Die Bürgermeisterin
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung, Stadtplanung Drucksachen-Nr.
607/2000 X Öffentlich Nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Beratungsfolge (
Sitzungsdatum Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Planungsausschuss
26.10.2000

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach
- Beschluss zur Aufstellung
- Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Beschlussvorschlag

Gemäß § 2 in Verbindung mit §§ 8 ff Baugesetzbuch ist der Bebauungsplan
Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -
als verbindlicher Bauleitplan im Sinne von § 30 Abs. 1 BauGB (qualifizierter Bebauungsplan) aufzustellen.

Der Bebauungsplan umfasst das Gebiet des Bahnhofes Bergisch Gladbach und wird durch die Jakobstraße im Nordwesten, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße im Nordosten sowie die Stationsstraße und die Verkehrsflächen des Driescher Kreuzes im Südosten begrenzt.
Der Bebauungsplan setzt die genauen Grenzen seines räumlichen Geltungsbereiches fest (§ 9 Abs. 7 Baugesetzbuch).

II. Der Bebauungsplan
Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -
ist unter Beifügung der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

Sachdarstellung / Begründung

Planungstand

Der Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - wurde zuletzt in der Sitzung des Planungsausschusses am 27.01.2000 mit dem Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB beraten.

Der Bebauungsplanentwurf mit zeichnerischen und textlichen Festsetzungen wurde zwischenzeitlich unter Berücksichtigung der aktuellen Untersuchungsergebnisse erstellt, so dass die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes durchgeführt werden kann.

Planinhalte

Das Plangebiet umfasst das gesamte derzeitige Bahnareal zwischen der Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Stationsstraße sowie die Flächen des Verkehrsknotens "Driescher Kreuz". Neben der Ausweisung von Verkehrsflächen für den neuer Busbahnhof (Fläche A - Haltestellenbereich und Fläche D - Buswartebereich) und der vorgelagerten Platzfläche (Fläche B - Fußgängerbereich) sowie der planungsrechtlichen Sicherung der Flächen, die für den umgestalteten Knotenpunkt "Driescher Kreuz" (Kreisverkehrsplatz) erforderlich sind, sieht der Bebauungsplanentwurf eine Kerngebietsausweisung (Fläche C) auf derzeitigen Bahnflächen entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße vor.
Eine Übersicht der Teilräume der Vorlage zur Information beigefügt.

Die weiterhin betriebsnotwendigen Bahnflächen werden in dem Bebauungsplan als planfestgestellte, gewidmete Flächen nachrichtlich übernommen.

Der zur öffentlichen Auslegung anstehende Bebauungsplanentwurf berücksichtigt die Ergebnisse folgender Untersuchungen und Gutachten:

1. Vorplanung des neuen Verkehrsverknüpfungspunktes Bus + Bahn, bestehend aus Busbahnhof und S-Bahn-Endhaltepunkt mit gemeinsamem Umsteigebahnsteig, erstellt, entwickelt und begleitet durch die Firma IVU Traffic, Technologies AG, Berlin.
Die Vorplanung des neuen Verkehrsverknüpfungspunktes wurde zusammen mit den verschiedenen Verkehrsträgern und den verschiedenen Konzernbereichen der Deutschen Bahn AG erarbeitet und wird in regelmäßig stattfindenden Arbeitsgesprächen (jour fixe) weiterentwickelt.

2. Kreisverkehrsplatz "Driescher Kreuz"
Wie bereits in der Beschlussvorlage zur Planungsausschuss-Sitzung am 27.01.2000 angekündigt, wurde zwischenzeitlich eine Detailuntersuchung für die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich "Driescher Kreuz" durch das Planungsbüro VIA, Köln durchgeführt.

Im Rahmen der Untersuchung wurde die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes für unterschiedliche Ausbauformen des Kreisels (einspurige und zweispurige Kreisfahrbahn, Bypässe) sowie für verschiedene Ausbaustufen des Verkehrsnetzes (Ersatz Bahnübergang Tannenbergstraße/ Netzergänzung westliche Innenstadt) berechnet.

Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Leistungsfähigkeitsprüfung für den geplanten Kreisel wurde nach Erstellung, Analyse und Bewertung einer Vielzahl von unterschiedlichen

Varianten ein Kreisverkehrskonzept im Bereich "Driescher Kreuz" ausgewählt und planerisch optimiert, das sowohl unter verkehrlichen, als auch unter städtebaulichen Aspekten zur Ausführung empfohlen wird.

Wesentliche Inhalte der Kreiselkonzeption sind:
Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 30 Metern und einspuriger Verkehrsführung
unter Zugrundelegung der heutigen Verkehrsführung und Verkehrsbelastung ist ein Bypass von der Hauptstraße in die Straße 'An der Gohrsmühle' sowie ein Bypass von der Straße 'An der Gohrsmühle' in die Stationsstraße erforderlich.
der Bypass 'An der Gohrsmühle' in die Stationsstraße kann gleichzeitig als Zufahrt für eine konzipierte, zusätzliche öffentliche Parkierungsanlagen im Bereich Stationsstraße/ Hauptstraße westlich des neuen Kreisverkehrsplatzes dienen.
Integration des bestehenden Industriegleises der Firma Zanders innerhalb des umgestalteten Verkehrsknotens unter Beibehaltung der derzeitigen Gleistrasse

Bezüglich der Untersuchungsergebnisse wird auf die Beschlussvorlage für den Hauptausschuss (Rahmenplanung Innenstadt Bergische Gladbach - Verkehrsführung / Ruhender Verkehr) mit der Drucksachennummer 640 / 2000, die der Mitteilungsvorlage (Drucksachennummer 598 / 2000) für den heutigen Planungsausschuss zum Thema Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach als Anlage beigefügt ist, verwiesen.

Im Bebauungsplan werden die für einen Kreisverkehrsplatz erforderlichen Flächen als Verkehrsflächen festgesetzt und somit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Realisierung der Umgestaltung des Verkehrsknotens geschaffen.

In Abhängigkeit der Hauptausschussentscheidung wird die Verwaltung eine Detail- und Ausbauplanung für den Kreisverkehrsplatz erstellen.

Parkierungsanlage im Bereich Driescher Kreuz
In dem vom Rat der Stadt am 29.04.1999 beschlossenen Parkraumkonzept ist der Standort für eine Parkierungsanlage im Bereich des Driescher Kreuzes westlich des neuen Busbahnhofes enthalten.

Die Detailprüfungen im Zusammenhang mit der Vorplanung des Busbahnhofes haben ergeben, dass eine Parkierungsanlage als Tiefgarage unter bzw. als Parkebene über der Buswarteanlage eine erhebliche Baukostenerhöhung für den neuen Busbahnhof zur Folge hätte.

Darüber hinaus sollte im Rahmen der Planung für den neuen Busbahnhof daran festgehalten werden, die vorhandene Baumreihe, bestehend aus 60-70 Jahre alten Roßkastanien, zu erhalten und durch die Errichtung des Buswarteanlage auf derzeitigem Bodenniveau eine Begrünung der Verkehrsfläche mit (Groß-)Bäumen vorzusehen.

Mögliche Alternativstandorte für eine Parkierungsanlage bilden die Flächen westlich neben der Buswarteanlage oder ein Standort südlich der geplanten Buswarteanlage unmittelbar am Driescher Kreuz unter Einbeziehung des derzeitigen Parkplatzes.
Beide Standorte sind für eine Parkierungsanlage ungeeignet:
der Standort westlich des Busbahnhofes ist ausschließlich über die Kalkstraße bei gleichzeitiger Querung des Zanders-Industriegleises zu erreichen. Eine Parkierungsanlage an dem beschriebenen Ort ist aufgrund seiner schlechten Erreichbarkeit und der fußläufigen Entfernung

zum Eingang der Fußgängerzone wenig attraktiv und kann zur Ausführung nicht empfohlen werden.

der Standort südlich der geplanten Buswarteanlage wird für eine Parkierungsanlage ebenso nicht empfohlen, weil die derzeitige, erhaltenswerte Grünkulisse (Baumreihe) wegfallen würde.

Im Zusammenhang mit der Detailuntersuchung für den Kreisverkehrsplatz im Bereich "Driescher Kreuz" wurde ein weiterer Alternativstandort für die konzipierte Parkierungsanlage geprüft.
Durch die vorgesehene Lage des Kreisverkehrsplatzes verbleiben östlich des Kreisels Restflächen, die - zusammen mit dem Grundstück des zurzeit noch vorhandenen Zollamtes - für eine Parkierungsanlage geeignet sind. Eine Parkierungsanlage zwischen der Stationsstraße und Hauptstraße (Tiefgarage oder Parkhaus) könnte unmittelbar über den Bypass "An der Gohrsmühle/ Stationsstraße" an den Kreisel angebunden werden und würde einen direkten Zugang in den Fußgängerbereich Hauptstraße ermöglichen.
Die Verwaltung schlägt vor, den Standort für die öffentliche Parkierungsanlage bei der Entwicklung eines Bebauungs- und Nutzungskonzeptes für den Bereich zwischen Stationsstraße, Post- und Hauptstraße zu berücksichtigen und im Rahmen der Umsetzung des Parkraumkonzeptes weiterzuverfolgen.

Umweltverträglichkeitsprüfung
Die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - wurde vom Büro NARDUS, ökologische Untersuchungen, Wiehl erstellt.
Durch die beabsichtigten Ausweisungen im Bebauungsplan werden die Voraussetzungen für umweltrelevante Eingriffe (Eingriff und Wegfall von vegetationsbestandenen Flächen, Versiegelung) geschaffen, die durch Bepflanzungsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes nicht vollständig ausgeglichen werden können.
Als externe Ausgleichsmaßnahme wird daher die "Entwicklung eines naturnahen Kalk-Buchenwaldes" auf einem städtischen Waldgrundstück (zurzeit Fichtenbestand) östlich von Herrenstrunden vorgesehen.
Die vorgesehene Umwandlung eines Fichtenwaldes in einen naturnahen Kalk-Buchenwald auf einer Fläche von ca. 7.300 m² und Bepflanzungsmaßnahmen (Anpflanzen von Bäumen) innerhalb des Plangebietes sind geeignet, die durch die Baumaßnahmen zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen.
Eine Kopie des Gutachtens (UVP, Büro NARDUS von 9/ 2000) ist den Fraktionen zugegangen.

Immissionsschutz
Die Lärmbelastung innerhalb des Plangebietes durch äußere Lärmeinwirkungen sowie die Emissionsbelastung durch Lärm, die derzeit oder zukünftig durch die Nachfolgenutzungen von dem Bahnhofsareal ausgeht, wurden im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens durch das Institut für Immissionsschutz, ADU cologne untersucht und bewertet. Dabei wurden die Lärmemissionen und -immissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr sowie dem Gewerbe ermittelt, prognostiziert und bewertet.
Unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse sieht der Bebauungsplanentwurf entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vor.

Altlastenuntersuchung

Aufgrund der gewerblichen und bahnbetrieblichen Vornutzung des Plangebietes wurden für die zur Überplanung anstehenden Bahnflächen sowie für die derzeitige städtische Parkplatzfläche am Driescher Kreuz umweltgeologische Bodenuntersuchungen durchgeführt. Die Flächen sind auf Grund der Untersuchungsergebnisse (Bodenbelastungen durch Schwermetalle sowie organische Verunreinigungen in Auffüllungsbereichen) als belastet einzustufen und somit gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB im Bebauungsplan zu kennzeichnen. Abfallrechtliche Regelungen nach Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz wurden hinweislich in den Festsetzungskatalog des Bebauungsplanes aufgenommen.

Sicherung und Umsetzung der Plankonzeption

Entwidmung
Auf Grundlage der zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn AG geschlossenen Kooperationsvereinbarung werden zurzeit die zur Umsetzung erforderlichen Planverfahren durchgeführt.
Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung des neuen Busbahnhofes sowie von Gebäuden für Dienstleistungs- und Geschäftsnutzungen (Kerngebiet - MK) wird zurzeit das Bebauungsplanverfahren Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - durchgeführt.
Voraussetzung für die Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes ist aufgrund der Überplanung zurzeit planfestgestellter Flächen die Entwidmung der nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen.
Erst nach vollzogenem Entwidmungsakt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) unterliegen nicht mehr betriebsnotwendige Bahnflächen der Planungshoheit der Gemeinde.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Entbehrlichkeitsprüfung wird zurzeit - parallel zum Bebauungsplanverfahren - die Entwidmung der nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen seitens der DB AG vorangetrieben. Die Entwidmungsanträge wurden zwischenzeitlich von der DB AG für die Flächen A und B (Busbahnhof und Stadtplatz) sowie für Fläche C (Kerngebiet MK) beim Eisenbahnbundesamt (EBA) gestellt.

Im Rahmen des Entwidmungsverfahrens wird zwischen Antragsteller (DB AG) und Genehmigungsbehörde (EBA) abschließend zu klären sein, ob eine Kürzung des zurzeit längsten Gleises 4 im Bahnhof Bergisch Gladbach aufgrund der derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Betriebsabläufe im Bahnhof möglich ist. Die Beibehaltung der Länge des Gleise 4 (endet zurzeit unmittelbar an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) hätte zur Folge, dass die bauliche Verwertung des "Bahnhofkopfbereiches" erheblich eingeschränkt würde und die städtebaulich wünschenswerte Innenstadterweiterung und Attraktivierung des Bahnhofsbereiches nur bedingt möglich wäre. Eine Entscheidung hierüber wird im Zuge des Entwidmungsverfahrens - parallel zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes - durch das EBA gefällt.

Flächenerwerb/ Kaufverhandlungen
Die Kaufverhandlungen zwischen der Stadt und Deutscher Bahn AG bzw. EisenbahnImmobilien Management GmbH bezüglich der für den Neubau des Busbahnhofes erforderlichen Flächen sind soweit fortgeschritten, dass ein Erwerb der Flächen voraussichtlich noch in 2000 erfolgen kann. In Abhängigkeit der jeweiligen Vorstandsbeschlüssen (DB AG und EIM GmbH) können die vorliegenden Kaufverträge geschlossen und der Erwerb vollzogen werden.

Mobilitätszentrale
Ein wesentlicher Bestandteil der gemeinsam mit der DB AG entwickelten Konzeption für einen neuen Verkehrsverknüpfungspunktes ist die Errichtung eines Kundenzentrums, in dem Auskünfte und Dienstleistungen aller Verkehrsträger angeboten werden. Darüber hinaus sind zusätzliche Dienstleistungen, wie z.B. Reisebüro, Stadtinformationen (Hotel, Touristeninformation) etc. denkbar.
Die Beseitigung der derzeit bestehenden "Fahrgastzentrale" (Bahnhofsgebäude) und die Einrichtung und Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes (Stadtplatz) setzt voraus, dass auf der an die zukünftigen Platzfläche grenzenden Fläche C (Kerngebiet - MK) eine Ersatzbauwerk errichtet und in Betrieb genommen wird.
Die DB AG (Konzernbereich Station & Service) stimmt einer Entwidmung und einem Verkauf der Fläche B (Stadtplatz) nur zu, wenn eine entsprechende Ersatzlösung geschaffen wird. In Abhängigkeit der Entwidmung (Gleis 4) und der Vermarktung des Grundstückes durch DB Imm ist die Einrichtung einer Mobilitätszentrale sowohl als selbständiges Einzelgebäude, als auch als integrierter Bestandteil einer Kopfbebauung (Investorenplanung) an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße denkbar.
Die Regelungen bezüglich der funktionalen und räumlichen Bestandteile eine zukünftigen Mobilitätszentrale werden zurzeit - parallel zum Bebauungsplanverfahren - zwischen der Stadt, der Stadtverkehrsgesellschaft, der DB AG sowie den Busverkehrsgesellschaften ausgehandelt und in einer ÖPNV-Vereinbarung verankert.
Durch die im Bebauungsplan für das Kerngebiet MK ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksflächen werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Mobilitätszentrale geschaffen.

Fördermittelantrag
Für die geplanten Maßnahmen "Neuer Busbahnhof" und "Zweigleisiger Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes" wurden bereits Einplanungsgespräche mit dem Fördermittelgeber (Landschaftsverband Rheinland/ GVFG-Mittel) geführt.
Auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung und Grobkostenschätzung wurde seitens des Fördermittelgebers eine Förderung der Maßnahme mit GVFG-Mitteln zugesagt.

Der Fördermittelantrag für eine konkretisierte Planung und Kostenschätzung der vorstehend benannten Maßnahmen wird zurzeit erarbeitet, so dass eine erneute Erörterung der Planung mit dem Fördermittelgeber im Rahmen der Einplanungsgespräche Anfang 2001 erfolgen kann.
Nach Rücksprache mit dem Landschaftsverband sind eine verkehrliche und städtebauliche Gesamtplanung sowie das Vorliegen der Entwidmung und des Planungsrechtes Voraussetzungen für eine Berücksichtigung des Projektes mit Förderbeginn 2001.

Zwischen der Verwaltung und der Deutschen Bahn AG wurde vereinbart, die Stadtverkehrsgesellschaft (SVB) als Antragsteller und Fördermittelempfänger für das Gesamtprojekt "Errichtung des neuen Verkehrsverknüpfungspunktes Bus + Bahn" vorzusehen.

Planung Busbahnhof/ Zweigleisiger Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes
Seitens der Verwaltung und der Stadtverkehrsgesellschaft (SVB) ist beabsichtigt, die Planung des neuen Busbahnhofes auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung - nach Erwerb der erforderlichen Flächen von der DB AG und EIM GmbH - an ein Fachplanungsbüro zu vergeben. Parallel dazu wird der zweigleisige Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes von der DB Netz AG geplant.

Die Verwaltung schlägt, das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - mit der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fortzusetzen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuerrichtung des Busbahnhofes zu schaffen.

Anlagen
Geltungsbereich - Bebauungsplan
Übersichtsplan - Teilräume A, B, C und D
Planverkleinerung - Bebauungsplanvorentwurf / Bebauungsplanentwurf
Übersichtsplan - externe Ausgleichsfläche
Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan
Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan

T E X T L I C H E F E S T S E T Z U N G E N

Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -

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

1.1 Im Kerngebiet MK sind sonstige Wohnungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO oberhalb des 1. Geschosses zulässig.

1.2 Im Kerngebiet MK sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 im Erdgeschoss nicht zulässig (§ 1 Abs. 7 Nr. 1 BauNVO).

1.3 Im Kerngebiet MK sind Ausnahmen gemäß § 7 Abs. 3 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes und daher nicht zulässig (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO).

1.4 Entsprechend der Satzung über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben sind in dem Kerngebiet MK folgende Nutzungen nicht zulässig:

1. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung die kommerzielle Nutzung von Glücksspielen und/ oder Unterhaltungsgeräten (Spielhallen, Spielcasinos) ist

2. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung Sexdarbietungen sind

3. Einzelhandelsbetriebe, in denen neben dem Verkauf von Sexartikeln (Sexshops) Filme vorgeführt werden, wenn der Umsatz durch Filmvorführungen mehr als 50 % des Gesamtumsatzes beträgt.

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

Im Kerngebiet MK ist eine Überschreitung der rückwärtigen, an die planfestgestellte Bahnfläche grenzenden, Baugrenze für Bauvorhaben mit bahnfremden Nutzungen (Überbauung der Gleisanlagen ab dem 1. Obergeschoss / lichte Höhe 4,80) bis zu maximal 14,00 m zulässig, sofern keine bauordnungsrechtlichen, eisenbahnrechtlichen und/ oder privatrechtlichen Belange entgegenstehen.
(§ 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO)

2.2 Garagengeschosse sowie Garagen und Stellplätze in Vollgeschossen sind bei der Ermittlung der Geschossfläche nicht zu berücksichtigen (§ 21a Abs. 4 BauNVO).

Flächen für Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Tiefgaragen sind in dem Kerngebieten MK innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen allgemein zulässig.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Auf den ausgewiesenen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "Busbahnhof (ZOB)" sind Nebenanlagen, die der Nutzung und der Funktion des Busbahnhofes zuzuordnen sind, wie z.B. Bahnsteigüberdachungen, Wartehallen, Sitzbänke, Beschilderung, Werbetafeln, Fahrradabstellanlagen o.ä., allgemein zulässig.

Flächen für Versorgungsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Bei der Umsetzung des Bebauungsplanes ist der genaue Standort der zur Gewährleistung einer ausreichenden Stromversorgung erforderlichen und im Bebauungsplan festgesetzten Transformatorenstation innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes MK im Einvernehmen mit dem Energieversorgungsunternehmen festzulegen.

Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)

Flachdächer
Flachdächer von Neubauvorhaben innerhalb des Plangebietes sind bei einer Grundfläche von mehr als 10 m² extensiv zu begrünen. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.

Definition - Extensive Dachbegrünung:
Extensive Begrünungsformen sind naturnah angelegte Vegetationsformen aus Moosen, Sukkulenten, Gräsern und Kräutern, die sich weitgehend selbst erhalten und weiterentwickeln. Für die Bepflanzung werden Arten mit besonderer Anpassung an die extremen Standortverhältnisse verwendet, die möglichst dem mitteleuropäischen Florenraum entstammen sollten.

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

Ausgleichsmaßnahme K1:
Auf den im Bebauungsplan mit SPE 1 gekennzeichneten "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung" (Busbahnhof (ZOB) / Verkehrsgrün (VG)) sind im Rahmen der Errichtung des neuen Busbahnhofes insgesamt 30 Solitärbäume zu pflanzen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

Auf der im Bebauungsplan mit SPE 2 gekennzeichneten "privaten Grünfläche" sind die vorhandenen Vegetationsbestände dauerhaft zu erhalten sowie im Rahmen der Errichtung des neuen Busbahnhofes und der Errichtung des Kreisverkehrsplatzes "Driescher Kreuz" zusätzlich 5 Solitärbäume zu pflanzen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

8.1 Lärmpegelbereiche

Für die im nachfolgenden Übersichtsplan dargestellten Lärmpegelbereiche III bis IV sind für Außenbauteile von Gebäuden zum Schutz gegen Außenlärm entsprechend des Abschnittes 5 der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Luftschalldämmung einzuhalten:

Lärmpegelbereich
DIN 4109
Maßgeblicher
Außenlärmpegel
DB(A)
Wohnungen/
Aufenthaltsräume
erf. R´w res. der
Außenbauteile in dB(A)
Büroräume

erf. R´w res. der
Außenbauteile in dB(A)
III
61 bis 65
35
30
IV
66 bis 70
40
35

Hinweis:
Nachweise zur Schalldämmung sind im Baugenehmigungsverfahren durch die Eignung der gewählten Gebäudekonstruktion nach DIN 4109 zu führen, die Korrekturwerte der DIN 4109 sind zu berücksichtigen.

8.2 Industrie- und Gewerbelärm

Im Kerngebiet MK sind Betriebe und Anlagen unzulässig, deren je m² abgestrahlte Schallleistung die immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel IFSP von 61 dB(A) zur Tagzeit und von 33 dB(A) zur Nachtzeit überschreitet.

Nachweise:
Zum Nachweis der Einhaltung der Festsetzungen sind im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren in Bezug auf die schutzwürdige Bebauung Lärmimmissionsprognosen wie folgt durchzuführen:

a) Ermittlung der maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile
Ableitung der maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile der Fläche aus dem festgesetzten immissionswirksamen, flächenbezogenen A-Schallleistungspegeln (IFSP) mit Hilfe einer Ausbreitungsrechnung nach DIN / ISO 9613 - 2 (1999).

Meteorologische Korrektur C met = 0 dB, Faktor für die Bodendämpfung G = 0,65. Sonstige Abschirmung / Reflektion durch andere Objekte und Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg wird nicht berücksichtigt. Die Immissionshöhe ist bei vorhandenen Gebäuden entsprechend der tatsächlichen Gebäudehöhe (ungünstigstes Geschoss), bei unbebautem Gelände zu h = 7,8 m zu wählen.

b) Betriebsbezogene Lärmimmissionsprognose

Die Prognose ist auf der Grundlage der TA Lärm in Verbindung mit der DIN / ISO 9613 - 2 (1999) und der VDI 2571 durchzuführen mit dem Ziel, die unter a) ermittelten maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile einzuhalten bzw. zu unterschreiten.

Nachrichtliche Übernahme von Festsetzungen nach anderen gesetzlichen Vorschriften (§ 9 Abs. 6 BauGB)

Baumschutzsatzung der Stadt Bergisch Gladbach vom 26.06.1990;
beschlossen aufgrund § 45 Landschaftsgesetz NW (LG NW).

Planfestgestellte, gewidmete Bahnflächen nach den Bestimmungen des
Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)

Hinweise

10.1 Niederschlagswasserbeseitigung

Bei der Erschließung neuer Bauflächen gilt aufgrund der Regelung des § 51 a Landeswassergesetz (LWG) seit dem 01.01.1996 der Vorrang der ortsnahen Niederschlagswasserbeseitigung (Versickerung), sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Ausgenommen von der Verpflichtung ist jedoch gemäß § 51a Abs. 4 LWG Niederschlagswasser, welches in eine vorhandene Trennkanalisation abgeleitet wird.

Das anfallende Niederschlagswasser aus dem Bereich des neuen Busbahnhofes einschließlich der Busabstellanlage wird nach Abpufferung durch eine Rückhaltung und Behandlung der städtischen Regenwasserkanalisation in den angrenzenden Straßen zugeleitet. Die Rückhaltung und Behandlung wird im Bereich der "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung" (Busbahnhof - ZOB oder Verkehrsbegleitgrün - VG) erfolgen.

Das anfallende Niederschlagswasser aus dem ausgewiesenen Kerngebiet MK wird ebenfalls in die städtische Regenwasserkanalisation eingeleitet. Rückhalteeinrichtung und Behandlungsanlage sind in Abhängigkeit der Nutzung und des Bauvorhabens innerhalb des Kerngebietes im Baugenehmigungsverfahren zu bestimmen.

10.2 Bodenbelastungen

Für das Plangebiet wurden umweltgeologische Untersuchungen durchgeführt, die in großen Teilen Bodenbelastungen durch Schwermetalle sowie vereinzelt organische Verunreinigungen in Auffüllungsbereichen ausweisen. Zur Umsetzung der geplanten Nutzungen sind Gefährdungen von Mensch und Umwelt durch Bodenbelastungen auszuschließen und nachstehende Maßnahmen durchzuführen:

Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass sich im gesamten Bebauungsplangebiet Auffüllmaterialien finden, die in großen Teilen als belastet einzustufen sind.

Im Rahmen von Baumaßnahmen sind anfallende Aushubmaterialien, insbesondere nachgewiesene kontaminierte Materialien bzw. bei anderen Auffälligkeiten, gemäß geltendem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zu bewerten und entsprechend zu verwerten bzw. ordnungsgemäß zu entsorgen. Nachweise hierüber sind dem Rheinisch Bergischen Kreis - Untere Abfallwirtschaftsbehörde - nach Beendigung von Baumaßnahmen unaufgefordert einzureichen.

Erdarbeiten sind auf Grund der nachgewiesenen Bodenbelastungen unter entsprechender fachgutachterlicher Aufsicht durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat der Gutachter einen Abschlussbericht mit entsprechenden Nachweisen der Stadt Bergisch Gladbach - Fachbereich Umwelt und Technik/Umweltschutz - unaufgefordert einzureichen.

Nach Abschluss von Bauarbeiten sind die verbleibenden Außenbereiche vorsorglich weitestgehend zu versiegeln, um einen Kontakt mit verbliebenen belasteten Bodenmaterialien auszuschließen. Dies gilt nicht für im Plangebiet festgesetzte private Grünfläche."

10.3 Höhe baulicher Anlagen

Die im Bebauungsplan festgesetzten maximalen Gebäudehöhen (max. GH) sind als Höchstwerte festgesetzt.

Die Höhenangaben beziehen sich auf Meter über Normalnull (müNN).

10.4 Sind in der zeichnerischen Darstellung des Bebauungsplanes mehrere unterschiedliche lineare Signaturen der Planzeichenverordnung unmittelbar parallel nebeneinander ohne Vermaßung eines zwischenliegenden Abstandes gezeichnet, so fallen sie als Festsetzung in einer Linie zusammen.

B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -

(gemäß § 3 Abs. 2 BauGB)

G L I E D E R U N G

1. Planungsanlass und städtebauliche Zielsetzung

2. Räumlicher Geltungsbereich

3. Planungsrechtliche Situation/ Vorgaben übergeordneter Planungen

4. Städtebauliche Situation

5. Städtebauliche Konzeption

5.1 Allgemeine Planungsziele
5.2 Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 BauGB

5.2.1 Art der baulichen Nutzung
5.2.2 Maß der baulichen Nutzung
5.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise
5.2.4 Verkehrsflächen / Erschließung
5.2.5 Versorgungsflächen
5.2.6 Grünflächen
5.2.7 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
5.2.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

6. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes

6.1 Belange von Natur und Landschaft
6.2 Lärmimmissionen
6.3 Altlasten

7. Ver- und Entsorgung

8. Umsetzung des Bebauungsplanes

8.1 Bodenordnende Maßnahmen
8.2 Kosten
8.3 Städtebaulicher Vertrag

1. Planungsanlass und städtebauliche Zielsetzung

Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Umsetzung der im Zuge der Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach entwickelten und vom Rat der Stadt am 23.06.1998 beschlossenen städtebaulichen Leitbildkonzeption für das Stadtzentrum.

Die Stadt Bergisch Gladbach beabsichtigt, den zentralen Bereich der Innenstadt von Bergisch Gladbach zwischen der Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Stationsstraße städtebaulich neu zu ordnen und gestalterisch aufzuwerten. In Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, die an einer Verwertung der nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen interessiert ist, wurde unter Berücksichtigung der für die Stadtmitte vorliegenden Leitbildkonzeption ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Bahnhofbereich entwickelt.

Schwerpunkte der Planung sind die Errichtung eines neuen Busbahnhofes entlang der Stationsstraße auf derzeitigen Bahnflächen sowie die Ausweitung des Zentrums durch Ausweisung von Kerngebietsflächen am Kopf des Bahnhofes im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorstehend aufgeführten Bauvorhaben und Verkehrsflächengestaltungen ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - ist durch entsprechende Signatur eindeutig festgesetzt.

Das Plangebiet umfasst im wesentlichen den Innenstadtbereich zwischen der Jakobstraße, der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, der Stationsstraße und dem Verkehrsknoten "Driescher Kreuz".

Die Abgrenzung des Plangebietes ist geeignet, städtebauliche Konflikte zu lösen.

3. Planungsrechtliche Situation/ Vorgaben übergeordneter Planungen

Gebietsentwicklungsplan (GEP)
Im Gebietsentwicklungsplan ist das Plangebiet als „Allgemeiner Siedlungsbereich" (ASB) dargestellt.

Flächennutzungsplan (FNP)
Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bergisch Gladbach stellt für das Plangebiet planfestgestellte Bahnfläche dar.

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan wird das Plangebiet als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Busbahnhof-ZOB) sowie als Kerngebiet ausweisen. Darüber hinaus werden die - nach Entwidmung der betrieblich nicht mehr erforderlichen Bahnflächen - weiterhin betriebsnotwendigen Flächen als planfestgestellte, gewidmete Flächen nachrichtlich mit in den Bebauungsplan mit aufgenommen.

Durch die beabsichtigten Ausweisungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan wird eine Änderung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes erforderlich. Das Verfahren zur

Änderung des Flächennutzungsplanes wird aufgrund des räumlichen und funktionalen Zusammenhangs mit den unmittelbar angrenzenden Innenstadtbereichen zusammen durchgeführt.

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes wird auf Grundlage einer durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung zurzeit seitens der Deutschen Bahn AG ein Entwidmungsverfahren der nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen und im Bebauungsplan überplanten Bereiche durchgeführt. Die Entwidmung ist Voraussetzung für das Inkrafttreten des Bebauungsplanes sowie für die Änderung des Flächennutzungsplanes.

Da die Ausweisungen des aufzustellenden Bebauungsplanes 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Stadtgebietes nicht entgegenstehen, wird der Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - als „vorzeitiger Bebauungsplan“ gemäß § 8 Abs. 4 BauGB vor der Flächennutzungsplanänderung aufgestellt.

Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach
Der Rat hat in seiner Sitzung am 23.06.1999 eine Leitbildkonzeption für den Innenstadtbereich von Bergisch Gladbach zu den Themen Nutzung, Verkehr, Stadtbild und Freiraum beschlossen. Die Ziele und Inhalte dieser Leitbildkonzeption (Verbesserung des Verknüpfungspunktes ‘Bus und Bahn’ durch Verlagerung des Busbahnhofes/ Ausweitung der Kerngebietsnutzungen auf den Bereich Busbahnhof/ S-Bahn-Endhaltepunkt liegen dem Bebauungsplanentwurf zu Grunde.

Freiraumkonzept - Innenstadt Bergisch Gladbach
Auf der Grundlage der für den Innenstadtbereich von Bergisch Gladbach erstellten Leitbildkonzeption wurde für das gesamte Stadtzentrum ein Freiraumkonzept erarbeitet.
Das Freiraumkonzept stellt das Umfeld der Stationsstraße als eine "Freifläche mit hohem Gestaltungsdefizit" dar. Als Fläche mit Entwicklungspotential werden die ungenutzten Gleisflächen im Bahnhofsbereich sowie Flächen im Bereich Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße und Stationsstraße/ Kalkstraße bewertet. Neben Bepflanzungsmaßnahmen im Gleisbereich der Jakobstraße und Kalkstraße umfassen die Zielsetzungen des Freiraumkonzeptes die Anlage einer Baumreihe (Stationsstraße) sowie Entwicklung einer platzartigen Aufweitung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Stationsstraße.
Im Entwurf zum Bebauungsplan werden die Voraussetzungen für eine entsprechende Gestaltung durch die planungsrechtliche Flächensicherung (Verkehrsflächen) und deren Zweckbestimmung (Fußgängerbereiche) geschaffen.

Satzung über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben
Das Plangebiet ist überlagert von der städtischen „Satzung (Textbebauungsplan) über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben“ vom 20.12.1984. Da der vorliegende Bebauungsplan den o.g. Textbebauungsplan für seinen Geltungsbereich automatisch aufhebt, erfolgt eine Übernahme der seinerzeit getroffenen Zulässigkeitsregelung (siehe Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan).

4. Städtebauliche Situation

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - liegt innerhalb des Stadtzentrums von Bergisch Gladbach.

Das Erscheinungsbild des Innenstadtgebietes zwischen Stationsstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, S-Bahnhof und Busbahnhof / Parkhaus und Jakobstraße wird zurzeit durch eine ungeordnete Bebauungs- und Nutzungsstruktur gekennzeichnet.
Den mit Bus oder Bahn ankommenden Besucher erwartet eine unattraktive Entree-Situation in das Stadtzentrum, die durch brachgefallene und mindergenutzte Flächen geprägt wird.

Die Übergänge vom Bahngelände zu dem gegenüberliegenden Busbahnhof über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sowie in das Zentrum (Fußgängerzone Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) durch Querung der Stationsstraße sind wenig attraktiv.
Die Verknüpfung und Anbindung des S-Bahn-Endhaltepunktes mit dem Busbahnhof und der Fußgängerzone ist somit für den ÖPNV-Benutzer sowohl unter verkehrlichen (Umsteigefunktionen), als auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten unbefriedigend.

Das Erscheinungsbild des Plangebietes im Bereich der Jakobstraße und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird durch eine Vielzahl von Gütergleisen und brachgefallenen Verladerampen geprägt. Diese mindergenutzten, zum Teil ungenutzten Flächen im Kopfbereich des Bahnhofes wirken ebenso unattraktiv wie das bestehende "Empfangsgebäude" der Deutschen Bahn AG.
Ein vergleichbar negatives Erscheinungsbild herrscht auf den bahnseitigen Flächen der Stationsstraße vor. Die zurzeit ungenutzte ehemalige Güterabfertigung sowie großflächige Parkplatzflächen der DB AG kennzeichnen eine unattraktive Entree-Situation in das Stadtzentrum.

Ein weiterer Teilbereich des Plangebietes, der zurzeit städtebaulich negativ in Erscheinung tritt, stellt der Verkehrsknoten "Driescher Kreuz" dar. Durch die großflächig angelegten Verkehrsflächen mit Integration des Industriegleises (Firma Zanders) und die derzeitige Verkehrsführung wirken die Innenstadtbereiche der "Hauptstraße" westlich des Verkehrsknotens und der "Unteren Hauptstraße"
räumlich entzerrt und voneinander getrennt. Die räumliche Abbindung wird zurzeit durch eine unattraktive Fußwegeführung von der Unteren Hauptstraße in die Fußgängerzone "Hauptstraße" sowie zu dem S-Bahn-Endhaltepunkt verstärkt.

5. Städtebauliche Konzeption

Die bisherigen Bemühungen, den Busbahnhof- und S-Bahnhofbereich durch Verlagerung von Nutzungen, Umnutzungen und Umgestaltungen städtebaulich neu zu ordnen und den betreffenden Innenstadtbereich insgesamt zu attraktivieren, schlugen fehl.

Vor dem Hintergrund der weiterhin bestehendenden städtebaulichen Missstände sowie der Zielsetzung, das bestehende Busbahnhofareal stärker in das Zentrumsgefüge einzubinden, wurde für den innerstädtischen Bereich Busbahnhof/ S-Bahnhof eine städtebauliche und architektonische Gesamlösung gesucht. Voraussetzung für eine Gesamtlösung war die Berücksichtigung sowohl der städtischen, als auch der Interessen der Deutschen Bahn AG.
Zu diesem Zweck wurden vorbereitende Untersuchungen in Auftrag gegeben bzw. seitens der Stadt durchgeführt, um die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für ein gemeinsames Projekt „Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn / Kerngebietserweiterung“ zu schaffen.

Städtebauliche Vorplanung:
Zentrenstudie (Jansen - Gutachten, 1998)
Die für das gesamte Stadtgebiet erstellte Zentrenstudie enthält u.a. Zielaussagen für das Hauptzentrum Bergisch Gladbach - Innenstadt. Daraus abgeleitet wurden Rahmenbedingun-

gen/ Zielvorgaben bezüglich der Abgrenzung/ Eingrenzung des Kernbereiches/ Stadtzentrum - Innenstadt sowie der zukünftigen Nutzungszuweisung u.a. für den Bereich Busbahnhof/ S-Bahnhof entwickelt.

Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach, 1999
Nutzung, Verkehr, Infrastruktur, Stadtgestaltung, Umwelt
Die Rahmenplanung enthält die städtebauliche Zielkonzeption für den Innenstadtbereich, u.a. auch für das Areal Busbahnhof/ S-Bahnhof (Zentrumsnutzung, Verlagerung Busbahnhof auf Bahnflächen etc.)
Verkehrliche Vorplanung:
Machbarkeitsstudie für den Bahnhofsbereich, erstellt vom Büro ZERNA, KÖPPER & PARTNER unter Berücksichtigung der Bedarfe der Bahn AG (DB-Personenbahnhöfe/ DB-Netz/ DB-EIM/ DB-Cargo), Busverkehr (Verkehrsbetriebe), Taxen, Radverkehr (Fahrradstation), Fußverkehr und des Individualverkehrs (Pkw - Ziel- und Quellverkehr Innenstadt/ Parkhaus sowie Durchgangsverkehr).
Vorzugsvariante (Verlagerung des Busbahnhofes/ Umnutzung/ Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes) als Ergebnis der verkehrlichen Vorplanung sowie als Grundlage für die weitere Projektentwicklung
Laufende Beratung und Begleitung der Vorplanung für den Verkehrsverknüpfungspunktes durch die Firma IVU Traffic Technologies AG, Berlin

Als Ergebnis der Voruntersuchungen wurde ein „Städtebauliches und verkehrliches Rahmenkonzept“ erstellt, welches die Grundlage für den Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - bildet.

Inhalte des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -
Der Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - berücksichtigt die Ergebnisse der Voruntersuchungen und umfasst im wesentlichen folgende Inhalte:
Verlagerung der Busbahnhofnutzung auf den unmittelbar angrenzenden Bahnhofsbereich zur Verbesserung des Verknüpfungspunktes Bus/ Bahn und zur Optimierung/ Attraktivierung der Umsteigebeziehung
Ausweitung der Kerngebietsnutzungen durch Ausweisung von MK-Flächen im Kopfbereich des derzeitigen Bahnhofes an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße
Errichtung und Gestaltung einer platzartigen Aufweitung der geplanten Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" als Entree-Situation zu dem Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn
Umgestaltung des Verkehrsknotens "Driescher Kreuz" durch die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes sowie durch die Herstellung eines Fußgängerüberweges in Verlängerung der Fußgängerzone "Hauptstraße" (Achse "Hauptstraße / Untere Hauptstraße")
Erhaltung der bedeutsamen und das Erscheinungsbild prägenden Grünkulisse im Bereich des Driescher Kreuzes

5.1 Allgemeine Planungsziele

Dem Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - liegen folgende allgemeine Planungsziele zugrunde:

- städtebauliche Neuordnung des Busbahnhof- und Bahnhofbereiches

Umsetzung der im Zuge der Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach entwickelten städtebaulichen Leitbildkonzeption für das Stadtzentrum mit dem Ziel, das Zentrums (Kerngebiet - MK) zwischen der Odenthaler Straße im Osten und dem 'Driescher Kreuz' im Westen zu begrenzen und um das Busbahnhof- und Bahnhofsareal zu erweitern.
Erweiterung des Stadtzentrums / Ausweitung des Kerngebietes um das Busbahnhofareals und Teilbereiche des Bahnhofareals an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße
Stärkung und Erweiterung der Geschäftsentwicklung
Verlagerung des Busbahnhofes von seinem jetzigen Standort auf zz. bahneigene Flächen entlang der Stationsstraße (P&R-Flächen/ ehem. Güterabfertigung) mit dem Ziel der Verbesserung des Verknüpfungspunktes von 'Bus und S-Bahn'
Integration des zukünftigen S-Bahnhofes / Busbahnhofes innerhalb des Zentrums durch eine Verlängerung der Fußgängerzone 'Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße' bis zur Jakobstraße

5.2 Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 BauGB

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan weist aufgrund der vorstehend beschriebenen städtebaulichen Zielsetzungen (Zentrumserweiterung) entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße Kerngebiet (MK) aus. Die Verkehrsfläche der unmittelbar angrenzenden Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird bereits durch den Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung als Fußgängerbereich planungsrechtlich gesichert. Durch die Ausweisung des Kerngebietes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung zusätzlicher Dienstleistung- und Einzelhandelseinrichtungen geschaffen werden mit dem Ziel, den zukünftig erweiterten Fußgängerbereich zu beleben und zu attraktivieren.

Trotz der verkehrslärmbedingten Vorbelastung werden Wohnungen im Hinblick auf die derzeitige Nutzungsstruktur und das städtebauliche Ziel einer Nutzungs- bzw. Funktionsmischung ab dem 1. Obergeschoss zugelassen. Nicht zuletzt dienen Wohnnutzungen in innerstädtischen Lagen dem städtebaulichen Ziel, Innenstädte auch außerhalb der Geschäftszeiten zu beleben und eine soziale Kontrolle zu gewährleisten.

Im Bebauungsplangebiet werden Tankstellen aufgrund ihres Flächenbedarfes, des Erscheinungsbildes bzw. des mit der Nutzung einhergehenden Störgrades ausgeschlossen.

Das Plangebiet ist überlagert von der städtischen Satzung (Textbebauungsplan) über den „Ausschluß von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben" vom 20.12.1984. Die Absicht des Rates bezüglich des Ausschlusses dieser Nutzungen bleibt aufrechterhalten. Da der vorliegende Bebauungsplan den o.g. Textbebauungsplan für seinen Geltungsbereich automatisch aufhebt, erfolgt eine Übernahme der seinerzeit getroffenen Zulässigkeitsregelung.

5.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das im Änderungsentwurf zum Bebauungsplan festgesetzte Maß der baulichen Nutzung berücksichtigt öffentliche und private Belange im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB, insbesondere die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Gestaltung des Stadtbildes sowie den Bodenschutz.
Durch die ausgewiesenen Baugrenzen in Verbindung mit der GRZ werden die möglichen Auswirkungen auf Grund und Boden auf eine notwendiges Maß beschränkt, gleichzeitig der innerstädtischen Lage (Kerngebiet) mit einer wünschenswerten baulichen Verdichtung Rechnung getragen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen einer Grundflächenzahl (GRZ), Geschossflächenzahl (GFZ) sowie einer maximalen Gebäudehöhe (Höhe baulicher Anlagen) begrenzt.
Um die Beanspruchung von Freiflächen für Stellplätze zu reduzieren und die Unterbringung von Stellplätzen innerhalb von Gebäuden und unterhalb der Geländeoberfläche zu fördern, sind Garagengeschosse bei der Ermittlung der zulässigen Geschossflächenzahl nicht zu berücksichtigen.

Höhe baulicher Anlagen
Für das im Bebauungsplan ausgewiesene Kerngebiet MK wird zur Wahrung einer flexiblen und funktionsgerechten baulichen Entwicklung auf die Festsetzung einer Geschosszahl als Höchstmaß verzichtet.
Zur Wahrung einer Flexibilität einerseits und zur städtebaulichen Integration und Verträglichkeit andererseits werden im Bebauungsplan Baugrenzen in Verbindung mit einer maximal zulässigen Gebäudehöhe festgesetzt. Die sich an der Umgebungsbebauung orientierende maximale Gebäudehöhe (ca. 14,00 m) ermöglicht eine drei- bis viergeschossige Bauweise.

5.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden unter weitgehender Berücksichtigung vorhandener Vegetations- und Freiflächen durch Baugrenzen eindeutig bestimmt.
Begrenzungen der Bauflächen dienen allgemein der klaren Abgrenzung von Bau- und Freiflächen und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden.
Durch die im Plangebiet ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksflächen wird ein flexibler und funktionsgerechter Gestaltungsspielraum hinsichtlich der Gebäudestellung und Gebäudeausrichtung gewährleistet.
In Anlehnung an die vorhandene Bebauungsstruktur der unmittelbar angrenzenden Innenstadtbereiche setzt der Bebauungsplan für das Kerngebiet MK "geschlossene Bauweise" fest.

Überschreitung der Baugrenzen
Seitens der Deutschen Bahn wird zurzeit intern geprüft, ob eine Überbauung der Gleisanlagen bzw. des Sicherheitsabstandes hinter den Prellböcken für Gebäude mit bahnfremden Nutzungen aufgrund eisenbahnrechtlicher Bestimmungen möglich ist.
Einer Überbauung der Gütergleisabschlüsse stehen aus städtebaulicher Sicht keine Bedenken entgegen, zumal eine Bebauung am Kopf des Bahnhofes die Attraktivität der mit der ausgewiesenen Kerngebietsausweisung beabsichtigten Zentrumserweiterung (Kerngebiet MK) steigert.

Zur Gewährung einer möglichst großen Flexibilität hinsichtlich der Verwertung und Bebauung des Grundstückes (Kerngebiet MK) setzt der Bebauungsplan als Ausnahmeregelung fest, dass die rückwärtige Baugrenze bis zu 14.00 m überschritten werden kann. Damit werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine angedachte Überbauung der Gleisabschlüsse auf gewidmeten Bahnflächen geschaffen.

Die bauordnungsrechtlichen, eisenbahnrechtlichen und privatrechtlichen Belange und Anforderungen bleiben von dieser Ausnahmeregelung unberührt.

Verkehrsflächen / Erschließung

Das Plangebiet wird umgeben von den Verkehrsflächen der bestehenden Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, Stationsstraße, Kalkstraße und der Straße An der Gohrsmühle.
In den weitgehend bebauten Bereichen, die an das Plangebiet grenzen, wird die Erschließung über die vorhandenen Verkehrsflächen gesichert.

Die bestehenden und in ihren Ausbaubreiten durch die zum Teil im Bebauungsplan ausgewiesenen Verkehrsflächen planungsrechtlich gesicherten Fahrstraßen sind hinsichtlich der Aufnahmekapazität ausreichend, um den durch die geplanten Nutzungen (Busbahnhof / Kerngebiet MK)) zu erwartenden Mehrverkehr aufzunehmen. Eine - über das im Bebauungsplan festgesetzte Maß - hinausreichende Ausweisung von Verkehrsflächen zur Erschließung des ausgewiesenen Baugebietes sowie des geplanten Verkehrsbauwerkes (Busbahnhof) ist nicht erforderlich.

Fußgängerzone / Stadtplatz Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße
Der Bebauungsplan Nr, 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung weist die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich“ aus. Durch die Errichtung und Gestaltung des ausgewiesenen Fußgängerbereiches sollen die Dienstleistungs- und Geschäftsnutzungen bis zur Jakobstraße ausgeweitet und für den fußläufigen Verkehr als Aufenthaltsbereich attraktiviert werden.
Im Anschluss an die im Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung ausgewiesenen "Fußgängerbereich" sieht der Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - zur Sicherung der konzipierten Platzaufweitung (Stadtplatz) im Bereich Stationsstraße / Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße ebenfalls eine Ausweisung als "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich" vor.

Die Umgestaltung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße in einen Fußgängerbereich hat zur Folge, dass das im Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - ausgewiesene Kerngebiet MK ausschließlich von der Jakobstraße (für den Fahrverkehrs) erschlossen werden kann. Ausnahmeregelungen für die Anlieferung unterliegen den geltenden ordnungsbehördlichen Bestimmungen für Fußgängerbereiche.

Busbahnhof / Stationsstraße
Der zukünftige Busbahnhof wird über die Stationsstraße an die äußere Erschließung der Stadtmitte angebunden. Die Errichtung des Busbahnhofes bedingt voraussichtlich eine Umbau (teilweise Erhöhung des Straßenniveaus) der Stationsstraße. Zur planungsrechtlichen Sicherung der erforderlichen Flächen wurde daher die Verkehrsfläche der Stationsstraße mit in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgenommen.

Zusammen mit den verschiedenen Verkehrsträgern wurde in den letzten zwei Jahren eine Konzeption für einen Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn entwickelt. Elementarer Bestandteil dieser Konzeption ist die Verlagerung des Busbahnhofes bahnseitig an die Stationsstraße. Die Errichtung des Busbahnhofes an der Stationsstraße ermöglicht die Einrichtung eines gemeinsamen Bahnsteiges Bus + Bahn. Dadurch werden die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn (70 % der Verkehrsteilnehmer) für den ÖPNV-Benutzer sowie die verkehrlichen Funktionsabläufe optimiert.
Neben dem Haltestellenbereich umfasst die Konzeption für den neuen Busbahnhof die Errichtung einer Buswarteanlage. Fahrplanbedingte und betriebsrechtlich erforderliche Pausenzeiten können somit vor Ort verbracht werden, ohne entsprechende Betriebshöfe anfahren zu müssen.

Die für den Busbahnhof (Haltestellenbereich + Buswarteanlage) erforderlichen Flächen werden im Bebauungsplan als "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Busbahnhof (ZOB)" festgesetzt. Auf eine Festsetzung der Ein- und Ausfahrtsbereiche des neuen Busbahnhofes wird verzichtet, um eine möglichst große Flexibilität für die Detailplanung des ZOB zu gewährleisten.

Im Anschluss an die für den Busbahnhof notwendigen Flächen weist der Bebauungsplan eine "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Verkehrsgrün (VG)" aus. Die festgesetzte Fläche dient im Rahmen der bislang als Vorplanung vorliegenden Konzeption für den neuen Busbahnhof als "Reservefläche" für Nebenanlagen, wie z.B. für technische Anlagen, die der Rückhaltung und Behandlung von Regenwasser dienen. Es ist beabsichtigt, die - bezogen auf die Busbahnhofnutzung - nicht betriebsbedingt erforderlichen Flächen zu begrünen.

Driescher Kreuz
Für den Bereich des Driescher Kreuzes ist eine Umgestaltung des Verkehrsknoten vorgesehen.
Anlässlich des Grundsatzbeschlusses des Rates zur Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes wurde zwischenzeitlich eine Detailplanung für einen Kreisel erstellt. Auf Grundlage der Detailplanung für einen Kreisverkehrsplatz wurden die im Bebauungsplan ausgewiesenen Abgrenzungen der Verkehrsfläche ermittelt.

Die im Bebauungsplan ausgewiesenen Verkehrsflächen im Bereich des Driescher Kreuzes bilden die planungsrechtliche Sicherung für die spätere Umgestaltungsmaßnahme.

Durch die beabsichtigte Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes ergeben sich Nutzflächen westlich des Kreisels, die heute als Straßenverkehrsfläche für den Knotenpunkt genutzt werden. Im Bebauungsplan wird die entsprechende Fläche als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Verkehrsgrün (VG)" ausgewiesen. Im Rahmen der Umgestaltung des Verkehrsknoten stehen die Flächen für eine Begrünung zur Verfügung.

Alternativ ist denkbar, dass die Flächen einem Bebauungs- und Nutzungskonzept für das Gebiet zwischen Stationsstraße, Post- und Hauptstraße zugeschlagen werden. Hintergrund dieser Überlegung ist der im Parkraumkonzept für die Stadtmitte vorgesehene Standort einer öffentlichen Parkierungsanlage im Bereich des Driescher Kreuzes.

In Abhängigkeit der Entscheidung bezüglich einer vorzusehenden Parkierungsanlage am Driescher Kreuz sollte die vorstehend benannte Verkehrsfläche in ein Nutzungskonzept bzw. in ein zukünftiges Bebauungsplanverfahren für den Bereich Stationsstraße, Post- und Hauptstraße mit einbezogen werden.

5.2.5 Versorgungsflächen

Die Stromversorgung des derzeitigen Bahnhofes sowie weiterer Teilbereiche der Stadtmitte wird zurzeit durch eine Transformatorenstation auf dem Bahngelände an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße gesichert. Im Rahmen einer späteren Umbau- und Umnutzungsmaßnahme ist diese Transformatorenstation im Einvernehmen mit dem Energieversorgungsunternehmen innerhalb des betreffenden Baugebietes (Kerngebiet MK) als selbständiges Gebäude oder als integrierter Bestandteil in einem Gebäudekomplex (z.B.

Mobilitätszentrale) vorzusehen. Um einen flexiblen Spielraum bezüglich der Unterbringung der Trafo-Station zu gewährleisten, wird im Bebauungsplan auf die Festsetzung eines bestimmten Standortes bzw. einer Versorgungsfläche verzichtet. Die Unterbringung einer entsprechenden Versorgungseinrichtung wird im Bebauungsplanentwurf durch Einschrieb des Planzeichens „Elektrizität/ Transformatorenstation“ sowie durch textliche Festsetzung planungsrechtlich gesichert.

Private Grünflächen

Im Bereich südlich der ehemaligen Güterabfertigung zwischen Bahngelände und derzeitiger Parkplatzfläche am Verkehrsknoten Driescher Kreuz befindet sich ein Gehölzbestand, bestehend aus einer Reihe von Großbäumen (z.T. 60 - 70 Jahre alte Roßkastanien) sowie einer ergänzenden, strauchartigen Ruderalvegetation.

Die vorhandene Grünkulisse soll aufgrund der ökologischen Wertigkeit und des prägenden positiven Erscheinungsbildes auch weiterhin erhalten bleiben.

Der Bebauungsplan weist den betreffenden Bereich als private Grünfläche aus. Im Rahmen der Errichtung des neuen Busbahnhofes nördlich der Grünfläche sowie des Kreisverkehrsplatzes südlich der bestehenden Grünkulisse ist beabsichtigt, den vorhandenen Vegetationsbestand durch zusätzliche Baumpflanzungen zu erweitern.

Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung werden durch die Bebauung derzeit unbebauter Grundstücke im Bereich des Kopfbahnhofes (Kerngebiet MK an der Jakobstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) bestehende Freiflächen bebaut bzw. versiegelt. Dies führt in dem verdichteten Innenstadtbereich zu einer weiteren Verschlechterung der mikroklimatischen Situation.
Um diesen zu erwartenden Entwicklungen entgegen zu treten, setzt der Bebauungsplan für Neubauten, die mit einem Flachdach errichtet werden, eine extensive Dachbegrünung fest. Dachbegrünungen tragen dazu bei, den Versiegelungsgrad durch die Herstellung vegetationstragender Flächen auf den Dachflächen zu kompensieren und die Aufheizung der Gebäude zu mindern.

Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Den Ergebnissen der für den Bebauungsplan durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend werden durch die Errichtung des neuen Busbahnhofes sowie der Bebauung des derzeit brachgefallenen, unbebauten Grundstückes an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße bestehende Freiflächen bebaut bzw. versiegelt. Dies führt in dem verdichteten Innenstadtbereich zu einer weiteren Verschlechterung der mikroklimatischen Situation.
Um diesen Entwicklungen entgegen zu treten bzw. eine Verbesserung der zukünftigen mikroklimatischen Situation erzielen zu können, setzt der Bebauungsplan fest, dass auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Busbahnhof/ ZOB) sowie auf der ausgewiesenen privaten Grünfläche - im Rahmen der Errichtung des neuen Busbahnhofes - insgesamt 35 Solitärbäume anzupflanzen sind. Auf die Festsetzung genauer Pflanzstandorte wird im Bebauungsplan verzichtet, um eine Flexibilität der Planung für den neuen Busbahnhof unter Berücksichtigung der verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Aspekte zu wahren.

In Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen der Stadt werden für die Baumpflanzungen Arten vorgesehen, die für innerstädtische Standorte mit einer hohen Umweltbelastung geeignet sind.

6. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes

6.1 Belange von Natur und Landschaft

Die Umweltverträglichkeitsprüfung von September 2000, erstellt vom Büro NARDUS, ökologische Untersuchungen, Wiehl stellt die möglichen Auswirkungen der Planung auf den Umwelt - Ist - Zustand dar.

Umwelt-Ist-Zustand / Ökologische Bedeutung des Plangebietes

Im Plangebiet befinden sich keine Schutzgebiete, wie z.B. Landschaftsschutzgebiet, Naturschutzgebiet, geschützter Landschaftsbestandteil, § 62-Biotop etc.. Biotope, die im Biotopkataster NRW aufgelistet sind, sind ebenso im Gebiet nicht vorhanden.

Boden
Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine relativ ebene Fläche. Die Höhenunterschiede sind relativ gering. Die jetzige Reliefsituation lässt vermuten, dass das Relief nicht durch anthropogene Gestaltung großräumig verändert wurde.
Im Plangebiet dominieren als geologischer Untergrund mitteldevonische Massen- und Plattenkalke; es herrschen Braunerden devonischen Sandsteinen vor. Im Bereich der Stationsstraße und der angrenzenden Flächen kommen Podsol-Braunerden, zum Teil Braunerden aus holozänen und pleistozänen Flugsanden meist über Sand und Kies der Mittelterrasse vor.
Im Bereich Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Jakobstraße kommen künstlich veränderte Böden aus lehmigen Sand vor.

Wasser
Im Plangebiet kommen keine ganzjährig wasserführenden Still- und Fließgewässer vor. Das Plangebiet wird nicht von Wasserschutzzonen tangiert.

Klima
Landschaftsräume erfüllen je nach Lage, Relief, Nutzung und Ausprägung der Vegetation wichtige Funktionen hinsichtlich der Frischluftbildung, des Temperaturausgleiches, der Luftbefeuchtung und der Schadstofffilterung. Dem Plangebiet kommt im Bereich der Grünlandgesellschaften besondere Bedeutung für die Frischluft- und Kaltluftbildung zu.

Flora
Im gesamten Plangebiet wurden insgesamt 198 Pflanzenarten nachgewiesen. Es handelt sich dabei um ein - auf die Größe, Bodentypen und Biotopvielfalt bezogenes - durchschnittlich artenreiches Untersuchungsgebiet.
Aufgrund der anthropogenen Verkehrsstrukturen wie Gleisanlagen, Bahnhofsflächen etc. dominieren trockenheitsliebende Ruderalpflanzen den Vegetationsaspekt des Plangebietes. Im Plangebiet dominieren häufige "Allerweltsarten". Auch Neophyten (Neubürger der Pflanzenwelt) erreichen einen hohen Anteil an der Vegetationsbedeckung.

Im südlichen Teil des Plangebietes (ehem. Güterabfertigung/ Parkplatz Driescher Kreuz) befinden sich mehrere - meist gepflanzte - Gehölzbestände mit Ruderalfluren. Es handelt sich

dabei um bewachsene Böschungen sowie Einfassungen von Parkplätzen und versiegelten Flächen. Bei den Bäumen handelt es sich um Roßkastanien, Mehlbeere, Holländische Ulme, Ahornblättrige Platane, Sal-Weide, Vogelkirsche, Bastard-Pappel, Berg-Ahorn, Essigbaum und Robinie.
Den Gehölzbeständen mir Ruderalfluren kommt aufgrund der geringen Ausdehnung und der isolierten Lage nur durchschnittliche Bedeutung für den Arten- und Biotopenschutz zu.
Im nördlichen Teil des Plangebietes befindet sich an der Jakobstraße ein verbrachtes Gelände. Die spontanen Bäume und Gebüsche der Brachfläche werden hauptsächlich von Silber-Pappel, Hänge-Birke, Bastard-Pappel. Apfel, Waldkiefer, Vogel-Kirsche, Schmetterlingsflieder, Brombeere, Schlehe, Weißdorn, Liguster, Berg-Ahorn, Schwarzer Holunder, Wolliger Schneeball und Sal-Weide besiedelt. Der Brachfläche mit Gehölzen und Hochstaudenfluren kommt aufgrund der anthropogenen Beeinträchtigung auch im Hinblick als "Trittsteinbiotop" nur durchschnittliche Bedeutung für den Arten- und Biotopenschutz zu.

Im Plangebiet gibt es mehrere Beete mit Einzelbäumen, Sträuchern, Stauden und Scherrasen im Umfeld der Stationsstraße/ Kalkstraße. Für die Beete werden fast ausschließlich fremdländische Arten verwendet. Die Scherrasen im Bereich der Beete werden regelmäßig gemäht, so dass viele Arten nicht zur Samenreife gelangen.
Aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes kommt den Beeten keine besondere Bedeutung zu.

Die Gleisanlagen (werden hier nur nachrichtlich aufgeführt) werden von der Bahn intensiv genutzt und mit Herbiziden etc. besprüht. Aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes kommt den Gleisanlagen daher keine Bedeutung zu.

Fauna
Aus faunistischer Sicht kommt dem Plangebiet in seinem jetzigen Zustand, in dem es von versiegelten Flächen, anthropogenen Nutzungen, Gleisanlagen, Parkplätzen etc. geprägt wird, keine besondere Bedeutung zu. Das Plangebiet wird ausschließlich von häufigen "Allerweltsarten" besiedelt. Im Bereich der Gleisanlagen und Freiflächen konnten am Tage mehrere Wanderratten beobachtet werden. Durch die geplante Baumaßnahmen sind keine seltenen, gefährdeten und regional bemerkenswerten Tierarten betroffen.

Landschaftsbildbewertung
Das Plangebiet wird aufgrund der intensiven anthropogenen Nutzung (Bahnhof, Gleise, Parkplätze, Lagerschuppen etc.) beeinträchtigt. Das Umfeld wird ausschließlich von vorhandenen Gewerbe-, Wohn- und Geschäftsgebäuden geprägt.
Das Plangebiet gehört zu dem Landschaftsbildkomplex "Niederrheinische Bucht", dessen Kulturlandschaft ursprünglich von weiten Terrassenflächen mit Ackerwirtschaft, Sonderkulturen (Obst, Gemüse), Grünlandschaft, Heideflächen, Misch- und Niederwäldern sowie kleinbäuerlichen Siedlungen geprägt wurde. Das heutige Landschaftsbild mit seinen anthropogenen Nutzungen sowie der massiven Bebauung im Umfeld entspricht nicht mehr dem ursprünglichen Landschaftsbild des Naturraumes.
Der potentielle Eingriffsstandort weist aufgrund der angrenzenden, schon vorhandenen Bebauung mit Gewerbe-, Wohn- und Geschäftshäusern sowie der angrenzenden Vegetationsbestände mit Sichtschutzfunktionen eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen der Oberflächengestalt durch Errichtung von Verkehrsflächen, einem Busbahnhof, Wohn- und Geschäftshäusern auf.

Umweltrelevanz des Vorhabens

Ziel im Bereich des Plangebietes ist, parallel zur Stationsstraße und teilweise auch zur Kalkstraße einen neuen Busbahnhof zu errichten. Im Einmündungsgebiet Stationsstraße, Kalkstraße und An der Gohrsmühle wird ein Kreisverkehr angelegt. Im nördlichen Teil des Plangebietes werden entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Jakobstraße 2-4 geschossige Büro- und Geschäftshäuser geplant, in denen auch Geschäftsnutzungen möglich sind.

Die Böden des Plangebietes sind aufgrund der bisherigen Vorbelastungen (Parkplätze, Lagerfläche, Gebäude, Gleise etc.) größtenteils versiegelt. Durch die vorliegende Planung findet nur in sehr geringem Maße eine Neuversiegelung statt. Eine Minimierung der Bodenversiegelung kann durch die Verwendung von "Öko-Pflaster" im Bereich der Wege, Einfahrten und Stellplätze erreicht werden. Die Braunerden, Podsol-Braunerden sowie künstlich veränderten Böden des Plangebietes sind größtenteils versiegelt. Die Empfindlichkeit des Bodens gegenüber Bodenverdichtung ist aufgrund der Vorbelastungen als gering einzuschätzen.

Durch den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan werden Eingriffe vorbereitet, die den dauerhaften Verlust derzeit vorhandener Vegetationsflächen, die zurzeit als Lebensraum für heimische Pflanzen und Tiere dienen, zur Folge haben.

Nach dem erforderlichen Aushub zur Erstellung von Baugruben werden im Plangebiet möglicherweise noch Kontaminationen im Untergrund verbleiben. Die Überbauung und Versiegelung führt dazu, dass sich das Risiko für eine Kontamination des Grundwassers durch Versickerung von Niederschlagswasser und Auswaschung von Schadstoffe