

**Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister**

Federführender Fachbereich Planung	Drucksachen-Nr. 295/2006	
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich		
<input type="checkbox"/> Nichtöffentlich		
Beschlussvorlage		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Rat	08.06.2006	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung

- **Aufhebung der Ratsbeschlüsse vom 17.03.2005 zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - sowie zum Durchführungsvertrag**

- **Aufhebung des Ratsbeschlusses vom 16.12.1999 zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung**

Teilweise Aufhebung des Beschlusses vom 18.03.1999 zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung

- **Beschluss zu Stellungnahmen (Abwägung)**

- **Städtebauliche Verträge I und II**

- **Beschluss als Satzung**

Beschlussvorschlag:

@->

I. Der Beschluss des Rates vom 17.03.2005 zum **vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium** - (Satzungsbeschluss) sowie der Beschluss zum Durchführungsvertrag werden aufgehoben.

II. Der Beschluss des Rates vom 16.12.1999 zum **Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung** (Satzungsbeschluss) wird aufgehoben.

III. Der Beschluss des Planungsausschusses vom 18.03.1999 zur Aufstellung **des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung** wird für den Bereich, der nicht von dem im Übersichtsplan als **BP 28/3 2. Änd.** gekennzeichneten Gebiet erfasst wird, aufgehoben. Für das in dem Übersichtsplan als **BP 28/3 2. Änd.** gekennzeichnete Gebiet, welches das Areal zwischen der Jakobstraße, Paffrather Straße, Stationsstraße und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße umfasst, bleibt der Aufstellungsbeschluss aufrecht erhalten und wird das Verfahren zur Aufstellung **des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung** fortgeführt.

Durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird ein Teilbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung überlagert und ersetzt. Der Bebauungsplan setzt die genauen Grenzen seines räumlichen Geltungsbereiches fest (§ 9 Abs. 7 Baugesetzbuch).

IV. Die im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des **Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 2. Änderung** gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch vorgebrachten **Anregungen** der Einwender

B 1 A. und W. Buhrow Grundstücksgemeinschaft werden nicht berücksichtigt,

B 2 Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. werden berücksichtigt,

B 3 aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region West, werden berücksichtigt,

B 4 K.W. Immobilien-Gesellschaft mbH & Co.b.R., vertreten durch die Rae Cornelius, Barthenbach, Haesemann & Partner, werden nicht berücksichtigt,

T 1 Rheinisch-Bergischer Kreis werden nicht berücksichtigt,

T 2 Rheinischen NETZGesellschaft mbH werden berücksichtigt,

T 3 Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb werden berücksichtigt,

T 4 Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege werden berücksichtigt.

T 5 Bezirksregierung Arnsberg Abteilung 8 Bergbau und Energie in NRW werden berücksichtigt,

T 6 Industrie- und Handelskammer zu Köln werden teilweise berücksichtigt,

T 7 RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice werden zur Kenntnis genommen,

T 8 Staatliches Umweltamt Köln werden zur Kenntnis genommen.

V. Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt, den **Städtebaulichen Vertrag I** in der vorliegenden Fassung abzuschließen.

VI. Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt, den **Städtebaulichen Vertrag II** in der vorliegenden Fassung abzuschließen.

VII. Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt gemäß § 10 BauGB und der §§ 7 und 41 Gemeindeordnung NW den

Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 2. Änderung
als Satzung und die Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB dazu.

Sachdarstellung / Begründung:

@->

(Beratung im Planungsausschuss am 11.01.2006)

Planungsanlass/ Zielsetzung

Der Rat hat in seiner Sitzung am 17.11.2005 der Beschlussempfehlung der Verwaltung folgend den veränderten Zielen für eine Einzelhandelsentwicklung in der Stadtmitte zugestimmt.

Wie bereits in der Verwaltungsvorlage zur Ratssitzung am 17.11.2005 (**Beschlussvorlage - Drucksachen-Nr. 600/ 2005**) ausgeführt, sollen die beiden Standorte "Parkhaus/ ehem. Busbahnhof" und "Untere Hauptstraße" unter veränderten städtebaulichen Zielsetzungen zeitnah einer baulichen Kerngebietsnutzung zugeführt werden.

Anlass zur Behandlung des Themas "Innenstadt Bergisch Gladbach" sind zum einen die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich einer Umsetzung projektierte Einzelhandelsobjekte an den beiden Standorten sowie die vollzogenen Grundstücksveräußerungen.

Bislang konnten an beiden Standorten keine Einzelhandelsprojekte realisiert werden mit der Folge, dass das Funktionsgefüge sowie das Erscheinungsbild der Stadtmitte weiterhin beeinträchtigt werden. Aufgrund der aktuellen Grundstücks- und Projektentwicklungen erscheint eine Lösung der bislang bestehenden Konfliktsituation wahrscheinlich. Dies vor dem Hintergrund, dass ein Projektentwickler zwei aufeinander abgestimmte Einzelhandelsprojekte an den jeweiligen Standorten "Parkhaus/ ehem. Busbahnhof" sowie "Untere Hauptstraße" realisieren möchte.

Zielsetzung ist es, an beiden Standorten eine aufeinander abgestimmte Projektentwicklung voranzutreiben, welche die Innenstadtentwicklung insgesamt belebt und die Attraktivität der Stadtmitte als Einkaufs- und Versorgungszentrum erhöht.

Neben der Errichtung eines SB-Warenhauses sowie ergänzender kleinerer Einzelhandelseinrichtungen (Gesamtgröße ca. 8.000 m² Verkaufsfläche) an dem Standort "Parkhaus/ ehem. Busbahnhof" beabsichtigt der Projektentwickler, an der "Unteren Hauptstraße" ein Einkaufszentrum (Center-Struktur) mit einer Größenordnung von ca. 12.500 m² zu realisieren.

Eine Umsetzung der Bebauungs- und Nutzungskonzepte für die jeweiligen Einzelhandelsprojekte setzt eine Änderung des bestehenden Planungsrechts (an beiden Standorten) voraus. Weitere Voraussetzung war die Aufhebung des am 27.05.2003 im Hauptausschuss gefassten Beschlusses zur "Verkaufsflächenverteilung" (max. 14.000 m² VKF für den Standort "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" sowie max. 7.000 m² VKF für den Standort "Hauptstraße von Poststraße bis Driescher Kreuz") in der Stadtmitte. Der Beschlussempfehlung der Verwaltung folgend hat der Hauptausschuss in seiner Sitzung am 06.12.2005 (**Beschlussvorlage - Drucksachen-Nr. 653/ 2005**) den seinerzeit gefassten Beschluss zur "Verkaufsflächenverteilung" aufgehoben.

zu I. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -

Der Rat ist in seiner Sitzung am 17.11.2005 die Verwaltung beauftragt, das zur Erreichung der veränderten städtebaulichen Zielsetzung erforderliche Bauleitplanverfahren für den Standort "Parkhaus/ ehem. Busbahnhof" einzuleiten und mit Priorität durchzuführen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - wurde vom Rat der Stadt am 17.03.2005 als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan wurde bislang nicht öffentlich bekannt gemacht und somit nicht in Kraft gesetzt.

Da das seinerzeit geplante Projekt "Gladium Citygalerie" - die Errichtung eines mehrgeschossigen Einkaufszentrums (Größenordnung mind. 9.500 m²/ max. 14.000 m² Verkaufsfläche) mit integrier-

tem Parkhaus - nicht mehr realisiert werden soll und das Grundstück zwischenzeitlich veräußert wurde, schlägt die Verwaltung vor, den Satzungsbeschluss des Rates vom 17.03.2005 aufzuheben, den Durchführungsvertrag zu lösen und das Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan einzustellen.

zu II. bis III. Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung

Zur Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für das geplante innerstädtische Fachmarktzentrum (Projektname "RheinBerg Passage"), welches die Errichtung eines SB-Warenhauses sowie ergänzender kleinerer Einzelhandelseinrichtungen mit einer Gesamtgröße von ca. 8.500 m² Verkaufsfläche umfasst, ist die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung erforderlich. Der zurzeit rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung setzt für den betreffenden Bereich neben "Kerngebiet" (MK) größtenteils "Verkehrsfläche" mit der Zweckbestimmung "Zentraler Omnibusbahnhof/ Parkhaus" fest.

Die Verwaltung schlägt vor, auf das seinerzeit durchgeführte Bebauungsplanverfahren Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung zurück zu greifen.

Unter Aufhebung der seinerzeit für das Projekt "Gladium-Kinocenter" gefassten Beschlüsse zur Aufstellung (teilweise) (Planungsausschuss 18.03.1999) und Satzung (Rat 16.12.1999) des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung (Kinocenter) soll das Planänderungsverfahren für einen verkleinerten Bereich mit einer die aktuelle Bebauungs- und Nutzungskonzeption für ein Fachmarktzentrum berücksichtigenden, geänderten Entwurfsplanung fortgesetzt werden.

Der Planungsausschuss ist in seiner Sitzung am 11.01.2006 mehrheitlich (gegen die Stimme der BfBB) den Beschlussvorschlägen zu I. bis III. gefolgt und empfiehlt dem Rat, die Beschlüsse in der Sitzung am 08.06 2006 entsprechend zu fassen

(Beratung im Planungsausschuss am 23.05.2006)

Zu IV. Abwägung der Stellungnahmen aus der erneuten öffentlichen Auslegung

Der für ein verkleinertes Plangebiet überarbeitete und aktualisierte Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung wurde zuletzt in der Sitzung des Planungsausschusses am 11.01.2006 beraten und der Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB gefasst.

Die öffentliche Auslegung erfolgte in der Zeit vom 23.01.2006 bis 24.02.2006.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Anschreiben vom 19.01.2006 von der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes benachrichtigt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung bzw. der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplanentwurf wurden folgende abwägungsrelevanten Anregungen vorgebracht:

B 1 A. und W. Buhrow Grundstücksgemeinschaft, Paffrather Straße 80, 51465 Bergisch Gladbach mit Schreiben vom 23.02.2006

Kurzfassung

- a) Die Grundstücksgemeinschaft Buhrow befürchtet, dass die verfahrensgegenständliche Bauleitplanung die sonstigen Ziele der Stadtentwicklung in Bergisch Gladbach insbesondere hinsichtlich einer nachhaltigen Umstrukturierung der Bereiche um das Cox-Areal beeinträchtigen wird.
- b) Die Grundstücksgemeinschaft Buhrow befürchtet insbesondere, dass die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zur Abseite degradiert wird. Das städtebauliche Ziel der Umstrukturierung und Aufwertung der ehemals industriell geprägten Areale Cox und Köttgen (z.B. Platzbildung vor den historischen Kalköfen) werde mit der Planung des Fachmarktzentruns aufgegeben. Hierzu trügen Fehlentscheidungen der verfahrensgegenständlichen Bauleitplanung bei.
- c) Die räumliche Entkopplung von Fußgängerniveau Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Erdgeschossniveau "RheinBerg Passage" wird dazu führen, dass die zukünftige Fußgängerzone sowie das Einkaufszentrum nicht interagieren. Ein niveaugleicher Anschluss wäre hier notwendig. Die Eingänge und Fassadenöffnungen seien ausschließlich auf die Stationsstraße ausgerichtet. Hierdurch werde verhindert, dass sich das Vorhaben auch nach außen öffne.
- d) Die geplante geschlossene Fassade zur Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße lässt befürchten, dass auch auf der Gegenseite (Kopfbahnhof) eine Abseite ausgebildet wird. Die Möglichkeiten der Aktivierung der Erdgeschosszonen im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sollte geschaffen werden. Die Ladennutzung orientiert sich nur nach innen. Durch die introvertierte Fassaden- und Grundrissplanung wird einer Aktivierung des öffentlichen Raumes entgegen gewirkt und eine wünschenswerte soziale Kontrolle verhindert. Es wird angeregt, von introvertierten "Funktionskisten" wegzukommen, den öffentlichen Stadtraum in die Planung für ein Einkaufszentrum einzubeziehen und das Bauvorhaben entsprechend umzuplanen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Die von der Grundstücksgemeinschaft Buhrow vorgebrachten Einwendungen und Befürchtungen sind zwar bezogen auf das konkret geplante innerstädtische Fachmarktzentrum "RheinBerg Passage" zum Teil nachvollziehbar, greifen aber bezogen auf das zur Beurteilung/ Abwägung anstehende Bauleitplanverfahren, die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt -, nicht durch.

- a) Die verfahrensgegenständliche Bauleitplanung ist das Ergebnis einer eingehenden Abwägung verschiedener städtebaulicher Ziele. Dabei ist im Grundsatz festzustellen, dass durch die Ausweisungen des zukünftigen Bebauungsplanes 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung (Kerngebiet MK) den städtebaulichen Zielen im Bereich des ehemaligen Busbahnhofes und des Bahnhofumfeldes unverändert Rechnung getragen wird.

Der zur Beurteilung anstehende Bebauungsplanentwurf entspricht der durch den Rat der Stadt beschlossenen Leitbildkonzeption für die Stadtmitte von Bergisch Gladbach mit dem Ziel, "...den Fußgängerbereich, der sich heute weitgehend auf die Achse der heutigen Hauptstraße beschränkt, künftig stärker in die Breite zu entwickeln ..." (Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße in Richtung ehemaliger Busbahnhof/ Jakobstraße).

Bereits in den vorangegangenen Bauleitplanverfahren "Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 – Stadtmitteprojekt – 2. Änderung" (Kinocenter) sowie "Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -" (Einkaufszentrum "Gladium-Citygalerie") wurden durch die festgesetzte Gebietsausweisung (Kerngebiet MK) die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine wünschenswerte Zentrumserweiterung geschaffen. Beide o.g. "Vorgängerprojekte" umfassten die Anbindung/ Öffnung der jeweils "geschlossenen, introvertierten" Nutzungskonzepte zu den bestehenden Fußgängerbereichen "Grüne Ladenstraße" und "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" und nicht zu dem ca. 10 Meter höher gelegenen Plateau des ehemaligen Kalkwerkes Cox.

Der unmittelbar an das erweiterte Stadtzentrum grenzende Bereich der "Kalköfen Cox" soll zukünftig für zentrumsnahe Wohn- und Mischnutzungen aufgeschlossen werden. Am Fuße des Plateaus soll das bestehende Baudenkmal der Kalköfen freigestellt und mittels einer vorgelagerten Platzsituation in Szene gesetzt werden. Fußläufig angebunden an das Stadtzentrum wird das "Coxgelände" über die zukünftig als Fußgängerbereich gestaltete Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße.

Die durch die Stadt Bergisch Gladbach angestrebte nachhaltige Entwicklung im Bereich der Kalköfen Cox durch Umstrukturierung des ehemaligen Gewerbeareals wird durch die verfahrensgegenständliche Planung nicht erschwert. Die tragenden Elemente des städtebaulichen Konzeptes zum Bebauungsplan Nr. 2119 - Kalköfen Cox - bleiben unberührt.

Entsprechend der vorgenannten Zielsetzung wird die Jakobstraße - so wie in den vorangegangenen Planungen für ein Kinocenter bzw. für das seinerzeit projektierte Einkaufszentrum "Gladium - Citygalerie" - zwischen dem höher gelegenen "Coxgelände" und dem in Rede stehenden Plangebiet als innerstädtische Fahrstraße - u.a. mit Erschließungsfunktion für das zukünftige Fachmarktzentrum "Rheinberg Passage" (Parkhaus/ Andienung) - bestehen bleiben.

b) Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird nicht zu einer Abseite degradiert. An dem städtebaulichen Ziel einer Verlängerung der Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" bis zu dem im Bebauungsplan Nr. 2119 - Kalköfen Cox - geplanten öffentlichen Platz zu Füßen der historischen Kalköfen wird seitens der Stadt festgehalten, was in der verfahrensgegenständlichen Planung durch die Festsetzung einer "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" (hier Fußgängerbereich) dokumentiert wird.

c) und d)

Die seitens der Grundstücksgemeinschaft Buhrow vorgebrachten Einwendungen beziehen sich weniger auf den geänderten Bebauungsplanentwurf Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt -, sondern vielmehr auf die zur Ausführung geplante Konzeption für das innerstädtische Fachmarktzentrum "Rheinberg Passage".

Die Ausweisungen des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung stehen als Angebotsplanung im Grundsatz einer Aktivierung der Erdgeschossflächen im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße nicht im Wege. Entsprechend dieser Möglichkeiten sieht der Bebauungsplan keine zwingenden Festsetzungen vor, um niveaugleiche Eingangsebenen an dem zukünftig erweiterten Fußgängerbereich "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" zu erreichen. Dies geschieht vor folgendem Hintergrund:

In der Gesamtschau und der Abwägung der städtebaulichen Belange für die Stadtmitte von Bergisch Gladbach hat sich der Rat mehrheitlich dafür entschieden, im Geltungsbereich des zur Beurteilung anstehenden Bebauungsplanes ein Fachmarktzentrum zu ermöglichen und nahezu zeitgleich im Bereich der Unteren Hauptstraße einen Standort für hochwertigen kleinteiligen Einzelhandel in Form eines Einkaufszentrums zu schaffen.

Wie in der Begründung zu der Bebauungsplanänderung eingehend dargelegt, sind beide Vorhaben sowie deren städtebaulichen Auswirkungen auf die Stadtmitte im Zusammenhang zu betrachten. Der Schwerpunkt der Fußgängerzone soll weiterhin im Bereich der linearen Struktur der Hauptstraße liegen, allerdings ergänzt um eine Aufweitung entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße. Gerade ein SB-Warenhaus als Hauptbestandteil des Fachmarktzentruns ist auf einen autogerechten Standort angewiesen, und kommt damit auch nur in einer Lage im Randbereich des Stadtzentrums in Betracht.

Zur nachhaltigen Sicherung der vorstehend benannten Zielsetzungen wurde im Rahmen des Bebauungsplan-Änderungsverfahrens bereits ein Städtebaulicher Vertrag zwischen der Stadt und dem Projektentwickler geschlossen, in dem Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung enthalten sind. In dem Vertrag verpflichtet sich der Investor, innerhalb des Plangebietes ein innerstädtisches Fachmarktzentrum zu errichten.

Die geplante Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes im Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes dient der Stärkung der Zentralität der Stadt Bergisch Gladbach.

Durch die vorstehend beschriebene Anbindung des Einzelhandelsprojektes an die bereits bestehenden Handelseinrichtungen der Stadt Bergisch Gladbach - insbesondere an die Fußgängerzone - hat die Stadt Bergisch Gladbach Sorge dafür getragen, dass es zu Wechselwirkungen zwischen dem Projekt und den sonstigen Handelseinrichtungen kommen kann. Insofern sieht die Planung einen angemessenen Ausgleich zwischen den Anforderungen an die Funktionalität eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes und den Anforderungen an der Interaktion mit bereits bestehenden Einrichtungen vor.

Ein Fachmarktzentrum hat per se eine andere Wirkung zum öffentlichen Raum als eine kleinteilige Einzelhandelsstruktur.

Vor dem Hintergrund der vorstehend beschriebenen Zielsetzungen für die verschiedenen Standorte innerhalb der Stadtmitte werden die Nachteile eines mehr nach innen orientierten Nutzungskonzeptes, so wie es für die RheinBerg Passage vorgesehen ist, billigend in Kauf genommen. Dies hat zur Folge, dass neben den beiden Zugangs- bzw. Eingangsbereichen an der Stationsstraße sowie an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße keine weiteren Zugänge entstehen werden.

Im Gegensatz zu dem verfahrensgegenständlichen Bebauungsplan sind die zukünftigen Bauflächen auf der Gegenseite (Kopfbahnhof) unmittelbar und ausschließlich auf die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und die Jakobstraße ausgerichtet. Der Befürchtung, wonach hier eine Abseite geschaffen und der Aktivierung des öffentlichen Raumes entgegen gewirkt wird, kann aus Sicht der Verwaltung nicht gefolgt werden.

Nach Abwägung der verschiedenen Belange wird an der Zielsetzung der Zentrumserweiterung in dem Bereich des ehemaligen Busbahnhofes durch Ansiedlung eines innerstädtischen Fachmarktzentrums festgehalten. Dabei wird billigend in Kauf genommen, dass durch die Orientierung des Fachmarktzentrums nach Innen und den damit einhergehenden beschränkten Zugangsbereichen und (Schau)fensterflächen der Bezug zu dem öffentlichen Raum - hier insbesondere des zukünftigen Fußgängerbereiches "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" - nur eingeschränkt möglich sein wird.

B 2 Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V., Siemensstr. 1, 40789 Monheim mit Schreiben vom 16.02.2006

Kurzfassung

Der vorhandene Taxistandplatz "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" soll durch die Planung ersatzlos entfallen. Dagegen werden erhebliche Bedenken geltend gemacht. Es wird nachdrücklich gefordert, einen angemessenen Halteplatz für Taxen im Bereich Bus/ S-Bahnverknüpfung einzuplanen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Die im Zusammenhang mit der Planung zum neuen Busbahnhof (Bebauungsplanverfahren Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -) vorgesehenen und mit dem Taxi-Gewerbe abgestimmten Taxi-Standplätze werden von den Taxifahrern nicht angenommen. Gegenwärtig stellen sich die meisten

Taxifahrer mit ihren Fahrzeugen „wild“ in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße auf. Nach Auffassung der Verwaltung sollte dieser funktional sinnvolle Standort auch nach dem Bau des Fachmarktzentrums und dem Ausbau der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zu einem Fußgängerbereich beibehalten werden. Mit einer entsprechenden Beschilderung und Gestaltung der Fläche soll der Taxi-Standort in Form einer Aufstellspur legalisiert werden. Die Taxen können von hier aus über die Stationstraße in drei unterschiedliche Richtungen abfahren.

Taxen gehören gemäß Personenbeförderungsgesetz zum öffentlichen Personennahverkehr. In Fußgängerzonen ist ÖPNV grundsätzlich zulässig. Der Bebauungsplan setzt für die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ fest. Eine Änderung des Bebauungsplans ist zur Unterbringung der Taxi-Spur folglich nicht erforderlich.

B 3 aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region West, Dompropst-Ketzer-Straße 1-9, 50667 Köln mit Schreiben vom 15.02.2006

Kurzfassung

Es wird davon ausgegangen, dass durch die Änderungsinhalte des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung die beabsichtigten Ausweisungen des Bebauungsplanentwurfes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - nicht berührt werden.

Die mit Bezug auf das seinerzeit geplante Bauvorhaben "Gladium" erteilte Zustimmung zur Abweichung (Abstandsfläche) wird als gegenstandslos betrachtet.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Die Ausweisungen des aktuellen Bebauungsplanentwurfes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung haben weder räumlich, noch inhaltlich Folgewirkungen auf die Festsetzungen (Art und Maß der baulichen Nutzung) des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -.

Die städtebauliche Zielsetzung einer zukünftigen Kerngebietsausweisung (MK) im Kopfbereich des bestehenden Bahnhofes Bergisch Gladbach entlang des zukünftigen Fußgängerbereiches "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" sowie der Jakobstraße bleibt auch weiterhin bestehen.

B 4 Rae Cornelius, Bartenbach, Haesemann & Partner mit Schreiben vom 24.02.2006 für Mandanten K.W. Immobilien-Gesellschaft mbH & Co.b.R. ('Löwencentre')

Kurzfassung

- a) Die Rechtsanwälte C.B.H. stellen die Grundkonzeption der verfahrensgegenständlichen Bauleitplanung in Frage, indem sie die Auffassung vertreten, dass die Festsetzung eines Kerngebietes ungeeignet sei, um Baurecht für das Einzelhandelsprojekt „RheinBerg Passage“ zu schaffen.
- b) Die Rechtsanwälte C.B.H. behaupten, dass die vorgesehene Beschränkung der Verkaufsfläche auf 8.500 m² nicht rechtlich wirksam sichergestellt wurde. Der Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages zur Absicherung der höchst zulässigen Verkaufsfläche würde gegen das Koordinationsprinzip der Bauleitplanung verstoßen. Das geeignete, aber auch notwendige Mittel zur Absicherung der Verkaufsfläche bestünde nach Ansicht der Rechtsanwälte C.B.H. darin, den überplanten Bereich als Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO und nicht als Kerngebiet festzusetzen. Die Rechtsanwälte C.B.H. unterstellen, die Stadt Bergisch Gladbach habe sich nicht aus städtebaulichen Gründen, sondern lediglich aus verfahrenstaktischen Gründen entschieden, vorliegend ein Kerngebiet festzusetzen. Für die Entscheidung, ein Kerngebiet festzusetzen, sei insbesondere entscheidend gewesen, dass ein Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 3 nicht aus dem

rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan hätte entwickelt werden können. Es sei der Stadt Bergisch Gladbach lediglich darauf angekommen, Zeit zu gewinnen.

- c) Der Abschluss des Städtebaulichen Vertrages verstoße gegen das Planmäßigkeitgebot, da die Festsetzung der höchstzulässigen Verkaufsfläche im Bebauungsplan selbst hätte erfolgen müssen und das BauGB nur planergänzende, aber nicht planersetzen Städtebauliche Verträge zulasse. Zudem könne ein Städtebaulicher Vertrag ohne Einhaltung der Verfahrensregeln des BauGB geändert werden. Im Übrigen seien Städtebauliche Verträge für die Baugenehmigungsbehörde nicht bindend.

Die Bestellung einer Baulast oder Dienstbarkeit auf der Grundlage einer entsprechenden Regelung in einem Städtebaulichen Vertrag sei kein geeignetes zulässiges Mittel, um die Städtebauliche Verträglichkeit eines Vorhabens sicherzustellen. Städtebauliche Verträge seien nur zur Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele zulässig. Die verfahrensgegenständliche Bauleitplanung sei unzulässig, da durch den Städtebaulichen Vertrag eigene Städtebauliche Ziele definiert würden.

- d) Der Begriff der Verkaufsfläche sei nicht ausreichend definiert. Hier seien Umgehungshandlungen denkbar. Die Rechtsanwälte C.B.H. behaupten insbesondere, dass zwischen dem Begriff der Bruttoverkaufsfläche und dem Begriff der Nettoverkaufsfläche nicht hinreichend differenziert wurde.
- e) Es fehle an einer sortimentsbezogenen Beurteilung der Verträglichkeit der Ansiedlung des Einzelhandelsprojektes. Die Verträglichkeit könne nur aufgrund einer konkreten Sortimentszusammenstellung geprüft werden. Da eine solche Sortimentszusammensetzung nicht im Bebauungsplan festgesetzt wurde, läge insofern ein Abwägungsmangel vor. Ohne eine Festlegung der zulässigerweise anzubietenden Sortimente könnte eine Tragfähigkeit des Projektes mit Blick auf mögliche Kaufkraftabflüsse nicht bestimmt werden.
- f) Der in der Begründung verwendete Begriff des Fachmarktentrums sei bauplanungsrechtlich nicht definiert. Insofern leidet die Bauleitplanung nach Ansicht der Rechtsanwälte C.B.H. an einem Bestimmtheitsmangel.
- g) Ein Mangel der Planung bestehe darin, dass die Planung nur dann Städtebaulich vertretbar sei, wenn zeitnah die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, dass ein Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von ca. 12.500 m² im Bereich der unteren Hauptstelle realisiert werden kann. Die Realisierung dieses Projektes sei nicht sichergestellt, so dass eine notwendige Bedingung für die vorliegende Planung noch nicht gegeben sei.
- h) Die Rechtsanwälte C.B.H. behaupten, dass der verfahrensgegenständliche Bebauungsplan abwägungsmangelhaft sei, da er die Schaffung von Baurecht für ein Einzelhandelsprojekt an einem Städtebaulichen integrierten Standort schaffen soll. Dies würde jedoch nicht erreicht, da die Ansiedlung der „RheinBerg Passage“ unter Erhalt der Rampe Stationsstraße mit ihrer Städtebaulichen trennenden Wirkung die Zulassung eines Satellitenstandortes ohne Verbindung zum Zentrum der Fußgängerzone zur Folge hätte. Der Verweis in der Begründung auf die geplante Fußgängerbrücke zur Grünen Ladenstraße reiche nicht aus. Eine solche Brücke müsse im Bebauungsplan selbst und nicht im Städtebaulichen Vertrag geregelt werden. Eine nicht überdachte und schmale Brücke reiche im Übrigen nicht aus zur Anbindung eines Satellitenstandortes an das bestehende Stadtzentrum.
- i) Die Rechtsanwälte C.B.H. kritisieren, dass von der geplanten Einzelhandelsnutzung ausgelöste zusätzliche Verkehrsaufkommen sei im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan mit 1.930 Kfz pro Tag zu niedrig angesetzt. Realistischerweise sei von mindestens 8.000 Pkw am Tag auszuge-

hen. Eine solche Menge würde jedoch die Stationsstraße überlasten und die Erschließung des Kaufhauses der Mandantschaft der Rechtsanwälte C.B.H. gefährden, deren Kundenparkhaus und Anlieferung ausschließlich über die Stationsstraße erschlossen sind.

- j) Ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan werden die Orientierungswerte der DIN 18005 bereits heute um bis zu 10 dB(A) überschritten.
Auf Grund der nach Auffassung der Rechtsanwälte C.B.H. zu niedrig angesetzten zusätzlichen Verkehre wird eine Zunahme um bis zu 1 dB(A) unterstellt. Da – wie oben dargestellt – von deutlich höherem Verkehrszuwachs ausgegangen werden müsse, wird auch die Zunahme der Lärmimmissionen höher ausfallen.
- k) Eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 sei in der Bauleitplanung zwar grundsätzlich möglich, jedoch zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse nur bei Einhaltung der Werte für Mischgebiete. Diese Werte seien vorliegend deutlich überschritten, zumal im Plangebiet auch Wohnnutzung untergebracht werden soll.
- l) Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die laut der Rechtsprechung eine bindende Obergrenze darstellen, werden bereits mit der Vorbelastung überschritten. Auch die unterstellte geringe Pegelzunahme von nur 1 dB(A) müsse laut Rechtsprechung als erheblich in die Abwägung eingestellt werden, sofern die Schwelle zu möglichen Gesundheitsgefahren überschritten werde. Das OVG NRW habe in einem vergleichbaren Fall Pegelsteigerungen von 1,3 dB (A) bei einer dem vorliegenden Fall vergleichbaren Vorbelastung von tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) abwägungsrelevant angesehen.
Angesichts der erheblichen und gesundheitsgefährdenden Belastungen sei ein Lärmminderungsplan nach § 47a Abs. 2 BImSchG aufzustellen.
- m) Die im Bebauungsplan enthaltene Festsetzung von Nutzungseinschränkungen für das Parkhaus und die Anlieferung auf den Zeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ist mangels bodenrechtlichen Bezugs nicht zulässig.
- n) Nach Auffassung der Rechtsanwälte C.B.H. wird nicht ausreichend dargelegt, dass die Verwirklichung der Planung die Einhaltung der Luftschadstoff-Grenzwerte der 22. BImSchV mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht gefährdet oder ausschließt. Dabei seien sowohl die höher anzusetzende Verkehrszunahme auf Grund der Planung als auch andere städtische Planungen (z.B. Autobahnzubringer) zu berücksichtigen, die künftig das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt erhöhen.
- o) Die Rechtsanwälte C.B.H. halten es für rechtsfehlerhaft, dass das Bebauungsplanverfahren nach dem „altem“ Planungsrecht des BauGB 1998 durchgeführt wurde. Damit hätte die Stadt die nach BauGB 2004 neuen Anforderungen (insbesondere die Durchführung einer Umweltprüfung und das Erstellen eines Umweltberichts) umgehen wollen.
- p) Seitens der Rechtsanwälte C.B.H. werden eine Vielzahl von Untersuchungsaufträgen an die Verwaltung gestellt, die sich auf die vorstehend aufgeführten Bedenken beziehen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Vorbemerkung

Die von den Rechtsanwälten C.B.H. vorgelegte Stellungnahme betrifft eine Vielzahl von Rechtsfragen, die für die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel in städtebaulich integrierten Lagen von grundsätzlicher Bedeutung sind. Die von den Rechtsanwälten C.B.H. vertretene Rechtsmeinung, dass immer dann, wenn die planende Gemeinde eine Verkaufsflächenbeschränkung für ein Einzelhandelsgroßprojekt für erforderlich oder wünschenswert hält, ein Sondergebiet festgesetzt werden müsste, hätte zur Folge, dass Einzelhandelsgroßprojekte in Kerngebieten grundsätzlich nicht rechts-

sicher angesiedelt werden können. Dies ist mit Blick auf die Regelung in § 11 Abs. 1 BauNVO nicht vom gesetzgeberischen Willen des Verordnungsgebers der BauNVO umfasst.

Darüber hinaus verkennen die Rechtsanwälte C.B.H. die Planungsziele, die die Stadt Bergisch Gladbach mit der Aufstellung des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes verfolgt. Die Stadt Bergisch Gladbach möchte durch die Festsetzung eines Kerngebietes alle kerngebietsspezifischen Nutzungen, mit Ausnahme der ausdrücklich ausgeschlossenen Nutzungen, zulassen. Dieses Planungsziel könnte nicht erreicht werden, wenn die Stadt Bergisch Gladbach lediglich gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel festsetzt. Die Rechtsanwälte C.B.H. verkennen somit, dass die von der Stadt Bergisch Gladbach für den innerstädtischen Standort vorgesehene Nutzungsvielfalt nur auf der Grundlage einer Kerngebietesfestsetzung erreicht werden kann. Die Konzentration auf großflächigen Einzelhandel, wie sie von den Rechtsanwälten C.B.H. vorgenommen wird, entspricht nicht den planerischen Zielsetzungen der Stadt Bergisch Gladbach.

a) Aus Sicht der Verwaltung kann das Baurecht für die geplante Ansiedlung des großflächigen Einzelhandelsprojektes „RheinBerg Passage“ im Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes auf der Grundlage einer Kerngebietesfestsetzung erfolgen.

Die Rechtsanwälte C.B.H., die die Auffassung vertreten, dass die Stadt Bergisch Gladbach aus Rechtsgründen gehalten wäre, vorliegend ein Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO festzusetzen, verkennen, dass die BauNVO die Zulassung von Einkaufszentren und sonstigen großflächigen Einzelhandelsbetrieben gleichberechtigt in Kerngebieten und eigens für diese Projekte festgesetzten Sondergebieten ermöglicht. Dieser Grundsatz wird durch die Regelung in § 11 Abs. 1 BauNVO ergänzt, nach der Sondergebiete nur für solche Gebiete festzusetzen sind, die sich wesentlich von den allgemeinen Baugebieten gemäß §§ 2 bis 10 BauNVO unterscheiden.

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Der Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplans ist städtebaulich Teil der Innenstadt der Stadt Bergisch Gladbach. Im Flächennutzungsplan ist der Bereich ebenfalls als Kerngebiet dargestellt. Durch die rechtsverbindliche Darstellung eines Kerngebietes im Flächennutzungsplan hat die Stadt Bergisch Gladbach den Bereich ihrer Innenstadt planerisch auf den Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes bestätigt. Die Fläche ist bereits seit Jahrzehnten als Kerngebiet dargestellt, sie war bis zu Änderung des Flächennutzungsplans 2004 mit lediglich mit dem für die Darstellung eines Zentralen Busbahnhofs stehenden Planzeichen „ZOB“ versehen. Nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Die mit der verfahrensgegenständlichen Bauleitplanung angestrebte Nutzung steht in Einklang mit der Gebietstypik eines Kerngebietes, so dass vorliegend das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB die Festsetzung eines Kerngebietes erfordert.

Das Kerngebiet ist der zutreffende Gebietstyp für die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel. Der Verordnungsgeber hat in § 11 Abs. 3 BauNVO Kerngebiete ausdrücklich ausgeklammert, weil diese vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben aller Art dienen. Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe gehören gerade in Kerngebiete. Wie sich insbesondere aus § 11 Abs. 3 Satz 1 BauNVO ergibt, sind im Kerngebiet Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe jeder Art unbeschränkt (vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung nach § 15 BauNVO) zulässig. Im Kerngebiet sind die - im Gewerbegebiet und Mischgebiet nach der Art der baulichen Nutzung unzulässigen - großen Waren- und Kaufhäuser sowie spezielle Fachgeschäfte mit überregionalem Einzugsbereich anzusiedeln. Diese Grundaussage der BauNVO würde gerade in ihr Gegenteil verkehrt, wenn man die Ansicht vertreten würde, dass auch innerstädtische Einzelhandelsprojekte nur in eigens für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig sind, weil im Kerngebiet für Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel erforderliche Festsetzungsmöglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

Auch die Regelung in § 11 Abs. 1 BauNVO, nach der sich ein Gebiet für ein Sondergebiet von den allgemeinen Baugebieten im Sinne der §§ 2 bis 10 BauNVO unterscheiden muss, steht der Auffassung der Rechtsanwälte C.B.H. entgegen, dass die Absicht der planenden Gemeinde, eine Verkaufsflächenobergrenze anzustreben - dies ist bei einer ordnungsgemäßen Planung nahezu immer der Fall - zwingend eine Sondergebietspflichtigkeit des Vorhabens auslöst. Das Gebiet muss sich nach § 11 Abs. 1 BauNVO hinsichtlich seiner Nutzung von den anderen Baugebieten unterscheiden; es reicht nicht aus, dass der Gemeinde im Sondergebiet weitergehende Festsetzungsmöglichkeiten zustehen.

Die Rechtsanwälte C.B.H. versuchen darüber hinaus den Eindruck zu erwecken, die Stadt Bergisch Gladbach habe sich entschieden, vorliegend ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO und kein Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO festzusetzen, um hieraus verfahrenstaktische Vorteile zu ziehen. Dies ist unrichtig. Die Rechtsanwälte C.B.H. verkennen insbesondere das Verhältnis zwischen den typisierten Baugebieten nach den §§ 2-10 BauNVO und den Sondergebieten gemäß § 11 BauNVO. Nach § 11 Abs. 1 BauNVO können Sondergebiete nur für solche Gebiete festgesetzt werden, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2-10 Bau NVO wesentlich unterscheiden. Für Sondergebiete für Einkaufszentren und Handelsbetriebe gilt ebenso wie für andere Sondergebiete die Voraussetzung der wesentlichen Unterscheidung von anderen Baugebieten im Sinne der §§ 2-10 BauNVO.

Die Festsetzung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel ist somit nur dann möglich, wenn die Festsetzung eines typisierten Baugebietes nach BauNVO, insbesondere eines Kerngebietes nach § 7 BauNVO, nicht möglich ist. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Der verfahrensgegenständliche Bebauungsplan bezieht sich auf einen Teilbereich der Innenstadt der Stadt Bergisch Gladbach. Es handelt sich somit um einen Kristallisationspunkt des städtischen Lebens innerhalb der Stadt Bergisch Gladbach, der auch im Flächennutzungsplan folgerichtig als Kerngebiet dargestellt ist. Der Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes betrifft somit eine Teilfläche des innerstädtischen Bereiches der Stadt Bergisch Gladbach, der der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der Unterbringung der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dient. Sinn eines Kerngebietes im verfahrensgegenständlichen Bebauungsplan stellt die Erfüllung des Entwicklungsgebotes im Sinne von § 8 Abs. 2 BauGB aus dem rechtsverbindlichen und von der Bezirksregierung genehmigten Flächennutzungsplan dar. Somit liegt eine Gebietsprägung vor, die die Festsetzung eines Kerngebietes gemäß § 7 BauNVO gebietet. Dies bedeutet zugleich, dass die Festsetzung eines Sondergebietes gemäß § 11 Abs. 1 i.V.m. § 11 Abs. 3 BauNVO vorliegend nicht geboten ist.

- b) Anders als im Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ist im Kerngebiet nach allgemeiner Ansicht weder die Festsetzung einer höchst zulässigen Verkaufsfläche für das gesamte Einzelhandelsprojekt noch die Festsetzung sortimentspezifischer höchst zulässiger Verkaufsflächen im Bebauungsplan zulässig. Da bei der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel, nicht zuletzt auf Grund des interkommunalen Abstimmungsgebotes gemäß § 2 Abs. 2 BauGB, die Frage der sortimentspezifischen Umsatzumverteilungen stets zu prüfen ist, hätte die von den Rechtsanwälten C.B.H. vertretene Rechtsmeinung zur Folge, dass Einkaufszentren bzw. sonstige großflächige Einzelhandelsbetriebe trotz ihrer Ausklammerung in § 11 Abs. 3 BauNVO regelmäßig nur in Sondergebieten, nicht aber in Kerngebieten zulässig wären. Die Rechtsprechung verlangt, dass bei der Abwägung die gesamte Bandbreite der auf der Grundlage der nach der Planung möglichen Nutzung in den Blick genommen werden muss und - vorausgehend - dass das für die Abwägung notwendige Abwägungsmaterial ermittelt werden muss.

Dies bedeutet, dass im Rahmen der durchzuführenden Abwägung der berührten privaten und öffentlichen Belange alle Gesichtspunkte in die planerischen Überlegungen einzubeziehen sind, die für die Bewältigung der von der Planung zu lösenden Aufgaben bedeutsam sind oder aber zumindest bedeutsam erscheinen. Da die Ansiedlung eines Einkaufszentrums stets Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur innerhalb und außerhalb der Ansiedlungsgemeinde hat, ist die zuläs-

sige Verkaufsfläche und die Sortimentsstruktur abwägungsrelevant.

Eine Fallgestaltung, bei der die Größe der Verkaufsfläche eines Einzelhandelsbetriebes für die Beurteilung der städtebaulichen Auswirkungen ohne Bedeutung ist, ist schlechterdings nicht vorstellbar. Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums oder eines sonstigen großflächigen Einzelhandelsbetriebes in einem Kerngebiet, die zwingend ohne Verkaufsflächenbeschränkung erfolgen muss, wäre daher stets abwägungsfehlerhaft. Dass diese Auswirkung vom Verordnungsgeber der BauNVO nicht gewollt ist, liegt auf der Hand.

Die Frage der höchst zulässigen Verkaufsfläche eines Einzelhandelprojektes ist auf Grund der von solchen Vorhaben *stets* ausgehenden Umsatzumverteilungen zu Lasten der Innenstadt der betreffenden Entwicklungsgemeinde als auch zu Lasten benachbarter zentraler Orte stets relevant. Vor diesem Hintergrund sind Regelungen zur Begrenzung der höchst zulässigen Verkaufsfläche immer dann geboten, wenn wie vorliegend der Fall, eine Steuerung durch die Festsetzung der GFZ allein nicht ausreichend ist. Zudem würde sich das Sondergebietserfordernis nicht nur dann ergeben, wenn - wie vorliegend der Fall - Baurecht für ein konkretes Projekt eines bestimmten bauwilligen Investors geschaffen werden soll. Auch dann, wenn eine planende Gemeinde im Wege der echten Angebotsplanung Baurecht für einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb schaffen möchte, wäre dies nur durch die Festsetzung eines Sondergebietes gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO möglich.

Im Falle einer echten Angebotsplanung wäre die planaufstellende Gemeinde verpflichtet, im Wege einer worst-case-Betrachtung das höchst zulässige Maß der baulichen Nutzung zu bestimmen und - nachfolgend - die bei einer Auswirkungen der Ansiedlung eines solchen Einzelhandelsbetriebes zu bestimmen. Dies bedeutet, dass bei jeder Angebotsplanung eine höchst zulässige Verkaufsfläche - ggf. sogar bezogen auf einzelne Sortimente, festgesetzt werden müsste. Da eine Gemeinde durch die Festsetzung eines Kerngebietes gemäß § 7 BauNVO Baurecht für alle Erscheinungsformen des Einzelhandels im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauNVO schafft, ohne dass die von den Rechtsanwälten C.B.H. für erforderlich gehaltene Verkaufsflächenbeschränkung im Bebauungsplan erfolgt ist, wäre jede Festsetzung eines Kerngebietes, in dem großflächiger Einzelhandel nicht ausgeschlossen wurde, nach der Auffassung der Rechtsanwälte C.B.H. rechtswidrig. Dies mag plastisch verdeutlichen, dass die Rechtsansicht der Rechtsanwälte C.B.H. verkennt, dass der Verordnungsgeber der BauNVO in § 7 das Kerngebiet gegenüber dem Sondergebiet im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO insofern privilegiert hat, als dass Einzelhandelsprojekte in Kerngebieten, also im Kristallisationsbereich der innerstädtischen Nutzungen der Gemeinde, grundsätzlich zulässig sein sollen.

Die Entscheidung, das Planungsrecht für das verfahrensgegenständliche Einzelhandelsprojekt auf der Grundlage einer Kerngebietsfestsetzung zu schaffen, ist somit nicht aus taktischen, sondern aus städtebaulichen Erwägungen heraus erfolgt. Der Vorwurf der Rechtsanwälte C.B.H., die Stadt hätte lediglich eine Zeitersparnis angestrebt, geht daher fehl.

- c) Der Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages zur Sicherung der mit der verfahrensgegenständlichen Bauleitplanung verfolgten Ziele ist zulässig.

Gemäß § 1 Abs. 1 BauGB ist es Aufgabe der Bauleitplanung, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke vorzubereiten und zu leiten. Demgemäß sind Bebauungspläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Insofern ist den Rechtsanwälten C.B.H. zu folgen. Die vorliegende Bauleitplanung genügt diesem bauplanungsrechtlichen Koordinationsprinzip. Der Grundsatz der Planmäßigkeit lässt es nicht zu, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke durch andere Mittel als die der Bauleitplanung vorzubereiten und zu leiten. Die geplante Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes im Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes löst städtebauliche Konflikte aus, die ausschließlich durch die Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplanes gelöst werden können. Auch insofern ist den Rechtsanwälten C.B.H. zuzustimmen. Die Rechtsanwälte

C.B.H. verkennen jedoch die Reichweite des Planmäßigkeitgebotes. Der Planmäßigkeitssatz hat nicht zur Folge, dass andere Formen der gemeindlichen Planung deswegen unzulässig sind.

Das gleiche gilt für vertragliche Gestaltungen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung. Auch diese sind zulässig. Solche Formen oder Mittel dürfen jedoch weder an die Stelle der Entwicklungs- und Ordnungsfunktion der Bauleitplanung treten, noch dürfen sie die Bauleitplanung zu einer lediglich formalen Hülse werden lassen. Der städtebauliche Entwicklungs- und Ordnungsauftrag darf nicht allein mit den Mitteln des Privatrechts erfüllt werden.

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Die Rechtsanwälte C.B.H. verkennen, dass die Stadt Bergisch Gladbach nicht anstrebt, planersetzende Abreden zu treffen oder die Bodenordnung auf der Grundlage privatrechtlicher Regelungen durchzuführen. Die Stadt Bergisch Gladbach stellt einen Bebauungsplan auf, gerade um die ausgelösten städtebaulichen Konflikte im Zuge eines Bauleitplanverfahrens zu behandeln und einer Lösung zuzuführen. Lediglich solche Regelungsinhalte, die nach den zwingenden Regelungen der BauNVO nicht Gegenstand der Satzung sein können, werden - planergänzenden, nicht planersetzenden - Regelungen in einem städtebaulichen Vertrag überantwortet.

Die verfahrensgegenständliche Bauleitplanung enthält sowohl Festsetzungen hinsichtlich der Art als auch hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, so dass die Vorbereitung und Leitung der Grundstücksnutzung in dem Rahmen, der durch die Baunutzungsverordnung erlaubt ist, im Bebauungsplan erfolgt. Der Städtebauliche Vertrag, durch den die höchst zulässige Verkaufsfläche im Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes auf 8.500 m² begrenzt wird, hat nur planergänzende, keinesfalls jedoch planersetzende Wirkung. Das Konfliktbewältigungsgebot, nach dem Regelungen zur Sicherung der städtebaulichen Ordnung, soweit sie erforderlich sind, im Plan festzusetzen sind, kann nicht weiter gehen, als die entsprechenden Festsetzungsmöglichkeiten, die die Baunutzungsverordnung dem Plangeber bezogen auf das jeweils in Rede stehende Baugebiet einräumt. Der Plangeber verstößt daher nicht gegen das Planmäßigkeitgebot bzw. das Koordinationsprinzip der Bauleitplanung, wenn er zusätzliche Regelungen zur Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele (vgl. § 11 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) in einem Städtebaulichen Vertrag vereinbart, die nicht Gegenstand einer Festsetzung im Bebauungsplan sein können. Die Regelung in § 1 Abs. 3 BauGB, auf die sich die Rechtsanwälte C.B.H. beziehen, kann hinsichtlich des „Soweit“ der Planungspflicht nicht weiter gehen, als der nach den BauNVO zulässige Festsetzungskanon.

Die Rechtsanwälte C.B.H. führen aus, dass nach § 11 Abs. 1 Nr. 2 BauGB der zulässige Inhalt eines Städtebaulichen Vertrages nur in der Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele, nicht aber in der Formulierung eigener, neuer städtebaulicher Ziele bestehen kann.

In diesem Zusammenhang verkennen die Rechtsanwälte C.B.H., dass die Stadt Bergisch Gladbach durch den Abschluss des Städtebaulichen Vertrages und der Vereinbarung der darin enthaltenen zusätzlichen Sicherungsmittel keine eigenen städtebaulichen Ziele formuliert hat, sondern lediglich städtebauliche Ziele, die mit der Bauleitplanung verfolgt werden, absichert. Auch der Verweis der Rechtsanwälte C.B.H. auf § 1 Abs. 3 Satz 4 BauGB (gemeint ist wohl § 1 a Abs. 3 Satz 4 BauGB) rechtfertigt keine abweichende Betrachtung. Der Städtebauliche Vertrag setzt in der in § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB geregelten Fallkonstellation keine bauplanungsrechtlichen Festsetzungen voraus; er macht sie vielmehr entbehrlich. Darüber hinaus stellt das Gesetz in § 11 Abs. 4 BauGB klar, dass nicht im Umkehrschluss andere Städtebauliche Verträge, als die im BauGB genannten, für unzulässig gehalten werden dürfen. Die weitere Rechtsentwicklung bei städtebaulichen Verträgen soll durch die Regelung in § 11 BauGB nicht behindert werden.

Ebenfalls unrichtig ist die Auffassung der Rechtsanwälte C.B.H., dass die Vereinbarungen in dem Städtebaulichen Vertrag, insbesondere die Vereinbarungen zur höchstzulässigen Verkaufsfläche, für die Baugenehmigungsbehörde nicht bindend seien. Die in dem Städtebaulichen Ver-

trag vorgesehene höchst zulässige Verkaufsfläche von 8.500 m² im Bereich des verfahrensgegenständlichen Kerngebietes wird durch eine Baulast öffentlich-rechtlich abgesichert. Aus diesem Grund wird die Baugenehmigung für das noch zu errichtende Einzelhandelsgroßprojekt eine Nebenbestimmung, voraussichtlich eine Auflage enthalten, dass eine höchst zulässige Verkaufsfläche von 8.500 m² nicht überschritten werden darf. Die Stadt Bergisch Gladbach hat somit sichergestellt, dass der bauwillige Investor keine Baugenehmigung erhalten wird, die eine größere Verkaufsfläche ermöglichen würde. Die Rechtsanwälte C.B.H. vermitteln somit irrig den Eindruck, dass die in dem Städtebaulichen Vertrag enthaltene höchst zulässige Verkaufsfläche nicht bauordnungsrechtlich umgesetzt werden kann. Das von den Rechtsanwälte C.B.H. zur Stützung ihrer Rechtsansicht angeführte Zitat aus Gelzer/Bracher/Reidt, Bauplanungsrecht, das sich im Übrigen auf eine Voraufgabe bezieht, führt vorliegend nicht weiter.

- d) Auch der Vorwurf der Rechtsanwälte C.B.H., die Stadt Bergisch Gladbach habe den Begriff der Verkaufsfläche nicht ausreichend definiert, verfängt nicht. Der Städtebauliche Vertrag I enthält eine Definition des Begriffes Verkaufsfläche, der im Übrigen der Definition des Verkaufsfläche aus dem Einzelhandelserlass des Landes Nordrhein-Westfalen entspricht.
- e) Anders als im Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ist im Kerngebiet nach allgemeiner Ansicht weder die Festsetzung einer höchst zulässigen Verkaufsfläche für das gesamte Einzelhandelsprojekt noch die Festsetzung sortimentspezifischer höchst zulässiger Verkaufsflächen im Bebauungsplan zulässig. Gerade aus diesem Grund wurde mit dem bauwilligen Investor ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, durch den die höchstzulässige Verkaufsfläche auf das angestrebte Maß begrenzt wird. Eine darüber hinaus gehende sortimentsbezogene Verkaufsflächenbeschränkung ist nicht erforderlich. Der Stadt Bergisch Gladbach liegt ein Einzelhandelsgutachten von des Gutachters Dr. Jansen vor, in dem bestätigt wird, dass die Ansiedlung eines Fachmarktzentrum mit einer höchstzulässigen Verkaufsfläche von 8.500 m² im Bereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes städtebaulich verträglich ist. Da der Gutachter hierbei eine für ein solches Projekt übliche Sortimentszusammensetzung angenommen hat, hat die Stadt Bergisch Gladbach entsprechende Regelungen in den Städtebaulichen Vertrag aufgenommen. Danach darf der bauwillige Investor ausschließlich ein Fachmarktzentrum nach näherer Maßgabe dieses Städtebaulichen Vertrages errichten und betreiben.

Das Fachmarktzentrum, das im Städtebaulichen Vertrag hinsichtlich seiner wesentlichen Elemente definiert ist, umfasst die Einrichtung eines SB-Warenhauses sowie die Einrichtung mehrerer Fachmärkte, insbesondere für die Sortimente Textil, Schuhe, Leder, Lebensmittel sowie Nebeneinrichtungen, die dem Fachmarktzentrum dienen, insbesondere ein Parkhaus.

- f) Der Begriff des Fachmarktzentrum wird nur in Zusammenhang mit den oben genannten Regelungen des Städtebaulichen Vertrages verwendet. Im übrigen wird durch den verfahrensgegenständlichen Bebauungsplan Baurecht für alle Einzelhandelsprojekte geschaffen, die in einem Kerngebiet zulässig sind. Ein Abwägungsmangel ist insofern nicht ersichtlich.
- g) Auch die in der Planbegründung angesprochene inhaltliche Verbindung zwischen der verfahrensgegenständlichen Bauleitplanung und der Absicht der Stadt Bergisch Gladbach, Baurecht für ein Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von ca. 12.500 m² im Bereich der Unteren Hauptstraße zu schaffen, begründet keinen Mangel der Bauleitplanung. Wie die Rechtsanwälte C.B.H. zutreffend ausführen, formuliert der Fachgutachter ausdrücklich ein planungsrechtlich formuliertes Junktim zwischen diesen Planungen, wonach „zeitnah die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden (sollen), dass ein Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von ca. 12.500 m² im Bereich der Unteren Hauptstraße realisiert werden kann“. Die Schaffung von Planungsrecht für ein Einzelhandelsgroßprojekt im vorstehend beschriebenen Sinne steht im Entscheidungsbereich der Stadt Bergisch Gladbach, da diese als Trägerin der kommunalen Planungshoheit einen entsprechenden Bauleitplan aufstellen, um die planungsrechtlichen Voraus-

setzungen für dieses weitere Einzelhandelsgroßprojekt zu schaffen. Ein Abwägungsmangel liegt daher nicht vor.

- h) Der Einschätzung der Rechtsanwälte C.B.H., wonach es sich bei dem Plangebiet um einen nicht-integrierten Sattelitenstandort handelt, wird aus Sicht der Verwaltung nicht gefolgt. Der vorgesehene Projektstandort ist städtebaulich integriert. Er verfügt durch die Anbindung an die Fußgängerbereiche "Grüne Ladenstraße" und "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" über ausreichende Wechselwirkungsmöglichkeiten mit den bereits bestehenden Einzelhandelsbetrieben in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach. Die planungsrechtliche Sicherung der für die "fahrmäßige" (Ziel- und Quellverkehre Fachmarktzentrum/ Parkhaus) und fußläufige Anbindung des geplanten Fachmarktzentrams erforderlichen Flächen erfolgt in dem Bebauungsplanentwurf durch Festsetzung der entsprechenden Verkehrsflächen. Die Anlage und Gestaltung der fußläufigen Wegeflächen (u.a. Fußgängerbrücke) wird darüber hinaus im Rahmen eines Städtebaulichen Vertrages (vglb. Erschließungsvertrag), der zwischen der Projektentwicklungsgesellschaft und der Stadt geschlossen wird, geregelt. Damit ist die Umsetzung der Planung sowie die Anbindung des Fachmarktzentrams - entgegen der Bedenken der Rechtsanwälte C.B.H. - hinreichend gesichert.
- i) Der Einwand, dass die vorliegende Verkehrsuntersuchung zu geringe Kfz-Frequenzen bzw. ein zu geringes zusätzliches PKW-Verkehrsaufkommen unterstellt, ist aus Sicht der Verwaltung unbegründet. Aufgrund der Größenordnung des geplanten Fachmarktzentrams "RheinBerg Passage" mit einer Gesamtnetto-Verkaufsfläche von max. 8.500 m² (gemäß Städtebaulichem Vertrag I) sowie der damit verbundenen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre wurde die verkehrsbedingten Auswirkungen ermittelt und gutachterlich bewertet. Die ursprüngliche gutachterliche Stellungnahme vom Dez. 2005 beruhte auf der Annahme von 8.000 m² Verkaufsfläche. Sie wurde nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans im März 2006 aktualisiert unter der Annahme von 8.500 m² Verkaufsfläche.

In diesem - nach Auffassung der Verwaltung plausiblen - Gutachten wird auf der Basis von zwei verschiedenen Berechnungsmethoden der zusätzliche, durch das Projekt ausgelöste Verkehr ermittelt. In der Berechnung wird darüber hinaus berücksichtigt, dass der Standort eine optimale ÖPNV-Anbindung unmittelbar neben dem Bus- und S-Bahnhof aufweist.

Eine Minderung der Prognosebelastung durch das vorhandene bzw. künftige ÖPNV-Angebot ist in Bergisch Gladbach durchaus angemessen und im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung (Prognoserechnung) zulässig. Hier ist auf den Runderlass des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 12. Oktober 2000 (MBL. NRW. S. 1432/SMBL. NRW. 23210) mit den entsprechenden Vorgaben für eine überdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit zu verweisen. Demzufolge wird aufgrund der hervorragenden Lagegunst ein bestimmter Anteil der Besucher der Innenstadt, des „Löwencenters“ und auch der geplanten „RheinBerg Passage“ den öffentlichen Personennahverkehr benutzen.

Darüber hinaus fließt ein 50 %iger Abminderungsanteil für Aktivitätskopplungen in die Berechnung des Mehrverkehrs ein, also die Annahme, dass 50 % der Kunden bereits heute die Innenstadt von Bergisch Gladbach frequentieren und sich für diesen Teil der Kunden, die ohnehin das Stadtzentrum aufsuchen, lediglich die Aufenthaltszeit vergrößern wird.

Im Rahmen der Ermittlung der Ziel- und Quellverkehre wurde der "verkehrsträchtigeste" Fall (worst case) angenommen, nämlich die Nutzung der Gesamtverkaufsfläche von max. 8.500 m² als SB-Warenhaus (Mittelwert 0,55 Kunden/ m² VKF). Dies vor dem Hintergrund, dass der Bebauungsplan als Angebotsplanung keine branchenspezifische Gliederung vorgeben wird. Sofern sich im Zuge der weiteren Projektentwicklung - dem aktuellen Nutzungskonzept entsprechend -

für Teilbereiche eine kleinteiligere Nutzungsstruktur (z.B. aus den Bereichen Schuhe, Textilien etc.) ergibt, werden die angenommenen Kundenfrequenzen deutlich geringer ausfallen.

Addiert man Kunden-, Beschäftigten- und Lieferverkehre, ist für das geplante Fachmarktzentrum "RheinBerg Passage" ein Zusatzverkehrsaufkommen (Neuverkehr) von 1.240 Kfz /Tag zu erwarten, was 2.480 Fahrbewegungen entspricht.

Der Gutachter kommt in seiner Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentrums "Rheinberg Passage" zu dem Ergebnis, dass das vorhandene Straßennetz - und folglich auch die Stationsstraße - sowie die umgebenen Verkehrsknoten den projektbedingten zu erwartenden Mehrverkehr problemlos aufnehmen können. Insgesamt sind im Vergleich zu dem seinerzeit geplanten "Gladium-Projekt" geringere Zusatzverkehre zu erwarten. In den Tagesgesamtbelastungen liegt die Verminderung zwar mit lediglich ca. 2 % in einer vergleichbaren Größenordnung gegenüber dem Lastfall "Gladium" . In der für die Bewertung der Leistungsfähigkeit maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag eines Normalwerktages ergibt sich jedoch eine Verminderung um ca. 10 % im Zielverkehr und um 12 % im Quellverkehr.

- j) Der schalltechnischen Untersuchung und der darin enthaltenen Lärmberechnung liegt die Annahme zu Grunde, dass die prognostizierte zusätzliche Verkehrsmenge (2.500 Kfz-Bewegungen pro Tag) zu 60 % in Richtung Süden über die Stationsstraße und zu 40 % über den Kreisverkehr "Jakobstraße" über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße / Paffrather Straße abfließen.

Die Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens machen deutlich, dass innerhalb des Plangebietes und in der näheren Umgebung bereits eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm zu verzeichnen ist. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht) werden an der nächstgelegenen Bebauung entlang der Paffrather Straße heute schon erheblich (um bis zu 10 dB(A)) überschritten. An der Stationsstraße und an der Jakobstraße werden auch die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kern- und Gewerbegebiete (65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht) überschritten. Die Realisierung des geplanten Fachmarktzentrums „RheinBerg Passage“ bewirkt hier künftig eine kaum wahrnehmbare Lärmzunahme um bis zu 1 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden insofern an allen Immissionspunkten künftig wie heute deutlich überschritten.

Wie unter i) dargelegt, ist die Verkehrszunahme von 2.500 Kfz-Bewegungen in der gutachterlichen Stellungnahme von Dr. Blanke plausibel. Da das Schalltechnische Gutachten auf diesen Annahmen aufbaut, sind Zweifel an den Ergebnissen dieser Untersuchung für die Verwaltung nicht begründet.

- k) In der aktuellen Planung für das Fachmarktzentrum „RheinBerg Passage“ ist keine Wohnnutzung vorgesehen. Bei dem Bebauungsplan handelt es sich jedoch um eine Angebotsplanung, die Wohnnutzungen in dem festgesetzten Kerngebiet nicht ausschließt. Da es sich bei dem Plangebiet gemäß Festsetzung im Bebauungsplan um ein Kerngebiet handelt, sind für die zukünftigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes entsprechend die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete und nicht - wie von den Rechtsanwälten C.B.H. angeführt - die Werte für Mischgebiete anzusetzen. Für den Fall, dass eine Wohnnutzung oder ähnlich empfindliche Nutzung (Büroräume u.ä.) im Plangebiet angesiedelt werden sollte, sind im Bebauungsplan Lärmpegelbereiche festgesetzt. Die Außenbauteile der betreffenden Räume sind nach DIN 4109 so zu wählen, dass die erforderlichen Anforderungen an die Schalldämmmaße eingehalten werden. Damit wird den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen im Bebauungsplanentwurf hinreichend Rechnung getragen.
- l) Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) sind bindend beim Neubau einer Straße oder der wesentlichen Änderung einer bestehenden Verkehrsstraße.

Eine wesentliche Änderung liegt dann vor, wenn sich durch einen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mehr als 3 dB erhöht oder 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht überschreitet. Dieser Fall liegt hier nicht vor.

Die in dem Änderungsentwurf zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - enthaltenen Verkehrsflächenausweisungen sind bereits in dem seit 1985 rechtsverbindlichen Bebauungsplan enthalten und somit seither planungsrechtlich gesichert bzw. planungsrechtlich zulässig. Die geplante Ergänzung der Fahrspur Stationsstraße in einem Teilabschnitt von ca. 90 m stellt keinen "Neubau" bzw. keine "wesentliche Änderung" entsprechend der 16. BImSchV dar, sondern lediglich die Komplettierung bzw. Ergänzung einer bestehenden öffentlichen Straße. Insofern sind die Maßgaben der 16. BImSchV nicht anzuwenden.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde bereits für die Bestandssituation an den untersuchten Immissionsorten eine erhebliche Vorbelastung ermittelt. Dementsprechend werden bereits jetzt Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) erreicht. Wie unter Punkt j) dargelegt, bewegt sich die Pegelzunahme auf Grund des von der „RheinBerg Passage“ zusätzlich ausgelösten Straßenverkehrs unterhalb von 1 dB(A) und wird somit an den Immissionsorten subjektiv als keine Änderung der Verkehrssituation wahrgenommen.

Die ermittelte Vorbelastung des Plangebietes sowie der umgebenden Nutzungen (vorwiegend Kerngebietsnutzungen) ist aus städtebaulicher Sicht vertretbar, da es sich bei dem Plangebiet um eine zentrale Lage in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt "Bus + Bahn" mit einem überwiegenden Anteil an Geschäftsnutzungen sowie den zugeordneten Ziel- und Quellverkehren handelt. Darüber hinaus ist die Stadt Bergisch Gladbach weiterhin bemüht, der Lärmvorbelastung in der Stadtmitte insgesamt durch eine nachhaltige Lärminderung entgegen zu wirken.

Den von den Rechtsanwälten C.B.H. angeführten § 47 a Abs. 2 BImSchG gibt es nicht mehr. Seit dem 29.06.2005 ist die sogenannte EU-Umgebungsrichtlinie in das BImSchG, § 47 a-f aufgenommen worden und somit in nationales Recht umgesetzt. Die Ausarbeitung von sog. Strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen wird europaweit einheitlich unter Angabe von Bearbeitungsfristen in Abhängigkeit der Einwohnerstärke der Untersuchungsgebiete und der Emissionsintensitäten geregelt. In der 1. Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie werden Ballungsräume festgesetzt, zu denen Bergisch Gladbach nicht gehört. Zur Stufe 2 wird voraussichtlich die Stadt Bergisch Gladbach mit > 100.000 Einwohnern gehören und entsprechend tätig werden müssen. Weiterführende Durchführungsverordnungen, die Zuständigkeiten, Auslösewerte, Lärmaktionsplanung etc. regeln sollen, liegen noch nicht vor.

- m) Die Regelungen unter Ziffern 4.3 und 4.4 der textlichen Festsetzungen wurden von den Rechtsanwälten C.B.H. irrtümlich als Festsetzung interpretiert. Bei der genannten Regelung handelt es sich nicht um eine Festsetzung des Bebauungsplanes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB im technischen Sinn, sondern um einen Hinweis, der im Planvollzug von den Ordnungsbehörden zu beachten ist. Gleichwohl hat die Verwaltung die Anmerkung der Rechtsanwälte C.B.H. aufgegriffen und den Hinweischarakter der genannten Regelung in den textlichen Festsetzungen klargestellt.

Die Frage der immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit der Nachnutzung der Tiefgarage sowie der Nachtanlieferung ist im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen. Der im Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung erstellten Lärmprognose wurde für das bestehende Parkhausgebäude bzw. für das geplante Fachmarktzentrum ein "offenes" Parkhaus sowie eine nichtüberdachte bzw. nichteingehauste Andienungszone zu Grunde gelegt. Für die Tagzeit nach TA Lärm werden - den Berechnungsergebnissen der Lärmprognose entsprechend - die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den umliegenden, bestehenden und geplanten Wohn- und Mischnutzungen (Mischgebiet MI) eingehalten. Sollte eine Nachnutzung des Parkhauses sowie eine Andienung des Fachmarktzentrums bzw. anderer zulässiger Kerne-

bietsnutzungen in der Nachtzeit beabsichtigt werden, so sind bauliche Schutzvorkehrungen (Lärmschutzmaßnahmen) an dem Gebäude bzw. im Bereich der Andienung (Einhausung) vorzusehen und entsprechende Nachweise zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

- n) Anders als die Rechtsanwälte C.B.H. hat die zuständige Fachbehörde, das Staatliche Umweltamt Köln (StUaK), während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht. Die Stellungnahme des StUaK erfolgte in Kenntnis des Grobscreenings zu den Luftschadstoffen Stickstoffdioxid, Feinstaub und Benzol durch das Ingenieurbüro Peutz Consult aus Düsseldorf vom Dez. 2005. Die Verwaltung sieht sich in ihrer Vorgehensweise durch das StUaK bestätigt.

„Aus den landesweit vorliegenden Messergebnissen zum Feinstaub (PM 10) lässt sich aber feststellen, dass an keinem Immissionsort, an dem der Jahresmittelwert unter $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lag, eine Überschreitung des über 24h gemittelten Immissionsgrenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an mehr als 35 Tagen im Jahr auftrat. Die im Gutachten berechneten Jahresmittelwerte für Feinstaub liegen um die $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tendenziell wäre danach *nicht* mit einer Überschreitung des 24h-Wertes an mehr als 35 Tagen im Jahr zu rechnen. Auch zum Luftschadstoff Stickstoffdioxid lassen die vorliegenden Messergebnisse aus dem Landesmessnetz und deren allgemeine Übertragung auf die innerstädtischen Verhältnisse von Bergisch Gladbach weiterhin keine Überschreitungen erwarten.“ (StUaK)

Wie oben unter Punkt i) dargelegt, ist für das Projekt „RheinBerg Passage“ entgegen der Auffassung der Rechtsanwälte C.B.H. nicht mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Auch andere Planungen - wie der erwähnte Autobahnzubringer - mussten nicht in das Grob-screening einfließen. Diese Planungen befinden sich noch im Anfangsstadium; derzeit kann das Ergebnis der anstehenden Planverfahren in keiner Weise prognostiziert werden.

- o) Das verfahrensgegenständliche Bauleitplanverfahren wurde rechtmäßig nach dem „alten“ Planungsrecht des BauGB 1998 durchgeführt. Die Stadt Bergisch Gladbach kann vorliegend von der Überleitungsvorschrift in § 244 BauGB Gebrauch machen, da der Planaufstellungsbeschluss für die verfahrensgegenständliche Bauleitplanung vor dem 20. Juli 2004 gefasst wurde.

Die Stadt Bergisch Gladbach ist darüber hinaus berechtigt, an den alten Planaufstellungsbeschluss anzuknüpfen, da die städtebaulichen Zielsetzungen einer "Zentrumserweiterung" und "Kerngebietsausweisung", die der städtebaulichen Leitbildkonzeption für die Stadtmitte (Rahmenplanung Innenstadt) sowie dem 1999 gefassten Aufstellungsbeschluss für den zur Beurteilung anstehenden Bebauungsplan zu Grunde liegen, zu keinem Zeitpunkt aufgegeben wurde und weiterhin Bestand hat. Diese Kontinuität der Planungsabsicht wird durch den Satzungsbeschluss nochmals bestätigt.

- p) In ihrer Stellungnahme vom 24. Februar 2006 formulieren die Rechtsanwälte C.B.H. eine Reihe von Untersuchungsaufträgen. Derartige Untersuchungsaufträge sind im Rahmen der Beteiligung zu einem Bebauungsplan nicht zu bescheiden. Die Verwaltung hat alle Umstände, Sachverhalte, Bedenken und Einwände, welche die Rechtsanwälte C.B.H. angeführt haben, umfassend berücksichtigt. Die Untersuchungsaufträge enthalten inzident keine darüber hinaus gehenden Belange. Eine formelle Bescheidung ist daher nicht erforderlich.

T 1 Rheinisch-Bergischer Kreis mit Schreiben vom 24.02.2006

Kurzfassung

Untere Landschaftsbehörde

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung, da die Veränderungen überwiegend auf bereits versiegelten Flächen stattfinden.

- a) Aufgrund der Bedeutung unversiegelter und bewachsener Freiflächen im Stadtzentrum für den Naturhaushalt, das Kleinklima und die Luftreinhaltung wird angeregt, eine Grüngestaltungsplanung in das städtebauliche Konzept zu integrieren.
- b) Darüber hinaus wird vor dem Hintergrund der lufthygienischen und klimatischen Belastungen im Stadtzentrum angeregt, die Kompensation der mit der Planänderung verbundenen Eingriffe über die Anlage von Grünstrukturen mit gestalterischer und lufthygienischer Filterwirkung im Stadtzentrum anstelle der Kompensation über das Ökokonto in der Grube Weiß vorzunehmen.
- c) Des Weiteren wird angeregt, die naturnahen Böschungsflächen im Nordwesten des Bebauungsplangebietes Kalköfen Cox sowie den Felsstandort im Bereich der Fußgängerbrücke zur "Grünen Ladenstraße" zu erhalten und während der Abbruch- und Bauzeiten vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde

- d) Keine grundsätzlichen Bedenken in wasserwirtschaftlicher (Zuleitung des Niederschlagswassers nach Rückhaltung in den städtischen Regenwasserkanal) und bodenschutzrechtlicher Hinsicht. Da bodenkundliche bzw. analytische Erkenntnisse nur punktuell vorliegen, können Maßnahmen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen noch nicht bis ins Detail konkretisiert werden. Aus dem Bereich der Verdachtsfläche bzw. der nachgewiesenen kontaminierten Teilareale sind entnommene Massen abfallrechtlich zu beurteilen und entsprechend ordnungsgemäß zu entsorgen.

Kreisstraßenbau/ ÖPNV/ Kreispolizeibehörde

- e) Es sollte darauf geachtet werden, dass ausreichende Sichtdreiecke im Bereich der Ein- und Ausfahrt Anlieferung berücksichtigt werden.
- f) Aus dem Bebauungsplanentwurf und dem schriftlichen Teil des Bebauungsplans ist nicht erkennbar, ob und wie weit auf der Jakobstraße (nordöstlich des Bauvorhabens) ein Zweirichtungsverkehr erfolgen soll.

Stellungnahme des Bürgermeisters:

- a) Bei einer festgesetzten Grundflächenzahl von 1,0 wird das Plangebiet nahezu vollständig überbaut. Es werden keine Flächen verbleiben, für die ein Grüngestaltungskonzept aufgestellt werden könnte. Zur Schaffung zusätzlicher Vegetationsstrukturen im Sinne der Belange von Naturhaushalt, Kleinklima und Luftreinhaltung ist im Bebauungsplan jedoch die Neupflanzung von acht Einzelbäumen mit einem Stammumfang von 30-35 cm in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße festgesetzt.
- b) Mit der Pflanzung von acht Einzelbäumen in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird in unmittelbarer Nachbarschaft des geplanten Fachmarktzentrum ein eingriffsnaher Ausgleich geschaffen. Nur das verbleibende Ausgleichsdefizit wird über das städtische Ökokonto im Ausgleichsgebiet „Grube Weiß“ ausgeglichen. Eine diesbezügliche Regelung wird in den Städtebaulichen Vertrag II zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung aufgenommen.
- c) Die Erhaltung der naturnahen Böschungsflächen nordwestlich des Plangebietes ist nicht Gegenstand des zur Beurteilung anstehenden Bebauungsplan-Änderungsverfahrens; die betreffende Fläche ist in dem Geltungsbereich des angrenzenden, rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 2119 - Kalköfen Cox als "zu erhaltende Grünfläche" ausgewiesen und somit planungsrechtlich gesichert. Aufgrund der anthropogenen Überprägung des kleinen vorhandenen Felsstandortes und seiner Lage im zentralen Bereich der Stadtmitte wird eine Erhaltung des Felsstandortes seitens der Verwaltung weiterhin nicht befürwortet und einer Überbauung Vorrang eingeräumt. Der damit verbundene "Eingriff" ist in der Eingriffsbewertung zu der Bebauungsplanänderung enthalten und wurde bei der Ermittlung des erforderlichen Ausgleichumfangs berücksichtigt. Die Stadt und der Projektentwickler sind

jedoch bemüht, die Beeinträchtigungen im Rahmen der Bausausführung auf ein notwendiges Maß zu beschränken.

- d) Die gesetzliche Verpflichtung, entnommene Massen abfallrechtlich zu beurteilen und entsprechend ordnungsgemäß zu entsorgen, ergibt sich bereits aus dem Abfallrecht und muss im Bebauungsplan nicht geregelt werden. Der Bebauungsplan enthält unter Punkt 6.4 der Textlichen Festsetzung Hinweise zum fachgerechten Umgang mit Aushubmaterialien. Auch in dem Städtebaulichen Vertrag II zum Bebauungsplan sind entsprechende Regelungen enthalten. Dem Hinweis der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde wird somit bereits entsprochen.
- e) Ausreichende Sichtdreiecke sind im Rahmen der Bauplanung für das Projekt „RheinBerg Passage“ zwischen der Stadt und der Projektentwicklungsgesellschaft abgestimmt worden und fließen in die Ausbauplanung ein.
- f) In dem bezeichneten Bereich nordöstlich des Bauvorhabens besteht heute bereits ein Zweirichtungsverkehr. Nur der Bereich zwischen der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und der Zu-/ Ausfahrt Löwen-Center ist derzeit noch Einbahnstraße. Auch hier wird künftig der Planung entsprechend eine zusätzliche Fahrspur hergestellt sowie ein Zweirichtungsverkehr eingerichtet.

T 2 Rheinische NETZGesellschaft mbH, mit Schreiben vom 16.02.2006

Kurzfassung

- a) Forderung nach der planungsrechtlichen Sicherung (Fläche für Leitungsrecht gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) der im Plangebiet verlaufenden 10-kV-Kabeltrasse mit einer Schutzstreifenbreite von 3 m mittig zur Leitungsachse.
- b) Forderung nach der planungsrechtlichen Sicherung (Fläche für Versorgungsanlagen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB) der vorhandenen 10 kV-Netzstation in einer Größe von 6,0 m x 3,0 m. Aufgrund der übergeordneten Funktion muss die Transformatoranlage erhalten werden, ihr Standort im Plangebiet kann aber in Abstimmung mit einem zukünftigen Investor auch in die geplante Bebauung integriert werden.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Die mit Schreiben vom 16.02.2006 von der Rheinischen NETZGesellschaft mbH vorgebrachten Bedenken, verbunden mit der Forderung nach einer planungsrechtlichen Sicherung der 10-kV-Kabeltrasse sowie einer vorhandenen Trafostation innerhalb des Plangebietes, wurden mit Schreiben vom 13.04.2006 zurückgenommen. Dies unter dem Vorbehalt, dass der Erhalt bzw. der adäquate Ersatz der Trafostation im Rahmen des Städtebaulichen Vertrages geregelt wird.

Die Umlegung der 10-kV-Kabeltrasse wurde mittlerweile zwischen der Rheinischen NETZGesellschaft und der Projektentwicklungsgesellschaft privatrechtlich vereinbart. Darüber hinaus wurde eine Regelung bezüglich des Erhaltes bzw. dem adäquaten Ersatz der bestehenden Transformatoranlage in den Städtebaulichen Vertrag aufgenommen; eine darüber hinaus reichende planungsrechtliche Sicherung der vorstehend benannten Versorgungseinrichtungen wird daher nicht für erforderlich erachtet.

Da zwischen der Rheinischen NETZGesellschaft und der Projektentwicklungsgesellschaft über die Absicherung der vorgenannten Anlagen eine Einigung erzielt wurde und in dem Städtebaulichen Vertrag II eine entsprechende Regelung zum Erhalt/ Ersatz der Trafo-Station enthalten ist, sind die mit Schreiben vom 16.02.06 vorgebrachten Bedenken als gegenstandslos zu betrachten.

T 3 Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb, mit Schreiben vom 17.02.2006

Kurzfassung

Hinweis auf die problematischen hydrogeologischen Gegebenheiten und Baugrundverhältnisse im

Plangebiet. Besonders ist darauf hinzuweisen, dass Sumpfungmaßnahmen während der Bauphase innerhalb des Absenkungstrichters zu Bauwerksschäden führen können.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Eine Stellungnahme sowie eine Abwägungsentscheidung erübrigen sich, da keine konkreten Bedenken zu dem Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung vorgebracht werden. Die hydrogeologischen Gegebenheiten sind der Stadt und der Projektentwicklungsgesellschaft aufgrund der Planungshistorie bekannt; die Hinweise werden bei der Bauplanung sowie bei der Bauausführung Berücksichtigung finden.

T 4 Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege Bonn, mit Schreiben vom 08.02.2006

Kurzfassung

- a) Konkrete Aussagen können auf der Basis der derzeit für das Plangebiet verfügbaren Unterlagen nicht abschließend getroffen werden. Es wird angeregt, dies in dem Umweltbericht zu dokumentieren.
- b) Unabhängig davon wird auf die §§ 15 und 16 DSchG NW (Meldepflicht) hingewiesen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Für das Plangebiet liegen keinerlei Anhaltspunkte für das Vorhandensein von archäologischen Bodendenkmälern vor. Das Plangebiet ist in weiten Teilen durch das Parkhaus sowie durch Verkehrsflächen versiegelt. Im Rahmen der bisherigen Bodenarbeiten (Bauvorhaben Kinocenter) auf der zurzeit unbebauten, ca. 2000 m² großen Brachfläche zwischen der Ecke Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und dem Parkhaus wurden keinerlei Bodenfunde bekannt. Ein entsprechender Hinweis wurde zwischenzeitlich - auf Anregung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege - in dem Umweltbericht ergänzt.
- b) Die allgemein geltende Meldepflicht nach §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW ist im Städtebaulichen Vertrag II enthalten und wird ebenfalls als Nebenbestimmung in die Baugenehmigung aufgenommen.

T 5 Bezirksregierung Arnsberg Abt. 8 Bergbau und Energie in NRW, mit Schreiben vom 08.05.2003

Kurzfassung

Nach telefonischer Rücksprache mit der Stadtverwaltung während der erneuten Offenlage hält die Bezirksregierung Arnsberg ihre Stellungnahme aus dem Jahr 2003 aufrecht: Das Plangebiet liegt über dem Bergwerksfeld „Margaretha Josepha“. Die Frage, ob und inwieweit auch im Bereich des Plangebietes oberflächennaher Bergbau umgegangen ist, lässt sich nur durch Baugrunduntersuchungen beantworten.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Eine Stellungnahme sowie eine Abwägungsentscheidung erübrigen sich, da keine konkreten Bedenken zu dem Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung vorgebracht werden. Die Bodengegebenheiten sind der Stadt und der Projektentwicklungsgesellschaft aufgrund zwischenzeitlich durchgeführter Baugrunduntersuchungen bekannt.

T 6 Industrie- und Handelskammer zu Köln mit Schreiben vom 24.02.2006

Kurzfassung

Die Aktivierung des ehemaligen Busbahnhofareals für eine innenstadtgemäße Nutzung wird seitens der IHK ausdrücklich begrüßt. Das Plangebiet sei zentral gelegen, städtebaulich integriert und für die Ansiedlung neuer großflächiger Einzelhandelsgeschäfte unter den gegebenen Umständen der sinnvollste Standort.

Bezogen auf den geänderten Bebauungsplanentwurf und auf das geplante Fachmarktzentrum werden seitens der IHK folgende Hinweise gegeben und Anregungen vorgebracht:

- a) Während in der Begründung zum Bebauungsplan eine Gesamtverkaufsfläche von 8.500 m² angegeben ist, kommt man bei der Addition der im Umweltbericht auf Seite 3 in der Fußnote 5 aufgeführten Flächen auf 10.590 m².
- b) Die IHK ist der Auffassung, dass der vorgesehene Standort für die Ansiedlung eines Einzelhandelsprojektes sinnvoll ist. Die IHK wirft die Frage auf, ob sich mittelfristig nach der Ansiedlung des SB-Warenhauses der Stüssgen-Markt in der Fußgängerzone "Hauptstraße" halten können.
- c) Die IHK vertritt die Auffassung, dass das SB-Warenhaus einen Gegenpol zu städtebaulich nicht integrierten Standorten bilden wird. Die vorhandenen Anbieter höherwertiger Sortimentsgruppen im Bereich der Bergisch Gladbacher Innenstadt würden nicht gefährdet. Andererseits zweifelt die IHK daran, dass durch dieses Projekt die Attraktivität der Bergisch Gladbacher Innenstadt gesteigert wird. Die IHK mahnt einen leichten, barrierefreien Zugang zu dem Einzelhandelsprojekt an.
- d) Mit Blick auf die vorgesehene Parkhausnutzung ist die IHK der Ansicht, dass die vorgesehene Unzulässigkeit der Nutzung des Parkhauses in der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) praxisfern sei. Gerade für Veranstaltungen im Stadtzentrum von Bergisch Gladbach seien die Parkflächen im zukünftigen Parkhaus des Einzelhandelsprojektes „RheinBerg Passage“ unverzichtbar. Eventuelle Konflikte durch Immissionen der Parkhausnutzung sollten durch entsprechende bauliche Maßnahmen gelöst werden. Auf Grund der Vorbelastung innerhalb des Plangebietes sei eine Ausdehnung der Parkhausnutzung vertretbar.
- e) Die IHK ist der Auffassung, dass die vorgesehene Unzulässigkeit der Andienung in der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) praxisfremd sei. Eine solche Beschränkung der Andienung des Einzelhandelsprojektes würde den zukünftigen Nutzern nicht gerecht werden.
- f) Die IHK spricht sich gegen die geplante Sperrung der "Rampe Stationsstraße" für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aus.
- g) Unter Bezugnahme auf die vorgesehene Anpflanzung von Bäumen im Bereich des zukünftigen erweiterten Fußgängerbereiches der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird angeregt, auf detaillierte Pflanzvorschriften zu verzichten. Dies begründet die IHK mit verkehrlichen Anforderungen. Alternativ sollten kleinere Bäume vorgesehen werden. Darüber hinaus regt die IHK an, den auf der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zurzeit provisorisch untergebrachten Taxihaltplatz im Bebauungsplan vorzusehen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Die im Umweltbericht auf Seite 3 in der Fußnote 5 aufgelisteten Flächenwerte sind veraltet und beziehen sich auf das Vorgängerprojekt "Gladium-Citygalerie". Maßgebend für das zur Beurteilung anstehende Bauleitplanverfahren sind vielmehr die Ausführungen im Textteil des Umwelt-

berichtet auf Seite 3 in den Kapiteln "Art und Maß der baulichen Nutzungen" und "Nutzung" sowie die Darlegungen in der Begründung zum Bebauungsplan. Danach ist für das geplante Fachmarktzentrum eine Obergrenze der Verkaufsfläche von 8.500 m² vorgesehen und in dem Städtebaulichen Vertrag I zum Bebauungsplan bindend geregelt.

Der Text in der Fußnote 5 des Umweltberichtes wurde zwischenzeitlich geändert und aktualisiert.

b) und c)

Die Verwaltung schließt sich der Einschätzung der IHK an, wonach das Plangebiet für die Ansiedlung neuer großflächiger Einzelhandelsgeschäfte unter den gegebenen Umständen der sinnvollste Standort ist.

Auswirkungen des Fachmarktzentrums

Wie in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung in Kapitel 6.2. "Bebauungs- und Nutzungskonzept - Städtebauliche Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentrums" dargelegt, wurden die potentiellen Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentrums im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme von dem Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul Jansen GmbH (Dezember 2005) untersucht und bewertet.

Bezogen auf die bestehenden Einzelhandelsgeschäfte in der Stadtmitte - u.a. auch der bestehende Lebensmittelmarkt (Stüssgen-Markt) - werden die Auswirkungen des Fachmarktzentrums von Dr. Jansen wie folgt eingeschätzt:

"Wenn man die heutigen Verkaufsflächen in der Stadtmitte nach Branchen aufgliedert, wird deutlich, dass im Bereich Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege die Verkaufsfläche bei etwa 4.100 m² liegt und damit bei etwa 13 %. Damit liegt dieser Verkaufsflächenanteil sehr niedrig. Der größte Anbieter in der Stadtmitte als Lebensmittelmarkt ist der ‚Stüssgen-Markt‘ in der Hauptstraße mit einer Verkaufsfläche von 570 m². Diese entspricht keinesfalls mehr den heutigen Markterfordernissen, die Sortimente hinreichend marktgerecht präsentieren zu können. Daher stärkt ein neuer großflächiger Anbieter die Stadtmitte, weil sich Käufe an peripheren Standorten reduzieren werden und es mit Sicherheit zu Kopplungskäufen kommen wird. Allerdings erwirtschaften SB-Warenhäuser durchschnittlich 69 % ihres Umsatzes mit Lebensmitteln, 10 % mit nahversorgungsrelevanten Nonfood-Artikeln und die restlichen 21 % mit übrigen Nonfood-Artikeln, wobei die Lebensmittel-Verkaufsflächen üblicherweise 49 % der Gesamtverkaufsfläche einnehmen. Ein Lebensmitteldiscounter ist in der Stadtmitte ebenfalls nicht vorhanden, so dass ein Neueintritt hier keine negativen Auswirkungen hervorrufen kann. [...]

Mit dem Planvorhaben ‚RheinBerg Passage‘ am Standort ‚Parkhaus/ ehem. Busbahnhof‘ wird das Angebot an Bekleidung und Textilien in der Stadtmitte wesentlich ausgeweitet. Das vorgesehene Angebot umfasst mit einem Textil-Fachmarkt und dem Bekleidungsangebot des SB-Warenhauses lediglich ein zusätzliches Discountangebot, so dass der bestehenden Bekleidungseinzelhandel der Stadtmitte (insgesamt ca. 7.400 m² Verkaufsfläche) größtenteils in ihrem Niedrigpreissegment betroffen sein werden. Mit den großen Anbietern Peek & Cloppenburg, Lindex und Strauss Innovation sowie mit einer Vielzahl größerer und kleinerer Bekleidungsfachgeschäfte verfügt die Stadtmitte über eine wesentlich breitere und qualitativere Angebotskompetenz als das durch das Planvorhaben geschaffene Discountsortiment.

Gleichzeitig orientieren sich die Käufer immer noch sehr stark an ihrem traditionellen Einkaufsverhalten für den Kleidungskauf und suchen dafür primär die Innenstadt auf. Daher ist ein möglichst vielfältiges Angebot im Textilbereich die Grundvoraussetzung für eine attraktive Innenstadt. Ein Textildiscounter erweitert damit das Angebot der Bergisch Gladbacher Stadtmitte und kann auch neue Kundengruppen für den bestehenden Facheinzelhandel der Stadtmitte mit sich bringen." (Quelle: Dr. Jansen, Dezember 2005)

Aufgrund der gutachterlichen Aussagen von Dr. Jansen sieht die Verwaltung keine Gefahr von flächigen Geschäftsaufgaben, die in städtebauliche Folgen umschlagen könnten. Darüber hinaus soll mit den Mitteln des Planungsrechts kein Konkurrenzschutz betrieben werden.

Bedenken hinsichtlich der Attraktivität

Die Bedenken der IHK, die eine Attraktivitätssteigerung der Stadtmitte durch das geplante Fachmarktzentrum anzweifelt, werden von der Verwaltung nicht geteilt. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass das Projekt – neben dem ebenfalls geplanten Projekt für ein Einkaufszentrum an der Unteren Hauptstraße – die Zentralität der Stadt Bergisch Gladbach stärken wird.

In der Gesamtschau und der Abwägung der städtebaulichen Belange für die Stadtmitte von Bergisch Gladbach hat sich der Rat mehrheitlich dafür entschieden, im Geltungsbereich des zur Beurteilung anstehenden Bebauungsplanes ein Fachmarktzentrum zu ermöglichen und nahezu zeitgleich im Bereich der Unteren Hauptstraße einen Standort für hochwertigen kleinteiligen Einzelhandel in Form eines Einkaufszentrums zu schaffen.

Wie in der Begründung zu der Bebauungsplanänderung eingehend dargelegt, sind beide Vorhaben sowie deren städtebaulichen Auswirkungen auf die Stadtmitte im Zusammenhang zu betrachten. Der Schwerpunkt der Fußgängerzone soll weiterhin im Bereich der linearen Struktur der Hauptstraße liegen, allerdings ergänzt um eine Aufweitung entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße. Gerade ein SB-Warenhaus als Hauptbestandteil des Fachmarktzentrums ist auf einen autogerechten Standort angewiesen, und kommt damit auch nur in einer Lage im Randbereich des Stadtzentrums in Betracht.

Der Standort des geplanten Fachmarktzentrums wird von Herrn Dr. Jansen wie folgt eingeschätzt:

"Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zu einem SB-Warenhaus wird aufgrund der Erfahrungen davon ausgegangen, dass ein Lebensmitteldiscounter, ein Textil- und Schuhfachmarkt sowie möglicherweise ein Sportfachmarkt das Fachmarktzentrum bilden werden.

Diese Verkaufsflächen werden außerhalb der bisherigen Geschäftszone von Bergisch Gladbach geschaffen, grenzen aber an die ‚Grüne Ladenstraße‘ bzw. den Kernbereich der Stadtmitte an - getrennt durch die Stationsstraße. Gerade ein SB-Warenhaus ist auf einen autogerechten Standort angewiesen, und damit kommt auch nur die Lage in einem Randbereich einer Innenstadt für diese Nutzung in Betracht.

Daher liegen auch die übrigen SB-Warenhäuser bzw. SB-Center in Bergisch Gladbach außerhalb der zentralen Lagen. Große SB-Warenhäuser mit einer Verkaufsfläche von über 5.000 m² sind auch außerhalb des Stadtgebietes im Einzugsbereich der Innenstadt nicht vorhanden." (Quelle: Dr. Jansen, Dezember 2005)

Die geplante Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes im Geltungsbereich des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplanes dient somit ebenfalls der Stärkung der Zentralität der Stadt Bergisch Gladbach.

Barrierefreier Zugang

Die Konzeption für das geplante Fachmarktzentrum umfasst einen ebenerdigen Zugang von dem Fußgängerbereich "Grüne Ladenstraße". Das festgelegte ebenerdige Zugangsniveau (Grüne Ladenstraße) hat zur Folge, dass im Eingangsbereich an der tiefer liegenden Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zur Überwindung des Höhenniveaus eine Treppenanlage vorgesehen werden muss.

Auch wenn der Eingang "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" des Fachmarktzentrums „RheinBerg Passage“ aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen über eine großzügige Treppenanlage an die Fußgängerzone angebunden wird, besteht über den parallel zum Baukörper geführten Fußgängerweg (Rampe) ein behindertengerechter, barrierefreier Zugang zum Gebäude.

d)

und e)

Die Beschränkung der Nutzungszeit des Parkhauses sowie der Andienung des Fachmarktzentums auf die Tageszeit (6.00 bis 22.00 Uhr) ist keine projektbedingte bzw. betriebsbedingte Maßgabe, sondern ergibt sich aus den baulichen Gegebenheiten (Bestandsgebäude Parkhaus) sowie den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen der TA Lärm für Betriebsgeräusche/ Anlagenlärm.

Um dem Schutzanspruch der vorhandenen und geplanten Nutzungen im unmittelbaren Umfeld des geplanten Fachmarktzentrum (mit integrierten Parkhaus) vor Lärmeinwirkungen - insbesondere nachts - zu entsprechen, wären erhebliche bauliche Maßnahmen an dem und in dem bestehenden Parkhausgebäude erforderlich; dies vor dem Hintergrund, dass es sich bei dem vorhandenen Parkhausgebäude derzeit um eine "offene Großgarage" handelt, die natürlich belüftet wird.

Eine Nachnutzung des Parkhauses hätte zur Folge, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm aufgrund der freien Schallausbreitung überschritten und somit eine bauliche Schließung bislang offener Fassadenseiten des Parkhauses erforderlich würde. Dies wiederum hätte zur Folge, dass ein geschlossenes Parkhausgebäude entstünde, welches mit einer Lüftungsanlage und Sprinkleranlage (Brandschutz) ausgestattet werden müsste. Analog dazu hätte eine Nachtandienung zur Folge, dass der gesamte Andienungshof eingehaust werden müsste.

Die absehbaren kostenträchtigen Aufwendungen stehen - zumindest bezogen auf die zukünftige Fachmarktnutzung (tagsüber) - in keinem Verhältnis zum Nutzen (Betreiben des Parkhauses in der Nachtzeit).

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden erheblichen Aufwendungen einerseits und zur Befriedigung des Schutzanspruches vor unzumutbaren Lärmbelastungen andererseits werden eine Nachnutzung des Parkhauses sowie eine Andienung in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) im Bebauungsplan nicht bindend vorgeschrieben.

Der Änderungsentwurf zum Bebauungsplan lässt eine Nachnutzung jedoch grundsätzlich zu, wenn entsprechende bauliche Schutzvorkehrungen getroffen werden. Zur Klarstellung dieser allgemeinen Zulässigkeit wurden die Hinweise 4.3. und 4.4 in den Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan präzisiert.

Sollte zukünftig innerhalb des Kerngebietes für das Fachmarktzentrum eine Nachnutzung des Parkhauses oder eine Nachtandienung beabsichtigt werden, so sind bauliche Vorkehrungen (Lärmschutzmaßnahmen in und am Gebäude bzw. die Einhausung der Andienung) vorzusehen und entsprechende Nachweise zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm in dem jeweiligen Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Der von der IHK geforderten Nachnutzung des Parkhaus zur Bereitstellung von Parkraum innerhalb der Stadtmitte (öffentlicher Belang) für den nächtlichen Ziel- und Quellverkehr (Veranstaltungen) sind die vorstehend beschriebenen technischen und wirtschaftlichen Aufwendungen am und im bestehenden Parkhausgebäude gegenüber zu stellen. In Abwägung der unterschiedlichen Belange erscheint der zur Erreichung einer Nachnutzung erforderliche Aufwand unverhältnismäßig. Im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wird daher eine "zwingende" Nachnutzung des Parkhauses nicht befürwortet. Darüber hinaus stehen innerhalb der Stadtmitte mehrerer Parkierungseinrichtungen (TG Bergischer Löwe/ Schnabelsmühle) ganztägig für z.B. Veranstaltungen zur Verfügung.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass der von der IHK beschriebene Konflikt zu Gunsten des Immissionsschutzes gelöst werden sollte. Es sind keine unzumutbaren Beschränkungen des Betriebes des Fachmarktzentums durch den Ausschluss der Nachtandienung ersichtlich.

- f) Entgegen der ursprünglichen Verkehrsplanung kann voraussichtlich auf eine Sperrung der "Rampe Stationsstraße" für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verzichtet werden. Dies begründet sich wie folgt:

Die mit der Verlagerung des Busbahnhofes einhergehende Konzeption für eine veränderte Verkehrsführung umfasst - nach Inbetriebnahme der zusätzlichen Fahrspur und des Fachmarktzentrum - die Sperrung der "Rampe Stationsstraße" für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Rampe soll ausschließlich dem ÖPNV vorbehalten werden, um den Busverkehr zielgerichtet und mit Priorität in und aus Richtung Stadtmitte - Haltestelle Markt zu führen.

Die Erfahrungswerte nach Inbetriebnahme des Busbahnhofes zeigen, dass es trotz der weiterhin für ÖPNV + MIV geöffneten Rampe zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Busverkehre kommt. Insofern soll zunächst auf eine Sperrung verzichtet werden und der Bau und die Inbetriebnahme des Fachmarktzentrum sowie der zusätzlichen Fahrspur "Stationsstraße" abgewartet werden. Sollte sich für den vorstehend beschriebenen Lastfall eine Benachteiligung bzw. Beeinträchtigung für den ÖPNV ergeben, behält sich die Stadt verkehrslenkende Maßnahmen, wie z.B. die Sperrung der "Rampe Stationsstraße" für den MIV, der dann eine Umwegfahrt über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Paffrather Straße zur Erreichung von Zielen in der nordöstlicher Stadtmitte in Kauf nehmen müsste, vor. In dem zur Beurteilung anstehenden Bebauungsplan erfolgt lediglich eine planungsrechtliche Sicherung der bestehenden und für die Umsetzung der Verkehrsplanung erforderlichen Verkehrsflächen.

g) Baumpflanzungen in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße

Den Ergebnissen des umweltbezogenen Gutachtens sowie den stadtgestalterischen Zielsetzungen für den in Rede stehenden Bereich der Stadtmitte entsprechend empfiehlt die Verwaltung, die Pflanzung von acht hochstämmigen Bäumen in dem zukünftig erweiterten Fußgängerbereich "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" als Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahme beizubehalten.

Die vorgesehenen Baumpflanzungen erfolgen u.a. vor dem Hintergrund, den zukünftig ca.15 Meter breiten Fußgängerbereich optisch zu gestalten, das Erscheinungsbild zu verbessern und die Attraktivität des Bahnhofsbereiches insgesamt zu erhöhen. Wie in dem Bebauungsplan geregelt, sind die genauen Pflanzstandorte in Abhängigkeit des Gestaltungskonzeptes für die zukünftige Fußgängerzone (mit integrierter Taxi-Wartezone/ Fahrspur) zu bestimmen.

Taxihalteplatz

Gegenwärtig werden die Taxen provisorisch im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße aufgestellt. Nach Auffassung der Verwaltung sollte dieser funktional sinnvolle Standort auch nach dem Bau des Fachmarktzentrum und dem Umbau der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zu einem Fußgängerbereich beibehalten werden. Mit einer entsprechenden Beschilderung und Gestaltung der Fläche soll der Taxi-Standort in Form einer Aufstellspur legalisiert werden. Die Taxen können von hier aus über die Stationsstraße in drei unterschiedliche Richtungen abfahren. Ein ordnungsgemäßes Nachrücken der Taxen kann über die nordwestliche Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße erfolgen.

Taxen gehören gemäß Personenbeförderungsgesetz zum öffentlichen Personennahverkehr. In Fußgängerzonen ist ÖPNV grundsätzlich zulässig. Der Bebauungsplan setzt für die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ fest. Eine Änderung des Bebauungsplans ist zur Unterbringung der Taxi-Spur folglich nicht erforderlich.

T 7 RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice, mit Schreiben vom 07.02.2006

Kurzfassung

Es werden keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Eine Stellungnahme erübrigt sich.

T 8 Staatliches Umweltamt Köln, mit Schreiben vom 09.03.2006

Kurzfassung

Es werden keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Eine Stellungnahme erübrigt sich.

Die im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung eingegangenen Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sind den Fraktionen in Kopie zugegangen. Die Originale können im Fachbereich 6 - Stadtplanung eingesehen werden.

Zu V. und VII. Städtebauliche Verträge I und II

Zur Sicherung der städtebaulichen Zielsetzungen, die der Bebauungsplankonzeption zu Grunde liegen sowie zur Umsetzung städtebaulicher Maßnahmen, die im Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung festgesetzt sind, wird im Satzungsverfahren zur Bebauungsplanänderung der Abschluss von Städtebaulichen Verträgen gemäß § 11 Abs. 1 BauGB erforderlich. Die beiden Verträge sollen zwischen der Stadt sowie der LIXXUX Projektgesellschaft, die in Kürze im Plangebiet mit der Realisierung des Fachmarktzentums "RheinBerg Passage" beginnen wird, abgeschlossen werden,

Der Abschluss beider Städtebaulicher Verträge ist Voraussetzung für den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung im Rat der Stadt.

1. Städtebaulicher Vertrag I - Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung

Der Städtebauliche Vertrag I enthält Regelungen über Art und Maß der baulichen Nutzung. Zur Eingrenzung der möglichen städtebaulichen Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentums auf das innerstädtische Funktionsgefüge sowie zur Sicherung einer dauerhaft städtebaulich verträglichen Nutzung innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes (MK) werden in diesem Vertrag - ergänzend zu den Festsetzungen des Bebauungsplans - Regelungen zu Art (Fachmarktzentrum) und Maß (maximal zulässige Verkaufsfläche von 8.500 m²) getroffen.

Die Bindungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zu Gunsten der Stadt gesichert.

Der Entwurfsfassung zum Städtebaulichen Vertrag sowie dem Abschluss des Vertrages hat der Planungsausschuss bereits in seiner Sitzung am 11.01.2006 mehrheitlich zugestimmt; eine Zustimmung des Rates steht noch aus.

Der Städtebauliche Vertrag I wurde am 18.01.2006 und damit bereits vor Beginn der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung - vorbehaltlich der noch ausstehenden Zustimmung des Rates - zwischen der Stadt und der Projektentwicklungsgesellschaft der „RheinBerg Passage“ abgeschlossen.

2. Städtebaulicher Vertrag II - Regelungen zu Bauvorhaben, Erschließung und ökologischen Ausgleich

Zur Sicherung der Umsetzung städtebaulicher Maßnahmen wird der Abschluss eines weiteren Städtebaulichen Vertrages erforderlich. Der Städtebauliche Vertrag II enthält Regelungen zu Bauvorhaben, Erschließung und ökologischen Ausgleich sowie zu der Kostentragung:

- Erstellung eines Gesamtkonzeptes für Werbeanlagen sowie bezüglich der äußeren Gestaltung der Gebäudekörper
- Erhalt bzw. adäquater Ersatz der im Plangebiet vorhandenen Transformatorenanlage
- Planung, Herstellung und Kostenübernahme der geplanten Erschließungsanlage „zusätzliche Fahrspur "Stationsstraße/ Jakobstraße"
- Planung, Herstellung und Kostenverteilung der geplanten Erschließungsanlage „Brückenverbindung zwischen dem Projekt „RheinBerg Passage“ und dem Fußgängerbereich "Grüne Ladenstraße"
- Umbaumaßnahmen und Kostenübernahme im Bereich der bestehenden Verkehrsanlage „Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße“
- Anpassungs- und Umbaumaßnahmen im Bereich bestehender Verkehrsanlagen (Paffrather Straße/ Jakobstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße)
- Anpassungs- und Umbaumaßnahmen sowie Kostenübernahme im Bereich bestehender Verkehrsanlagen (Paffrather Straße, Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße)
- Durchführung und Kostenübernahme der Ausgleichsmaßnahmen
- Sicherung der Erfüllung der Vertragspflichten (Bürgschaften, Sicherheitsleistungen)
- Haftungsausschluss zu Gunsten der Gemeinde / Rechtsnachfolge / Wirksamwerden des Vertrages

Die Entwurfss Fassungen der beiden Städtebaulichen Verträge sind den Ratsfraktionen rechtzeitig zur Information zugegangen.

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat, den Inhalten der beiden Verträgen zuzustimmen und die Verwaltung zu beauftragen, die Städtebaulichen Verträge I und II mit der Projektgesellschaft "RheinBerg Passage" abzuschließen.

Zu VII. Satzungsbeschluss

Nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange unter- und gegeneinander kann der Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung als Satzung beschlossen werden.

Ein Übersichtsplan, eine Verkleinerung des geänderten Bebauungsplanentwurfes, die Textliche Festsetzungen, die Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB - einschließlich Umweltbericht - sowie die Entwurfssfassung zum Städtebaulichen Vertrag I (Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung) sind der Vorlage beigelegt.

Der Planungsausschuss wird sich mit den Beschlussvorschlägen zu IV. bis VII. voraussichtlich in seiner Sitzung am 23.05.2006 befassen. Die Beschlussempfehlung des Planungsausschuss wird im Rat am 08.06.2006 mündlich mitgeteilt.

Anlagen

- Übersichtsplan/ Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung
- Planverkleinerung - Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -
- Planverkleinerung - Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung (Kinocenter)
- Planverkleinerung - Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung (aktuell)
- Textliche Festsetzungen
- Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB (einschließlich Umweltbericht)
- Städtebaulicher Vertrag I

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

zum

Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung

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

- 1.1** In dem Kerngebiet **MK** sind die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen 'Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen' gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig.
- 1.2** In dem Kerngebiet **MK** sind die gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen 'Tankstellen', die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO fallen sowie die gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 6 und 7 fallen, gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes und daher nicht zulässig.
- 1.3** In dem Kerngebiet **MK** sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sowie sonstige Wohnungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO im Erdgeschoss gemäß § 1 Abs. 7 Nr. 3 BauNVO nicht zulässig.
- 1.4** In dem Kerngebiet **MK** sind entsprechend der "Satzung über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben" folgende Nutzungen gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO 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.

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

2.1 Grundflächenzahl

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird mit 1,0 als Obergrenze festgesetzt.

2.2 Geschossflächenzahl

Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird mit 3,0 als Obergrenze festgesetzt.

2.3 Geschossfläche

Garagengeschosse sowie Garagen und Stellplätze in Vollgeschossen sind bei der Ermittlung der Geschossfläche gemäß § 21a Abs. 4 Nr. 3 BauNVO nicht zu berücksichtigen.

2.3 Höhe der baulichen Anlage

Die im Bebauungsplan für das Kerngebiet **MK** festgesetzten Gebäudehöhen (max. GH) sind als Höchstwerte festgesetzt. Die Höhenangaben beziehen sich auf Meter über Normalnull (müNN).

3. Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Für das im Bebauungsplan ausgewiesene Kerngebiet **MK** wird eine "besondere Bauweise" (b) festgesetzt. Gebäude sind ohne die ansonsten nach der Bauordnung NW erforderlichen Grenzabstände (offene Bauweise) zu errichten.

4. Flächen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

4.1 Passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmimmissionen)

Die zukünftigen Gebäudefassaden innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes **MK**, die der **Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße** zugewandt sind, liegen in dem **Lärmpegelbereich IV**.

Die zukünftigen Gebäudefassaden innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes **MK**, die der **Jakobstraße**, der **Paffrather Straße** sowie der **Stationsstraße** zugewandt sind, liegen im **Lärmpegelbereich V**.

Gemäß VV Bauordnung (BauO) NRW § 18 Abs. 2 i.V.m. DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) sind zum Schutz gegen Außenlärm für Außenbauteile von Gebäuden innerhalb der vorstehend benannten Lärmpegelbereiche entsprechend des Abschnittes 5 der DIN 4109 die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Luftschalldämmung einzuhalten:

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches	Büroräume und ähnliches ¹⁾
		Erforderliche R _{W,res} der Außenbauteile in dB	
III	61-65	35	30
IV	66-70	40	35
V	71-75	45	40

¹⁾ An Außenbauteilen von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenlärmpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.

Ausnahmen von den Festsetzungen sind zulässig, wenn durch einen anerkannten Sachverständigen nachgewiesen wird, dass geringere Maßnahmen ausreichen.

Hinweis:

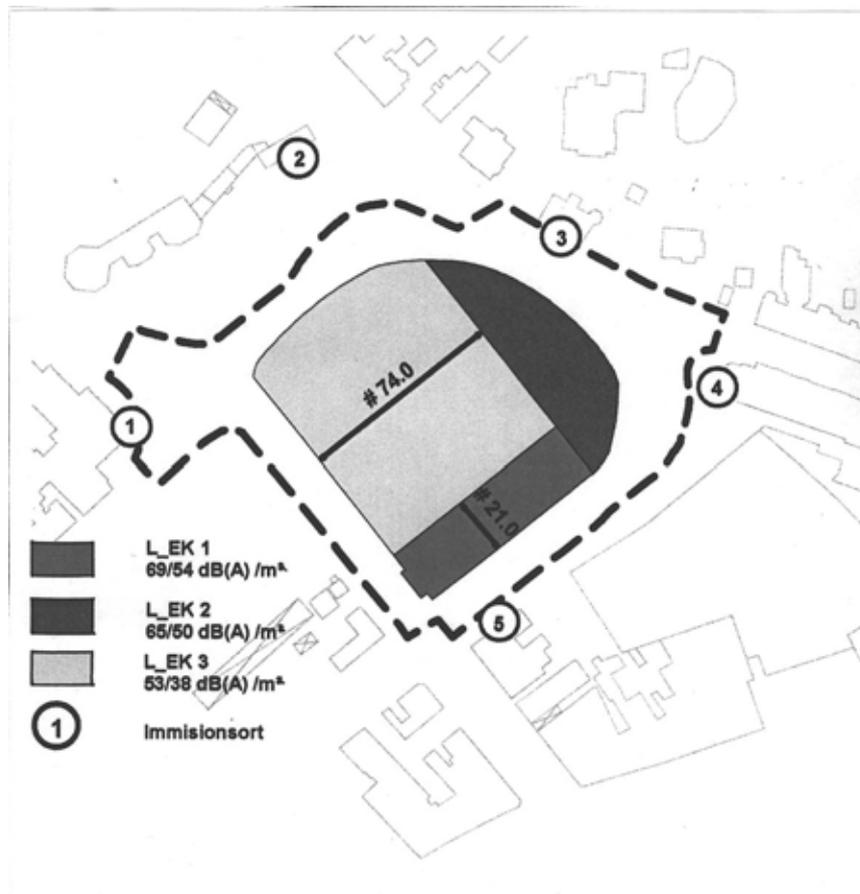
Nachweise zur Schalldämmung sind im Baugenehmigungsverfahren durch die Eignung der gewählten Gebäudekonstruktion nach DIN 4109 zu führen, die Korrekturwerte der DIN 4109 sind zu berücksichtigen.

Ausnahmen von den Festsetzungen sind zulässig, wenn durch einen anerkannten Sachverständigen nachgewiesen wird, dass geringere Maßnahmen ausreichen.

4.2 Anlagengeräusche (Lärmimmissionen)

Zur Sicherung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten außerhalb des Plangebietes werden für das Bebauungsplangebiet Emissionskontingente L_{EK} gemäß *E DIN 45691 (Geräuschkontingentierung, Mai 2005)* festgesetzt.

Teilbereich	Emissionskontingente L_{EK} [dB(A)/m ²]	
	tags (06:00 bis 22:00 Uhr)	nachts (22:00 bis 06:00 Uhr)
$L_{EK 1}$	69	54
$L_{EK 2}$	65	50
$L_{EK 3}$	53	38



Nachweis:

Für die Beurteilung der Zulässigkeit von Betrieben oder Anlagen sind je nach der in Anspruch genommenen Teilfläche und der hierfür festgesetzten Emissionskontingente $L_{EK,i}$ sind die zulässigen Beurteilungspegel der Teilflächen nach folgender Gleichung zu ermitteln.

$$L_{IK,j} = L_{EK,i} - \Delta L_{i,j}$$

mit $L_{IK,j}$ = Immissionskontingent in dB(A)

$L_{EK,i}$ = Emissionskontingent der Teilfläche i

$\Delta L_{i,j}$ = $-10 \cdot \log(S_i / (4 \cdot \pi \cdot s_{i,j}^2))$ Abstands / Flächenkorrekturmaß

S_i = Größe der Teilfläche i in m²

$s_{i,j}$ = Abstand zwischen der Teilflächenmittelpunkt i und dem Immissionsort j in m

Zum Nachweis der Einhaltung des zulässigen anteiligen Immissionskontingentes L_{IK} ist im jeweiligen bau-, immissionsschutzrechtlichen oder sonst erforderlichen Einzelgenehmigungsverfahren eine betriebsbezogene Immissionsprognose nach den technischen Regeln in Ziffer A.2 des Anhangs zur Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm - vom 26.08.1998 durchzuführen. Der Beurteilungspegel L_r gemäß TA-Lärm darf das anteilige Immissionskontingent L_{IK} nicht überschreiten. ($L_r \leq L_{IK,j}$).

Den Festlegungen liegen die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan, Bericht F 6002-1 vom 12.12.2005 der Peutz Consult GmbH, Düsseldorf, zu Grunde.

4.3 ~~Parkhausnutzung~~ (Lärmimmissionen)

~~Die Nutzung des Parkhauses in der Nachtzeit nach TA Lärm (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ist unzulässig.~~

4.4 ~~Andienung~~ (Lärmimmissionen)

~~Die Andienung der zukünftigen Kerngebietsnutzungen innerhalb des Plangebietes in der Nachtzeit nach TA Lärm (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ist unzulässig.~~

Hinweis - Parkhausnutzung (Lärmimmissionen):

Bei Nutzung des Parkhauses in der Nachtzeit nach TA Lärm (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden von nachts 45 dB(A) in dem Plangebiet sowie in den umgebenden Misch- und Kerngebieten einzuhalten. Ein entsprechender Nachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Hinweis - Andienung (Lärmimmissionen):

Bei Andienung der zukünftigen Kerngebietsnutzungen in der Nachtzeit nach TA Lärm (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden von nachts 45 dB(A) in dem Plangebiet sowie in den umgebenden Misch- und Kerngebieten einzuhalten. Ein entsprechender Nachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

5. Bepflanzung und Naturschutz

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB und § 9 Abs. 1 a BauGB)

5.1 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Innerhalb der im Bebauungsplan als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung/ Fußgängerbereich" ausgewiesenen Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sind mindestens 8 hochstämmige Bäume einer Art aus beigefügter Artenliste zu pflanzen. Der genaue Abstand der Bäume richtet sich nach den Anforderungen an die technische Ausbauplanung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und wird in der Ausführung festgelegt. Baumscheiben sind in einer Mindestgröße von 2,50 m x 4,00 m anzulegen, gärtnerisch zu bepflanzen und vor Überfahren oder Begehen zu schützen. Durch entsprechende Pflege sind die Bäume dauerhaft zu erhalten.

Pflanzenliste

Bäume für öffentliche Verkehrsflächen "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße"
Großkroniger hochstämmiger Laubbaum, Stammumfang 30-35 cm

Robinie	Robinia pseudoacacia
Gleditschie	Gleditsia triacanthos
Schnurbaum	Sophora japonica
Platane	Platanus acerifolia

Hinweis:

Das Pflanzen innerhalb des Plangebietes hat fachgerecht nach DIN 18916 spätestens in der folgenden Vegetationsperiode nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu erfolgen. Der Erhalt der Vegetation ist durch fachgerechte dauerhafte Pflege gemäß DIN 18919 sicher zu stellen. Bei Abgang von Gehölzen sind Ersatzpflanzungen gleicher Art in mindestens gleicher Größe vor-

zunehmen und durch Pflege entsprechend dauerhaft zu erhalten. Für Bäume ist zu geplanten und bestehenden Leitungen hin ausreichender Wurzelschutz zu gewährleisten.

6.5.2 Externer Ausgleich

Zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1a BauGB werden landschaftspflegerische Maßnahmen in dem städtischen Ausgleichsgebiet "Tongrube Weiß" vorgesehen. Das im Rahmen der Eingriffsbewertung (Umweltbericht) zu diesem Bebauungsplan ermittelte Ausgleichsdefizit (1.973 Punkte gemäß dem Vereinfachten Bewertungsverfahren der Landesregierung NRW) wird in dem o.g. Ausgleichsgebiet nachgewiesen. Zum Ausgleich des Eingriffes wird hier die Maßnahme "Neuanlage, Erhaltung und Pflege einer extensiven Wiese" durch die Stadt durchgeführt. Ihre dauerhafte Durchführung ist über das Ökokonto sichergestellt. Der Nachweis des Ausgleichs wird in einem Städtebaulichen Vertrag geregelt.

6. Hinweise

6.1 Rechtsgrundlage

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (Bundesgesetzblatt I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22.04.1993 (Bundesgesetzblatt I S. 466).

6.2 Bisheriges Planungsrecht

Durch den Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung wird der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung der Stadt Bergisch Gladbach teilweise überplant und in diesem Teil ersetzt.

6.3 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 innerhalb des Plangebietes wird nach Abpufferung durch eine Rückhaltung der städtischen Regenwasserkanalisation in den angrenzenden Straßen zugeleitet. Die Rückhaltung wird innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes erfolgen.

6.4 Bodenbelastungen

Für das Plangebiet liegen u.a. die umweltgeologischen Untersuchungen "Bodengutachten" der Firma GEOS GmbH, Bergisch Gladbach, 30.07.1993, "Bodengutachten" des Büros Gündling, Darmstadt, Februar 2005 sowie "Gutachterliche Stellungnahme" des Büros Kühn Geoconsulting, Bonn, Dezember 2005 zur Beurteilung der Altlasten- und Bodensituation vor.

Anfallende Aushub- und Abbruchmaterialien sind gemäß Krw-/AbfG vorrangig zu verwerten bzw. nach abfallwirtschaftlicher Beurteilung ordnungsgemäß auf/in einer dafür zugelassenen Entsorgungseinrichtung zu entsorgen. Nachweise über den Verbleib der Materialien sind dem Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises - Untere Abfallwirtschaftsbehörde - unaufgefordert einzureichen.

Sämtliche Aushub- und Erdarbeiten sind unter fachgutachterlicher Aufsicht auszuführen und nach Abschluss entsprechend durch den Gutachter zu dokumentieren. Die Nachweise sind der Stadt Bergisch Gladbach sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis nach Vorlage unaufgefordert einzureichen.

Vor Beginn von Abbrucharbeiten vormals gewerblich genutzter Gebäude sind durch einen Fachgutachter alle Bauteile auf möglicherweise verbaute Gefahrstoffe hin zu überprüfen. Sollten solche Materialien vorgefunden werden, ist ein Abbruchkonzept zu erarbeiten und bei der Genehmigungsbehörde einzureichen. Die Materialien sind unter Beachtung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen beim Abbruch ordnungsgemäß zu behandeln.

6.5 Baugrundverhältnisse/ Grundwasserverhältnisse

Aufgrund der kleinräumig wechselnden und komplexen Untergrundsituation ist mit Unwägbarkeiten bezüglich der Baugrundverhältnisse sowie der Grundwassersituation zu rechnen. Hier sind im Rahmen der Bauphase entsprechende Maßnahmen zu treffen.

Unterirdische Gebäudeteile der Bauvorhaben ragen künftig voraussichtlich in das Grundwasser. Insofern sind zur Trockenhaltung der Baugruben einfache Wasserhaltungsmaßnahmen sowie Abdichtungsmaßnahmen des Baukörpers gegen drückendes Wasser erforderlich.

6.6 Werbeanlagen (Lichtimmissionen)

Bei Anordnung und Betrieb von Werbeanlagen ist der gemeinsame Runderlass 'Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung' des Umweltministeriums sowie des Städtebauministeriums vom 13.09.2000 (SMBl. NRW 712a) zu beachten.

6.7 Darstellungen in der Planzeichnung

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. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung
(gemäß § 9 Abs. 8 BauGB)**

G L I E D E R U N G

- 1. Planungshistorie**
- 2. Planungsanlass und städtebauliche Zielsetzung**
- 3. Räumlicher Geltungsbereich**
- 4. Planungsrechtliche Situation/ Vorgaben übergeordneter Planungen**
- 5. Städtebauliche Situation**
- 6. Städtebauliche Konzeption**
 - 6.1 Allgemeine Planungsziele**
 - 6.2 Bebauungs- und Nutzungskonzept**
 - 6.2.1 Städtebauliche Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentrum
 - 6.3 Verkehrskonzept**
 - 6.3.1 Verkehrliche Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentrum
 - 6.4 Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 BauGB**
 - 6.4.1 Art der baulichen Nutzung
 - 6.4.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 6.4.3 Überbaubare Grundstücksflächen/ Bauweise
 - 6.4.4 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
 - 6.4.5 Verkehrsflächen/ Erschließung
 - 6.4.6 Stellplätze/ Garagen

6.4.7 Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

7. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes

7.1 Belange von Natur und Landschaft

7.2 Immissionsschutz

7.2.1 Lärmschutz

7.2.2 Lichtimmissionen

7.2.3 Lufthygiene

7.3 Altlasten

8. Ver- und Entsorgung

9. Umsetzung des Bebauungsplanes

9.1 Bodenordnende Maßnahmen

9.2 Kosten

9.3 Städtebauliche Verträge

Anlage: Umweltbericht zum Bebauungsplan

1. Planungshistorie

Die Stadt Bergisch Gladbach bemüht sich seit Jahren, den zentralen Bereich der Innenstadt von Bergisch Gladbach zwischen dem ehemaligen Kalkwerk Cox, der Jakobstraße, Paffrather Straße, der Hauptstraße (Fußgängerzone) und der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße städtebaulich neu zu ordnen und gestalterisch aufzuwerten.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung weist parallel zur Stationsstraße (Rampe) "Kerngebiet" (MK) sowie zur Jakobstraße „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ mit dem Standort „Zentraler Omnibusbahnhof“ (ZOB) aus. Der Busbahnhof wurde mittlerweile an die Stationsstraße unmittelbar neben dem S-Bahn-Endhaltepunkt verlagert und somit ein neuer Verkehrsverknüpfungspunkt "Bus + Bahn" geschaffen. Der Bereich des ehemaligen Busbahnhofs sowie die umgebenden Flächen liegen seit der Verlagerung des Busbahnhofs brach.

Der im Zuge der Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach entwickelten und vom Rat der Stadt am 23.06.1998 beschlossenen städtebaulichen Leitbildkonzeption entsprechend soll das Busbahnhof- und S-Bahnhofsareal in das Geschäftszentrum integriert werden.

Bislang konnten an dem Standort keine Einzelhandelsprojekte realisiert werden mit der Folge, dass das Funktionsgefüge sowie das Erscheinungsbild der Stadtmitte weiterhin beeinträchtigt werden.

Für den betreffenden Bereich wurden in den vergangenen Jahren bereits mehrere Bauleitplanverfahren durchgeführt:

Änderung Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes

Anlässlich der Verlagerung des Busbahnhofs sowie des seinerzeit projektierten Einkaufszentrum "Gladium-City-Galerie" wurde im Jahre 2004/ 2005 ein Änderungsverfahren des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes durchgeführt. Die Änderung umfasst die Verlagerung des "Zentralen Omnibusbahnhofs" auf ehemalige Bahnfläche An der Stationsstraße sowie die Umwandlung von "Verkehrsflächen/ ZOB" bzw. "Bahnflächen" in "Kerngebietsflächen" (MK). Die Flächennutzungsplanänderung ist seit dem 19.04.2005 rechtswirksam.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -

Zur Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Einkaufszentrums ("Gladium City-Galerie") wurde in den Jahren 2003/ 2004 das Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - durchgeführt. Das geplante Vorhaben umfasste den Abriss des bestehenden Parkhausgebäudes sowie die Neuerrichtung eines mehrgeschossigen Einkaufszentrums mit mind. 9.500 m² und max. 14.000 m² Verkaufsfläche. Darüber hinaus sollten drei Parkgeschosse mit einer Kapazität von ca. 670 Stellplätzen errichtet werden.

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 25.03.2004 bzw. erneut am 17.03.2005 den Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - gefasst. Der Bebauungsplan wurde bislang nicht öffentlich bekannt gemacht und somit nicht in Kraft gesetzt.

Da das in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - sowie in dem Durchführungsvertrag geregelte Vorhaben - die Errichtung eines mehrgeschossigen Einkaufszentrums mit integriertem Parkhaus - nicht realisiert wird und das Grundstück zwischenzeitlich veräußert

wurde, wird der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan aufgehoben und das Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan eingestellt.

Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung

Bereits im Jahre 1999 wurde ein Änderungsverfahren des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung durchgeführt. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes umfasste u.a. eine erweiterte Kerngebietsausweisung, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das seinerzeit geplante, ca. 30 Meter hohe Kinocenter zu schaffen. Die Konzeption beinhaltete den Erhalt des Parkhausgebäudes, die Umnutzung der Erdgeschosszone (ehemals Busbahnhof) für Einzelhandelsnutzungen sowie die Neuerrichtung des Kinogebäudes unmittelbar neben dem vorhandenen Parkhaus. Der Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung wurde zwar am 16.12.1999 vom Rat der Stadt als Satzung beschlossen, die Bebauungsplanänderung jedoch nicht in Kraft gesetzt, nachdem bekannt wurde, dass das Kinoprojekt nicht realisiert wird. Seit diesem Zeitpunkt ruht das Bebauungsplan-Änderungsverfahren. Die städtebaulichen Ziele einer Kerngebietserweiterung, die dem 1999 zur Änderung beschlossenen Bebauungsplanverfahrens zu Grunde liegen, haben weiterhin Bestand.

2. Planungsanlass und städtebauliche Zielsetzung

Mit der Verlagerung des städtischen Busbahnhofes an die Stationsstraße ist der zentrale Bereich zwischen Paffrather Straße, Jakobstraße, Stationsstraße sowie Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße für eine städtebauliche Neuordnung und Neugestaltung frei geworden. Die Stadt Bergisch Gladbach ist weiterhin bemüht, das brachgefallene Areal einer neuen Nutzung zuzuführen. Das Gelände hat bedingt durch seine zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zum neu geschaffenen Verkehrsverknüpfungspunktes "Bus + Bahn", zur Hauptstraße (Fußgängerzone) sowie durch seine städtisch geprägte Umgebung mit zahlreichen Einzelhandelsnutzungen im unmittelbaren Umfeld eine große Bedeutung für die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadtmitte von Bergisch Gladbach.

Wie bereits vorstehend ausgeführt, wurde das Areal südöstlich des ehemaligen Kalkwerkes Cox, südlich der Paffrather Straße und nördlich des S-Bahn-Endhaltepunktes zwischenzeitlich an eine neue Investorengruppe veräußert. Diese beabsichtigt auf dem Grundstück die Neuerrichtung eines innerstädtischen Fachmarktzentums, bestehend aus einem SB-Warenhaus (Erdgeschoss) sowie ergänzender kleinerer Einzelhandelseinrichtungen (1. Obergeschoss), mit einer Gesamtgröße von ca. 8.500 m² Verkaufsfläche.

Das Bebauungs- und Nutzungskonzept für die Errichtung eines innerstädtischen Fachmarktzentums umfasst neben dem teilweisen Erhalt des vorhandenen Parkhauses eine ergänzende Mantelbebauung an der Nordost- und Südostseite zur Paffrather Straße bzw. Rampe Stationsstraße hin. An der Nordwestseite (Jakobstraße) soll eine Rampe für die Pkw-Zufahrt errichtet werden; die Andienung des Fachmarktzentums erfolgt ebenfalls von der Jakobstraße.

Mit der Entwicklung des Standortes werden folgende städtebauliche Planungsziele verfolgt:

- Stärkung der Innenstadt durch einen ergänzenden Einzelhandelsstandort für ein Fachmarktzentrum in zentraler, städtebaulich integrierter Lage
- Städtebauliche Neuordnung und gestalterische Attraktivierung des vormaligen Busbahnhofareals und zugleich gestalterische Aufwertung des Stadteingangs
- Städtebaulich-gestalterische Einbindung des Bauvorhabens in das Umfeld unter Berücksichtigung der bewegten Topographie
- Schaffung einer kerngebietstypischen Nutzungsstruktur und Nutzungsdichte
- Ausschluss von unerwünschten Nutzungen, wie z.B. Vergnügungsstätten (Spielhallen, Spiel-

casinos) u.a.

- Optimale verkehrliche Einbindung des Vorhabens in das umliegende Straßennetz und stadtverträgliche Abwicklung des vorhabenbezogenen Ziel- und Quellverkehrs, kürzeste Wege zum zentralen ÖPNV-Knotenpunkt (S-Bahn-Endhaltestellen, Busbahnhof)
- Verbesserung der Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten für Fußgänger, Vergrößerung des fußläufigen Einkaufsbereichs von der Grünen Ladenstraße bis zum neuen Busbahnhof
- Einhaltung der für die Vorhabensgeräusche maßgebenden Immissionsrichtwerte in der Nachbarschaft
- Verbesserung der Erschließungssituation für das bestehende Parkhaus
- Ausgleich des vorhabenbedingten Eingriffs (Überbauung von heutigen Restgrünflächen).

Das Baugrundstück ist in der konzipierten Form weder nach § 34 BauGB - Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile - bebaubar, noch entsprechen die vorgesehenen Nutzungen dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 1. Änderung. Auch der im Jahre 1999 vom Rat der Stadt als Satzung beschlossene Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 2. Änderung entspricht nicht mehr den nunmehr formulierten Planungsabsichten. Er wird daher vorgesehen, das ruhende Bebauungsplan-Änderungsverfahren wieder aufleben zu lassen, den Ratsbeschluss vom 16.12.1999 (Satzungsbeschluss) aufzuheben und das Verfahren zur Änderung des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 1. Änderung mit einer überarbeiteten, die aktuelle Konzeption für die Errichtung eines Fachmarktzentrums berücksichtigende Entwurfsplanung mit der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fortzusetzen.

Die Wiederaufnahme bzw. Fortsetzung des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 2. Änderung erfolgt nach "altem" Planungsrecht (BauGB 1998).

3. Räumlicher Geltungsbereich



Räumlicher Geltungsbereich - Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 2. Änderung

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpjekt - 2. Änderung ist durch entsprechende Signatur eindeutig festgesetzt.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 1,9 ha und umfasst das Areal zwischen der Jakobstraße im Nordwesten, der Paffrather Straße im Nordosten, der Stationsstraße im Süden und dem Bahnhofsareal. Das Grundstück des geplanten Fachmarktzentrums umgebende Straßennetz sowie der Knotenpunkt Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße sind in dem Geltungsbereich einbezogen.

Durch den Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpjekt - 2. Änderung wird ein Teilbereich des zurzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplanes 28, Teil 3 - Stadtmittelpjekt - 1. Änderung ersetzt.

4. Planungsrechtliche Situation/ Vorgaben übergeordneter Planungen

Gebietsentwicklungsplan (GEP)

Im Gebietsentwicklungsplan ist das Plangebiet als "Allgemeiner Siedungsbereich" (ASB) dargestellt.

Flächennutzungsplan (FNP)

Anlässlich der Verlagerung des Busbahnhofes sowie der Aufstellungsverfahren zu den Bauleitplänen "Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -" sowie "Vorhabenbezogener Bebauungsplane Nr. 2194 - Gladium -" wurde ein Änderungsverfahren des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes durchgeführt. Die Änderung umfasst die Verlagerung des "Zentralen Omnibusbahnhofes" auf ehemalige Bahnfläche An der Stationsstraße sowie die Umwandlung von "Verkehrsflächen/ ZOB" bzw. "Bahnflächen" in "Kerngebietsflächen" (MK). Die Änderung Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -des Flächennutzungsplanes ist seit dem 19.04.2005 rechtswirksam.

Der geänderte, wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bergisch Gladbach stellt für das Plangebiet „Kerngebiet“ (MK) dar. Dem Entwicklungsgebot im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB wird durch die Ausweisungen der Bebauungsplanänderung (Kerngebiet MK) entsprochen.

Satzung über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben

Das Plangebiet ist überlagert von der "Satzung der Stadt Bergisch Gladbach über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben" (Textbebauungsplan) vom 20.12.1984. Da der geänderte Bebauungsplan den o.g. Textbebauungsplan für seinen Geltungsbereich automatisch aufhebt, erfolgt eine Übernahme der seinerzeit getroffenen Zulässigkeitsregelungen.

Rahmenplanung – Innenstadt Bergisch Gladbach

Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach hat am 23.06.1999 eine Leitbildkonzeption für den Innenstadtbereich von Bergisch Gladbach zu den Themen Nutzung, Verkehr, Stadtbild und Freiraum beschlossen. Die für das Plangebiet relevanten Ziele und Inhalte dieser Leitbildkonzeption

- Verbesserung des Verknüpfungspunktes 'Bus und Bahn',
- Ausweitung der Kerngebietsnutzungen auf den Busbahnhof/S-Bahnhaltepunkt,
- Entwicklung des Fußgängerbereichs, der sich heute weitgehend auf die Achse der heutigen Hauptstraße beschränkt, stärker in die Breite,

- Entwicklung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße als Fußgängerzone Richtung Cox-Gelände
- Anlage einer Baumreihe in der verlängerten Fußgängerzone Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße liegen der Bebauungsplanänderung zu Grunde.

5. Städtebauliche Situation

Das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung liegt innerhalb des Stadtzentrums von Bergisch Gladbach unmittelbar im Nordosten des neuen Verkehrsknüpfungspunktes "Bus + Bahn" (Busbahnhof/ S-Bahn-Endhaltepunkt). Nördlich des Plangebiets grenzt die Fläche des ehemaligen Kalkwerkes Cox an. Im Südosten befinden sich die Fußgängerzonen "Hauptstraße" und "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" sowie das "Löwencentrum" (ehemaliges "Kaufring-Warenhaus").

Das Plangebiet ist in seiner heutigen Funktion und seinem Erscheinungsbild stark durch verkehrstechnische Anlagen geprägt. Für den Betrachter wirken der ehemalige Busbahnhof mit den darüber liegenden Parkdecks und das Parkhaus an der Paffrather Straße mit derzeit ca. 500 Kfz-Stellplätzen dominierend. Eine ehemals bebaute Fläche zwischen dem Busbahnhof/Parkhaus und der Stationsstraße liegt brach. Aus städtebaulicher Sicht tritt das gesamte Areal aufgrund seiner Mononutzung, der Verkehrsbauwerke und der fehlenden Gestaltung negativ in Erscheinung.

Der ehemalige Busbahnhof ist aufgrund der Dimension, seiner aufgeständerten Überdachung, der schlechten Beleuchtung und der fehlenden Gestaltung unübersichtlich, unattraktiv und ohne Aufenthaltsqualitäten. Der Bahnhofsbereich ist durch die Jakobstraße, die tiefer liegende Zufahrtsstraße zu dem Parkhaus sowie die Stationsstraße (Rampe) auf die Belange des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet und bietet keine Qualitäten für Fußgänger.

Die fußläufigen Anbindungen des Busbahnhofsareals und des S-Bahn-Endhaltepunktes an die Fußgängerbereiche "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" und "Am alten Pastorat" sind unzureichend und gestalterisch wenig ansprechend. Den mit Bus und Bahn ankommenden Besucher erwartet eine unattraktive Entree-Situation in das Stadtzentrum, die durch brachgefallene oder mindergenutzte Flächen geprägt wird.

Das Plangebiet ist in weiten Teilen durch das Parkhaus sowie durch Verkehrsflächen versiegelt. Im Bereich der rd. 2000 m² großen Brachfläche zwischen der Ecke Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und dem Parkhaus haben sich grasreiche Brachen sowie Gebüsch und lückige Ruderalvegetation auf Schotterböden angesiedelt.

6. Städtebauliche Konzeption

6.1 Allgemeine Planungsziele

Die bisherigen Bemühungen, den Bereich des ehemaligen Busbahnhofs städtebaulich neu zu ordnen und den betreffenden Innenstadtbereich insgesamt zu attraktivieren, schlugen fehl mit der Konsequenz, dass der Bereich weiterhin brach liegt und negativ in Erscheinung tritt.

Das aktuelle Nutzungskonzept baut auf die Leitbildkonzeption der Rahmenplanung "Innenstadt Bergisch Gladbach" (1999) auf. Es zielt auf eine Stärkung der Innenstadt durch einen ergänzenden Einzelhandelsstandort für ein Fachmarktzentrum in zentraler, städtebaulich integrierter Lage und durch Schaffung einer kerngebietstypischen Nutzungsstruktur und Nutzungsdichte ab. Hierbei wird in Anlehnung an den Rahmenplan für die Innenstadt von Bergisch Gladbach das Ziel verfolgt, die Fußgängerzone auch in die Breite zu entwickeln.

Dem Bebauungsplanentwurf Nr. 28, Teil 3 - Stadtmittelpunkt - 2. Änderung 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.
- Ausweitung des Kerngebietes um das ehemalige Busbahnhofareals und Teilbereiche des Bahnhofareals an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße
- Stärkung und Erweiterung der Geschäftsentwicklung
- Verlagerung des Busbahnhofes auf ehemalige Bahnflächen entlang der Stationsstraße mit dem Ziel der Verbesserung der Umsteigebeziehung 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
- Attraktivierung der Anbindung bestehender Geschäftsbereiche Ladenstraße 'Am Alten Pastorat' an das ehemalige Busbahnhofareal durch Umgestaltung der Fußwegeverbindung

6.2 Bebauungs- und Nutzungskonzept

Das baulich-räumliche und funktionale Konzept zielt auf eine städtebauliche Neuordnung und Attraktivierung des vormaligen Busbahnhofareals und somit auf eine gestalterische Aufwertung des Stadteingangs ab. Dieses Ziel wird durch die bauliche und funktionale Einbindung des Vorhabens in das Umfeld unter Berücksichtigung der bewegten Topographie erreicht.

Die "RheinBerg Passage" nimmt das gesamte Grundstück zwischen Jakobstraße, Paffrather Straße, Stationsstraße und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße in Anspruch. Die geplante mehrgeschossige Mantelbebauung wird die zulässige Gebäudehöhe des bestehenden Parkhauses (maximal zulässige Gebäudehöhe lässt optional die Aufstockung um ein Parkgeschoss zu) nicht überschreiten. Der kompakte Neubaukörper wird mit einem Flachdach versehen.

Im Erdgeschossgeschoss des Fachmarktzentrum "Rheinberg Passage" ist ein SB-Warenhaus geplant (Verkaufsfläche: ca. 5.400 m²). Im ersten Obergeschoss sind mehrere kleinere Einzelhandelsnutzungen, wie z.B. Drogerie, Textil, Nahrung, Schuhe und Büros vorgesehen. Die für den Einzelhandel vorgesehene Netto-Gesamtverkaufsfläche wird ca. 8.500 m² umfassen. Das bestehende Parkhaus bleibt mit seiner derzeitigen Kapazität von ca. 500 Stellplätzen (optional zusätzliche Parkebene mit ca. 170 Stellplätzen durch Aufstockung) erhalten und dient der Unterbringung des ruhenden Verkehrs.

Die "RheinBerg Passage" wird über zwei Eingänge für den Fußgänger erschlossen:

Der zum Verkehrsverknüpfungspunkt "Bus + Bahn" hin orientierte Eingang befindet sich im Süden des Baukörpers an der Ecke Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Stationsstraße. Über eine Treppenanlage erreicht der vom S-/Busbahnhof kommende Besucher das Gebäudeinnere (Ebene +1).

Ein weiterer Zugang befindet sich im Osten des Baukörpers auf der Ebene +1 (FGZ "Grüne Ladenstraße"). Die an diesem Eingangsbereich entstehende platzartige Aufweitung stellt das Bindeglied zwischen Fußgängerzone, "RheinBerg Passage" und Busbahnhof/ S-Bahn-Endhaltepunkt dar.

Die Querung der Stationsstraße von diesem Platz aus erfolgt über eine neu zu errichtende Fußgängerbrücke.

Tagsüber ist die fußläufige Verknüpfung des Busbahnhofs/ S-Bahn-Endhaltepunktes mit der Fußgängerzone durch die Mall der "RheinBerg Passage" sowie über einen Gehweg südlich entlang des Neubaukörpers gewährleistet. Nachts bzw. nach Schließung des Gebäudes wird die fußläufige Verbindung über den Gehweg im Süden des Fachmarktzentrums gesichert.

6.2.1 Städtebauliche Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentrums

Aufgrund der Größenordnung des geplanten Fachmarktzentrums am Standort "Parkhaus/ ehem. Busbahnhof" (ca. 8.500 m² Verkaufsfläche) sowie im Hinblick auf das ebenfalls geplante Einkaufszentrum im Bereich der "Untere Hauptstraße" (ca. 12.500 m²) wurden von der Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul Jansen GmbH im Dezember 2005 die projektbedingten Auswirkungen auf die derzeitige Einzelhandelsituation in der Stadtmitte, anderer Stadtteilzentren und auf die Umlandgemeinden ermittelt und bewertet. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Schaffung von Baurecht für ein Fachmarktzentrum mit einer höchst zulässigen Verkaufsfläche von 8.500 m² im Randbereich der Innenstadt als unkritisch angesehen wird, solange die Stadt Bergisch Gladbach auch eine Entwicklung des desolaten Bereiches an der "Unteren Hauptstraße" durch die Schaffung von Baurecht für ein Einkaufszentrum forciert.

Zielsetzung sollte es sein, an beiden Standorten eine durch die Schaffung entsprechender Angebotsbebauungspläne aufeinander abgestimmte Projektentwicklung voranzutreiben, welche die Innenstadt beleben wird und die Attraktivität der Stadtmitte als Einkaufs- und Versorgungszentrum erhöht. Vor diesem Hintergrund wird die Stadt Bergisch Gladbach die für ein Einkaufszentrum im Bereich der "Unteren Hauptstraße" erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen kurzfristig schaffen.

Die geplante Ansiedlung eines Fachmarktzentrums mit einer höchstens zulässigen Verkaufsfläche von 8.500 m² im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung entsprechend dem städtebaulichen Vertrag verhindert auch nicht die städtebaulich erwünschte Schaffung von Baurecht für ein größeres Einkaufszentrum im Bereich der "Unteren Hauptstraße", um so für eine städtebauliche Ordnung zu sorgen.

Durch die Regelungen in dem städtebaulichen Vertrag wird erreicht, dass hier ein Fachmarktzentrum mit dem Verkaufsflächenschwerpunkt SB-Warenhaus und mit einer höchst zulässigen Verkaufsfläche von 8.500 m² errichtet werden kann, wobei der Begriff "Verkaufsfläche" in dem Vertrag entsprechend definiert ist.

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zu einem SB-Warenhaus wird aufgrund der Erfahrungen davon ausgegangen, dass ein Lebensmitteldiscounter, ein Textil- und Schuhfachmarkt sowie möglicherweise ein Sportfachmarkt das Fachmarktzentrum bilden werden.

Diese Verkaufsflächen werden außerhalb der bisherigen Geschäftszone von Bergisch Gladbach geschaffen, grenzen aber an die "Grüne Ladenstraße" bzw. den Kernbereich der Stadtmitte an – getrennt durch die Stationsstraße. Gerade ein SB-Warenhaus ist auf einen autogerechten Standort angewiesen, und damit kommt auch nur die Lage in einem Randbereich einer Innenstadt für die-

se Nutzung in Betracht. Daher liegen auch die übrigen SB-Warenhäuser bzw. SB-Center in Bergisch Gladbach außerhalb der zentralen Lagen. Große SB-Warenhäuser mit einer Verkaufsfläche von über 5.000 m² sind auch außerhalb des Stadtgebietes im Einzugsbereich der Innenstadt nicht vorhanden.

Der desolante Bereich der "Unteren Hauptstraße" bedarf ebenfalls dringend einer städtebaulichen Aufwertung. In vergangenen Gutachten wurde dargelegt, dass ein Einkaufszentrum am unteren Ende der Hauptstraße einen neuen städtebaulichen Entwicklungspol erzeugen kann. Beide Vorhaben sowie deren städtebaulichen Auswirkungen auf die Stadtmitte sind nur im Zusammenhang zu sehen. Die Vergrößerung der Verkaufsflächen im Bereich "Parkhaus/ ehemaliger Busbahnhof" wäre insgesamt kritisch für die Stadtmitte zu beurteilen, wenn nicht durch die Stadt Bergisch Gladbach zeitnah die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, dass ein Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von ca. 12.500 m² im Bereich der "Unteren Hauptstraße" realisiert werden kann. Damit wird eine Gewichtsverschiebung nur zeitlich begrenzt auftreten und der städtebaulich und handelswirtschaftlich desolante Bereich der "Unteren Hauptstraße" durch das weitere Einkaufszentrum deutlich aufgewertet werden.

In einem Gutachten von Prof. Dr. Falk wurde die Zunahme der Verkaufsfläche um etwa 21.000 m² für das Stadtzentrum, aber auch die anderen zentralen Bereiche im Stadtgebiet als vertretbar eingestuft. Beide Vorhaben aufsummiert liegen in diesem Rahmen. Für ein Mittelzentrum dieser Größenordnung wie Bergisch Gladbach ist eine Einzelhandelszentralität von 1,0 anzustreben, weil auch eine Versorgungsfunktion für die Grundzentren insbesondere im Rheinisch-Bergischen Kreis zu übernehmen ist.

Mit der Realisierung eines Fachmarktzentums am Standort "Parkhaus/ ehemaliger Busbahnhof" verschiebt sich das Standortgefüge. Die Verkaufsflächen im Stadtmittbereich verteilten sich 2004 wie folgt:

Tabelle 1
Verkaufsflächen und Leerstände nach Teilbereichen des Zentrums Stadtmitte 2004

Bereich	Gesamtverkaufsfläche	Leerstände	Verkaufsflächen insgesamt
Untere Hauptstraße	2.100	2.600	4.700
Kernbereich	20.200	400	20.600
Grüne Ladenstraße	1.700	0 ¹⁾	1.700
Obere Hauptstraße	3.600	0	3.600
Paffrather und Laurentiusstraße	1.800	300	2.100
Insgesamt	29.400	3.300	32.700

¹⁾ Lagerflächen im Obergeschoss wurden als Zwischennutzung, aber nicht als Leerstand gewertet.

Quelle: Bestandsaufnahme Stadt Bergisch Gladbach, Stand April 2004; eigene Erhebung Mai 2004.

Durch das neue Vorhaben nimmt die Verkaufsfläche im Stadtzentrum deutlich zu. Der Verkaufsflächenanteil des Zentrums Stadtmitte liegt zurzeit bei 19 % der Gesamtverkaufsfläche von Bergisch Gladbach und damit weit unter den Werten anderer Mittelzentren. Nach Realisierung aller drei Vorhaben (Parkhaus, untere Hauptstraße, Erweiterung Löwen-Center) steigt die Verkaufsfläche auf über 58.000 m² an und damit erhöht sich der Anteil auf ca. 30 %. Der Abstand zu den beiden anderen größeren Zentren Bensberg und Refrath mit knapp 15.000 m² bzw. über 12.000 m² wird weiter vergrößert.

Das Fachmarktzentrum mit dem projektierten SB-Warenhaus von dem Betreiber Marktkauf hat neben handelswirtschaftlichen aber auch städtebauliche Auswirkungen. Bei dem Neueintritt von

Wettbewerbern sind insbesondere und zunächst die gleiche Vertriebsform betroffen, d. h. hier SB-Warenhäuser bzw. SB-Center, aber auch andere discountorientierte Betriebe. Früher durchgeführte Haushaltsbefragungen in Bergisch Gladbach haben ergeben, dass eine unterdurchschnittliche Einkaufshäufigkeit bei SB-Centern/ SB-Warenhäusern vorliegt.

Daher ist damit zu rechnen, dass aufgrund der niedrigen Flächenausstattung von SB-Warenhäusern und SB-Centern im Vergleich zum Bundesdurchschnitt das neue SB-Warenhaus neue Kunden für diese Vertriebsform in Bergisch Gladbach gewinnen muss, um erfolgreich am Markt bestehen zu können. Hauptwettbewerber wird zunächst Kaufland am Gronauer Kreisel sein, das eine Verkaufsfläche von etwa 5.100 m² und drei Konzessionäre mit einer weiteren Verkaufsfläche von 1.050 m² aufweist. Hier handelt es sich um einen Sonderstandort, so dass Umsatzeinbußen für diesen Standort nicht in negative städtebauliche Auswirkungen umschlagen können. Auch für den ca. einen Kilometer nördlich der Stadtmitte gelegenen "Extra-Markt" in Hebborn an der Odenthaler Straße (Verkaufsfläche ca. 2.100 m²) können Auswirkungen im Sinne von § 11 Abs.3 BauNVO nicht eintreten.

In der durchgeführten Haushaltsbefragung lag 1999 die Einkaufshäufigkeit bei dem "Hit-Markt" in Gronau (Verkaufsfläche ca. 2.100 m²) bei 42,5 %. Auch wenn der Hit-Markt mit Sicherheit nicht so stark betroffen sein dürfte wie "Kaufland" und "Extra-Markt", gilt auch hier die Aussage, dass es sich um einen städtebaulich nicht integrierten Standort handelt, so dass kein Schutzbedürfnis für diesen Standort besteht. Auswärtige Märkte dürften durch den neuen Anbieter nicht gravierend betroffen sein, weil die Haushaltsbefragung ergeben hatte, dass nur 13 % der Befragten angaben, mindestens alle ein oder zwei Monate in einem auswärtigen SB-Warenhaus einzukaufen.

Wenn man die heutigen Verkaufsflächen in der Stadtmitte nach Branchen aufgliedert, wird deutlich, dass im Bereich Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege die Verkaufsfläche bei etwa 4.100 m² liegt und damit bei etwa 13 %. Damit liegt dieser Verkaufsflächenanteil sehr niedrig. Der größte Anbieter in der Stadtmitte als Lebensmittelmarkt ist der "Stüssgen-Markt" in der Hauptstraße mit einer Verkaufsfläche von 570 m². Diese entspricht keinesfalls mehr den heutigen Markterfordernissen, die Sortimente hinreichend marktgerecht präsentieren zu können. Daher stärkt ein neuer großflächiger Anbieter die Stadtmitte, weil sich Käufe an peripheren Standorten reduzieren werden und es mit Sicherheit zu Kopplungskäufen kommen wird. Allerdings erwirtschaften SB-Warenhäuser durchschnittlich 69 % ihres Umsatzes mit Lebensmitteln, 10 % mit nahversorgungsrelevanten Nonfood-Artikeln und die restlichen 21 % mit übrigen Nonfood-Artikeln, wobei die Lebensmittel-Verkaufsflächen üblicherweise 49 % der Gesamtverkaufsfläche einnehmen. Ein Lebensmitteldiscounter ist in der Stadtmitte ebenfalls nicht vorhanden, so dass ein Neueintritt hier keine negativen Auswirkungen hervorrufen kann.

Bei den nicht-nahversorgungsrelevanten Sortimentsgruppen, die ein SB-Warenhaus führt, nehmen üblicherweise Textilien (19,6 %), Papier-, Büro-, Bücher-, Schreibwaren (9,2 %), Haushaltswaren (8,3 %), Spielwaren (4,9 %), Schuhe, Lederwaren, Koffer (4,2 %) und Unterhaltungselektronik (3,3 %) den größten Artikelanteil ein. Zusammen mit der Ansiedlung weiterer discountorientierter Fachmärkte in den Bereichen Lebensmittel, Bekleidung und Schuhe werden diese Angebote einen zusätzlichen Wettbewerbsdruck auf die vorhandenen Anbieter in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach hervorrufen.

Mit dem Planvorhaben "RheinBerg Passage" am Standort "Parkhaus/ ehem. Busbahnhof" wird das Angebot an Bekleidung und Textilien in der Stadtmitte wesentlich ausgeweitet. Das vorgesehene Angebot umfasst mit einem Textil-Fachmarkt und dem Bekleidungsangebot des SB-Warenhauses lediglich ein zusätzliches Discountangebot, so dass der bestehenden Bekleidungs-einzelhandel der Stadtmitte (insgesamt ca. 7.400 m² Verkaufsfläche) größtenteils in ihrem Nied-

rigpreissegment betroffen sein werden. Mit den großen Anbietern Peek & Cloppenburg, Lindex und Strauss Innovation sowie mit einer Vielzahl größerer und kleinerer Bekleidungsfachgeschäfte verfügt die Stadtmitte über eine wesentlich breitere und qualitativere Angebotskompetenz als das durch das Planvorhaben geschaffene Discountsortiment.

Gleichzeitig orientieren sich die Käufer immer noch sehr stark an ihrem traditionellen Einkaufsverhalten für den Kleidungskauf und suchen dafür primär die Innenstadt auf. Daher ist ein möglichst vielfältiges Angebot im Textilbereich die Grundvoraussetzung für eine attraktive Innenstadt. Ein Textildiscounter erweitert damit das Angebot der Bergisch Gladbacher Stadtmitte und kann auch neue Kundengruppen für den bestehenden Facheinzelhandel der Stadtmitte mit sich bringen.

Eine attraktive Fußgängerverbindung zur Stadtmitte, insbesondere über die "Grüne Ladenstraße", ist besonders wichtig, um die durch das Fachmarktzentrum induzierten Fußgängerströme bzw. Kundenpotentiale für die Stadtmitte zu nutzen. Insgesamt ist festzustellen, dass durch das geplante Fachmarktzentrum in der projektierten Größenordnung und Branchenzusammensetzung keine negativen Auswirkungen auf die innerstädtische Zentrenstruktur ausgehen werden, wenn zeitnah auch das Einkaufszentrum an der unteren Hauptstraße realisiert wird.

In der bereits genannten Untersuchung von Prof. Falk wurde detailliert nachgewiesen, dass bei allen untersuchten Szenarien die Einzelhandelszentralität höchstens auf 0,942 ansteigt. Daher würde die Stadt weiterhin Kaufkraft verlieren, auch bei Realisierung beider großer Einzelhandelsprojekte.

Bei Realisierung der seinerzeit projektierten "Gladium City-Galerie" mit einer angenommenen Verkaufsfläche von 15.000 m² wurde außerhalb der Innenstadt aus dem sonstigen Stadtgebiet auf das neue Center mit einer Umsatzverlagerung von 4,4 % gerechnet. Da die maximal mögliche Verkaufsfläche nur noch bei 8.500 m² liegen wird, ist offensichtlich, dass die Umsatzerwartungen und damit auch die Umsatzverlagerungen deutlich niedriger sein werden. Da der Umsatzrückgang im sonstigen Stadtgebiet jetzt höchstens bei 3 % und aufgrund der gegebenen Standortstruktur der Hauptanbieter im Bereich kurzfristiger Bedarf liegen wird, ist damit nachgewiesen, dass negative städtebauliche Auswirkungen bei einem solchen prognostizierten Umsatzrückgang außerhalb der Stadtmitte nicht auftreten werden. Dies gilt erst recht für die Zentren der Umlandgemeinden, weil hier der Umsatzrückgang in den zentralen Bereichen aufgrund der Branchenstruktur und der Entfernung prozentual noch geringer sein wird.

Die verfahrensgegenständliche Planung wird daher nach Ansicht von Herrn Dr. Jansen keine Umsatzumverteilungen zu Lasten benachbarter zentraler Orte hervorrufen, die städtebauliches Gewicht haben. Dies hat zur Folge, dass die Versorgungsfunktionen benachbarter zentraler Orte durch die Ansiedlung eines Fachmarktzentrums mit einer höchstzulässigen Verkaufsfläche von maximal 8.500 m² nicht gefährdet werden. Es bestehen folglich keine Bedenken gegen ein materielles Abgestimmtsein der Planungen im Sinne von § 2 Abs.2 Satz 1 BauGB.

(Quelle: Städtebauliche Auswirkungen - Stellungnahme Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul Jansen GmbH, Dezember 2005)

Der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen stellt die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung des geplanten innerstädtischen Fachmarktzentrums dar. Betreffend Art und Maß der baulichen Nutzung kann im Bebauungsplan für das ausgewiesene Kerngebiet (MK) keine Verkaufsflächenbegrenzung festgesetzt werden. Zur Sicherung der Umsetzung des Bauvorhabens in der gewünschten Größenordnung werden die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen des geänderten Bebauungsplanes durch die Eintragung einer beschränkt persönlichen

Dienstbarkeit zu Gunsten der Stadt ergänzt. Die Eintragung einer Dienstbarkeit ist im Rahmen eines Städtebaulichen Vertrages, der zwischen dem bauwilligen Investor und der Stadt geschlossen wird, geregelt und enthält Bindungen zu Art (Fachmarktzentrum) und Umfang (max. 8.500 m² Verkaufsfläche) des Bauvorhabens.

6.3 Verkehrskonzept

Die Erschließung des Parkhauses erfolgt zurzeit zum einen über die Paffrather Straße. Über eine befahrbare Rampe/ Brücke in Hochlage werden die geplanten Parkdecks von Osten angedient (derzeit nur Einfahrt). Zum anderen erfolgt eine Erschließung der Parkebenen über einen Ein- und Ausfahrtbereich von der Jakobstraße im Norden.

Das Konzept für die Errichtung eines Fachmarktzentrums (Projektname "Rheinberg Passage") umfasst den Abriss des derzeitigen Rampenturms sowie die Neuanlage einer Zufahrtsrampe entlang der nordöstlichen Parkhausfassade Jakobstraße. Die Zufahrt zu den Parkdecks der "Rheinberg Passage" erfolgt zukünftig über den Kreisel "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße". Zur Gewährleistung einer funktionierenden und verkehrssicheren Parkhauszu- und -ausfahrt wird voraussichtlich ein Umbau/ Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes erforderlich.

Die Andienung des zukünftigen Fachmarktzentrums wird im nordwestlichen Bereich des Grundstückes - im derzeitigen Bereich der Parkhauszufahrt - von der Jakobstraße aus erfolgen.

Die Fußwegeführung erfolgt durch Anschluss an das vorhandene Fußwegenetz. Zum einen werden die Fußgänger in der als Fußgängerzone konzipierten Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zum Haupteingang des Einkaufszentrums geführt. Ein zweiter Anschluss an die Fußgängerzone erfolgt über ein Brückenbauwerk mit Anschluss an die Fußgängerzone "Grüne Ladenstraße". Die Fußwegeführung innerhalb der "Rheinberg Passage" erfolgt über eine Mall. Diese verbindet auch die beiden Eingänge (vgl. auch Kap. 6.2). Sämtliche Fußwegeanschlüsse der "Rheinberg Passage" sowie die innere Erschließung sind barrierefrei und behindertengerecht zu konzipieren.

Die Erschließung der "City-Galerie" durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt über den in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Busbahnhof und S-Bahn-Endhaltepunkt.

6.3.1 Verkehrliche Auswirkungen des geplanten Fachmarktzentrums

Aufgrund der Größenordnung des geplanten Fachmarktzentrums "Rheinberg Passage" mit einer Gesamt Netto-Verkaufsfläche von max. 8.500 m² sowie der damit verbundenen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre wurde die verkehrsbedingten Auswirkungen ermittelt und gutachterlich bewertet.

Der Gutachter kommt in seiner Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen zu dem Ergebnis, dass das vorhandene Straßennetz sowie die umgebenen Verkehrsknoten den projektbedingten zu erwartenden Mehrverkehr (Kunden-, Beschäftigten- und Anlieferverkehr) problemlos aufnehmen können.

Im Rahmen der Ermittlung der Ziel- und Quellverkehre wurde der "verkehrsträchtigeste" Fall (worst case) angenommen, nämlich die Nutzung der Gesamtverkaufsfläche von ca. 8.500 m² als SB-Warenhaus (Mittelwert 0,55 Kunden/ m² VKF). Dies vor dem Hintergrund, dass der Bebauungsplan als Angebotsplanung keine branchenspezifische Gliederung vorgeben wird. Sofern sich im Zuge der weiteren Projektentwicklung - dem aktuellen Nutzungskonzept entsprechend - für Teilbe-

reiche eine kleinteiligere Nutzungsstruktur, z.B. aus den Bereichen Schuhe, Textilien etc., ergibt, werden die angenommenen Kundenfrequenzen deutlich geringer ausfallen.

Im Rahmen der Verkehrserzeugungsrechnung wurde ein mittlerer Abminderungsanteil (0,5) für den Kundenverkehr in Ansatz gebracht, da man unterstellt, dass Aktivitätenkopplungen stattfinden und sich für einen Teil der Kunden, die ohnehin das Stadtzentrum aufsuchen, lediglich die Aufenthaltszeit vergrößern wird.

In der Überlagerung unterschiedlicher Fahrtzweck-/ Nutzergruppen ist für das geplante Fachmarktzentrum "RheinBerg Passage" folgendes Zusatzverkehrsaufkommen (Neuverkehr) zu erwarten:

Kundenverkehr:	[2.260 Kfz/ Tag bzw.] 1.130 Kfz/ Tag (Abminderungsfaktor 0,5)
Beschäftigtenverkehr:	90 Kfz/ Tag
Lieferverkehr:	20 Kfz bzw. Lkw/ Tag

Summe: 1.240 Kfz/ Tag

Für die maximale Stundenbelastung ist an einem Normalwerktag am Nachmittag im Zeitraum zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr eine Verkehrsbelastung von **131 Kfz/ h im Zielverkehr** und von **132 Kfz/ h im Quellverkehr** zu erwarten.

Im Rahmen der "Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bergisch Gladbach" (blanke verkehr.concept, August 2003) wurde u.a. für das Projekt "Gladium-Citygalerie" eine Abschätzung der Zusatzverkehre durchgeführt. Auf der Grundlage der seinerzeit zugrunde gelegten Berechnungsansätze wurde der Beurteilung ein objektbezogenes Zusatzverkehrsaufkommen am Tag von 1.260 Kfz/ Tag sowie in der Nachmittagsspitze von 145 Kfz/ h im Zielverkehr und von 150 Kfz/ h im Quellverkehr unterstellt. Auf dieser Grundlage wurden für den Lastfall "Gladium" an den maßgebenden Knotenpunkten eine weiterhin gute bis befriedigende Leistungsfähigkeit prognostiziert.

Für das geplante Fachmarktzentrum "Rheinberg Passage" sind auf der Basis der ermittelten Berechnungen, die wiederum auf aktuelle Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gestützt sind, insgesamt geringere Zusatzverkehrsfrequenzen - im Vergleich zu dem seinerzeit geplanten "Gladium-Projekt" - zu erwarten. In den Tagesgesamtsbelastungen liegt die Verminderung zwar mit lediglich ca. 2 % in einer vergleichbaren Größenordnung des ursprünglichen Gladium-Ansatzes. In der für die Bewertung der Leistungsfähigkeit maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag eines Normalwerktages ergibt sich hingegen eine Verminderung um 10 % im Zielverkehr und um 12 % im Quellverkehr.

Schlussfolgerung:

Unterstellt man für den Lastfall "RheinBerg Passage" die identischen Rahmenbedingungen wie für den seinerzeitigen Lastfall "Gladium", so ergeben sich für die Leistungsfähigkeit an den relevanten Verkehrsanlagen insgesamt günstigere Bedingungen, da der geringere Verkaufsflächenumfang innerhalb des zukünftigen Fachmarktzentriums auch zu geringeren Zusatzverkehren im Kfz-Verkehr führen wird.

(Quelle: Projekt "RheinBerg Passage" in Bergisch Gladbach - Ermittlung des Zusatzverkehrs und Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz - Büro ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum, Dez. 2005 und Mrz. 2006)

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

6.4.1 Art der baulichen Nutzung

Der Änderungsentwurf zum Bebauungsplan weist aufgrund der vorstehend beschriebenen städtebaulichen Zielsetzungen anstelle der zurzeit festgesetzten Verkehrsflächen für den Busbahnhof zusätzliche Kerngebietsflächen aus. Als Art der baulichen Nutzung wird ein "Kerngebiet" (MK) gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BaunVO) festgesetzt. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Als Hauptnutzungsarten werden im Nutzungskatalog der Ziffern 1 und 2 des § 7 Abs.2 BaunVO u.a. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe und Schank- und Speisewirtschaften genannt.

Die bestehende Parkhausnutzung wird durch die gemäß § 1 Abs. 7 BaunVO vorgesehene "horizontale Gliederung des Baugebietes" anhand der Festsetzung "ab 1. Obergeschoss Parkhaus - maximal 4 Parkebenen zulässig" planungsrechtlich gesichert.

Damit einhergehend soll durch die festgesetzte Zonierung der zulässigen Nutzungen nach Geschossen erreicht werden, dass in dem festgesetzten Kerngebiet (MK) unter Berücksichtigung der üblichen Nebenflächen die mögliche Verkaufsflächenobergrenze von ca. 8.500 m² in den für Einzelhandelsnutzungen attraktiven Ebenen "Erdgeschoss" und "1. Obergeschoss" nicht überschritten wird.

Im Bebauungsplangebiet werden nicht wünschenswerte Nutzungen von dem Zulässigkeitskatalog des § 7 BaunVO ausgeschlossen. Insbesondere Tankstellen werden aufgrund ihres Flächenbedarfes, des Erscheinungsbildes bzw. des mit der Nutzung einhergehenden Störgrades ausgeschlossen.

Anlage zur Begründung

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

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.

6.4.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung bestimmt den Grad der baulichen Nutzbarkeit des überplanten Grundstücks. Näher bestimmt wird es durch die Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe, die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ) und die Eintragung von Baugrenzen. Das in dem Änderungsentwurf zum Bebauungsplan festgesetzte Maß der baulichen Nutzung orientiert sich an den städtebaulichen Zielvorstellungen für die Stadtmitte und berücksichtigt öffentliche und private Belange im Sinne des § 1 Abs. 6 BauGB, insbesondere die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Gestaltung des Stadtbildes sowie den Bodenschutz. Durch die ausgewiesenen Baugrenzen in Verbindung mit GRZ wird der innerstädtischen Lage (Kerngebiet) mit einer wünschenswerten baulichen Verdichtung Rechnung getragen.

Grundflächenzahl (GRZ)

Für das Plangebiet wird mit der Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO für Kerngebiete festgesetzt. Die Grundflächenzahl gibt hierbei an, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. Folglich ist bei der festgesetzten GRZ von 1,0 eine 100 % Bebauung des Grundstücks zulässig.

Geschossflächenzahl (GFZ)

Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird mit 3,0 festgesetzt. Dies entspricht den gemäß § 17 BauNVO festgesetzten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für Kerngebiete. Um eine angemessene Nutzungsdichte innerhalb des Einkaufszentrums zu erreichen, werden bei der Ermittlung der GFZ die Flächen von Stellplätzen und Garagen in Vollgeschossen nicht mit angerechnet.

Höhe baulicher Anlagen

Darüber hinaus wird die maximal zulässige Gebäudehöhe festgesetzt. Dies erfolgt aus dem städtebaulichen Erfordernis, die Höhenentwicklung des Bauwerkes im Umfeld des Bus- und S-Bahnhofes in angemessenen Dimensionen zu halten und von vornherein auszuschließen, dass das Einkaufszentrum in seiner Kubatur im Verhältnis zur Umgebung zu mächtig erscheint.

Das geplante Fachmarktzentrum "RheinBerg Passage" soll in seiner Höhenentwicklung an das bestehende Parkhausgebäude angeglichen werden. Mit einer Gesamthöhe von ca. 14,50 m (incl. Haustechnik) über Geländeoberkante (GOK - Bezugsebene 88.70 m über NN) wird die Höhe des Baukörpers bei ca. 103 m über NN liegen. In Anlehnung an die Ausweisungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung, der eine Aufstockung des Parkhauses um eine Ebene zulässt (zusätzliches Parkgeschoss wurde bei der Erstellung des Baukörpers statisch bereits berücksichtigt) sowie der seinerzeitigen Planungen für das Kinocenter "Gladium" lässt der Änderungsentwurf zum Bebauungsplan weiterhin eine Aufstockung des Park-

Anlage zur Begründung

hauses (optional) zu; im Bebauungsplan wird daher eine maximale Gebäudehöhe von 105,5 m über NN (ca. 17 m) festgesetzt. Im Hinblick auf die topographische Situation (Höheniveau der Umgebung) sowie der Gebäudehöhen der Umgebungsbebauung (Paffrather Straße/ Löwencentrum) erscheint die zulässige Gebäudehöhe städtebaulich gerechtfertigt.

6.4.3 Überbaubare Grundstücksflächen/ Bauweise

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch eine Baugrenze gekennzeichnet. Ein zukünftiges Gebäude ist innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zu errichten.

Die überbaubaren Grundstücksflächen orientieren sich in dem Änderungsentwurf zum Bebauungsplan an der aktuellen Planung für das geplante Fachmarktzentrum und verlaufen folglich weitgehend entlang des umliegenden Straßennetzes.

Durch die im Plangebiet ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksflächen wird ein flexibler und funktionsgerechter Gestaltungsspielraum hinsichtlich der Gebäudestellung und Gebäudeausrichtung gewährleistet.

Für die Solitärbebauung auf dem ehemaligen Busbahnhofareal wird aufgrund der Sonderbauform, der „Insellage“ (keine nachbarschützenden Belange erkennbar) und zur Schaffung eines weitgehend funktionsgerechten Gestaltungsspielraumes eine „besondere Bauweise“ festgesetzt. Zur Gewährleistung der Realisierbarkeit der Mantelbebauung des geplanten Fachmarktzentrums ist die grenzständige Errichtung von Gebäuden innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes MK ohne Einhaltung des ansonsten nach Bauordnung NW erforderlichen Grenzabstandes (offene Bauweise) zulässig.

6.4.4 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Gemäß der Umweltprüfung werden durch die Bebauung derzeit unbebauter Grundstücke im Bereich des Busbahnhofes bestehende Freiflächen 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 aus stadtgestalterischen und klimatischen Gründen die Anpflanzung einer Baumreihe im Bereich der zukünftig als Fußgängerzone gestalteten Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße fest. Durch die Baumpflanzungen (geplant: 8 hochstämmige Bäume einer Art) wird der Straßenraum gegliedert und optisch aufgewertet.

Die Baumstandorte sind, da sie sich in der noch nicht abschließend geplanten Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" befinden, in Abhängigkeit von der künftigen Straßengestaltung (Möblierung, Beleuchtung, Ver- und Entsorgungstrassen) im Zuge der Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die im Bebauungsplan eingetragenen Standorte der Bäume haben insofern nur Hinweischarakter und sind nicht verbindlich.

Die Maßnahme wird von der Stadt in Ersatzvornahme auf Kosten des Eingriffsverursachers (Bauherrn) durchgeführt. Die Umsetzung der Maßnahme sowie die Kostentragung werden in dem vorstehend bezeichneten Städtebaulichen Vertrag (siehe auch Kapitel 9.3) geregelt.

6.4.5 Verkehrsflächen/ Erschließung

Das Plangebiet wird umgeben von den Verkehrsflächen der bestehenden Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, Stationsstraße, und der Paffrather Straße. Diese Verkehrsflächen werden in ihrem Bestand erhalten und für die Erschließung des geplanten Fachmarktzentrums "RheinBerg Passage" genutzt. Die bestehenden und in ihren Ausbaubreiten im Bebauungsplan gesicherten Fahrstraßen sind hinsichtlich der Aufnahmekapazität ausreichend, um den durch die geplanten Nutzungen des Fachmarktzentrums zu erwartenden Mehrverkehr aufzunehmen. Inso-

Anlage zur Begründung

fern ist die Ausweisung neuer Erschließungsflächen, mit Ausnahme der parallel zur Stationsstraße zu errichtenden Fahrspur Richtung Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, im Bebauungsplan nicht erforderlich. Die Erschließung des Plangebiets wird über die dargestellten Verkehrsflächen - gesichert.

Die zusätzliche Fahrspur an der Stationsstraße (parallel zu Rampe) wird im Änderungsentwurf - analog zu dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan - als "Verkehrsfläche" ausgewiesen; deren Herstellung wird im Rahmen eines Städtebaulichen Vertrages geregelt.

Die mit der Verlagerung des Busbahnhofes einhergehende Konzeption für eine veränderte Verkehrsführung umfasst - nach Inbetriebnahme der zusätzlichen Fahrspur und des Fachmarktzentums - die Sperrung der "Rampe Stationsstraße" für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Rampe soll ausschließlich dem ÖPNV vorbehalten werden, um den Busverkehr zielgerichtet und mit Priorität in und aus Richtung Stadtmitte - Haltestelle Markt zu führen.

Entgegen der ursprünglichen Verkehrsplanung kann voraussichtlich auf eine Sperrung der "Rampe Stationsstraße" für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verzichtet werden. Die Erfahrungswerte nach Inbetriebnahme des Busbahnhofes zeigen, dass es trotz der weiterhin für ÖPNV + MIV geöffneten Rampe zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Busverkehre kommt. Insofern soll zunächst auf eine Sperrung verzichtet werden und der Bau und die Inbetriebnahme des Fachmarktzentums sowie der zusätzlichen Fahrspur "Stationsstraße" abgewartet werden. Sollte sich für den vorstehend beschriebenen Lastfall eine Beeinträchtigung für den ÖPNV ergeben, behält sich die Stadt verkehrslenkende Maßnahmen, wie z.B. die Sperrung der "Rampe Stationsstraße" für den MIV, der dann eine Umwegfahrt über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Paffrather Straße zur Erreichung von Zielen in der nordöstlicher Stadtmitte in Kauf nehmen müsste, vor.

In der Verkehrsflächenausweisung des geänderten Bebauungsplanes ist ebenfalls die Überbauung der Stationsstraße im Bereich der zurzeit als Provisorium bestehenden Fußgängerquerung zur Fußgängerzone "Grünen Ladenstraße" enthalten. Die Neuerrichtung einer Fußgängerbrücke als Verbindungselement zwischen der FGZ "Grüne Ladenstraße" und dem geplanten Fachmarktzentrum/ Parkhaus sowie die Fortführung des Fußweges - entlang des neu geplanten Baukörpers an der Stationsstraße - zu dem ÖPNV-Knotenpunkt "Busbahnhof/ S-Bahn-Endhaltepunkt" werden ebenfalls in dem Städtebaulichen Vertrag (siehe auch Kapitel 9.3) geregelt und gesichert.

- Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße"

Der Änderungsentwurf zum Bebauungsplan weist die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung/ Fußgängerbereich" aus. Durch die Errichtung und Gestaltung des festgesetzten Fußgängerbereiches sollen die Dienstleistungs- und Geschäftsnutzungen bis zur Jakobstraße ausgeweitet und für den fußläufigen Kundenverkehr als Aufenthaltsbereich attraktiviert werden.

Im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße befindet sich derzeit - ungeordnet - die Aufstell- und Wartefläche für Taxen. Es ist beabsichtigt, den funktional sinnvollen Standort für Taxenstandplätze auch nach dem Bau des Fachmarktzentums und dem Umbau der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße zu einem Fußgängerbereich beizubehalten. Mit einer entsprechenden Beschilderung und Gestaltung der Fläche soll der Taxi-Standort zukünftig in Form einer Aufstellspur hergerichtet werden. Die Taxen können von hier aus über die Stationsstraße in drei unterschiedliche Richtungen abfahren. Taxen gehören gemäß Personenbeförderungsgesetz zum öffentlichen Personennahverkehr. In Fußgängerzonen ist ÖPNV grundsätzlich zulässig.

6.4.6 Stellplätze/ Garagen

Auf die Ausweisung eines öffentlichen Parkhauses (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) wird im Änderungsentwurf zum Bebauungsplan verzichtet. Eine planungsrechtliche Sicherung der

Anlage zur Begründung

Parkhausnutzung als „öffentliche Verkehrsfläche“ ist nicht mehr erforderlich, da im Zusammenhang mit der geplanten Folgenutzung eines Fachmarktzentriums die bestehende Parkhausnutzung aufrecht erhalten bleibt. Die Übernahme der Parkhausnutzung durch den Grundstückserwerber und Folgeigentümer des Parkhauses zum einen sowie die Festsetzung der Parkhausnutzung innerhalb des im Änderungsentwurf ausgewiesenen Kerngebietes (MK) zum anderen gewährleisten, dass die Stellplätze innerhalb des bestehenden Parkhauses auch zukünftig für die Öffentlichkeit (kostenpflichtig) zur Verfügung stehen.

6.4.7

Flächen für besondere Anlagen

und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Die Lärmvorbelastung innerhalb des Plangebietes durch äußere Lärmeinwirkungen sowie die Emissionsbelastungen, die derzeit bzw. zukünftig durch die Nachfolgenutzung (Fachmarktzentrum "Rheinberg Passage" (Anlagelärm) mit Parkhaus und Andienung) von dem Plangebiet ausgehen, wurden im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens durch das Büro Peutz Consult GmbH, Düsseldorf (2005) ermittelt und bewertet. Ziel der Untersuchung war die Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen der "Rheinberg Passage" auf die Nachbarschaft sowie die Ermittlung der baulichen bzw. technischen Anforderungen an die Einhaltung der einschlägigen schalltechnischen Richt- bzw. Orientierungswerte.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass innerhalb des Plangebietes eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm vorliegt. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes sieht der Bebauungsplan für die zukünftigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes - im Hinblick auf den prognostizierten projektbezogenen Mehrverkehrs sowie den zu erwartenden Anlagelärm - folgende Lärmschutzvorkehrungen vor:

- Aufgrund der Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte werden im Bebauungsplan für die Fassaden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Ausweisung von Lärmpegelbereichen (IV bis V) gemäß DIN 4109 dimensioniert und festgesetzt.
Für Außenbauteile von Gebäuden sind die Anforderungen an die Luftschalldämmung (DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau) entsprechend der in den textlichen Festsetzungen dargestellten Lärmpegelbereiche einzuhalten.
- Zur Sicherung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten werden in dem Bebauungsplan für das ausgewiesene Kerngebiet MK Emissionskontingente festgesetzt. Die im Bebauungsplan als L_{EK} festgesetzten Werte ermöglichen eine gebietstypische (Kerngebiet) Nutzung, ohne im Bereich der angrenzenden Bebauung und auch an den Grundstücksgrenzen zu Immissionskonflikten zu führen. Im Nachtzeitraum hingegen ist das zulässige Emissionskontingent eingeschränkt, so dass bei einer gewerblichen Nutzung nachts der Lärmschutz in die Gebäudeplanung berücksichtigt werden muss und ggf. Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.
- Zur Sicherung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten ist die Nutzung des Parkhauses sowie die Andienung des geplanten Fachmarktzentriums im Plangebiet nur in der Tagzeit gemäß TA Lärm (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) vorgesehen.
- Im Rahmen der Textlichen Festsetzungen wird zudem mit Bezug auf den gemeinsamen Rund-erlass 'Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung' des Umweltministeriums sowie des Städtebauministeriums vom 13.9.2000 (SMBl. NRW 712a) auf Einhaltung der maßgeblichen Richtlinien hingewiesen.

7. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes

Das Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung wird

Anlage zur Begründung

mit der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wieder aufgenommen. Die Fortsetzung erfolgt daher nach altem Planungsrecht (BauGB 1998). Insofern ist formalrechtlich weder die gemäß § 3a UVPG (Stand 2001) / § 2a BauGB (Stand 2001) gebotene Vorprüfung der UVP-Pflicht gemäß Anlage 2 UVPG erforderlich, noch besteht die obligatorische Verpflichtung nach BauGB (Stand 2004), bei der Aufstellung oder wesentlichen Änderung von Bauleitplänen die Auswirkungen auf die Umwelt zu prüfen und dies in einem Umweltbericht als Teil der Begründung zu dokumentieren.

Aufgrund der Größe und Eigenschaften des geplanten Fachmarktcenters (Geometrie der Baukörper, Verkehrserzeugung), seiner Lage zu empfindlichen Wohnnutzungen im Umfeld, seiner standörtlichen Gegebenheiten sowie seiner Vorbelastungen (Lärmbelastung, Altlast, Grundwassersituation) können erhebliche Umweltauswirkungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. In Anlehnung an die bisherige Vorgehensweise wurden daher die beiden für das Plangebiet vorliegenden Umweltuntersuchungen (vgl. BKR 1999 & 2003) durch die Firma BKR, Büro für Kommunal- und Regionalplanung, Aachen, aktualisiert und unter Berücksichtigung des geplanten Vorhabens für die Errichtung eines innerstädtischen Fachmarktcenters überarbeitet.

Zur Qualifizierung der Umweltbelange im Bauleitplanverfahren sowie aus Gründen der Rechtssicherheit wurde durch das Büro BKR eine Umweltprüfung, deren Ergebnisse als Umweltbericht in die Begründung zum Bebauungsplan eingehen, durchgeführt. Der aktuelle Umweltbericht ist der Begründung als Anlage beigelegt.

7.1 Belange von Natur und Landschaft

Unter Berücksichtigung planerisch vorgesehener Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden die verbleibenden wesentlichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Bebauungsplans auf Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Landschaft (Stadtbild), Boden, Wasser, Luft, Klima, Kulturgüter und sonstige Sachgüter, die Bevölkerung und die Gesundheit des Menschen sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern ermittelt und beschrieben. Gleichzeitig wird dabei den Anforderungen an die Berücksichtigung der Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 2 Nr. 2 BauGB) Rechnung getragen.

Die Konzeption für das geplante innerstädtische Fachmarktzentrum (Projektname "RheinBerg Passage") sieht den teilweisen Erhalt des bestehenden Parkhauses vor und ergänzt dieses durch eine mehrgeschossige Mantelbebauung zur Paffrather Straße und Stationsstraße hin für Einzelhandelnutzungen. Neben einem SB-Warenmarkt in der gesamten Erdgeschosszone werden in dem Obergeschoss der Mantelbebauung mehrere, kleinere Fachmärkte neben dem Parkhaus als Bestandsgebäude entstehen.

Der Bebauungsplan setzt als Art der baulichen Nutzung "Kerngebiet" (MK) gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) auf rd. 12.000 m² fest. Mit der Grundflächenzahl von 1,0 wird die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung für Kerngebiete gemäß § 17 BauNVO ausgeschöpft. Das Plangebiet wird nach Realisierung des Vorhabens nahezu vollständig überbaut bzw. versiegelt sein. Das Vorhaben ist auf einem anthropogen stark überprägten Standort geplant, der heute schon einen hohen Versiegelungsgrad und die großen kompakten Baukörper des ehemaligen Busbahnhofes und Parkhauses aufweist.

Kleinflächig kommen Verkehrsgrünflächen und eine Brache vor. Das Umfeld des Plangebietes ist durch erhebliches Verkehrsaufkommen geprägt.

Auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Boden und Wasser werden durch die Realisierung

Anlage zur Begründung

des Fachmarktzentrum nur vergleichsweise geringfügige Auswirkungen erwartet, die - insbesondere aufgrund der hohen Vorbelastung des Standortes (überwiegende Bebauung und Versiegelung, künstliche Aufschüttung, Altlasten) - überwiegend als nicht erheblich einzuschätzen sind. Diese würden darüber hinaus im Wesentlichen auch ohne Realisierung des Vorhabens bei einer Umsetzung des bestehenden Bebauungsplans auftreten.

Dies umfasst ebenso die klimatische Situation. Die kompakten Gebäudekörper des Parkhauses wirken sich bereits heute strahlungsklimatisch ungünstig aus, so dass bezüglich des Schutzgutes Klima die Realisierung des geplanten Fachmarktzentrum nur eine geringfügige Verschlechterung der klimaökologischen Situation bewirkt wird. Im Zusammenwirken weiterer, im Umfeld geplanter Bauvorhaben (z.B. Cox-Gelände) wird sich die stadtklimatische Situation der Innenstadt künftig möglicherweise deutlicher verschlechtern. Dies wäre nur zu einem geringen Teil dem projektierten Fachmarktzentrum anzulasten, zumal der rechtsverbindliche Bebauungsplan bereits eine dreigeschossige Mantelbebauung und somit eine weitere Versiegelung des Grundstücks zulässt.

Der Eingriff in den Naturhaushalt kann durch die im Geltungsbereich geplanten Maßnahmen (Baumpflanzungen) sowie die Begleichung des verbleibenden Kompensationsdefizites über das städtische Ökokonto als ausgeglichen angesehen werden.

Im Rahmen einer "Vorher-Nachher"-Bilanzierung wurde der Wert des Ausgangszustandes des Plangebietes, ausgedrückt in Art, Wert und Größe der Biotoptypen mit 13.513 Punkten ermittelt.

Berücksichtigt man die nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan 'Busbahnhof Bergisch Gladbach' bereits heute möglichen Veränderungen des Plangebietes, so reduziert sich der Wert durch den Anstieg an bebauter und versiegelter Fläche und durch den Wegfall der vorhandenen Brache auf 3.941 Punkte (Umweltbericht in der Anlage).

Der Wert der 8 neu gepflanzten Bäume (deren Anforderungen an fachgerechte Pflanzung, Pflege, Stammumfänge, zeitliche Abwicklung in den textlichen Festsetzungen genannt sind) wird unter den gegebenen Vorgaben mit 152 Punkten pro Baum ermittelt. Das Plangebiet hat nach Realisierung des Vorhabens demnach einen Wert von 2.363,60 Punkten. Das verbleibende Kompensationsdefizit von 1.558 Punkten (1.558 Punkte gem. Adam / Nohl / Valentin entsprechen 1973 Punkte gemäß dem vereinfachten Bewertungsverfahren/ Arbeitshilfe der Landesregierung NRW) wird über das städtische Ökokonto im Ausgleichsgebiet "Grube Weiß". Zum Ausgleich des Eingriffs werden hier verschiedene Maßnahmen eines Pflegemanagementplanes für die Grube Weiß durchgeführt. Der planungsrechtlich erforderliche Ausgleich ist somit gewährleistet.

7.2 Immissionsschutz

7.2.1 Lärmschutz

Die Lärmvorbelastung innerhalb des Plangebietes durch äußere Lärmeinwirkungen sowie die Emissionsbelastungen, die derzeit bzw. zukünftig durch die Nachfolgenutzung (Fachmarktzentrum "Rheinberg Passage" (Anlagelärm) mit Parkhaus und Andienung) von dem Plangebiet ausgehen, wurden im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens durch das Büro Peutz Consult GmbH, Düsseldorf (2005) ermittelt und bewertet.

Verkehrslärm

Die Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens machen deutlich, dass innerhalb des Plangebietes und in der näheren Umgebung bereits eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm zu verzeichnen ist. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60 dB(A) am Tage und 50

Anlage zur Begründung

dB(A) in der Nacht) an der nächstgelegenen Bebauung entlang der Paffrather Straße, der Stationsstraße und der Jakobstraße werden heute schon erheblich (um bis zu 10 dB(A)) überschritten. Die Realisierung des geplanten Fachmarktzentrams (RheinBerg Passage) bewirkt hier künftig eine kaum wahrnehmbare Lärmzunahme um bis zu 1 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden insofern an allen Immissionspunkten künftig wie heute deutlich überschritten.

Die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), die bei dem Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen zu berücksichtigen sind und die für Kerngebiete (MK) und Mischgebiete (MI) 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht betragen, werden in der Bestandssituation aufgrund der bestehenden Vorbelastungen ebenfalls bereits überschritten.

Die in dem Änderungsentwurf zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - enthaltenen Verkehrsflächenausweisungen sind bereits in dem seit 1985 rechtsverbindlichen Bebauungsplan enthalten und somit seither planungsrechtlich gesichert bzw. planungsrechtlich zulässig. Die geplante Ergänzung der Fahrspur Stationsstraße in einem Teilabschnitt von ca. 90 m stellt keinen "Neubau" bzw. keine "wesentliche Änderung" entsprechend der 16. BImSchV dar, sondern lediglich die Komplettierung bzw. Ergänzung einer bestehenden öffentlichen Straße. Insofern sind die Maßgaben der 16. BImSchV nicht anzuwenden.

Die ermittelte Vorbelastung des Plangebietes sowie der umgebenden Nutzungen (vorwiegend Kerngebietsnutzungen) ist aus städtebaulicher Sicht vertretbar, da es sich bei dem Plangebiet um eine zentrale Lage in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt "Bus + Bahn" mit einem überwiegenden Anteil an Geschäftsnutzungen sowie den zugeordneten Ziel- und Quellverkehren handelt.

Künftig wird in einigen Bereichen im Nahbereich des Vorhabens eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung erwartet, die jedoch zum größten Teil auf die veränderte Verkehrsführung und nur zu einem geringeren Teil auf die projektbezogenen Zusatzverkehre des Fachmarktzentrams "RheinBerg Passage" zurückzuführen ist. In anderen Bereichen werden Entlastungen durch Abnahme der Verkehrslärmbelastungen erwartet.

Aufgrund der Verkehrslärmimmissionen ergeben sich Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 entlang der entsprechenden Fassaden des zukünftigen Fachmarktzentrams innerhalb des Plangebietes. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Lärmvorsorge sowie der Einhaltung der Immissionsrichtwerte sind aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Der Bebauungsplan sieht daher passive Schallschutzmaßnahmen mittels Ausweisung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 (IV und V) vor.

Betriebslärm/ Anlagenlärm

Ergebnis der Emissionsberechnung zu gewerblichen Immissionen der Einzelhandelsnutzung des geplanten Fachmarktzentrams sowie der Nutzung des Parkhauses innerhalb des Plangebietes ergab, dass unter den berücksichtigenden Maximalansätzen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den umliegenden, bestehenden und geplanten Wohn- und Mischnutzungen (Mischgebiet MI) zum Tageszeitraum eingehalten werden.

Eine Nachtnutzung des Parkhauses sowie eine Nachtanlieferung der zukünftigen Nutzungen innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes (MK) sind nicht vorgesehen und gemäß Festsetzung im Bebauungsplan nicht zulässig.

Anlage zur Begründung

Die technischen Anlagenteile (Lüftung, Klima, Kompressoren) müssen so ausgeführt werden, dass sie insgesamt mit den übrigen Geräuschen aus Parkhaus und Ablieferung den zulässigen Immissionsrichtwert einhalten.

Im Bebauungsplan werden im Hinblick zulässiger Gewerbelärmemissionen zulässige Emissionskontingente L_{EK} gemäß DIN 45691 E dimensioniert und festgesetzt.

Betriebsgeräusche durch bestehende Gewerbe-/ Industriebetriebe

Das Plangebiet liegt im Einwirkungsbereich von Geräuschimmissionen größerer industrieller Anlagen. Bestehende Gewerbelärmeinwirkungen sind im Vergleich zum Straßenverkehrslärm jedoch von untergeordneter Bedeutung. Unzumutbare Beeinträchtigungen der gemäß geändertem Bebauungsplan zulässigen Nutzungen sind nicht erkennbar.

7.2.2 Lichtimmissionen

Inwieweit negative Auswirkungen durch leuchtende Reklame oder Fassadenbeleuchtung (oder deren Zusammenwirken) auf Nutzungen im unmittelbaren Umfeld des geplanten Fachmarktzentrum zu erwarten sind, wird nach Vorlage eines mit künftigen Mietern und der Stadt abgestimmten Werbekonzeptes innerhalb des Städtebaulichen Vertrages sowie im Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Zum jetzigen Planungsstand wird die künftige Belastung der Nachbarschaft durch Lichteinwirkung wie folgt eingeschätzt: Da die den geplanten Mischgebieten Cox-Gelände und Röntgenstraße zugewandten Fassaden nicht zur Fußgängerzone hin orientiert sind, wird sich an diesen Fassaden die Anordnung von Leuchtreklame o.ä. vergleichsweise gering darstellen, so dass für diesen Bereich eine Minimierung der Lichtabstrahlung in angrenzende Baugebiete angenommen werden kann (die in diesen Bereichen eher wahrscheinliche Beeinträchtigung der Wohnnutzung durch Fahrzeuge innerhalb des Parkhauses, wird durch vorgehängte Metallgitter-Fassadenelemente ausgeschlossen).

Für die Fassade an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird erwartet, dass die Beleuchtung und der Betrieb der Werbeanlagen des geplanten Fachmarktzentrum nicht intensiver als bei vergleichbaren innerstädtischen Einzelhandelseinrichtungen in Fußgängerzonennähe ausfallen werden. Insofern werden sich hier voraussichtlich keine außergewöhnlich intensiven Lichtkegel bzw. Belastungen für künftige Wohnnutzungen ergeben.

Im Rahmen der Textlichen Festsetzungen wird zudem mit Bezug auf den gemeinsamen Runderlass 'Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung' des Umweltministeriums sowie des Städtebauministeriums vom 13.9.2000 (SMBl. NRW 712a) auf Einhaltung der maßgeblichen Richtlinien verwiesen.

7.2.3 Lufthygiene

Im Hinblick auf die Bevölkerung und die Gesundheit des Menschen sind am Standort insbesondere die Lärmbelastungen sowie die Lufthygiene von Bedeutung. Die Abschätzung der Schadstoffimmissionen aus Straßenverkehr wurde entsprechend der Vorgaben des Merkblatts über Luftverunreinigungen an Straßen, MluS-2002, geänderte Fassung 2005, durchgeführt.

Bezüglich der lufthygienischen Belastungen zeigen die Ergebnisse des Grobscreenings gemäß MluS im Bereich des Plangebietes bereits für die Bestandsituation, dass der 24h-Grenzwert für Feinstaub von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ derzeit häufiger als die gem. 22. BImSchV zulässige Anzahl von 35 mal pro Jahr überschritten wird; der 1h-Grenzwert für Stickstoffdioxid von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird häufiger als die zulässige Anzahl von 18 mal pro Jahr überschritten. Reduzierungen der kraftfahrzeugspezifischen Emissionen verringern künftig sukzessive die jährlich zu erwartenden Überschreitungshäufigkeiten, so dass für Feinstaub ab dem Jahr 2010 nur noch die zulässigen 35 Überschrei-

Anlage zur Begründung

tungstage zu erwarten sind; für Stickstoffdioxid werden die zulässigen 18 Überschreitungen voraussichtlich erst ab dem Jahr 2020 eingehalten werden können.

Die Ergebnisse des Schadstoffscreenings zeigen, bezogen auf die Jahresmittelwerte der Schadstoffkonzentrationen für Feinstaub eine Zunahme von $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie für Stickstoffdioxid eine Zunahme von ca. $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an den Immissionsorten nach Realisierung des Fachmarktzentrams. Dies bedeutet, dass die Einhaltung der zulässigen Anzahl an Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte erst später erreicht werden kann.

Die im Rahmen des Grobscreenings errechneten Luftschadstoffkonzentrationen sind mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten verbunden. Genauere Erkenntnisse können nur durch eine ergänzende mikroskalige Untersuchung, einhergehend mit einer messtechnischen Erfassung der derzeitigen Vorbelastung, erzielt werden.

Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, ist gemäß der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) ein "Luftreinhalteplan" aufzustellen. Für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne in NRW ist nicht die Stadt, sondern sind die Bezirksregierungen, unterstützt vom Landesumweltamt (LUA), verantwortlich.

Das LUA hat aufgrund der Ergebnisse der bisherigen Luftqualitätsuntersuchungen für Bergisch Gladbach keine Veranlassung für die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes gesehen.

Die vom Gutachter ermittelten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Plangebiet bzw. in der Stadtmitte wurden dem Landesumweltamt gemeldet (Meldepflicht). Inwieweit sich diesbezüglich aus Sicht des Landesumweltamtes ein Handlungsbedarf ergibt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt bzw. abgeschätzt werden.

7.3 Altlasten

Im zentralen Bereich des Plangebietes zwischen bestehendem Parkhauses und der Stationsstraße befindet sich die im städtischen Altlastenkataster registrierte Verdachtsfläche Nr. 147-„Stationsstraße“. Hierbei handelt es sich um eine ehemals gewerblich genutzte Fläche eines Futtermittel- und Brennstoffhandels. Bei im Jahr 1993 durchgeführten Bodenuntersuchungen wurden Belastungen des Untergrundes mit Schwermetallen und organischen Verbindungen festgestellt (**Gutachten GEOS, Bergisch Gladbach, Juli 1993**).

Die ehemaligen Aufbauten wurden seinerzeit entfernt. Im Zuge von erfolgten Erdbauarbeiten in der jüngeren Vergangenheit wurden belastete Bodenmaterialien aus diesem Bereich abgefahren und entsorgt, so dass nach aktuellen gutachterlichen Erhebungen (**Gutachten Gündling, Darmstadt, Februar 2005**) sowie **Gutachterliche Stellungnahme Kühn Geoconsulting, Bonn, Dezember 2005**) davon auszugehen ist, dass in diesem Bereich keine weiteren Belastungen mehr vorliegen.

Des Weiteren sind geogene Belastungen mit Schwermetallen im Untergrund (Braunkohle, Dolomit) im Umfeld des bestehenden Parkhauses bekannt bzw. nicht auszuschließen. Insofern sind anfallende Aushubmaterialien gemäß geltenden abfallrechtlichen Vorgaben ordnungsgemäß zu behandeln. Dies wird insbesondere sichergestellt durch eine entsprechende fachgutachterliche Aufsicht und Begleitung während laufender Bauarbeiten.

Aufgrund der hinreichenden Erkenntnisse zu Bodenbelastungen sowie zur Altlastenproblematik ist eine Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erhebliche mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind, insbesondere der Altlastfläche, im Sinne des § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB unter Beach-

Anlage zur Begründung

tung der abfallrechtlichen Hinweise im Anschluss an die textlichen Festsetzungen nicht erforderlich. Entsprechende abfallrechtliche Auflagen werden in die Bauscheine aufgenommen.

8. Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets erfolgt durch Anschluss an das städtische Versorgungsnetz bzw. an die in den umliegenden Straßen befindliche technische Ver- und Entsorgungsinfrastruktur.

Das anfallende Schmutzwasser wird der städtischen Kanalisation übergeben. Der entsprechende Schmutzwasserkanal befindet sich in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße.

Der Generalentwässerungsplan nimmt für die Ableitung des Niederschlagswassers für den Bereich des geplanten Fachmarktzentruns einen Versiegelungsgrad von 85% an. Da der Bebauungsplan nunmehr eine 100%ige Versiegelung des Grundstücks vorsieht, wird das im Plangebiet anfallende unbelastete Niederschlagswasser verzögert an den städtischen Regenwasserkanal übergeben.

Hierfür wird - Vorgabe des Abwasserwerkes der Stadt Bergisch Gladbach - eine Regenwasserrückhaltung unter dem neuen Baukörper (Mantelbebauung) erforderlich. Bei Starkregenereignissen kann somit das Regenwasser zurückgehalten und zur Entlastung des städtischen Kanalnetzes gedrosselt an den vorhandenen Regenwassersammler übergeben werden. Das anfallende Niederschlagswasser innerhalb des Plangebietes wird nach Abpufferung durch eine Rückhaltung der städtischen Regenwasserkanalisation in den angrenzenden Straßen zugeleitet.

Die im Plangebiet gelegenen Telekommunikations- und Stromkabel sowie eine Trafostation werden in ihrer Funktion aufrecht erhalten und in Abstimmung mit den zuständigen Versorgungsträgern verlegt bzw. in das geplante Fachmarktzentrum integriert.

Die Versorgung des geplanten Fachmarktzentruns mit Trinkwasser erfolgt durch Anschluss an das umgebende Leitungsnetz.

9. Umsetzung des Bebauungsplanes

9.1 Bodenordnende Maßnahmen

Der Bebauungsplan bildet die gesetzliche Grundlage für erforderliche Bodenordnungsmaßnahmen, die für die Realisierung der städtebaulichen Ziele notwendig sind.

Bodenordnende Maßnahmen nach §§ 45 ff BauGB sind nicht erforderlich. Die Aufteilung der im Plangebiet gelegenen Grundstücksflächen erfolgt ausschließlich auf vertraglicher Basis.

9.2 Kosten

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung entstehen Kosten durch die Planung, Herstellung und Unterhaltung von Erschließungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Die Maßnahmen sowie deren Kostentragung werden in einem Städtebaulichen Vertrag II gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 3 BauGB nach dem Verursacherprinzip an den Grundstückseigentümer übertragen. Der Stadt entstehen durch die Umsetzung des Bebauungsplanes voraussichtlich keine Kosten.

9.3 Städtebauliche Verträge

Zur Sicherung der Umsetzung der städtebaulicher Maßnahmen, die im Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung festgesetzt sind bzw. der Bebauungsplankonzeption zu Grunde

Anlage zur Begründung

liegen, sowie zur Gewährleistung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele ist der Abschluss eines bzw. mehrerer Städtebaulicher Verträge gemäß § 11 Abs. 1 BauGB erforderlich.

Regelungen zu Art (Fachmarktzentrum) und Maß (maximal zulässige Verkaufsfläche von 8.500 m²) der baulichen Nutzung, die ergänzend zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes für eine dauerhaft städtebaulich verträgliche Grundstücksnutzung für notwendig erachtet werden, sind bereits in einem Städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB zwischen der Stadt und dem bauwilligen Investor/ zukünftigen Grundstückseigentümer geregelt worden.

Darüber hinaus wird im weiteren Planänderungsverfahren der Abschluss eines weiteren Städtebaulichen Vertrages - in Ergänzung zu dem Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung - erforderlich.

In dem Städtebaulichen Vertrag II werden folgende städtebaulichen Maßnahmen (Bauvorhaben/ Erschließung/ ökologischer Ausgleich) sowie deren Kostentragung geregelt:

- Erstellung eines Gesamtkonzeptes für Außenwerbeanlagen (Gestaltung/ Lichtimmissionen) sowie bezüglich der äußeren Gestaltung der Gebäudekörper
- Erhalt bzw. Ersatz der im Plangebiet vorhandenen Transformatorenanlage
- Planung, Herstellung und Kostenübernahme der geplanten Erschließungsanlage „zusätzliche Fahrspur "Stationsstraße/ Jakobstraße"“
- Planung, Herstellung und Kostenverteilung der geplanten Erschließungsanlage „Brückenverbindung zwischen dem Projekt „RheinBerg Passage“ und dem Fußgängerbereich "Grüne Ladenstraße"“
- Umbaumaßnahmen und Kostenübernahme im Bereich der bestehenden Verkehrsanlage „Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße“
- Anpassungs- und Umbaumaßnahmen sowie Kostenübernahme im Bereich bestehender Verkehrsanlagen (Paffrather Straße, Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße)
- Durchführung und Kostenübernahme der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen
- Sicherung der Erfüllung der Vertragspflichten (Bürgschaften, Sicherheitsleistungen) / Haftungsausschluss zu Gunsten der Gemeinde/ Weitergabe der vertraglichen Regelungen an evtl. Rechtsnachfolger

Der Abschluss der beiden vorgenannten Städtebaulichen Verträge ist Voraussetzung für den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung im Rat der Stadt bzw. für die Erteilung einer Baugenehmigung gemäß § 33 BauGB.

Aufgestellt:

Bergisch Gladbach , den 04.05.2006

In Vertretung

Stephan Schmickler
Stadtbaurat

Anlage
- Umweltbericht zum Bebauungsplan

Umweltbericht zum Bebauungsplan

Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung

in Bergisch Gladbach

Umweltbericht

Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 – Stadtmittelpunkt – 2. Änderung in Bergisch Gladbach

Dezember 2005
(geändert und ergänzt in 05/2006)

BKR Aachen, Dunantstraße 8, 52064 Aachen
Tel. 0241/470580 • Fax 0241/47058-15

Gliederung

Umweltbericht	1
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	1
1.2 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans	1
1.3 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands	2
1.3.1 Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	4
1.3.2 Landschaft (Stadtbild)	5
1.3.3 Boden.....	6
1.3.4 Wasser.....	6
1.3.5 Luft.....	7
1.3.6 Klima	7
1.3.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	8
1.3.8 Bevölkerung und Gesundheit des Menschen	8
1.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.....	9
1.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung.....	10
1.5.1 Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt.....	10
1.5.2 Landschaft (Stadtbild)	11
1.5.3 Boden.....	12
1.5.4 Wasser.....	12
1.5.5 Luft.....	12
1.5.6 Klima	13
1.5.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	14
1.5.8 Bevölkerung und Gesundheit des Menschen	14
1.5.9 Wechselwirkungen.....	15
1.6 In Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten	16
1.7 Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	16

Umweltbericht

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Bergisch Gladbach führt das bereits begonnene Änderungsverfahren für den Bebauungsplan Nr. 28 Teil 3 - Stadtmitteprojekt - (Stand nach 1. Offenlage) nach altem Planungsrecht (BauGB 1998) fort¹.

Aufgrund der Größe und Eigenschaften des Vorhabens (Geometrie der Baukörper, Verkehrserzeugung), seiner Lage zu empfindlichen Wohnnutzungen im Umfeld, seiner standörtlichen Gegebenheiten sowie seiner Vorbelastungen (Lärmbelastung, Altlast, Grundwassersituation) können hier erhebliche Umweltauswirkungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden (vgl. BKR 1999 & 2003).

Die Stadt Bergisch Gladbach wünscht deshalb zur Qualifizierung der Umweltbelange im Bauleitplanverfahren sowie aus Gründen der Rechtssicherheit eine Umweltprüfung, deren Ergebnisse als Umweltbericht in die Begründung zum Bebauungsplan eingehen. Die Gliederung des Umweltberichtes orientiert sich an den Vorgaben der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB (2004).

Unter Berücksichtigung planerisch vorgesehener Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden die verbleibenden wesentlichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Bebauungsplans auf Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Landschaft (Stadtbild), Boden, Wasser, Luft, Klima, Kulturgüter und sonstige Sachgüter, die Bevölkerung und die Gesundheit des Menschen sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern ermittelt und beschrieben. Gleichzeitig wird dabei den Anforderungen an die Berücksichtigung der Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 2 Nr. 2 BauGB) Rechnung getragen.

1.2 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans

Das Vorhaben sieht den teilweisen Erhalt des bestehenden Parkhauses vor und ergänzt dieses durch eine Mantelbebauung mit Einzelhandelsnutzungen auf der Nordost- und Südostseite des bestehenden Gebäudes. Auf der Nordwestseite ist eine Rampe für die Pkw-Zufahrt zum Parkhaus vorgesehen (vgl. Abbildung 1). Den übrigen erhaltenen Gebäudefronten des Parkhauses wird eine Metall-Fassade vorgehängt. Der Gesamtkomplex soll zu einer Attraktivierung und Aufwertung des Bahnhofsareals in Bergisch Gladbach beitragen und wird über eine Fußgängerbrücke an das bestehende Stadtzentrum angeschlossen.

¹ Insofern ist formalrechtlich weder die gem. § 3a UVPG (Stand: 2001) / § 2a BauGB (Stand: 2001) gebotene allgemeine Vorprüfung der UVP-Pflicht gem. Anlage 2 UVPG erforderlich, noch besteht die obligatorische Verpflichtung nach BauGB (Stand: 2004), bei der Aufstellung oder wesentlichen Änderung von Bauleitplänen die Auswirkungen auf die Umwelt zu prüfen und dies in einem Umweltbericht als Teil der Begründung zu dokumentieren.

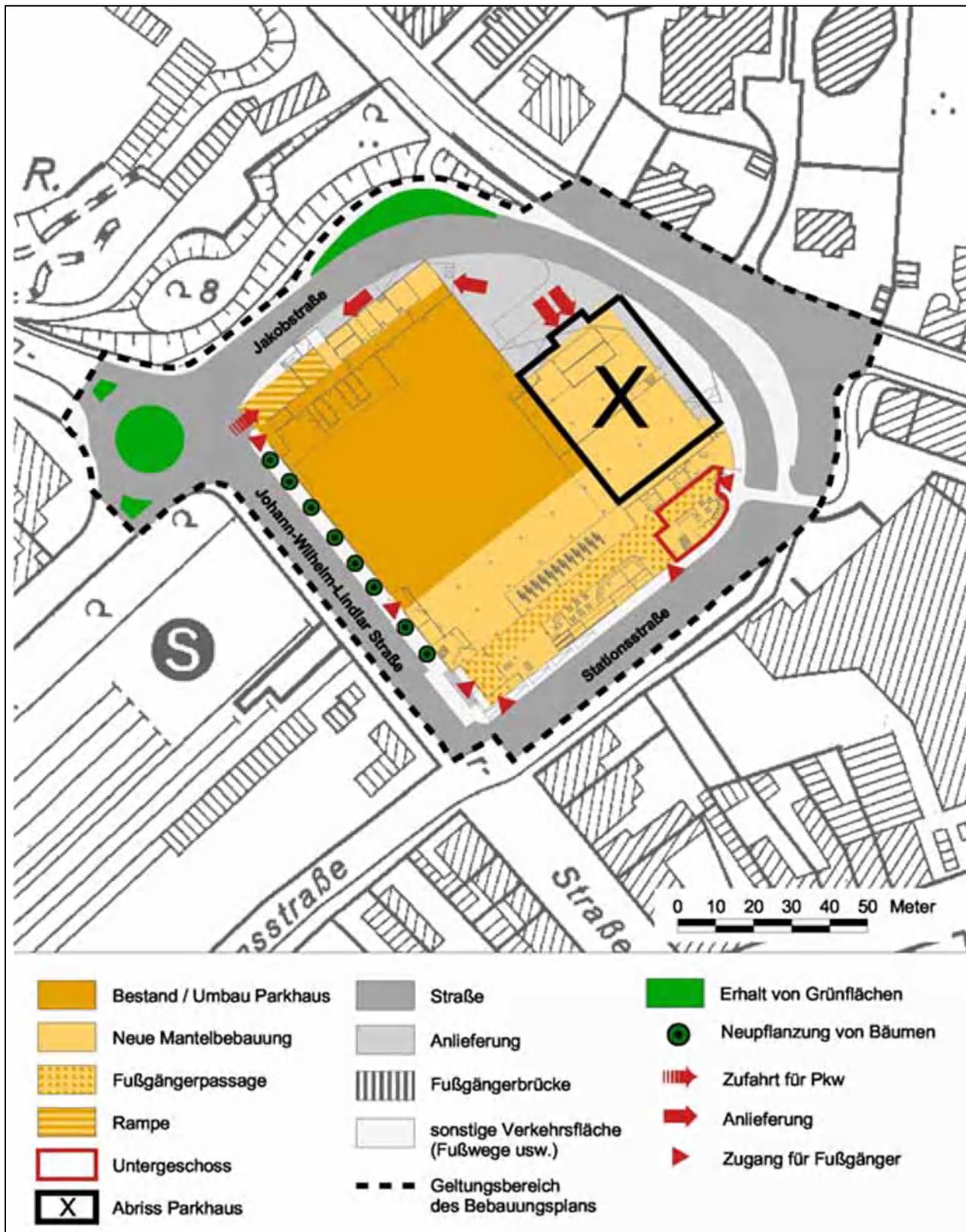


Abbildung 1: Umweltrelevante Eigenschaften des Vorhabens

Eigene Darstellung auf der Grundlage des städtebaulichen Entwurfs, hkm Management AG 2003

ART UND MAß DER BAULICHEN NUTZUNG

Der Bebauungsplan setzt als Art der baulichen Nutzung Kerngebiet gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) auf rd. 12.000 m² fest. Mit der Grundflächenzahl von 1,0 wird die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO für Kerngebiete ausgeschöpft.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans verteilen sich auf der Grundlage des städtebaulichen Entwurfs² voraussichtlich folgendermaßen (Angaben gerundet):

▪ Parkhaus (Bestand / Umbau)	ca. 3.900 m ²
▪ Neue Mantelbebauung (einschl. Fußgängerpassage u. Rampe)	ca. 4.500 m ²
▪ Erhalt von Grünflächen (Verkehrsgrün)	ca. 600 m ²
▪ Baumscheiben (8 Bäume jeweils 10 m ²)	ca. 100 m ²
▪ Straße	ca. 6.800 m ²
▪ Anlieferung	ca. 1.000 m ²
▪ Sonstige versiegelte Verkehrsflächen (Fußwege usw.)	ca. 2.100 m ²
<hr/>	
Geltungsbereich des Bebauungsplans	ca. 19.000 m ²

GEBÄUDEKUBATUR

Die Gebäudehöhe ist mit 100,8 m über NN bzw. 12,10 m über GOK³ vorgesehen – zuzüglich Dachaufbauten (technische Aufbauten, Fahrstuhlüberfahrten u.ä.) sowie ggf. zusätzliches Parkdeck. Die maximale Gebäudehöhe beträgt somit ca. 103 m über NN⁴ bzw. ca. 15 m über GOK. An der östlichen Ecke des Gebäudekomplexes wird auf einer Fläche von ca. 250 m² ein Untergeschoss errichtet, das den Niveauunterschied zur Stationsstraße ausgleicht.

NUTZUNG

Die BGF beträgt insgesamt ca. 24.000 m^{2*}, davon sind ca. 8.500 m² als Verkaufsfläche vorgesehen. Kern des Projektes ist die Nutzung der Erdgeschossebene durch einen 'Marktkauf' SB-Warenmarkt. Die übrigen Geschosse werden im Bereich der neuen Mantelbebauung durch weitere Fachmärkte und sonstige Flächen⁵ sowie im Bereich des Parkhauses als Parkdecks mit jeweils 178 Stellplätzen genutzt – d.h. insgesamt bei maximal 4 Parkgeschossen (drei bestehende sowie ggf. ein neu zu errichtendes Parkdeck) maximal 715 Stellplätze.

ERSCHLIEßUNG

Die Erschließung der "RheinBerg Passage" für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über eine Rampe auf der Nordwestseite des Gebäudes von der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße / Ecke Jakobstraße. Es wird verschiedene Zugänge für den Fußgängerverkehr von der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und der Stationsstraße aus geben.

² hkm Management AG: Neubau SBW Marktkauf, Sanierung Parkhaus, Maßstab 1:500, Stand 28.11.2005

³ Bezugsebene = 88,7 m über NN, im Bereich der Stationsstraße senkt sich das Gelände bis auf bis auf ca. 83 m über NN ab.

⁴ Annahme: zusätzliches Parkdeck von maximal ca. 3 m

⁵ Nutzungsverteilung im Einzelnen voraussichtlich: SB-Warenhaus: ca. 5.500 m² VKF, Lagerflächen, Fachmärkte: ca. 2.800 m² VKF plus Nebenflächen, Rampe und Parkdecks

Für die Umweltprüfung wird von folgenden vorhabenbezogenen Verkehren ausgegangen⁶:

- Kunden-/Mitarbeiterverkehr: ca. 2.500 Pkw pro Tag
- Lieferverkehr: 30 Lkw pro Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)

BEGRÜNDUNG

Insgesamt ist die Anpflanzung von 8 neuen Bäumen im Straßenraum der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße vorgesehen.

1.3 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands

1.3.1 Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Grundlage für die Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen einerseits und für die Bilanzierung des Eingriffs in den Naturhaushalt (Eingriffsregelung) andererseits ist eine Erfassung charakteristischer und wesentlicher Biotoptypen und Pflanzenarten im Geltungsbereich. Hierbei wurde in Absprache mit der Stadt Bergisch Gladbach die Bestandsaufnahme aus dem Jahr 1999 – vor Beseitigung der Brache im Zuge der Bauarbeiten zum damals geplanten Kinocenter – als Ausgangssituation zugrunde gelegt. Die Biotoptypen sind in Abbildung 2 dargestellt. Die Bewertung erfolgt im Anlehnung an das Verfahren von Adam/Nohl/Valentin⁷.

Das Plangebiet ist zu über 80% versiegelt. Zu den für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen wesentlichen Flächen gehören der durch Straßenarbeiten entstandene Felsstandort und die Brachfläche. Die Verkehrsgrünflächen haben eine geringe bis mittlere Bedeutung.

⁶ Zwischenzeitlich wurde eine aktuelle Betrachtung zu Verkehrsmengen vorgelegt:
[AMBROSIUS BLANKE \(2006\): "RheinBerg Passage" in Bergisch Gladbach, Ermittlung des Zusatzverkehrs und Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz, Stand 18.03.2006](#)

Diese geht von geringeren Kunden- und Beschäftigtenverkehre (ca. 4.700 Fahrten) sowie Lieferverkehren (20 Anlieferungen, d.h. 40 Fahren) aus. Die Ansätze der schalltechnischen Untersuchung (PEUTZ CONSULT GMBH 2005), die dem Umweltbericht zugrunde liegt, liegen damit auf der 'sicheren Seite'

⁷ Adam, K.; Nohl, W.; Valentin, W.: Bewertungsgrundlagen für Kompensationsmaßnahmen bei Eingriffen in die Landschaft, Naturschutz und Landschaftspflege in Nordrhein-Westfalen, Hrsg. Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (MURL), 1986

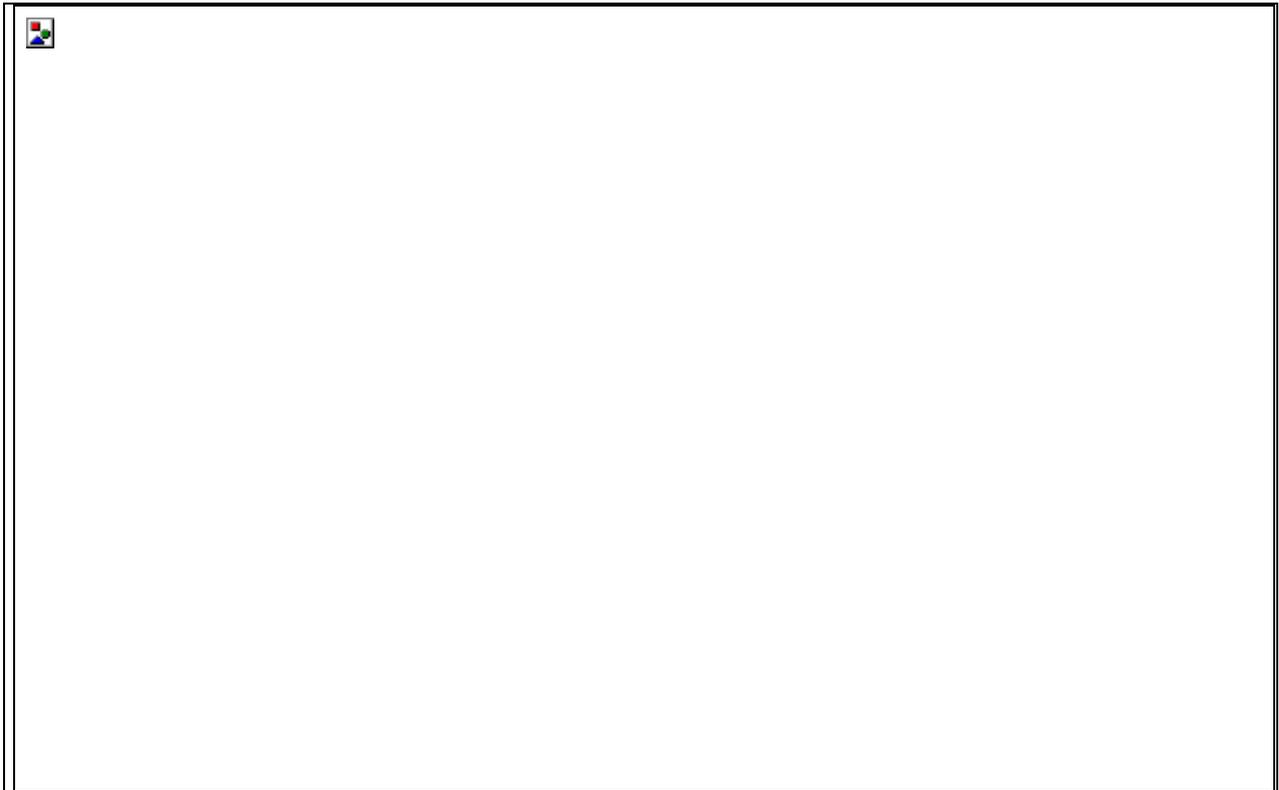


Abbildung 2: *Biotoptypen (Biotopbewertung) der Ausgangssituation (1999)*

Der Brachfläche kam 1999 eine hohe stadtoökologische Funktion als artenreicher Lebensraum für heimische Pflanzenarten, als Nahrungshabitat für die städtische Fauna und als Trittstein in räumlicher Nähe zu der Biotopkatasterfläche 'Kalkböschung' zu. Sie ist sowohl hinsichtlich ihrer standörtlichen Eigenschaften als auch ihrer Entwicklungszeit in relativ kurzer Zeit auf vielen Flächen der Stadt wiederherstellbar. Aus diesen Gründen wies die Brachfläche, auf der zwar zahlreiche, jedoch keine gefährdeten Arten nachgewiesen wurden, eine insgesamt geringe bis mittlere stadtoökologische Bedeutung (Biotopwert 4) auf.

Felsen besitzen als Extremstandorte hinsichtlich Wasser- und Nährstoffversorgung vielfach einen hierauf angepassten und seltenen Pflanzenbewuchs. Natürliche Felsstandorte sind über den § 62 LG NRW per se geschützt. Künstlich entstandene Felsen weisen vielfach einen vergleichbaren Wert auf. Der kleine Felsstandort besitzt zwar derzeit keinen spezialisierten Pflanzenbewuchs mit ausgesprochenen Mauerarten, bietet aber dennoch ein Potenzial für diese Arten. Ihm kommt deshalb eine mittlere stadtoökologische Bedeutung (Biotopwert 5) zu.

Tabelle 2 (Seite 11) in Kapitel 1.5.1 zeigt die Größenverteilung der Biotoptypen im Geltungsbereich (1999) und dient gleichzeitig zur Bewertung des Ausgangszustandes im Rahmen der Eingriffsbilanzierung. Der Gesamtwert des Plangebietes im Ausgangszustand beträgt demnach 13.513 Punkte.

1.3.2 Landschaft (Stadtbild)

Der Standort liegt innerhalb des Stadtteils Bergisch Gladbach, der im Ganzen ein sehr heterogenes, in weiten Teilen durch industriell-gewerbliche Großstrukturen geprägtes Stadtbild aufweist. Das Plangebiet selbst ist durch die großvolumigen Gebäude des ehemaligen Busbahnhofs und Parkhauses geprägt, die Ende der 70er Jahre aus Fertigteil-Betonelementen errichtet worden sind.

Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bildet den Bahnhofsvorplatz, lässt jedoch eine entsprechende Gestaltung und Aufenthaltsqualität vermissen.

Im Nordwesten des Plangebietes tritt der steile Hang zum ca. 10 m höher gelegenen Gelände des ehemaligen Kalkwerkes Cox an der Jakobstraße als dicht mit Gehölzen bestandene grüne Raumkan-

te in Erscheinung. Nordöstlich schließen sich Hangbereiche mit durchgrünter Wohnbebauung und Sondernutzungen an, von denen sich Blickbeziehungen auf das Plangebiet ergeben.

1.3.3 Boden

Im Untergrund des Plangebietes stehen unter Oberflächenversiegelungen und künstlichen Auffüllungen tertiäre Sedimente über devonischen Kalk- und Dolomitgesteinen an, die durch sehr inhomogene, kleinräumig wechselnde Untergrundverhältnisse geprägt sind. Mächtigkeit und Obergrenze unterliegen starken Schwankungen. Die oberen Bereiche sind teilweise verwittert. Das Gestein ist zudem aufgrund intensiver tektonischer Beanspruchung stark geklüftet und gestört. Aufgrund einer Verkarstung im Tertiär können in dieser Schicht überall zum Teil tief reichende Hohlräume angetroffen werden, die sich größtenteils nachträglich mit Lockermaterial aus tertiären Sedimenten, Dolomitgrus und Gesteinsschutt gefüllt haben.

Die auf diesem Untergrund ehemals im Plangebiet entwickelten Braunerden sind heute durch Erdaushub, Aufschüttung, Überbauung und Versiegelung weitgehend anthropogen überprägt. Es ist davon auszugehen, dass die anzutreffenden Bodenmaterialien sowie die anstehenden geologischen Formationen (Braunkohle, Dolomit etc.) erhöhte Schwermetallkonzentrationen aufweisen. Insofern kommen keine aus der Sicht des Bodenschutzes wertvollen Flächen vor. Der Versiegelungs- bzw. Überbauungsgrad beträgt über 80%. Die unversiegelten Verkehrsgrün- und (ehemaligen) Brachflächen können noch eingeschränkt Bodenfunktionen (bspw. Standort für Pflanzen, Versickerung und Speicherung von Niederschlägen, Klimaausgleich) wahrnehmen.

Im Bereich der (ehemaligen) Brache innerhalb des Plangebietes liegt die Altlastenverdachtsfläche Nr. 147 'Stationsstraße' (ehemaliges Betriebsgelände einer Bau- sowie einer Brennstoffhandlung). Die hier gemäß Gutachten der Fa. GEOS aus 1993 nachgewiesenen Mineralölkohlenwasserstoffkonzentrationen (bis 4.450 mg/kg) sowie teilweise erhöhten Schwermetallkonzentrationen lassen eine empfindliche Nutzung des Geländes ohne entsprechende Maßnahmen nicht zu.

Im Rahmen der in der jüngeren Vergangenheit erfolgten Erdbaumaßnahmen auf dem Gelände wurden belastete Bodenmaterialien aus dem Bereich der Altlastfläche bereits abgefahren und entsorgt. Ein abfallrechtlicher Nachweis liegt jedoch nicht vor. Gemäß den Ergebnissen einer gutachterlichen Untersuchung des Büros Gündling, Darmstadt, vom Februar 2005 sowie einer Bewertung des Büros Kühn Geoconsulting, Bonn, vom Dezember 2005⁸ ist davon auszugehen, dass weitere Belastungen im Bereich der Verdachtsfläche nicht mehr vorliegen.

1.3.4 Wasser

Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Plangebiet. Die Grundwasserverhältnisse sind ebenso komplex und kleinräumig wechselnd, wie die Untergrundverhältnisse. Offensichtlich kommen in Abhängigkeit von Jahreszeit und Niederschlägen verschiedene Schichtwasserhorizonte vor. Durch die unregelmäßige Oberfläche der anstehenden Kalk- und Dolomitgesteine kann es zu gespannten Grundwasserverhältnissen kommen. Die Grundwasserverhältnisse sind durch zahlreiche anthropogene Eingriffe (Tiefgaragen, Straßenkanäle) im Umfeld überprägt.

Das maximale Druckniveau der Grundwasseroberfläche liegt im Plangebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit maximal bei 85 m über NN. Daraus resultiert bei Geländehöhen zwischen 89,3 und 87,2 m über NN ein Grundwasserflurabstand von 4,3 bis 2,2 m.

In den mit Lockermaterial verfüllten Karsthohlräumen, liegt grundsätzlich ein ungegliederter und kleiner Porenraum vor. Derartige Kluftwässer sind durch geringe Ergiebigkeiten und Fließgeschwindigkeiten geprägt und reagieren empfindlich auf Niederschläge, so dass mit stark wechselnden Grundwasserständen zu rechnen ist.

Grundsätzlich sind Kluftgrundwasserleiter, wie sie in Kalkgebieten vorkommen, empfindlich gegenüber Verunreinigungen. Die tertiären Deckschichten bieten jedoch im Plangebiet einen gewissen Schutz gegen schnelles Eindringen und Ausbreiten von Verunreinigungen.

⁸ Schreiben an die Stadt Bergisch Gladbach vom 19. Dezember 2005

1.3.5 Luft

Die Emissionsstruktur im Plangebiet ist überwiegend durch verkehrsbedingte Belastungen geprägt. Emissionen durch Hausbrand und Gewerbe sind von untergeordneter Bedeutung.

Um Aussagen zur aktuellen Luftschadstoffsituation im Bereich der geplanten "RheinBerg Passage" zu erhalten, wurde ein Grobscreening nach MLuS 2002 (geänderte Fassung 2005) durchgeführt. Da für das Plangebiet keine Messwerte der Luftschadstoffvorbelastungen vorliegen⁹, wurde als Vorbelastung die in MLuS hinterlegte gebietstypische Vorbelastung „Mittelstadt, mittel“ mit dem Bezugsjahr 1997 gewählt. Weiterhin wurde bei den Berechnungen ein Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeit von 3 m/s aus Klimadaten berücksichtigt.

Die Ergebnisse des Grobscreenings wurden mit den Immissionsgrenzwerten und zulässigen Überschreitungshäufigkeiten pro Kalenderjahr gemäß 22. BImSchV verglichen. Dies bringt im Bereich des Plangebietes – unter der Annahme einer für Mittelstädte typischen mittleren Schadstoffvorbelastung – folgendes Ergebnis: Der 24h-Grenzwert für Feinstaub von 50 µg/m³ wird derzeit (Bezugsjahr 2007) 37 mal, also häufiger als die gem. 22. BImSchV zulässige Anzahl von 35 mal pro Jahr überschritten; der 1h-Grenzwertes für Stickstoffdioxid von 200 µg/m³ wird 26 mal, also ebenfalls häufiger als die zulässige Anzahl von 18 mal pro Jahr überschritten.

Die Zunahme von Kraftfahrzeugen mit Abgasregelungen am Gesamtkraftfahrzeugbestand bewirkt weitere deutliche Reduzierungen der kraftfahrzeugspezifischen Emissionen. Dies verringert künftig sukzessive die jährlich zu erwartenden Überschreitungshäufigkeiten; so dass ab dem Jahr 2010 für Feinstaub nur noch die zulässigen 35 Überschreitungstage zu erwarten sind; für Stickstoffdioxid werden die zulässigen 18 Überschreitungen voraussichtlich erst ab dem Jahr 2020 eingehalten werden können.

Die oben dargestellten, im Rahmen des Grobscreenings errechneten Schadstoffkonzentrationen sind mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten verbunden (vgl. Kapitel 1.7).

1.3.6 Klima

Das Plangebiet und seine Umgebung ist durch die klimatischen Besonderheiten des Rheintals geprägt. Dies bedeutet eine modifizierte Windrichtungsverteilung (zusätzliches Maximum bei südöstlichen Windrichtungen), einen hohen Schwachwindanteil und eine erhöhte Häufigkeit nächtlicher Bodeninversionen. Aus diesen großklimatischen Ausgangsbedingungen resultieren ungünstige Luftaustauschverhältnisse, die durch die Muldenlage und die Bebauung im Stadtzentrum Bergisch Gladbachs noch verstärkt werden.

Das Plangebiet ist bereits durch einen hohen Bebauungs- und Versiegelungsgrad von mehr als 80% sowie einen geringen Grünanteil als Teil einer ausgedehnteren städtischen Wärmeinsel stadtklimatisch überprägt. Der großvolumige Gebäudekörper des Parkhauses wirkt sich klimaökologisch ungünstig aus. Er heizt sich bei Strahlungswetterlagen tagsüber stark auf, kühlt nachts nur wenig ab und beeinflusst das Windfeld.

Die klimaökologisch günstigeren Eigenschaften der unversiegelten vegetationsbedeckten Flächen schlagen sich kleinräumig durch kühlere Oberflächentemperaturen nieder. Bei einer Flächengröße der größten zusammenhängenden Grünfläche (ehemalige Brache) von ca. 0,2 ha kann eine klimaausgleichende Wirkung auf die umgebende Bebauung ausgeschlossen werden.

Im näheren Umfeld befinden sich zwei große zusammenhängende Freiflächenbereiche: Die ca. 1,8 ha große, teilweise gehölzbewachsene ehemalige Kalksteingrube im Nordwesten sowie großflächige unbebaute Hangflächen mit lockerem Baumbestand nordöstlich des Plangebietes. Solche Flächen nehmen Funktionen für die nächtliche Kaltluftproduktion wahr und können ab einer Mindestgröße von 1 ha klimaausgleichend auf umgebende bebaute Bereiche wirken. Sie kühlen insbesondere bei austauscharmen Strahlungswetterlagen nachts deutlich stärker durch Ausstrahlung ab, als die

⁹ Die von RWTÜV durchgeführten Immissionsmessungen aus dem Jahr 1998/1999 können nicht als Vorbelastungswerte herangezogen werden, da die Messstation an der stark befahrenen Hauptstraße im Bereich einer Straßeneinmündung sowie in wenigen Metern Entfernung zu einer Ampelanlage aufgestellt wurde. Diese Situation ist nicht auf den Bereich des Plangebietes übertragbar.

umgebende Bebauung. Dadurch kann sich bodennah Kaltluft bilden und entsprechend der Geländeneigung abfließen.

Bei Hangneigungen zwischen 2° und 8° sind solche Kaltluftabflüsse auf den unbebauten Hangflächen nordöstlich des Plangebietes grundsätzlich möglich, werden jedoch durch die Gehölzstrukturen in den Gärten behindert und am Hangfuß durch Bebauung aufgehalten. Das Einzugsgebiet für die Kaltluftproduktion ist mit ca. 6 ha vergleichsweise klein. Demzufolge ist auch die Menge und Fließgeschwindigkeit der Kaltluft eher gering. Zudem ist am Ende einer Strahlungsnacht der Bereich des Plangebietes und seiner Umgebung in der Regel vollständig in den Kaltluftsee des Rheintals eingetaucht, der lokal auftretende bodennahe Kaltluftbildungen überlagert und unwirksam macht.

Eine Wirkung möglicher Kaltluftabflüsse auf das Plangebiet und eine Wirksamkeit der nur ca. 25 m breiten Brachfläche zwischen Parkhaus und Kaufhaus als Kaltluftschneise ist insofern nicht anzunehmen.

1.3.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 2. Änderung befinden sich keine relevanten Kultur- und Sachgüter. Direkt angrenzend sind mit dem Gebäude Paffrather Straße Nr. 42 und den Kalköfen auf dem Gelände des ehemaligen Kalkwerkes Cox denkmalgeschützte Bauwerke vorhanden. An der Paffrather Straße und an der Straße Am Alten Pastorat befinden sich zudem Gebäude, die als Erhaltungsbereich nach § 39 h Abs. 1 Bundesbaugesetz (in der Fassung vom 18.8.1976, zul. geänd. durch Gesetz vom 6.7.1979) festgesetzt worden sind.

Für das Plangebiet liegen keinerlei Anhaltspunkte für das Vorhandensein von archäologischen Bodendenkmälern vor. Das Plangebiet ist in weiten Teilen durch das Parkhaus sowie durch Verkehrsflächen versiegelt. Im Rahmen der bisherigen Bodenarbeiten (Bauvorhaben Kinocenter) auf der zurzeit unbebauten, ca. 2000 m² großen Brachfläche zwischen der Ecke Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und dem Parkhaus wurden keinerlei Bodenfunde bekannt.

1.3.8 Bevölkerung und Gesundheit des Menschen

Die heutige Nutzungsstruktur im Plangebiet wird durch ein Parkhaus und den aufgegebenen Busbahnhof mit darüber liegenden Parkebenen dominiert. Auf der Fläche zwischen dem Gebäudekomplex und der Stationsstraße befindet sich eine Brache. Die Randbereiche des Plangebietes werden durch Verkehrsflächen eingenommen, die überwiegend auf die Belange des motorisierten Verkehrs ausgerichtet sind und keine Qualität für Fußgänger bieten.

Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt zum einen von der Paffrather Straße zum anderen von der Stationsstraße und der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße aus über eine tiefer gelegte Zufahrtsstraße. Die Fußgänger- und Radfahrer Verbindung ist über eine Rampe mit Treppenanlage hergestellt.

Bezüglich der Verkehrslärmbelastungen betrachtet das Schalltechnische Gutachten (PEUTZ CONSULT GMBH) die Verkehrswege im Nahbereich des Vorhabens. Die an das Plangebiet angrenzende Bebauung (an der Johann-Wilhelm-Lindlarstraße, Stationsstraße und Paffrather Straße) sowie die geplante Bebauung des Cox-Geländes sind als Mischgebiete einzustufen. Die gebietsabhängigen Orientierungswerte der DIN 18005¹⁰ betragen für Mischgebiete 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. An fünf ausgewählten Immissionspunkten im Umfeld des Vorhabens wurden die in Tabelle 1 dargestellten maximalen Lärmpegel ermittelt:

¹⁰ DIN 18005 (1987): Schallschutz im Städtebau, Mai 1987

Immissionspunkte	Lärmpegel dB(A) Prognose Nullfall ¹¹		DIN 18005			
			Orientierungswerte		Über-/Unterschreitung	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IP2 Geplante Bebauung Cox-Gelände	62	53	60	50	2	3
IP4 Paffrather Straße 42	67	59	60	50	7	9
IP6 Paffrather Straße 29	65	57	60	50	5	7
IP8 J.-W.-L.-Straße 9	68	60	60	50	8	10
IP9 J.-W.-L.-Straße 17	64	55	60	50	4	5

Tabelle 1: Verkehrsbedingte Lärmpegel im Prognose-Nullfall im Vergleich mit den Orientierungswerten der DIN 18005

Die Ergebnisse machen deutlich, dass im Umfeld des Vorhabens bereits eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm zu verzeichnen ist. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete an der nächstgelegenen Bebauung entlang der Paffrather Straße, der Stationsstraße und der Jakobstraße werden heute schon erheblich (um bis zu 10 dB(A)) überschritten.

1.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Mit der Standortwahl und der Umnutzung eines durch Bebauung und Versiegelung vorbelasteten Gebietes wird ein Beitrag zur Vermeidung von Eingriffen in den bisher vom Menschen weitgehend unbeeinflussten Freiraum geleistet.

Im Rahmen der Bauphase sollte durch entsprechende Maßnahmen sichergestellt werden, dass keine Schadstoffeinträge in das Grundwasser gelangen.

Insgesamt ist die Pflanzung von 8 Bäumen im Straßenraum der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße geplant. Dies trägt zur Verminderung von Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, das Klima und das Stadtbild bei.

Erhalt der gehölzbestandenen Verkehrsinseln an der Jakobstraße sowie ihre Festsetzung als Grünfläche trägt zur Minderung des Eingriffs in den Naturhaushalt bei.

Eine Nachtanlieferung ist nur unter erheblichen Einschränkungen mit zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Einhausung und/oder Lärmschutzwände im Bereich der angrenzenden Nutzungen) mit gesondertem Nachweis möglich.

Die technischen Anlagenteile (Lüftung, Klima, Kompressoren) werden so ausgeführt, dass sie insgesamt mit den übrigen Geräuschen aus Parkhaus und Ablieferung den zulässigen Immissionsrichtwert einhalten.

Ein verbleibendes Kompensationsdefizit wird über das städtische Ökokonto im Ausgleichsgebiet „Grube Weiß“ ausgeglichen. Zum Ausgleich des Eingriffs werden hier verschiedene Maßnahmen als Teil eines Pflegemanagementplanes für die Grube Weiß durchgeführt.

¹¹ Maßgeblich für die Ermittlung der vorhabenbedingt zu erwartenden Zunahmen der Verkehrslärmbelastung ist in diesem Fall nicht der Ist-Zustand sondern der Prognose-Nullfall. Dieser wurde für den vorliegenden Umweltbericht aus dem Planfall für das 2003 am gleichen Standort geplante Vorhaben Gladium durch Herausrechnen der vorhabenbedingten Verkehre ermittelt; die Verkehrsberechnung beruht auf: BLANKE (2003): Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bergisch Gladbach, Februar 2003, Überarbeitung der Abbildungen Bestand und Prognose Gladium August 2003

1.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung

1.5.1 Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Realisierung des Vorhabens "RheinBerg Passage" führt zur nahezu vollständigen Überbauung und Versiegelung des Plangebietes. Die vorhandenen kleinflächigen Vegetationsstrukturen gehen überwiegend durch Beseitigung während der Bauphase verloren. Der künstliche Felsstandort verliert durch Überbauung seine Funktion als trocken-warmer Standort für die Vegetation. Die gehölzbestandenen Verkehrsinseln an der Jakobstraße westlich und nordwestlich des Gebäudes werden erhalten.

Die verlustigen Vegetationsbestände haben eine geringe bis mittlere Bedeutung für den Naturhaushalt. Es handelt sich um vom Menschen stark beeinflusste Lebensräume, die in einem kurzen Zeitraum in ähnlicher Weise wiederherstellbar sind. Eine Anlage neuer Grünflächen ist aufgrund der hohen angestrebten Dichte der geplanten Bebauung nach der Realisierung des Vorhabens nicht vorgesehen.

Bei der rechtlichen Bewertung der mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Auswirkungen werden die bereits nach dem derzeitigen Baurecht (Bebauungsplan Nr. 28 Teil 3, 1. Änderung) zulässigen Veränderungen – ohne Realisierung des Vorhabens – berücksichtigt.

Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt für verschiedene Flächen östlich des Parkhauses entlang der Jakobstraße und der Paffrather Straße (vgl. Abbildung 2, Seite 2) Verkehrsgrünflächen auf ca. 1.130 m² fest. Neben den mit Bäumen, Ziersträuchern und Zierrasen begrünter Flächen liegt auch der kleine Felsstandort im Bereich dieser Festsetzungen. Für alle anderen Flächen lässt bereits der rechtsgültige Bebauungsplan eine Bebauung zu. Damit ist auch die vollständige Überbauung der ehemaligen Brachfläche bereits im Rahmen des bestehenden Baurechtes möglich (und insoweit planungsrechtlich nicht ausgleichspflichtig).

Das Maß der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in den Naturhaushalt wird gemäß den naturschutzfachlichen Grundsätzen und den Vorgaben des Bewertungsverfahrens durch eine klassische Vorher-Nachher-Bilanz ermittelt. Hierbei werden nach Analyse und Bewertung der Ausgangssituation Art und Intensität der zu erwartenden Beeinträchtigungen ermittelt und quantifiziert.

Der Wert des Ausgangszustandes, ausgedrückt in Art, Wert und Größe der Biotoptypen beträgt 13.513 Punkte. Berücksichtigt man die nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan möglichen Veränderungen des Plangebietes, so reduziert sich der Wert durch den Anstieg an bebauter und versiegelter Fläche und durch den Wegfall der Brache auf 3.941 Punkte (vgl. Tabelle 2). Die im rechtsgültigen Bebauungsplan als Verkehrsgrün festgesetzten Flächen bleiben erhalten.

Mit der vorliegenden Planung wird im Vergleich zum rechtskräftigen Bebauungsplan eine weitere Reduzierung von Verkehrsgrünflächen, eine Überbauung des Felsstandortes sowie eine fast vollständige Versiegelung des Plangebietes ermöglicht. Der Bestandserhalt der Verkehrsgrünflächen an der Jakobstraße wird im Bebauungsplan festgesetzt.

Darüber hinaus ist zum Ausgleich des Eingriffs in den Naturhaushalt eine Neupflanzung von 8 Einzelbäumen entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße vorgesehen. Dabei sind folgende Randbedingungen einzuhalten:

- fachgerechte Pflanzung und Pflege gem. DIN 18916 bzw. 18919,
- Aushub von Pflanzgräben bzw. ausreichend großen Pflanzgruben,
- bei Abgang sind die Bäume artgleich zu ergänzen,
- Artenauswahl: Feldahorn (*Acer campestre*), Baumhasel (*Corylus colurna*), Pflaumenblättriger Weißdorn (*Crataegus x prunifolia* „*Splendens*“), Robinie (*Robinia pseudoacacia*);
- Stammumfänge der gepflanzten Bäume 25-30 cm,
- ausreichender Wurzelschutz zu den Leitungstrassen,
- Baumscheibe je Baum mit einer Mindestgröße von 10 m².

Der Wert der neu gepflanzten Bäume wird unter diesen Vorgaben mit 152 Punkten pro Baum ermittelt¹².

Das Plangebiet hat nach Realisierung des Vorhabens einen Wert von 2.363,60 Punkten. Es verbleibt somit ein Kompensationsdefizit von 1.577,8 Punkten (Differenz: Nullfall – Planfall; vgl. Tabelle 2). Dies entspricht 1.972,3 Punkten gem. dem Vereinfachten Bewertungsverfahren der Landesregierung NRW¹³.

Der Ausgleich dieses Kompensationsdefizits von 1.972,3 Punkten erfolgt durch Zuordnung einer Maßnahme aus dem städtischen Ökokonto im Ausgleichsgebiet „Grube Weiß“. Zum Ausgleich des Eingriffs werden hier verschiedene Maßnahmen als Teil eines Pflegemanagementplanes für die Grube Weiß durchgeführt.

Der planungsrechtlich erforderliche Ausgleich ist somit gewährleistet.

Biototyp	Wert	Ausgangszustand		Nullfall – rechtskräftiger Bebauungsplan		Änderungsentwurf zum Bebauungsplan Nr.28, Teil 3	
		Fläche [m²]	Fläche x Wert	Fläche [m²]	Fläche x Wert	Fläche [m²]	Fläche x Wert
Bebaute und versiegelte Flächen	0	15.356,07	0,00	17.860,89	0,00	18.702,60	0,00
Biotope der Brachfläche	4	1.995,23	7.980,92	–	–	–	–
Verkehrsgrün, Ziersträucher Rasen	3	1.114,99	3.344,97	667,26	2.001,78	–	–
Verkehrsgrün, mit Gehölzen	4	428,96	1.715,84	367,10	1.468,40	286,90	1.147,60
freigelegter Fels	5	94,25	471,25	94,25	471,25	–	–
Einzelbäume (Neupflanzung)	4	–	–	–	–	8 Stück (x 38 m²)	1.216,00
Summe		18.989,50	13.512,98	18.989,50	3.941,43	18.989,50	2.363,60

Tabelle 2: Bewertung der Biototypen im Ausgangszustand, Nullfall und Planfall

1.5.2 Landschaft (Stadtbild)

Die Errichtung der "RheinBerg Passage" ist aufgrund der Lage an der städtebaulichen Eingangssituation am Bahnhof Bergisch Gladbach und an einer der Hauptzufahrtsstraßen, der Paffrather Straße, stadtbildprägend. Die städtebauliche Neuordnung bewirkt eine gestalterische Aufwertung des vormaligen Busbahnhofareals und eine des Stadteingangs insgesamt.

Der neue Baukörper entspricht bezüglich der Höhenentwicklung der Höhe des heute vorhandenen Parkhauses. Die Gesamtdimension des Baukörpers wird durch die geplante überwiegende Überbauung des Grundstücks die heutigen Maße übersteigen.

Insgesamt sind vorhabenbedingt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Stadtbild zu erwarten. Es kann von einer Verbesserung des Stadtbildes ausgegangen werden.

¹² Geschätzter Kronenradius nach 30 Jahren: 3,5 m. Dies entspricht einem Kronentraufbereich von ca. 38 m². Das Produkt aus Grundwert 4 und Kronentraufbereich ergibt den Kompensationswert. $4 \times 38 = 152$ Punkte.

¹³ Hierbei wird gem. Vorgabe der Stadt Bergisch Gladbach (FB 7-36, Hr. Mai 6.1.2004) die folgende Umrechnung des Verfahrens Adam/Nohl/Valentin in das Vereinfachte Bewertungsverfahren der Landesregierung NRW (1996) angewendet:

Aufwertung Acker (Wert 2) zu Extensivgrünland (Wert 6) gem. Adam/Nohl/Valentin:

$1 \text{ m}^2 = 4 \text{ Punkte}$ $X \text{ m}^2 = 1.577,8 \text{ Punkte}$ $X = 394,45 \text{ m}^2$

Die Umwandlung einer $394,45 \text{ m}^2$ großen Ackerfläche (Code 3.1, Wert 2) zu Extensivgrünland (Code 3.2, Wert 7) entspricht im Vereinfachten Verfahren NRW eine Aufwertung von 5 Punkten pro m^2 .

Das heißt $394,45 \times 5 = 1.972,3$ Punkte.

1.5.3 Boden

Die zusätzliche Versiegelung und Überbauung von ca. 3.600 m² bisher unversiegelter Böden stellt einen unerheblichen Eingriff in das Schutzgut Boden dar, da es sich heute schon um anthropogen überprägte Böden handelt, die als wenig schutzwürdig einzuschätzen sind.

Im Bereich der Altlastenverdachtsfläche Nr. 147 'Stationsstraße' wurden bereits Bodenmassen ausgehoben und ordnungsgemäß entsorgt (vgl. Kapitel 1.3.3). Geogene und/oder weitere lokale anthropogene Belastungen im Untergrund können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden.

Durch eine ordnungsgemäße Beseitigung dieser Belastungen nach geltendem Abfallrecht im Zuge der Bauphase sowie durch zusätzliche Überbauung und Versiegelung ergibt sich hinsichtlich einer Schadstoffbelastung eine gewisse Verbesserung. Auf der anderen Seite besteht während der Bauphase temporär ein Risiko für zusätzliche Schadstoffeinträge.

Die kleinräumig wechselnden und äußerst komplexen Untergrundverhältnisse mit tief reichenden Karsthohlräumen führen zu schwierigen Baugrundverhältnissen und erhöhten Anforderungen an die Gebäudegründung.

Durch Erdaushub für die Errichtung des Untergeschosses sowie Einbringung von tief reichenden Gründungspfählen und Materialien zur Baugrundverbesserung wird der Untergrund des Planungsgebietes bis in größere Tiefen verändert und überprägt. Dies stellt einen Eingriff in den bisher vom Menschen weitgehend unbeeinflussten geologischen Untergrund dar.

Die beschriebenen Auswirkungen auf den Boden würden im Wesentlichen auch ohne Realisierung des Vorhabens bei einer Umsetzung des bestehenden Bebauungsplans auftreten.

1.5.4 Wasser

Durch die geplante nahezu vollständige Überbauung und Versiegelung des Plangebietes wird sich die Grundwasserneubildung geringfügig weiter reduzieren, die Menge oberflächlich abfließenden Niederschlagswassers weiter erhöhen. Aufgrund des heute schon sehr hohen Versiegelungsgrades ist hierdurch nicht mit erheblichen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu rechnen.

Durch mögliche Beseitigung von Kontaminationen im Untergrund und weitere Versiegelung verringert sich künftig das Risiko für Schadstoffeinträge in das Grundwasser. Auf der anderen Seite besteht temporär während der Bauphase ein erhöhtes Risiko für zusätzliche Stoffeinträge insbesondere bei Freilegung des Grundwasserkörpers für die Errichtung der Baugrube.

Die Gebäudeteile des Untergeschosses der "RheinBerg Passage" können künftig ins Grundwasser reichen, dass bei bis zu 85 m über NN ansteht. Insofern sind zur Trockenhaltung der Baugrube einfache Wasserhaltungsmaßnahmen sowie Abdichtungsmaßnahmen des Baukörpers gegen drückendes Wasser erforderlich. Wasserhaltungsmaßnahmen sowie Barrierewirkungen der unterirdischen Gebäudekörper verursachen voraussichtlich nur geringfügige und nicht über das Plangebiet hinausgehende Veränderungen der Grundwasserstände und -fließverhältnisse.

Durch tief reichende Veränderung der Untergrundverhältnisse aufgrund von Gründungsmaßnahmen werden sich auch Wasserwegsamkeiten innerhalb des Grundwasserleiters verändern. Aufgrund der geringen Ergiebigkeit und der geringen Fließgeschwindigkeiten wird dies aus der Sicht des Grundwasserschutzes vermutlich als nicht gravierend einzuschätzen sein. Dies gilt insbesondere auch in Anbetracht der bereits vorhandenen anthropogenen Überprägung aufgrund verschiedener Bauvorhaben im Umfeld.

Die beschriebenen Auswirkungen auf das Grundwasser können auch ohne Realisierung des Vorhabens bei einer Umsetzung des bestehenden Bebauungsplans auftreten.

1.5.5 Luft

Das Vorhaben "RheinBerg Passage" ist voraussichtlich mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 2.500 Pkw pro Tag verbunden¹⁴. Die bestehende Emissionsquelle Parkhaus mit ca. 670

¹⁴ Die aktualisierte Verkehrsuntersuchung (AMBROSIUS BLANKE, Stand 18.03.2006) geht von geringeren Kunden- und Beschäftigtenverkehren (ca. 4.700 Fahrten) aus.

Stellplätzen wird an gleicher Stelle erhalten bzw. in ihrer Kapazität auf maximal 715 Stellplätze erweitert. Die Belegung wird aufgrund der beabsichtigten Nutzungsintensivierung erhöht. Die Ergebnisse des Grobscreenings gemäß MLuS zeigen im Bereich des Plangebietes bereits für die jetzige Situation, dass der 24h-Grenzwert für Feinstaub von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ derzeit häufiger als die gem. 22. BImSchV zulässige Anzahl von 35 mal pro Jahr überschritten wird; der 1h-Grenzwertes für Stickstoffdioxid von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird häufiger als die zulässige Anzahl von 18 mal pro Jahr überschritten. Reduzierungen der kraftfahrzeugspezifischen Emissionen verringern künftig sukzessive die jährlich zu erwartenden Überschreitungshäufigkeiten, so dass für Feinstaub ab dem Jahr 2010 nur noch die zulässigen 35 Überschreitungstage zu erwarten sind; für Stickstoffdioxid werden die zulässigen 18 Überschreitungen voraussichtlich erst ab dem Jahr 2020 eingehalten werden können. Nach Realisierung der "RheinBerg Passage" – einschließlich der damit verbundenen Änderungen der Verkehrssituation – ergibt sich an allen drei betrachteten Immissionsorten entlang der Jakobstraße (Parkhausumfahrung) pro Jahr je ein zusätzlicher Überschreitungstag des 24h-Grenzwertes für Feinstaub, sowie eine zusätzliche Überschreitung des 1h-Grenzwertes für Stickstoffdioxid. Dies führt dazu, dass eine Einhaltung der zulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Jahr ca. 1 bis 2 Jahre später erreicht wird, würden keine zusätzlichen kommunalen Konzepte zur Reduzierung der Feinstaubbelastung greifen.

Die Grenzwerte der 22. BImSchV sind keine 'no-effect-levels', so dass davon auszugehen ist, dass auch bei einer Reduktion der Feinstaubbelastung unter die Grenzwerte noch Gesundheitsrisiken (insbesondere aufgrund von Herz-Lungenerkrankungen sowie Lungenkrebs) verbleiben. Insofern ist im Hinblick auf die menschliche Gesundheit insgesamt eine möglichst weitgehende Minimierung der Schwebstaubbelastung anzustreben. Bisher konnte keine Schwellenkonzentration abgeleitet werden, unter der keine Gefahr für die Gesundheit besteht.

Bezogen auf die Jahresmittelwerte der Schadstoffkonzentrationen ergeben sich für Feinstaub vorhabenbedingt eine Zunahme von ca. $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie für Stickstoffdioxid eine Zunahme von ca. $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an den betrachteten Immissionsorten.

Die oben dargestellten, im Rahmen des Grobscreenings errechneten Schadstoffkonzentrationen sind mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten verbunden (vgl. Kapitel 1.7). Durch die aufgrund der zwischenzeitlich vorgelegten aktuellen Untersuchung etwas geringer anzusetzenden Verkehrsmengen ändern sich die Ergebnisse des Schadstoffgrobscreenings nur unwesentlich: die Unsicherheit der Schadstoffimmissionen aufgrund der angenommenen Luftschadstoffvorbelastung (Mittelstadt, mittel) ist höher, als die Auswirkung der Verkehrsmengenänderung durch die neue Verkehrsuntersuchung.

1.5.6 Klima

Durch die weitere Reduzierung des Grünanteils sowie Erhöhung des Bebauungs- und Versiegelungsgrades wird sich die Klimafunktion des Plangebietes gegenüber heute weiter nachteilig verändern. Es ist eine etwas stärkere Erwärmung der Fläche tagsüber aufgrund veränderter Strahlungseigenschaften und Abwärmeemissionen sowie eine leicht verminderte Abkühlung nachts zu erwarten. Die geplanten Baumpflanzungen werden die nachteiligen Klimaveränderungen mindern. Somit ist mit der Realisierung des Vorhabens eine voraussichtlich geringfügige und nicht wahrnehmbare Verstärkung des bereits heute nachweisbaren Wärmeinseleffektes verbunden.

Weiterhin kann der geplante kompakte Baukörper künftig möglicherweise zu stärkeren Windfeldveränderungen führen, als die bestehenden Gebäude. Dies kann zum einen zu verschlechterten Austauschbedingungen im Lee führen. Zum anderen können Windgeschwindigkeitsüberhöhungen aufgrund von Düsen- und Lückeneffekten entstehen, die mit einer Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität einhergehen.

Im Zusammenwirken weiterer, im Umfeld geplanter Bauvorhaben (Cox-Gelände, Bebauung der Hangflächen) wird sich die stadtklimatische Situation der Innenstadt künftig möglicherweise deutlicher verschlechtern. Dies wäre nur zu einem geringen Teil dem Vorhaben "RheinBerg Passage" anzulasten.

Die beschriebenen Auswirkungen würden im Wesentlichen auch ohne Realisierung der "RheinBerg Passage" auftreten, wenn eine Bebauung entsprechend den Maßgaben des geltenden Bebauungsplans realisiert würde. Durch die vorhabenbedingt vollständige Beseitigung der vorhandenen Vegetation gegenüber einer überwiegenden Beseitigung bei einer Realisierung des bestehenden Bebauungsplans, sind die Auswirkungen geringfügig stärker.

1.5.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Da sich innerhalb des Plangebietes keine relevanten Kultur- und Sachgüter befinden, sind vor allem mögliche Auswirkungen auf denkmalgeschützte Gebäude im Umfeld zu betrachten.

Gegenüber dem denkmalgeschützten Gebäude Paffrather Straße Nr. 42 springt die Bebauung sowohl heute als auch künftig von ca. 25 auf 50 m zurück. Die wahrnehmbare Gebäudehöhe wird die der heutigen Gebäude nicht überschreiten. Die heute jenseits der Paffrather Straße im Plangebiet gelegenen Verkehrsgrünflächen werden künftig durch einen städtebaulich wenig ansprechenden vollständig versiegelten Anlieferungsbereich ersetzt. Auf der anderen Seite wird sich hinsichtlich der Fassadengestaltung der "RheinBerg Passage" künftig ein städtebaulich ansprechenderes Bild ergeben, als die heutige Ansicht des Parkhauses.

Die denkmalgeschützten Kalköfen auf dem ehemaligen Cox-Gelände sind von dichten hohen Gehölzbeständen umgeben, so dass hier zurzeit keine Blickbeziehungen zum Plangebiet bestehen. Die Kalköfen werden durch Realisierung der "RheinBerg Passage" nicht tangiert.

Innerhalb des Plangebietes liegen keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von archäologischen Bodendenkmälern vor. Bezüglich der allgemein geltenden Meldepflicht nach §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW für archäologische Bodenfunde werden sowohl im Städtebaulichen Vertrag II, als auch in den Baugenehmigungen Hinweise aufgenommen.

Der Erhaltungsbereich an der Straße 'Am Alten Pastorat' liegt in ca. 120 m Entfernung südöstlich des Plangebietes und wird von der Realisierung des Vorhabens nicht tangiert. Auch hier ergeben sich keine Blickbeziehungen zum Plangebiet.

Insofern sind insgesamt vorhabenbedingt keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter zu erwarten.

1.5.8 Bevölkerung und Gesundheit des Menschen

Durch die Realisierung der "RheinBerg Passage" wird sich die Aufenthalts- und Erlebnisqualität des Plangebietes verbessern. Das neue Gebäude definiert die Eingangssituation zur City neu und bietet insbesondere für Bahnreisende einen attraktiven Empfangsbereich.

Für die Ermittlung der vorhabenbedingt zu erwartenden **Verkehrslärmbelastungen** wurde im Rahmen der Umweltprüfung für die "RheinBerg Passage" ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.500 Pkw pro Tag angenommen. Dies entspricht größenordnungsmäßig in etwa dem im Jahr 2003 am gleichen Standort geprüften Vorhaben 'City-Galerie Gladium'¹⁵, so dass die Ergebnisse der damals durchgeführten Verkehrsberechnungen im Wesentlichen weiterhin Gültigkeit haben. Auf dieser Grundlage ist im Umfeld der 'RheinBerg Passage' künftig eine kaum wahrnehmbare Zunahme der Verkehrslärmbelastungen um bis zu 1 dB(A) festzustellen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden insofern an allen Immissionspunkten künftig wie heute deutlich überschritten. Durch die – aufgrund einer zwischenzeitlich **aktualisierten** Untersuchung¹⁶ – aktuell niedrigeren Daten zur Verkehrsentwicklung fällt die Pegelerhöhung durch den Straßenverkehr kleiner als 1 dB(A) aus; somit wird an den Immissionsorten subjektiv keine Änderung der Verkehrssituation wahrgenommen.

¹⁵ vgl. **BKR (2003)**: Umweltprüfung Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 – Gladium – Stadt Bergisch Gladbach, 5. September 2003, sowie **BLANKE (2003)**: Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bergisch Gladbach, Februar 2003

¹⁶ **AMBROSIUS BLANKE (2006)**: "RheinBerg Passage" in Bergisch Gladbach, Ermittlung des Zusatzverkehrs und Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz, **Stand 18.03.2006**

Immissionspunkte	Prognose-Nullfall		Prognose		Differenz	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IP2 Geplante Bebauung Cox-Gelände	62	53	63	54	+0,5	+0,6
IP4 Paffrather Straße 42	67	59	68	61	+0,3	+0,3
IP6 Paffrather Straße 29	65	57	65	57	+0,2	+0,1
IP8 J.-W.-L.-Straße 9	68	60	69	61	+0,8	+0,7
IP9 J.-W.-L.-Straße 17	64	55	65	56	+1,1	+1,0

60/50 = Überschreitung des Orientierungswertes der DIN 18005

Tabelle 3: Verkehrsbedingte Lärmpegel Prognose-Nullfall und Prognose

Bezüglich der zu erwartenden vorhabenbedingten **Gewerbelärmbelastungen** wurden die Geräuschabstrahlungen der Parkdecks einschließlich der Rampen ermittelt. Die Anlieferung wurde unter Zugrundelegung des Nutzungskonzepts mit bis zu 30 Lkw zum Tageszeitraum berücksichtigt. Die technischen Anlagenteile (Lüftung, Klima, Kompressoren) müssen so ausgeführt werden, dass sie insgesamt mit den übrigen Geräuschen aus Parkhaus und Ablieferung den zulässigen Immissionsrichtwert einhalten.

Maßgeblich für die Beurteilung von Gewerbelärm sind vor allem die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm¹⁷ von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts für Mischgebiete. Das Schalltechnische Gutachten¹⁸ ermittelt an den vier Immissionspunkten Lärmpegel tags zwischen 35 dB(A) und 57 dB(A)¹⁹. Die Werte liegen damit tags unterhalb der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Die aufgrund einer zwischenzeitlich **aktualisierten** Untersuchung²⁰ geringer ausfallenden Verkehrszuwächse durch das Bauvorhaben bewirken um ca. 1-2 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel für Gewerbelärm. Die Immissionsgrenzwerte der TA-Lärm für Mischgebiete werden dann noch deutlicher eingehalten.

Eine Nachtanlieferung ist nur unter erheblichen Einschränkungen mit zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Einhausung und/oder Lärmschutzwände im Bereich der angrenzenden Nutzungen) mit gesondertem Nachweis möglich.

1.5.9 Wechselwirkungen

Bei der vorstehenden Beschreibung der Auswirkungen wurden Wechselwirkungen zu anderen Schutzgütern implizit mit berücksichtigt. Vorhabenbedingte Wechselwirkungen sind beispielsweise durch die Beseitigung der Grünflächen gegeben: Biotopstrukturen gehen verloren, Bodenfunktionen, klimatische Funktionen und Funktionen im Wasserhaushalt werden weiter reduziert. Enge Wechselwirkungen bestehen darüber hinaus zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser. So können bspw. Schadstoffeinträge in den Boden während der Bauphase auch ins Grundwasser gelangen.

Zudem sind Wechselwirkungen im Sinne einer Summenwirkung des Vorhabens mit weiteren im Umfeld geplanten Bauvorhaben zu erwarten (Bebauung des Cox-Geländes und der Hangflächen). Dies betrifft insbesondere die möglicherweise zu erwartenden Veränderungen der stadtklimatischen Situation der Innenstadt Bergisch Gladbachs, die nur in geringem Maße dem Vorhaben "RheinBerg Passage" anzulasten sind.

¹⁷ TA-LÄRM (1998): Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26.08.1998

¹⁸ PEUTZ CONSULT GMBH (2005): Schalltechnische Untersuchung und Schadstoffgrobscreening zum Bebauungsplan Nr. 28 "RheinBerg Passage" in Bergisch-Gladbach, Stand 19.12.2005

¹⁹ die Berechnung beruht auf der Vorgabe von 3 Parkdecks. Bei Realisierung von 4 Parkdecks und entsprechend höherem Verkehrsaufkommen werden überschlägig maximal um 1 dB(A) höhere Lärmpegel erreicht. Auch dann können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten werden.

²⁰ AMBROSIUS BLANKE (2006): "RheinBerg Passage" in Bergisch Gladbach, Ermittlung des Zusatzverkehrs und Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz, Stand 18.03.2006

1.6 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten im Plangebiet sind nachstehend aufgeführt:

Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3, 1. Änderung

Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 'Stadtmitteprojekt' 2. Änderung, Entwurf 1999

Vorhabenbezogener Bebauungsplans Nr. 2194 'Gladium', Entwurf 2003

Diese entsprechen nicht mehr den derzeit verfolgten Planungsabsichten.

1.7 Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Die Umweltprüfung greift wesentlich auf die bereits vorliegenden Umweltuntersuchungen für verschiedene, an dem betrachteten Standort bereits verfolgte Planungen zurück²¹. Die Erkenntnisse dieser Untersuchungen wurden überprüft, ergänzt und ggf. aktualisiert. Darüber hinaus werden die Ergebnisse des zeitlich parallel erarbeiteten Schallgutachtens und der lufthygienischen Untersuchung einbezogen.

Für die Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands wurde – in Absprache mit der Stadt Bergisch Gladbach – die Bestandsaufnahme aus dem Jahr 1999, d.h. vor Beseitigung der Brache im Zuge der Bauarbeiten zum damals auf dem Standort geplanten Kinocenter herangezogen.

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung legt die umweltrelevanten Eigenschaften des Vorhabens auf der Grundlage des vorliegenden städtebaulichen Entwurfs²² zugrunde.

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung ('Prognose-Nullfall') bezieht sich auf den rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3, 1. Änderung. Über diese allgemeinen Angaben zur Vorgehensweise hinaus enthalten die Kapitel 1.3.1 bis 1.3.8 sowie 1.5.1 bis 1.5.9 jeweils schutzgutbezogenen Angaben zu verwendeten Beurteilungsgrundlagen und angewandten Bewertungsverfahren.

Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind (z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse gemäß § 6 (4) Nr. 3 UVPG) ergeben sich zum Einen aufgrund der kleinräumig wechselnden und außerordentlich komplexen Untergrundsituation im Plangebiet; hierdurch verbleiben – trotz bereits vorliegender detaillierter Untersuchungen im südlichen Teil des Plangebietes – noch Unwägbarkeiten bezüglich der Anforderungen an die Gebäudegründung sowie hinsichtlich der Aussagen zur Boden-, Altlasten- und Grundwassersituation. Zum anderen ergeben sich Schwierigkeiten bezüglich der Aussagen zur lufthygienischen Situation: Die großen Höhenunterschiede zwischen den Emissions- und Immissionsorten, sowie parallel und einmündend verlaufender Straßen im Bereich des Plangebietes, werden im Rahmen des Grobscreenings gemäß MLuS nicht ausreichend berücksichtigt. Lufthygienische Messungen zur Vorbelastung liegen nicht vor. Insofern sind die Ergebnisse mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten verbunden. Genauere Erkenntnisse können nur durch eine ergänzende mikroskalige Untersuchung, einhergehend mit einer aufwändigen messtechnischen Erfassung der derzeitigen Vorbelastung, erzielt werden.

1.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die Stadt Bergisch Gladbach führt das bereits begonnene Änderungsverfahren für den Bebauungsplan Nr. 28 Teil 3 – Stadtmitteprojekt (Stand nach 1. Offenlage) nach altem Planungsrecht (BauGB 1998) fort.

²¹ vgl. BKR (2003): Umweltprüfung Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 – Gladium – Stadt Bergisch Gladbach, 5. September 2003 sowie BKR (1999): Umweltverträglichkeitsstudie Bahnhofscenter Bergisch Gladbach, 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 28, Teil 3 – Stadtmitteprojekt – Bergisch Gladbach

²² Hkm Management AG: Neubau SBW Markkauf, Sanierung Parkhaus, Maßstab 1:500, Stand 28.11.2005

Die geplante "RheinBerg Passage" sieht den teilweisen Erhalt des bestehenden Parkhauses vor und ergänzt dieses durch eine Mantelbebauung mit Einzelhandelsnutzungen. Kern des Projektes ist die Nutzung der Erdgeschossenebene durch einen 'Marktkauf' SB-Warenmarkt. Die übrigen Geschosse werden im Bereich der Mantelbebauung durch weitere Fachmärkte sowie im Bereich des Parkhauses als Parkdecks genutzt.

Der Bebauungsplan setzt als Art der baulichen Nutzung Kerngebiet gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) auf rd. 12.000 m² fest. Mit der Grundflächenzahl von 1,0 wird die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung für Kerngebiete gemäß § 17 BauNVO ausgeschöpft. Das Plangebiet wird nach Realisierung des Vorhabens nahezu vollständig überbaut bzw. versiegelt sein.

Das Vorhaben ist auf einem anthropogen stark überprägten Standort geplant, der heute schon einen hohen Versiegelungsgrad und die großen kompakten Baukörper des ehemaligen Busbahnhofes und Parkhauses aufweist. Kleinflächig kommen Verkehrsgrünflächen und eine Brache vor. Das Umfeld des Plangebietes ist durch erhebliches Verkehrsaufkommen geprägt.

Auf die Schutzgüter **Pflanzen und Tiere sowie Boden und Wasser** werden durch die Realisierung der 'RheinBerg Passage' nur vergleichsweise geringfügige Auswirkungen erwartet, die – insbesondere aufgrund der hohen Vorbelastung des Standortes (überwiegende Bebauung und Versiegelung, künstliche Aufschüttung, Altlasten) – überwiegend als nicht erheblich einzuschätzen sind. Sie würden darüber hinaus im Wesentlichen auch ohne Realisierung des Vorhabens bei einer Umsetzung des bestehenden Bebauungsplans auftreten.

Der Eingriff in den Naturhaushalt kann durch die im Geltungsbereich geplanten Maßnahmen (Baumpflanzungen) sowie die Tilgung des verbleibenden Kompensationsdefizites über das städtische Ökokonto als ausgeglichen angesehen werden.

Die ehemals vorhandenen Schadstoffbelastungen im Bereich der Altlastenverdachtsfläche Nr. 147 'Stationsstraße' wurden bereits ausgehoben und ordnungsgemäß entsorgt. Geogene und/oder weitere lokale anthropogene Belastungen im Untergrund können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Die kleinräumig wechselnden und äußerst komplexen Untergrundverhältnisse mit tief reichenden Karsthohlräumen führen zu schwierigen Baugrundverhältnissen und erhöhten Anforderungen an die Gebäudegründung. Trotz vorliegender detaillierter Untersuchungen im südlichen Teil des Plangebietes verbleiben hier noch Unwägbarkeiten bezüglich der Anforderungen an die Gebäudegründung sowie hinsichtlich der Aussagen zur Altlasten- und Grundwassersituation.

Bezüglich des Schutzgutes **Klima** bewirkt die Realisierung der "RheinBerg Passage" voraussichtlich nur eine geringfügige Verschlechterung der klimaökologischen Situation. Im Zusammenwirken weiterer, im Umfeld geplanter Bauvorhaben (Cox-Gelände, Bebauung der Hangflächen) wird sich die stadtklimatische Situation der Innenstadt künftig möglicherweise deutlicher verschlechtern. Dies wäre nur zu einem geringen Teil dem Vorhaben "RheinBerg Passage" anzulasten.

Im Hinblick auf die **Bevölkerung und die Gesundheit des Menschen** sind am Standort insbesondere die Lärmbelastungen sowie die lufthygienische Situation von Bedeutung:

Die Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens (PEUTZ CONSULT GMBH 2005) machen deutlich, dass im Umfeld des Vorhabens bereits eine erhebliche Vorbelastung durch **Verkehrslärm** zu verzeichnen ist. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete an der nächstgelegenen Bebauung entlang der Paffrather Straße, der Stationsstraße und der Jakobstraße werden heute schon erheblich (um bis zu 10 dB(A)) überschritten. Die Realisierung der 'RheinBerg Passage' bewirkt hier künftig eine kaum wahrnehmbare Lärmzunahme um bis zu 1 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden insofern an allen Immissionspunkten künftig wie heute deutlich überschritten. Durch die – aufgrund einer zwischenzeitlich fertiggestellten Untersuchung (AMBROSIOUS BLANKE 2006) – aktuell niedriger anzusetzenden Verkehrsmengen fällt die Pegelerhöhung durch den Straßenverkehr kleiner als 1 dB(A) aus; somit wird an den Immissionsorten subjektiv keine Änderung der Verkehrssituation wahrgenommen.

Bezüglich der vorhabenbedingt zu erwartenden **Gewerbelärmbelastungen** ermittelt das Schalltechnische Gutachten an den vier Immissionspunkten Lärmpegel tags zwischen 35 dB(A) und 57 dB(A). Die Werte liegen damit tags unterhalb der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete. Die aufgrund der zwischenzeitlich fertiggestellten aktuellen Untersuchung geringer ausfallenden Verkehrszuwächse durch die 'RheinBerg Passage' bewirken um ca. 1-2 dB(A)

niedrigere Beurteilungspegel für Gewerbelärm. Die Immissionsgrenzwerte der TA-Lärm für Mischgebiete werden dann noch deutlicher eingehalten.

Eine Nachtanlieferung ist hingegen nur unter erheblichen Einschränkungen mit zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Einhausung und/oder Lärmschutzwände im Bereich der angrenzenden Nutzungen) mit gesondertem Nachweis möglich.

Die technischen Anlagenteile (Lüftung, Klima, Kompressoren) müssen so ausgeführt werden, dass sie insgesamt mit den übrigen Geräuschen aus Parkhaus und Ablieferung den zulässigen Immissionsrichtwert einhalten.

Bezüglich der **lufthygienischen Belastungen** zeigen die Ergebnisse des Grobscreenings (PEUTZ CONSULT GMBH 2005) gemäß MLuS im Bereich des Plangebietes bereits für die jetzige Situation, dass der 24h-Grenzwert für Feinstaub von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ derzeit häufiger als die gem. 22. BImSchV zulässige Anzahl von 35 mal pro Jahr überschritten wird; der 1h-Grenzwertes für Stickstoffdioxid von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird häufiger als die zulässige Anzahl von 18 mal pro Jahr überschritten. Reduzierungen der kraftfahrzeugspezifischen Emissionen verringern künftig sukzessive die jährlich zu erwartenden Überschreitungshäufigkeiten, so dass für Feinstaub ab dem Jahr 2010 nur noch die zulässigen 35 Überschreitungstage zu erwarten sind; für Stickstoffdioxid werden die zulässigen 18 Überschreitungen voraussichtlich erst ab dem Jahr 2020 eingehalten werden können.

Nach Realisierung der "RheinBerg Passage" – einschließlich der damit verbundenen Änderungen der Verkehrssituation – ergäbe sich an allen drei betrachteten Immissionsorten entlang der Jakobstraße (Parkhausumfahrung) pro Jahr je ein zusätzlicher Überschreitungstag des 24h-Grenzwertes für Feinstaub, sowie eine zusätzliche Überschreitung des 1h-Grenzwertes für Stickstoffdioxid. Dies führt dazu, dass eine Einhaltung der zulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Jahr ca. 1 bis 2 Jahre später erreicht wird, würden keine zusätzlichen kommunalen Konzepte zur Reduzierung der Feinstaubbelastung greifen.

Die Grenzwerte der 22. BImSchV sind keine 'no-effect-levels', so dass davon auszugehen ist, dass auch bei einer Reduktion der Feinstaubbelastung unter die Grenzwerte noch Gesundheitsrisiken (insbesondere aufgrund von Herz-Lungenerkrankungen sowie Lungenkrebs) verbleiben. Insofern ist im Hinblick auf die menschliche Gesundheit insgesamt eine möglichst weitgehende Minimierung der Schwebstaubbelastung anzustreben. Bisher konnte keine Schwellenkonzentration abgeleitet werden, unter der keine Gefahr für die Gesundheit besteht.

Diese im Rahmen des Grobscreenings errechneten Luftschadstoffkonzentrationen sind mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten verbunden. Genauere Erkenntnisse können nur durch eine ergänzende mikroskalige Untersuchung, einhergehend mit einer aufwändigen messtechnischen Erfassung der derzeitigen Vorbelastung, erzielt werden. Durch die aufgrund der zwischenzeitlich vorgelegten aktuellen Untersuchung etwas geringer anzusetzenden Verkehrsmengen ändern sich die Ergebnisse des Schadstoffgrobscreenings nur unwesentlich: die Unsicherheit der Schadstoffimmissionen aufgrund der angenommenen Luftschadstoffvorbelastung (Mittelstadt, mittel) ist höher, als die Auswirkung der Verkehrsmengenänderung durch die neue Verkehrsuntersuchung.

<-@