl. Kap. 2.1 dieser Begründung). Aufgrund mangelnder Verkaufsbereitschaft wurde das Vorhaben auf eine südliche Teilfläche verschoben und nimmt aktuell nur noch ca. 6,5 ha in Anspruch. Damit verbunden war ein verändertes Erschließungskonzept (Zufahrt von der B 477n nur aus Süden und Abfahrt auf die K 16 nur nach Süden).

In der Abwägung der Belange sind die mit dem Vorhaben verbundenen regionalplanerisch relevanten Raumnutzungskonflikte einzubeziehen. Im Rahmen der Umweltprüfung wurde der Verlust landwirtschaftlicher Fläche als raumordnerisch relevant bewertet. Besonders oder sehr schutzwürdige Böden sind von der Planung jedoch nicht betroffen.

Bei der Standortwahl ist die verträglichste der potenziellen Alternativen als wesentliche Maßnahme zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen gewählt worden. Die Standortwahl vermeidet die Inanspruchnahme von Bereichen mit regional bedeutsamen Freiraumfunktionen wie Schutz der Natur, Grundwasser- und Gewässerschutz oder Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Durch die oben beschriebene Flächenreduzierung und das neue Erschließungskonzept sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen in den umliegenden Wohnsiedlungen z.B. wegen zusätzlicher Verkehre gegenüber der ursprünglichen Planung weiter vermindert worden.

Als Ergebnis des Beteiligungsverfahrens der öffentlichen Stellen ist festzuhalten, dass einige der Anregungen und Bedenken bereits im Erörterungsverfahren ausgeräumt werden konnten. Zahlreiche Themen sind in der nachfolgenden Bauleitplanung abzuhandeln.

Die Bedenken zur Erforderlichkeit der Freirauminanspruchnahme für PKW-Stellplätze, ein Hotel sowie eine Werkstatt konnten nicht ausgeräumt werden. Unterschiedliche Auffassungen zur

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

Beschränkung auf ein infrastrukturell begründetes Mindestmaß und zu einer weiteren Konkretisierung der Zweckbindung blieben ebenfalls bestehen.

Weitere Bedenken in Bezug auf generellen Verzicht von Umnutzung landwirtschaftlicher Flächen im Bereich des Tagebaus sowie die Prüfung der Feinstaub- und Lärmbelastung wurden aufrechterhalten.

In einem dritten kritischen Themenblock aus der Trägerbeteiligung konnten Zweifel an der Planerfordernis, Forderung nach Flächentausch und weiteren Gutachten nicht ausgeräumt werden.

Die Regionalplanungsbehörde ist der Auffassung, dass ein generelles Entwicklungsverbot der Tagebauanrainerkommunen nicht mit dem LEP NRW vereinbar ist, die Zweckbindung ausreichend konkretisiert ist und bei einem Autohof ein Hotel und eine Werkstatt zu den Kernelementen nach VwVStVO gehören. Noch unklar ist, ob ein Hotel auf der verkleinerten Fläche realisiert werden kann. Durch die Flächenreduktion ist die Gefahr von Fehlnutzungen weitgehend ausgeschlossen. Die Lärm- und Feinstaubbelastungen sind ebenso wie die verkehrlichen Belange entsprechend der Regionalplanungsebene ausreichend berücksichtigt worden. Weitere Gutachten werden ggs. im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich.

Für die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gilt ähnliches. Viele Themen (Lärmschutz, Feinstaub, Pylon etc.) werden erst auf der Ebene der Bauleitplanung konkretisiert. Die grundsätzlichen Bedenken in Bezug auf eine allgemeine Verschlechterung der Lebens- und Umweltbedingungen können teilweise dadurch ausgeräumt werden, dass durch das geänderte Erschließungskonzept zusätzliche Verkehre in den umliegenden Wohnsiedlungen weitgehend ausgeschlossen werden können. Die Bedarfsfrage ist mit dem Erarbeitungsbeschluss ausreichend belegt worden.

Abwägungsergebnis

Es ist im vorhandenen Siedlungsraum keine dem Bedarf eines Autohofs mit seinen besonderen Standortanforderungen geeignete Fläche vorhanden.

Autohöfe dienen öffentlichen Zwecken, weil sie nach ihrer Errichtung in den Bedarfsplänen für Stellplatzanlagen des Bundes Berücksichtigung finden.

Nach Durchführung des Regionalplanverfahrens sind keine Belange erkennbar, die einer Realisierung des Vorhabens im Einklang mit den Zielen und Erfordernissen der Raumordnung entgegenstehen.

Die Regionalplanungsbehörde schlägt vor, die 24. Planänderung gemäß dem Vorschlag der Regionalplanungsbehörde (Anlage 2) aufzustellen.

Es bleibt bei dem ursprünglichen Planbereich des Erarbeitungsbeschlusses von ca. 12 ha. Daraus ergeben sich für die Zukunft die Optionen, den Autohof eines Tages zu vergrößern oder im Rahmen der anstehenden Regionalplanfortschreibung für den Regierungsbezirk Köln die Flächendarstellung zu reduzieren und die restliche Fläche wieder dem Freiraum zuzuführen.

Planbegründung, zusammenfassende Erklärung und Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen

5. Weiteres Verfahren

Nach Aufstellung der Planänderung durch den Regionalrat ist diese der Landesplanungsbehörde (Staatskanzlei NRW) anzuzeigen (vgl. § 19 Abs. 6 LPlG NRW). Ihre Bekanntmachung erfolgt, wenn die Landesplanungsbehörde nicht innerhalb der Frist von höchstens drei Monaten nach Anzeige aufgrund einer Rechtsprüfung unter Angabe von Gründen im Einvernehmen mit den fachlich zuständigen Landesministerien Einwendungen erhoben hat. Die Frist beginnt mit Eingang der vollständigen Unterlagen. Mit dem Beschlussvorschlag (Punkt 3 des Beschlussvorschlages) wird die Regionalplanungsbehörde beauftragt, der Landesplanungsbehörde die aufgestellte Planänderung anzuzeigen.

Bekannt gemachter Plan – Textliche Darstellung

Textliche Darstellung

Die textliche Darstellung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln wird durch die 24. Planänderung – Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf wie folgt geändert:

Textliche Darstellung

Die textliche Darstellung des Regionalplanes Köln, Teilabschnitt Region Köln wird durch die 24. Planänderung – Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für zweckgebundene Nutzungen (GIB m.Z.) Autohof, Stadt Elsdorf wie folgt geändert:

In Kapitel B.3.6 „GIB für zweckgebundene Nutzungen“ wird ein neues Ziel mit Erläuterung eingefügt.

Ziel 6 (Rhein-Erft-Kreis)

Der zweckgebundene GIB „Autohof Elsdorf“ dient ausschließlich der Errichtung eines Autohofs. Als eine der wesentlichen Funktionen des Autohofs ist bei der Umsetzung der Planung die Bereitstellung zusätzlicher Stellplätze vorzusehen.

Erläuterung:

- (2) Es sind die Anforderung des Zeichens 448.1 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu erfüllen, wie eine maximale Entfernung zur Autobahn von einem Kilometer, eine ganzjährige und ganztägige Öffnung, die Erstellung von mindestens 100 LKW-Stellplätzen, Fachwerkstätten (bzw. der Hinweis darauf), Sanitäreinrichtungen, ein umfassendes Speiseangebot. Die Freirauminanspruchnahme lässt sich vorrangig aufgrund dieser standortgebundenen Hauptnutzung Autohof und LKW-Stellplätze nebst hier unmittelbar erforderlicher Infrastruktur rechtfertigen. Daher ist zunächst der Autohof mit Stellplätzen und der Tank- und Rastanlage zu errichten; die übrige Nutzung ist erst in Folge dieses Hauptzwecks zu ermöglichen.

Zeichnerische Darstellung

Die Änderung der zeichnerischen Darstellung ist unter dem Punkt `Zeichnerische Darstellung´ wiedergegeben.