

**Stadt Bergisch Gladbach  
Der Bürgermeister**

<b>Federführender Fachbereich</b> <b>Planung</b>	<b>Drucksachen-Nr.</b> <b>333/2006</b>	
<b>Beschlussvorlage</b>		
<input type="checkbox"/> <b>Nichtöffentlich</b>		
<b>Beratungsfolge</b> ▼	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b> (Beratung, Entscheidung)
<b>Planungsausschuss</b>	<b>17.08.2006</b>	

**Tagesordnungspunkt**

**Bebauungsplan Nr. 2433 - Tannenbergstraße -  
- Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**

**Beschlussvorschlag:**

@->

Der Planungsausschuss beschließt, das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2433 – Tannenbergstraße – auf der Grundlage des vorgestellten Vorentwurfs fortzusetzen und beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mittels Aushang.

<-@

## **Sachdarstellung / Begründung:**

@->

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den innerstädtischen, niveaugleichen Bahnübergang Tannenbergsstraße / Hermann-Löns-Straße im Zusammenhang mit der Einrichtung eines elektrischen Stellwerkes aufzuheben. Der Wegfall dieser wichtigen Pkw-, Lkw-, Rad- und Fußwegequerung über die S-Bahngleise muss aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach zeitnah durch eine Ersatzquerung kompensiert werden. Hierfür ist – nach jahrelanger Suche nach einer geeigneten Trasse – nunmehr ein südwestlich des heutigen Übergangs gelegenes Unterführungsbauwerk geplant. Auf Grund ihrer Vorzüge gegenüber den bis dato vorliegenden Lösungen wurde diese neue Trassenvariante am 04.12.2003 im Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr zur Weiterverfolgung beschlossen.

Der nächste Schritt auf dem Weg zur Realisierung der Ersatzlösung für den ebenerdigen Bahnübergang besteht darin, das erforderliche Planungsrecht zu schaffen. Das bisher angestrebte Planfeststellungsverfahren kann nach einer zwischenzeitlichen Gesetzesänderung nur noch für Vorhaben durchgeführt werden, für die von Gesetzes wegen eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt werden muss. Dies trifft für die Straßenunterführung nicht zu. Aus diesem Grund muss ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

## **Verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen der geplanten Bahnunterführung**

Für die geplante Straßenunterführung gibt es grundsätzlich verschiedene Alternativen der Einbindung in das bestehende Straßennetz. In Abhängigkeit von der gewählten Variante ergeben sich unterschiedliche Konsequenzen für die Verkehrsflüsse und -belastungen der einzelnen Straßen im Umfeld der Unterführung. Die Unterführung eröffnet neben erwarteten verkehrlichen Erleichterungs- und Entlastungseffekten kleinräumig verschiedene Optionen städtebaulicher Neuordnung und Entwicklung in einem heute insgesamt heterogenen Nutzungsgefüge. Der Untersuchungsbereich wurde daher entsprechend der möglichen verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen der geplanten Straßenunterführung großzügig abgegrenzt. Er reicht vom Driescher Kreuz über die Gewerbeflächen nördlich der Bahnunterführung bis zum Gronauer Kreisel (s. Anlage).

Im Auftrag der Stadt hat das Büro blanke verkehr.concept eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Ziel war die Prüfung und Bewertung von drei Varianten:

- Anbindung der Unterführung ausschließlich an die Kalkstraße (Variante A)
- Anbindung der Unterführung ausschließlich an die Mülheimer Straße parallel zur Gleistrasse in Richtung Zinkhütte (Variante B)
- Anbindung der Unterführung an die Kalkstraße *und* die Mülheimer Straße (Variante C).

Im Folgenden werden zunächst die verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungspotenziale des Bereiches beschrieben, bevor dann im Anschluss näher auf den eigentlichen städtebaulichen Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergsstraße – eingegangen wird.

## **Verkehrsplanung**

Im Rahmen der Vereinbarungen mit der Bahn und insbesondere im Hinblick auf die Förderfähigkeit der Maßnahme „Ersatz Bahnübergang Tannenbergsstraße“ ist es realistisch, das Planungsrecht kurzfristig für eine Variante herzustellen, die sich an der heutigen Situation orientiert, d.h. eine Verbindung zwischen der Hermann-Löns-Straße und der Kalkstraße herstellt (Variante A). Um jedoch auch andere Alternativen zu prüfen und mittel- bis langfristige Optionen der konzeptionellen Verkehrsplanung nicht von vornherein auszuschließen, wurden in der Verkehrsuntersuchung von blanke verkehr.concept in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro VIA vom Februar 2006 die Ver-

kehrszunahmen und -entlastungen auf den umliegenden Straßen für alle drei oben benannten Planvarianten ermittelt.

Die zu prüfenden Varianten ergeben sich zum einen aus dem Auftrag des AUIV für die Bahnunterführung und zum anderen aus der Beschlusslage von Hauptausschuss (09.06.98, 24.10.00) und Rat (23.06.98, 29.04.99), ausgehend von der Bahnunterführung Tannenbergsstraße eine Straßenverbindung auf dem Bahndamm in Richtung Süden zu untersuchen (sog. „Netzergänzung westliche Innenstadt“).

Auch mit der zunächst reduzierten Form einer Anbindung der Straßenunterführung ausschließlich an die Kalkstraße geht bereits eine leichte Entlastung umliegender Straßen einher. In jedem Fall werden die nördlich der Gleise liegenden Gewerbegebiete (Britanniahütte) über die großzügige Unterführung besser erschlossen als über den beschränkten Bahnübergang Tannenbergsstraße bzw. die für Lkw nur eingeschränkt nutzbare Unterführung an der Buchholzstraße.

Die Anbindung der Bahnunterführung nach Nordosten führt über die Kalkstraße, die künftig in zwei Richtungen zu befahren sein sollte, in Richtung Driescher Kreuz. Die derzeit für den geplanten Kreisverkehr am Driescher Kreuz laufende Verkehrsplanung berücksichtigt bereits die neue Bahnunterführung und ihre zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen.

Im Rahmen der Gesamtabwägung einer geeigneten Anbindung der neuen Straßenunterführung an das umgebende Straßennetz ist auch die mittel- bis langfristige Perspektive zu berücksichtigen. Im Zuge der Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach haben Hauptausschuss und Rat Beschlüsse gefasst, die sog. „Netzergänzung westliche Innenstadt“ zur Entlastung des Gronauer Kreisels und der unteren Hauptstraße weiter zu verfolgen. Vorgeschlagen wurde damals eine Straßenverbindung zwischen der Ersatzlösung Tannenbergsstraße über den Bahndamm entweder bis zum Refrather Weg (kleine Lösung) oder darüber hinaus bis zur geplanten Querspange zwischen Refrather Weg und Bensberger Straße.

Mit dem möglichen Anschluss der geplanten Straßenunterführung an Kalkstraße *und* Mülheimer Straße (Variante C) würde diese Option weiter offen gehalten. Die Variante C würde als mittel- bis längerfristige Option weitere Entlastungswirkungen im vorhandenen Straßennetz mit sich bringen. Sie ermöglicht für Verkehre aus Gronau bzw. Köln und teilweise auch für Verkehre aus Refrath eine Umfahrung des Bereichs zwischen Bahndamm und Driescher Kreuz. In den besonders sensiblen Straßenabschnitten der Hauptstraße zwischen Driescher Kreuz und Dechant-Müller-Straße und in der Dechant-Müller-Straße selbst können mit der Variante C Belastungsrückgänge von 28 % auf der Hauptstraße bzw. 39 % auf der Dechant-Müller-Straße erzielt werden.

Die mögliche Anbindung der Straßenunterführung nach Süden führt parallel zu der Gleisanlage zunächst bis zur Mülheimer Straße. Für den Anschluss an die Mülheimer Straße wurde bereits in einer Machbarkeitsstudie untersucht, ob eine ebenerdige (plangleiche) Kreuzung an dieser Stelle möglich ist. Die Machbarkeit wurde bestätigt unter der Voraussetzung, dass die Mülheimer Straße geringfügig angehoben und die Straßenverbindung von der Straßenunterführung parallel zum Bahndamm auf die Mülheimer Straße geführt würde. Die Gleisanlagen würden die Mülheimer Straße über eine neue schmalere Brücke queren.

Die Verkehrsuntersuchung ist den Fraktionen zugegangen.

### **Städtebauliche Entwicklung**

Im Flächennutzungsplan der Stadt Bergisch Gladbach ist der überwiegende Teil des erweiterten Untersuchungsgebietes als „gemischte Baufläche“ dargestellt. Entlang der Hauptstraße sind zudem

Kerngebiete dargestellt. Diese reichen bis nach Süden zum Gronauer Kreisel. Mit den Leitbildern zur Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach wurde jedoch bereits 1998 vom Rat der Stadt beschlossen, das eigentliche Stadtzentrum auf den Bereich östlich des Driescher Kreuzes zu beschränken. In der Konsequenz wird die Darstellung von Kerngebieten entlang der unteren Hauptstraße westlich des Driescher Kreuzes mit der Überarbeitung des Flächennutzungsplanes entfallen.

Städtebauliches Ziel ist hier die Entwicklung zentrumsergänzender Mischgebiete und eine Stärkung der Wohnnutzung. Die Straßenunterführung Tannenbergstraße in der längerfristig zu verfolgenden Variante C und die damit verbundenen Verkehrsentlastungen entlang der südlichen Hauptstraße eröffnen für diesen Bereich Chancen und Impulse zur Umsetzung dieses Leitbildes einer Attraktivierung der Wohnnutzung und Steigerung des Wohnanteils in der westlichen Innenstadt bei gleichzeitiger Stärkung der Tragfähigkeit des vorhandenen und geplanten örtlichen Einzelhandels.

Die mit Verkehrsentlastungen ermöglichte Attraktivierung der Wohnnutzung kann zudem – insbesondere einhergehend mit weiteren wohnbaulichen Entwicklungen in der Innenstadt (Cox-Gelände, Baulückenschließung an der Dechant-Müller-Straße u.a.) – zu einer spürbaren Belebung des Zentrums von Bergisch Gladbach führen. Mit dem langfristigen Netzschluss an die A 4 und dem Vollzug der Querspange 'Zinkhütte' als Netzergänzung westliche Innenstadt lassen sich diese Entlastungs- und Entwicklungspotenziale noch weiter fortentwickeln.

Mit dem geplanten Kreisverkehr zwischen den beiden zu überführenden Gleistrassen und der Anbindung an die Mülheimer Straße bekommt das Gewerbegebiet im „Gleisdreieck“ neue Möglichkeiten der Erschließung. Selbst wenn die Straßenunterführung zunächst ohne die Anbindung an die Mülheimer Straße gebaut werden sollte, entsteht die Option, das Gewerbegebiet an den neuen Kreisel anzubinden und die Straße 'Am Kuhlerbusch' von gewerblichem Zielverkehr zu entlasten bzw. die dortige Wohnnutzung aufzuwerten.

Mit dem Bau der Ersatzquerung würde das „Steinbüchel-Gelände“ zwischen Tannenberg- und Dechant-Müller-Straße im Verlauf der Kalkstraße auf einem rd. 110 m langen und voraussichtlich max. 6 m breiten Streifen baulich in Anspruch genommen. Sowohl eine weitere Nutzung im Bestand (Sanitär-Großhandel) als auch eine Umstrukturierung dieses Grundstücks in Richtung eines Mischgebietes werden durch die Ersatzquerung nicht einschneidend beeinträchtigt.

Auf der heutigen Grünfläche an der Hauptstraße zwischen Tannenberg- und Dechant-Müller-Straße wird kurzfristig ein Regenrückhaltebecken mit einem Fassungsvermögen von 10.000 m<sup>3</sup> errichtet. Im Anschluss soll die öffentliche Grünfläche wieder hergestellt werden. Die heute infolge der hohen Verkehrsbelastung stark eingeschränkte Aufenthaltsqualität kann langfristig verbessert werden mit Umsetzung der Variante C und der damit verbundenen Verkehrsentlastung auf Haupt- und Dechant-Müller-Straße. Erhalt bzw. Wiederherstellung dieser öffentlichen Grünfläche ist besonders wichtig, da es sich um den einzigen Spielplatz im erweiterten Untersuchungsgebiet handelt.

### **Städtebaulicher Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergstraße –**

Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist die planungsrechtliche Sicherung des Verkehrsbauwerks der neuen Straßenunterführung, so dass die Maßnahme zeitnah umgesetzt werden kann. Das Bauleitplanverfahren beschränkt sich daher räumlich und thematisch auf das Verkehrsbauwerk und sein Umfeld, das vom Bau der Unterführung direkt betroffen ist.

Grundlage des Vorentwurfs ist die Straßenplanung des Planungsbüros Spitzlei & Jossen. Als Ersatz für den heutigen Übergang wird das geplante Unterführungsbauwerk ausgehend von der Hermann-Löns-Straße nach Süden unter die Bahngleise geführt und über einen Kreisverkehr in Tieflage und

einer hochführenden Rampe an die Kalkstraße in Höhe der Dechant-Müller-Straße angebunden. Ein Kreisverkehr schafft die kurzfristige Anbindung an die Kalkstraße und eröffnet zugleich die Option einer späteren Anbindung an die Mülheimer Straße. Aus der Verkehrsuntersuchung von blanke verkehr.concept ergibt sich, dass bei Umsetzung der Variante C alle drei Verkehrsanbindungen (H.-Löns-Straße, Kalkstraße, Mülheimer Straße) ein annähernd gleiches Verkehrsaufkommen aufweisen, so dass eine Vorfahrtsregelung für eine bestimmte Richtung nicht zu rechtfertigen wäre. Der Kreisverkehr ermöglicht dagegen eine Gleichbehandlung aller drei Zufahrten ohne Ampelregelung.

Die von der Hermann-Löns-Straße abführende Rampe bis zum Kreisverkehr quert das Gewerbegebiet 'Britanniahütte'. Der Anschluss der Ersatzquerung an die Kalkstraße wird über eine vom Kreisverkehr ausgehende, nach Nordosten führende Straße hergestellt, die wiederum das Anschlussgleis zur Zinkhütte unterquert. Die Rampe im Bereich der heutigen Kalkstraße endet niveaugleich etwa im Bereich der Kreuzung Kalkstraße / Dechant-Müller-Straße. Das Unterführungsbauwerk berücksichtigt dabei fahrbahnbegleitend angemessene Geh- und Radwegbreiten.

Die Straßenplanung wird dem Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr in seiner Sitzung am 29.08.2006 von einem Vertreter des planenden Büros im Detail vorgestellt.

Der Geltungsbereich des neuen Bebauungsplans Nr. 2433 – Tannenbergstraße – überlagert teilweise den des Bebauungsplans Nr. 2418 – Britanniahütte –. Das Gewerbegebiet 'Britanniahütte' wird in seinem östlichen Drittel durch das geplante Verkehrsbauwerk durchschnitten. Auf diese Weise entsteht östlich der neuen Bahnquerung eine ca. 0,7 ha große, gewerbliche Baufläche, die neu geordnet werden kann. Die Verkehrsfläche der ehemaligen Tannenbergstraße nördlich der Bahngleise bis zur Britanniahütte wird künftig nicht mehr für den öffentlichen Verkehr benötigt und kann somit dem Gewerbegebiet zugeschlagen werden. Es bietet sich an, die ehemalige Straßenparzelle sowie die verbleibende Baufläche in diesem Bereich der Saint-Gobain ISOVER G+H AG zuzuordnen. Es ist zudem möglich, die genannte Fläche mittels einer Überfahrt mit dem westlichen Bereich der Britanniahütte zu verknüpfen.

Im wirksamen Flächennutzungsplan ist der gesamte Bereich zwischen der Kalkstraße und den Bahnanlagen abweichend von der tatsächlichen Nutzung (Gewerbefläche der Fa. Kops) als Grünfläche dargestellt. Ob dieses planerische Ziel einer Eingrünung des Areals der Deutschen Bahn AG in der verbindlichen Bauleitplanung weiter verfolgt werden soll, ist nicht Gegenstand des aktuellen Bebauungsplanverfahrens, sondern muss im Rahmen künftiger Planungen für den Bereich zwischen Driescher Kreuz und Gronauer Kreisel entschieden werden.

Die Erschließung des Geländes der Fa. Kops wird durch die künftige Ausgestaltung der Kalkstraße beeinträchtigt. Während die Kunden- bzw. Pkw-Zufahrt im Osten der Fläche nicht berührt wird, muss die bisherige, niveaugleiche Anbindung an die Kalkstraße im Zuge des Straßenneubaus aufgegeben werden. Eine Ersatzlösung wird durch eine Anbindung über die Tannenbergstraße geboten. Die Deutsche Bahn benötigt hier anstelle des entfallenden Stellwerks trotz der Übernahme von dessen Funktionen durch das elektrische Stellwerk in Mülheim einen sog. Stellschrank. Zur Erschließung dieses Stellschranks wird der Trog der neuen Bahnunterführung auf Höhe der Tannenbergstraße überbrückt. Mit kleineren Geländeanpassungen auf dem Gewerbegrundstück könnte die Fa. Kops diese für die Bahn erforderliche Erschließung mitnutzen. In der Konsequenz würden der Lieferverkehr der Fa. Kops künftig über die Tannenbergstraße geführt.

Die Breite der heutigen Kalkstraße reicht nicht aus, um den notwendigen Querschnitt der neuen Straßenrampe aufzunehmen. Auf der Südseite der Rampe Kalkstraße greift die Planung daher ca. 6 m tief in das Grundstück der Fa. Steinbüchel ein. Hier werden zehn Laubbäume durch das Verkehrsbauwerk überplant und somit aus dem Stadtbild entfallen. Im Rahmen des Bebauungsplans ist über den Ersatz dieser stadtbildprägenden Bäume zu entscheiden.

Auf Grund der künftigen Troglage der Kalkstraße entfällt die Anbindung von Tannenbergs- und Friedrichstraße an die Kalkstraße. Daher wird die Tannebergstraße künftig von der Hauptstraße aus erschlossen. Im Bereich der künftigen Kalkstraße werden die beiden Straßen miteinander verbunden. Diese Straßenverbindung nimmt einen kleinen Teil des Eckgrundstücks mit dem Ausstellungsgebäude der Fa. Steinbüchel in Anspruch.

Tannenbergstraße und Friedrichstraße erhalten weiterhin ihren Charakter als Anliegerstraße. Die Lärmempfindlichkeit dieser heute ruhigen, relativ gut von Verkehr und Gewerbe abgeschotteten Wohnstraßen ist – auch wenn der Flächennutzungsplan hier Mischgebiete darstellt – hoch. Da Teile der Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zum künftigen Standort des geplanten Unterführungsbauwerkes und dem Netzschluss zur Mülheimer Straße liegen, werden künftig voraussichtlich Nutzungskonflikte bzw. neue Betroffenheiten geschaffen. Diese sind im weiteren Verfahren zu untersuchen.

### **Umwelterheblichkeit**

Zum jetzigen Stand der Planung (Scoping) wurde das Gebiet in einen engeren und in einen erweiterten Untersuchungsbereich eingeteilt, um entsprechend der oben dargestellten verkehrlichen und städtebaulichen Untersuchungen auch mögliche Auswirkungen der Planung in angrenzenden Bereichen zu erfassen. Zum Zeitpunkt der Erfassung der Umweltbelange war die Abgrenzung des Geltungsbereichs zum Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergstraße – noch nicht erfolgt. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf den nunmehr festgelegten Bereich des künftigen Bebauungsplans.

Der Untersuchungsbereich ist, dem innerstädtischen Charakter entsprechend, durch den hohen Anteil an versiegelter Fläche geprägt. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet, ebenso wie geschützte Biotope nicht vorhanden.

Erhaltenswerter und stadtbildprägender Baumbestand findet sich im Plangebiet in der Kalkstraße (6 Linden und 4 Ahorne) und auf dem Dräco-Grundstück (Platane und Buche). Für die genannten Bäume werden aus fachlicher Sicht keine Erhaltungsmöglichkeiten beim Bau der Unterführung gesehen. Diese Baumstandorte sollten in der Planung als Verlust angesehen werden, für den ein Ausgleich zu erbringen ist.

Die mit dem Neubau der Bahnunterführung verbundenen Lärmeinwirkungen auf empfindliche Nutzungen insbesondere in der Friedrich- und Tannenbergstraße sind im weiteren Verfahren näher zu untersuchen. Den vorliegenden Schallimmissionsplänen ist zu entnehmen, dass der Schienenlärm für die angrenzende Bebauung aus Sicht des Immissionsschutzrechtes kein Problem darstellt.

Im Bereich dieses Plangebietes liegen nachfolgend aufgeführte Altlastenverdachtsflächen (VF):

- VF 94 „Tannenbergstraße“:  
Es handelt sich um das Gelände des ehemaligen städtischen Gaswerkes. Hierzu liegen bereits verschiedene Gutachten vor.
- VF 207.1 (181) „Tannenbergstraße/Bahngelände“:  
Hierbei handelt es sich um eine durch die Bahn genutzte Fläche zwischen den Gleisanlagen in Höhe des jetzigen Überganges. Dort befand sich eine alte Signal-Schlosserei, die heute von den Modellbauern genutzt wird.

Die Umwelterheblichkeitsprüfung ist den Fraktionen in Kopie zugegangen

Die Verwaltung schlägt vor, für die vorliegende Vorentwurfsplanung zum Bebauungsplan nr. 2433

–Tannenbergstraße – die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Behördenbeteiligung durchzuführen.

### **Anlagen**

- Geltungsbereich des Bebauungsplans und erweiterter Untersuchungsbereich
- Verkehrliche und städtebauliche Entwicklungspotenziale
- Städtebaulicher Vorentwurf

<-@