

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Die Bürgermeisterin**

Federführender Fachbereich Grundstücksnutzung		Drucksachen-Nr. 331/1999
		<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
		<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
<b>Beschlussvorlage</b>		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Planungsausschuss	27.01.2000	Entscheidung

**Tagesordnungspunkt**

**Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -  
 - Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

**Beschlussvorschlag**

Der Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, das Aufstellungsverfahren zum

**Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -**

auf der Grundlage des Vorentwurfes und unter Berücksichtigung des Beratungsergebnisses fortzusetzen.

Der Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - wurde zuletzt in der Sitzung des Planungsausschusses am 18.08.1999 beraten und die Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 BauGB durch Aushang sowie im Rahmen einer Bürgerversammlung am 28.10.1999 durchgeführt.

Das Protokoll der Bürgeranhörung vom 28.10.1999 ist der Vorlage beigelegt.

**Als Ergebnis der Erörterung wurden folgende auf die Vorentwurfsplanung zum Bebauungsplan bezogene Einwände festgehalten:**

#### **1. Standort "Neuer Busbahnhof"**

- keine Notwendigkeit erkennbar, den Standort - Busbahnhof zu verlegen
- Anregung, den Busbahnhof nördlich der Bahngleise (Jakobstraße) zu verlegen

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die vom Rat der Stadt am 23.06.1998 beschlossene städtebauliche Leitbildkonzeption für das Stadtzentrum beinhaltet neben der Begrenzung des Zentrums (Kerngebiet - MK) zwischen der O-denthaler Straße im Osten und dem 'Driescher Kreuz' im Westen eine Zentrumserweiterung um das Busbahnhof- und Bahnhofsareal.

Das heutige Erscheinungsbild des S-Bahn-Endhaltepunktes und des Busbahnhofs wird durch eine ungeordnete Bebauungs- und Nutzungsstruktur gekennzeichnet. Der Bereich stellt eine unattraktive Entreesituation in das Stadtzentrum dar, die durch brachgefallene und mindergenutzte Flächen geprägt wird. Darüber hinaus ist die Verknüpfung und Anbindung zwischen S-Bahn-Endhaltepunkt und Busbahnhof unzureichend und wenig attraktiv für die ÖPNV-Benutzer.

Vorrangiges Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Verbesserung des Verknüpfungspunktes zwischen Bus und Bahn. Derzeit liegen die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn bei 70% der ankommenden Fahrgäste.

Der Haltestellenbereich soll zukünftig innerhalb des Stadtzentrums integriert und unmittelbar an das Geschäftszentrum (Fußgängerzone) sowie an den S-Bahn-Endhaltepunkt (Bahnhofsgebäude/ Fahrgastzentrum) angebunden werden.

Attraktivität und Funktionsfähigkeit des zukünftigen Busbahnhofs/Bahnhofs werden insbesondere durch die integrierte Lage im Stadtzentrum (kurze Entfernungen / kurze Wege) hergestellt. Durch das städtebauliche Konzept, entwickelt in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG, den Busverkehrsbetrieben sowie dem Verkehrsverbund VRS, werden optimale Umsteigebeziehungen ermöglicht.

Die Errichtung des Busbahnhofs nördlich des S-Bahn-Gleises ist aufgrund der auch langfristig betriebsnotwendigen Bahnflächen nicht möglich und ebenso unter städtebaulichen Gesichtspunkten nicht zu befürworten.

Die für einen neuen Busbahnhof erforderlichen Flächen nordwestlich des S-Bahngleises befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG und stehen dem Ergebnis der durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung entsprechend auch langfristig nicht zur Verfügung, weil sie für den schienengebundenen Güterverkehr (Güterverladung) benötigt werden.

Darüber hinaus würde eine Verlagerung des Busbahnhofs an die Jakobstraße der städtebaulichen Zielsetzung, den Busbahnhof innerhalb des Stadtzentrums stärker zu integrieren, entgegenstehen, da die Entfernung zur Fußgängerzone zu groß und durch das S-Bahngleis eine zusätzliche Barriere geschaffen würde.

Der geplante integrierte Standort des neuen Busbahnhofes an der Stationsstraße gewährleistet sowohl eine optimale Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn, als auch eine direkte Zugänglichkeit zu den angrenzenden Fußgängerbereichen "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" und "Poststraße/ Hauptstraße"(geplant).

## **2. Bahngleise**

- Bedenken gegen die Kürzung und den Wegfall von Gleisen, weil dadurch eine weitere Verlagerung der Güter auf die Schiene verhindert wird.
- Güterverladung der Fa. Grünzweig + Hartmann AG (G+H) auf den nördlichen Gleisen im Bereich der Jakobstraße ist auch zukünftig erforderlich

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die konzipierte Verlagerung des Busbahnhofes, die laufenden Planungen für den neuen Busbahnhof und für das Bahnhofsumfeld (Rahmenplanung - Innenstadt/ Zentrumserweiterung) sowie die derzeitige Nutzungsstruktur des Bahngeländes, die neben den für den schienengebundenen Personen- und Güterverkehr genutzten Gleisanlagen durch mindergenutzte und brachgefallene Flächen gekennzeichnet wird, haben die Deutsche Bahn AG veranlaßt, eine umfangreiche Entbehrlichkeitsprüfung durchzuführen. Der Prüfung liegen die Bestandssituation, die zukünftigen Bedarfe der unterschiedlichen Konzernbereiche sowie Wirtschaftlichkeitsüberlegungen zugrunde.

Dem Ergebnis der durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung entsprechend sind die im Bebauungsplanvorentwurf überplanten Bereiche an der Stationsstraße (neuer Busbahnhof) sowie an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße (Kerngebietserweiterung) nicht mehr bahnbetriebsnotwendig, da deren (bahnbetriebliche) Nutzung bereits aufgegeben wurde, kurzfristig nicht mehr erforderlich ist oder an anderer Stelle bzw. auf anderen Flächen kompensiert werden kann.

In das städtebauliche Gesamtkonzept wurden darüber hinaus - als Zielprojektion - Bahnflächen entlang der Jakobstraße mit einbezogen (Mischgebietsbebauung an der Jakobstraße), die kurz- und mittelfristig weiterhin von der Fa. G+H zur Güterverladung genutzt werden und deren Entbehrlichkeit langfristig in Aussicht gestellt werden kann (Ergebnis der Entbehrlichkeitsprüfung/ Deutsche Bahn AG).

Da eine kurzfristige Entbehrlichkeit und Entwidmung der betreffenden Flächen nicht in Frage kommt, werden diese im Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - als Bahnanlage ausgewiesen bzw. als gewidmete Bahnfläche nachrichtlich übernommen.

Die Umsetzung der städtebaulichen Konzeption, den nordwestlichen Innenstadtbereich durch den neuen Busbahnhof und durch eine zusätzliche Kerngebietsbebauung umzunutzen, umzugestalten und zu attraktivieren steht einer wünschenswerten Verlagerung von zusätzlichen Gütern auf die Bahn nicht entgegen.

Die Gleise, die heute für eine Güterverladung genutzt werden und nicht ausgelastet sind, stehen auch weiterhin zur Verfügung. Von der geplanten Kopfbebauung an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird lediglich ein Gütergleis (Gleis 4) betroffen, welches zurzeit unmittelbar an der zukünftigen Fußgängerzone endet. Eine erneut durchgeführte bahninterne Prüfung hat ergeben, dass eine Kürzung des Gleises 4 um 40 m ohne Beeinträchtigung der zurzeit dort stattfindenden Güterverladung (z.B. Containerterminal Zinkhütte) möglich ist bzw. im "Bahnhof Bergisch Gladbach" kompensiert werden kann.

Für den zukünftigen Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrs stehen nach Wegfall des Bahnüberganges "Tannenbergsstraße" sowie durch eine mögliche Reaktivierung des Gleisdreieckes im unmittelbaren Nahbereich zur Innenstadt zukünftig Flächen zur Verfügung, die für eine zusätzliche Güterverladung genutzt werden könnten.

Aus städtebaulicher Sicht sollten diese Bereiche zu Gunsten einer Innenstadterweiterung und einer Umgestaltung und Attraktivierung des Bahnhofsbereiches (Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) für eine Ausweitung der Güterverladung weiterverfolgt werden.

### **3. Unterbrechung der erweiterten Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" durch die Fahrstraße "Stationsstraße"**

- Zusätzliche Belastung der Stationsstraße durch Busverkehr zu erwarten
- Fußgänger müssen eine stark frequentierte Fahrstraße überqueren
- Trennende Wirkung der Stationsstraße

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Im Zuge der Rahmenplanung für die Innenstadt Bergisch Gladbach wurde ein Verkehrskonzept und ein Parkraumkonzept erstellt. Diese Konzeptionen beinhalten die Reduzierung von Durchgangsverkehrsströmen innerhalb der Innenstadt, den Wegfall der verkehrsziehenden P&R-Plätze an dem S-Bahn-Endhaltepunkt sowie die Unterbindung von Ziel- und Quellverkehren durch Reduzierung von Parkplätzen in der Innenstadt. Darüber hinaus sehen sie u.a. eine Parkeinrichtung am 'Driescher Kreisel' für den ruhenden Verkehr vor, die den MIV vor der Innenstadt abfangen soll.

Die mit Umsetzung der Verkehrskonzepte verbundenen Auswirkungen (Verkehrsreduzierung) haben ebenso Verkehrsentlastungen auf der Stationsstraße zur Folge. Durch die Reduzierung des MIV auf der Stationsstraße sowie durch den geplanten Wegfall des Linksabbiegers in die Poststraße ist eine funktionsfähige Andienung des neukonzipierten Busbahnhofes gewährleistet.

Zurzeit ist die fußläufige Verbindung der Fußgängerzone zum Busbahnhof und zum S-Bahn-Endhaltepunkt im Zuge der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße durch die Stationsstraße unterbrochen. Der Fußgängerstrom und der Kfz - Verkehr werden durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Die Fahrstraße "Stationsstraße" mit innerstädtischer Erschließungsfunktion bleibt aufgrund der räumlichen Verhältnisse und zur Stärkung und Erweiterung der Geschäftsentwicklung bzw. Integration des S-Bahnhofes / Busbahnhofes innerhalb des Stadtzentrums weiterhin erforderlich.

Durch Ausweitung und entsprechende Gestaltung des Fußgängerbereiches von der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bis zur Jakobstraße kann die derzeit unzureichende Anbindung an den Bahnhofsbereich verbessert werden. Um eine unproblematische Fußgängerquerung zu ermöglichen, wird durch Belagwechsel und optische Trennung eine dem Kfz-Verkehr vorrangige Fußwegung geplant.

Eine Über- bzw. Unterführung sowohl für den Fußgänger (Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) als auch für den Kfz-Verkehr (Stationsstraße) würde massive Rampenbauwerke erfordern und erscheint aus städtebaulicher Sicht, aber auch unter Sicherheitsaspekten für die Fußgänger wenig attraktiv.

### **4. Verkehrsknoten "Driescher Kreuz"**

- Bedenken gegen die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes, weil dadurch zwei Gleisübergänge geschaffen werden
- Bedenken gegen die veränderte Verkehrsführung der Hauptstraße aus Richtung Gronau

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach wurden für den Verkehrsknoten 'Driescher Kreuz' zwei Entwurfsvarianten erstellt, die alternativ einen Kreisverkehrsplatz oder eine T-Kreuzung vorsehen. Den Varianten liegt die Annahme bezüglich der Verkehrsführung zugrunde, dass die Hauptstraße aus Richtung Süden nicht in den Knoten mündet, sondern als Rechtsabbieger direkt auf die Straße „An der Gohrmühle“ geführt wird.

Die stadteinwärts fahrenden Verkehrsströme aus Richtung „Gronauer Kreisel“ in Richtung Stationsstraße werden über die Dechant-Müller-Straße (Änderung der Verkehrsführung in Beidrichtungsverkehr erforderlich) und Kalkstraße in den Knoten bzw. in den Kreisverkehrsplatz geführt.

Die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorgebrachten Einwände gegen die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes sowie gegen die veränderte Verkehrsführung der Hauptstraße, die beiden Entwurfsvarianten zum Verkehrsknoten zugrunde liegt, werden bei der weiteren Detailplanung geprüft.

Entsprechend der Beschlusslage (Rat 15.06.1999) wird für den Verkehrsknoten ‘Driescher Kreuz’ zurzeit eine Detailplanung erstellt und dem Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr (AUIV) in einer seiner nächsten Sitzung zur Beratung vorgelegt.

Als Voraussetzung für die Entscheidung bezüglich der möglichen Gestaltung des Verkehrsknotens als ‘Kreisverkehrsplatz’ oder ‘T-Kreuzung’ sind bei der weiteren Planung folgende Kriterien zu prüfen:

- Leistungsberechnung/ Ermittlung der Aufnahmekapazität unter Berücksichtigung der vorhandenen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsströme und -mengen
- Gewährleistung des Verkehrsflusses/ Ermittlung evtl. separat zu führender Verkehrsströme
- Vermeidung von Rückstauwirkungen in den Verkehrsstraßen, vor allem in der Stationsstraße (Behinderung des Funktions- und Betriebsablaufes Busbahnhof)
- Vermeidung von Rückstaubildung im Knoten durch Zielverkehre in die geplante Parkeinrichtung sowie in der Parkeinrichtung durch den Ausfahrtsverkehr
- Flächenverbrauch/ Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken
- Fußgängerführung
- erforderliche Gleisquerung/ Integration des bestehenden Industriegleises der Firma Zanders

Auf Grundlage der nach Vorliegen der Detailplanung des Verkehrsknotens ermittelten Flächenbedarfe wird eine entsprechende Flächensicherung im Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - erfolgen. Damit werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine spätere Umgestaltung des Verkehrsknotens geschaffen.

### **Fortsetzung des Bebauungsplanverfahrens**

Die Verwaltung schlägt vor, das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - auf der Grundlage des Vorentwurfes fortzusetzen, die Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zu beteiligen und den Bebauungsplanentwurf für die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorzubereiten.

Bei der Erstellung des Bebauungsplanentwurfes werden nur die Bahnflächen als Baugebiete oder Verkehrsfläche (Busbahnhof) ausgewiesen, die von dem seitens der Deutschen Bahn AG durchzuführendem Entwidmungsverfahren umfasst werden. Die übrigen Flächen werden als Bahnanlage bzw. als bahnbetriebsnotwendige Flächen (planfestgestellt nach Eisenbahnrecht) nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

### **Interessenlage - Deutsche Bahn AG**

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird zurzeit seitens der Deutschen Bahn AG - auf Grundlage des vorliegenden städtebaulichen Bauungs- und Nutzungskonzeptes - eine Vermarktung der zukünftigen Bauflächen im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße durchgeführt.

Entsprechend der zwischen der Stadt und Deutschen Bahn AG (DB Imm) geschlossenen Kooperationsvereinbarung wird angestrebt, die Bebauungs- und Nutzungskonzeption für die bahneigenen Flächen an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zu konkretisieren, damit eine adäquate und den beiderseitigen Interessenlagen berücksichtigende Festsetzung im Bebauungsplan erfolgen kann.

Im Rahmen der laufenden Abstimmungs- und Kaufverhandlungsgespräche wurden im Dezember 1999 seitens der DB Imm und potentieller Investoren zwei Investorenplanungen für eine Bebauung des "Kopfbereiches-Bahnhof" (Zentrumserweiterung-MK) an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße vorgestellt. Beide Investoren wurden aufgefordert, ihre Bebauungs- und Nutzungsvorstellungen zu konkretisieren und entsprechende aussagefähige Unterlagen (Plandarstellung und Erläuterungen zum Projekt) zu erstellen.

Die Planungen - soweit aussagefähige Planunterlagen vorliegen - werden dem Ausschuss im Rahmen der Beratung des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - (Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung) in der Sitzung am 27.01.2000 vorgestellt.

Eine verkleinerte Kopie des Vorentwurfes zum Bebauungsplan sowie das Protokoll der Bürgerversammlung vom 28.10.1999 sind der Vorlage beigelegt.

## **Anlagen**