

**Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister**

Federführender Fachbereich PG/6-611	Drucksachen-Nr. 218/2009	
Beschlussvorlage	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich	
	<input type="checkbox"/> Nichtöffentlich	
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Planungsausschuss	04.06.2009	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 2433 - Tannenbergstraße -
- Beschluss zur Aufstellung
- Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung
- Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Beschlussvorschlag:

@->

- I. Gemäß § 2 in Verbindung mit den §§ 8 ff Baugesetzbuch ist der Bebauungsplan **Nr. 2433 – Tannenbergstraße** – als verbindlicher Bauleitplan im Sinne von § 30 Abs. 1 Baugesetzbuch (qualifizierter Bebauungsplan) aufzustellen.

Der Bebauungsplan betrifft den Bahnübergang Tannenbergstraße und dessen Ersatz durch eine Bahnunterführung. Der Bebauungsplan setzt die genauen Grenzen seines räumlichen Geltungsbereiches fest (§ 9 Abs. 7 Baugesetzbuch).

- II. Der Bebauungsplan **Nr. 2433 – Tannenbergstraße** – ist unter Beifügung der Begründung und den bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

<-@

Sachdarstellung / Begründung:

@->

Der Planungsausschuss hat sich zuletzt in seiner Sitzung am 03.06.2008 mit der Beschlussvorlage zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 2433 – Tannenbergsstraße – befasst. Der Beschluss wurde damals vertagt mit dem Auftrag an die Verwaltung, eine Führung der geplanten Straße über das Gewerbegrundstück zwischen Kalkstraße und Gleisanlagen zu prüfen. Im vergangenen Jahr wurden daraufhin zahlreiche Gespräche mit den Eigentümern der beiden nördlich und südlich der Kalkstraße gelegenen Gewerbeflächen geführt. Trotz eines großzügigen Kaufangebotes der Stadt für die Fläche zwischen der Kalkstraße und den Bahnanlagen sind die Verhandlungen letztlich gescheitert.

Um die Planung der Bahnunterführung zeitnah weiterführen und umsetzen zu können, bevor die Deutsche Bahn AG den Bahnübergang schließt, schlägt die Verwaltung vor, das Bebauungsplanverfahren auf der Grundlage der ursprünglichen Planfassung fortzusetzen.

In diesem Zuge hat die Verwaltung dem Auftrag des Planungsausschusses vom 03.06.2008 Rechnung getragen und die bisherige Planung insbesondere aus gestalterischer Sicht überarbeitet. Mit großzügigen Böschungen anstelle von Betonwänden sowie einer Reduzierung der Brückenflächen über den tief liegenden Straßen konnte eine Verbesserung der Belichtung und Belüftung erreicht werden.

Zur Veranschaulichung der geplanten verkehrlichen Maßnahmen im Gesamtzusammenhang hat die Verwaltung eine Netzplanung erstellt, die die Situation zwischen Driescher Kreuz und Refrather Weg in verschiedenen Baustufen darstellt (siehe Anlage). Die Netzplanung, die unten näher beschrieben ist, stellt neben dem Bestand die „Planfreie Unterführung“ (1. Baustufe), die „Durchbindung Mülheimer Straße“ (2. Baustufe) und die „Durchbindung bis Refrather Weg oder darüber hinaus“ (3. Baustufe) dar.

Auch die zur gesicherten Erschließung der Anlieger notwendige Anbindung der Tannenbergsstraße an die Hauptstraße, die in der Sitzungsvorlage vom 03.06.2008 noch über die Grünfläche Dechant-Müller-Straße vorgesehen war, ist neu überdacht worden. Die kurzfristige Anbindung der Tannenbergs- bzw.- Friedrichstraße an das weitere Straßennetz sowie mittelfristig möglichen Optionen sind in der nachfolgenden Vorlage dargestellt.

Der folgende Text entspricht dem der Vorlage für die Sitzung am 03.06.2008 (Drucksachennummer 292 / 2008), ergänzt um einige Aktualisierungen.

Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 17.08.2006 für den Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergsstraße – die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen. Der Vorentwurf hing in der Zeit vom 25.09. bis 20.10.2006 aus. Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 21.09.2006 zur Stellungnahme aufgefordert.

Die eingegangenen Schreiben aus der Bürgerschaft sowie der Träger öffentlicher Belange sind den Fraktionen in Kopie zugegangen.

Im Folgenden werden die Bedenken und Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange in thematischer Zusammenfassung dargestellt.

Erschließung

Kurzfassung

- a) Den Anwohnern der Friedrichstraße werde der Zugang zur Innenstadt sowie zu den nordwestlichen Stadtteilen völlig abgeschnitten.
- b) Es sei von erheblicher Bedeutung, dass die Anbindung der Friedrichstraße an die Hauptstraße über die bedeutend breitere Tannenbergsstraße erfolge und nicht umgekehrt. Eine Öffnung der Friedrichstraße zur Hauptstraße sei nicht möglich, da bereits heute in der Friedrichstraße keine Begegnungsfälle mehr möglich sei.
- c) Es wird hinterfragt, ob die Bahnunterführung in einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehe. Bei einem Nicht-Anschluss an die Mülheimer Straße sei der Kreisverkehr überflüssig und zu teuer. Wenn überhaupt, solle eine Unterführung im Bereich der jetzigen Strecke durchgeführt werden.
- d) Eine Erschließung des Gewerbegebiets im Gleisdreieck über den geplanten Kreisverkehr wird abgelehnt.
- e) Die Lenkung der Fußgänger unter den Gleisbauwerken hindurch wird aus sicherheitstechnischen Gründen kritisch gesehen.
- f) Die Einmündung Tannenbergsstraße in die Hauptstraße sei eine ehemalige Unfallhäufungsstelle. Eine erneute Anbindung der Tannenbergsstraße sei nur mit einer Lichtsignalanlagen-Regelung möglich.
- g) Die Kalkstraße zwischen Kreisverkehr und Dechant-Müller-Straße müsse in einer ausreichenden Breite für einen Zwei-Richtungsverkehr ausgelegt sein. Es muss sichergestellt werden, dass eine beidseitige Wegführung bis zum Driescher Kreuz umgesetzt wird. Für die Linksabbieger auf der Kalkstraße müsse ein ausreichend dimensionierter Linksabbieger zur Dechant-Müller-Straße vorgesehen werden.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Der Anregung, die Anwohner der Friedrich- bzw. Tannenbergsstraße den Zugang zur Innenstadt und dem näheren Umfeld nicht abzuschneiden, wird gefolgt. Die Friedrich- und Tannenbergsstraße werden über eine Rampe, die von der Tannenbergsstraße Richtung Innenstadt führt, mit dem kombinierten Geh- und Radweg der in Troglage geplanten Kalkstraße verbunden. Somit wird die Friedrichstraße auf direktem Wege mit der Innenstadt verbunden und die derzeitige Fußwegebeziehung aufrechterhalten. Über diese Rampe ist zudem der fußläufige Anschluss an die Britanniahütte / Herrmann-Löns-Straße und somit an die nordwestlichen Stadtteile gegeben.

Mit dem Kfz sind die Innenstadt und der Verteilerkreisverkehr Driescher Kreuz sowie die Britanniahütte/Herrmann-Löns-Straße künftig über einen Anschluss der Tannenbergsstraße an die Hauptstraße (über den Gronauer Mühlenweg, Refrather Weg, Richard-Zanders-Straße, Dechant-Müller- und Kalkstraße) zu erreichen. Die verkehrstechnische Anbindung an die nordwestlichen Stadtteile ist somit gesichert, auch wenn sich gegenüber der heutigen Erschließungssituation in Abhängigkeit des Fahrtziels, die Fahrstrecke verlängert. Um diesen vermeintlichen Nachteil aufzuheben, erwägt die Stadt im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung einer Liegenschaft nördlich der Grünfläche an der Dechant-Müller-Straße, mittelfristig eine für die Anwohner bessere Erschließungsvariante zu entwickeln in Form einer zusätzlichen Straßenverbindung zwischen der Tannenbergsstraße und der künftig im Beidrichtungsverkehr zu befahrenden Dechant-Müller-Straße.

- b) Der Anregung wird gefolgt. Die Friedrichstraße wird nicht zur Hauptstraße geöffnet. Die Anbindung an die Hauptstraße erfolgt über die Tannenbergstraße. Von dieser aus wird ein gegenüber dem Bestand modifizierter und verkehrssicherer Neu-Anschluss an die Hauptstraße geschaffen. Es wird auf die Ausführungen unter b) verwiesen.
- c) Zunächst ist festzustellen, dass die Modifizierung der Verkehrsführung und die Schaffung einer Ersatzunterführung aufgrund der Vorgaben der Bahn zwingend erforderlich sind. Andernfalls wäre die Innenstadt durch die Bahngleise durchschnitten. Die Vermeidung einer solchen Zäsur ist nur mit Schaffung einer Ersatzquerung möglich. An dieser wird sich der Bund als Veranlasser finanziell beteiligen, so dass das angemessene Kosten-Nutzen-Verhältnis gegeben sein wird. Aus verkehrstechnischen Gründen, insbesondere der Entwicklung von ausreichenden Rampenlängen für die Führung der Straße in Troglage ist die Beibehaltung des heutigen Übergangspunktes nicht möglich. Die Option, eine weitere Verbindung nach Südwesten zur Mülheimer Straße in Form eines Kreisels zu entwickeln, ist aus städtebaulicher Sicht zweckmäßig, da hiermit eine Verkehrsentslastung der südlichen Innenstadt erreicht werden könnte. Dies kann zu gegebener Zeit dadurch umgesetzt werden, dass die bisherige Fahrtstrecke von der Mülheimer Straße über die untere Hauptstraße zum Driescher Kreuz durch die Verknüpfung der Mülheimer Straße an die Kalkstraße in Troglage ersetzt wird. Diese Möglichkeit soll nicht unwiderruflich verbaut werden. Die Weiterführung des Verkehrs ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens und ist in einem separaten Bebauungsplan oder Planfeststellungsverfahren zu prüfen.
- d) Der Bebauungsplan sieht primär eine Ersatzquerung für die ansonsten entfallende niveaugleiche Querung der Tannenbergstraße vor. Die Option, das Gleisdreieck über die Trasse der Ersatzquerung zu erschließen, ist im Bebauungsplan nicht ausgeschlossen; die Umsetzung ist jedoch zz. nicht absehbar. Theoretisch besteht die Möglichkeit, die dortigen Gewerbeflächen an den Kreisel anzubinden und somit zu wesentlichen Verbesserungen des Wohnwertes im Bereich der Straße Am Kuhlerbusch beizutragen. Eine unzumutbare negative Beeinträchtigung der Friedrichstraße wird durch den o.g. Anschluss zz. nicht gesehen, da die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung nach Vollzug der Ersatzquerung selbst bei pessimaler Betrachtung mit hohem Lkw-Anteil (gem. schalltechnischer Untersuchung 10 %) um über 7 dB (A) in den Wohnhäusern an der Friedrichstraße unterschritten werden. Insofern würde die Anbindung einzelner Gewerbebetriebe an die Ersatzquerung nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen führen.
- e) Da aufgrund der betrieblichen Anforderungen der Bahn keine realistische Alternative zu einem Unterführungsbauwerk besteht, kann der Anregung, zumindest für Fußgänger und Radfahrer einen niveaugleichen Übergang zu schaffen, nicht gefolgt werden. Gleichwohl wird im Rahmen der Ausbauplanung auf eine möglichst fußgängerfreundlich gestaltete und gut ausgeleuchtete Unterführung hingewirkt. Es wird hierzu auf die unten stehenden „Erläuterungen zum Bebauungsplan“ bzw. auf die Begründung verwiesen.
- f) Für die Anbindung der Tannenbergstraße in die Hauptstraße wird eine neue, verkehrssichere Anbindung (außerhalb des Plangebiets) geschaffen. Die Anmerkung, dass für diesen Bereich eine Lichtsignalanlage erforderlich sei, wurde im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft. Es wird auf die Ausführungen unter a) verwiesen. Der Anregung, einer weiteren Unfallhäufung vorzubeugen, wird somit gefolgt.
- g) Der Bebauungsplan sieht ausreichend breit dimensionierte Verkehrsflächen vor, so dass die angeregte Planung der Kalkstraße als Zweirichtungsverkehr auch im Abschnitt bis zum Driescher Kreuz nachgekommen werden kann. Die Gestaltung der Verkehrswegeführung in der östlichen Kalkstraße bis zum Driescher Kreuz ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Dieser schließt jedoch eine solche Wegeverbindung nicht aus. Die geplanten Ausbaustandards werden im Rahmen der Verkehrslenkung/Ummarkierung für die Innenstadt nachgegangen. Den Anregungen kann insofern gefolgt werden.

Belange der gewerblichen Wirtschaft

Kurzfassung

- a) Die angebotene Verkehrslösung wird als nicht akzeptabel abgelehnt. Die vorgelegte Verkehrsführung bedeute im Klartext, dass der Handel der Firma Kops eingestellt werden und das Geschäft nicht mehr weitergeführt werden könne.
- b) Die Industrie- und Handelskammer sieht durch die Erschließung zwei Firmen (Kops und Steinbüchel) gefährdet. Insofern wird eine alternative Erschließung angeregt: Über die tiefer gelegte Kalkstraße sollte eine Brücke vom Grundstück Kops zur Tannenbergsstraße errichtet werden, die so tragfähig ausgelegt werden muss, dass sie 40 Tonnen Gesamtgewicht trägt. Es wird angeregt, den Verlauf der neuen Kalkstraße um weitere 6 m nach Südosten zu verschieben und parallel hierzu Erschließungen für das Gelände der Firma Kops sowie eine parallele Erschließungsstraße auf dem Gelände der Firma Steinbüchel einzurichten. Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Vorschlag bisher nicht mit den betroffenen Firmen abgestimmt sein.
- c) Es wird dargelegt, dass die Planung für die Firma Steinbüchel schwerwiegende Eingriffe in den allgemeinen Geschäftsablauf, die Werthaltigkeit des Ausstellungshauses und des Lagers mit sich bringe, den Objektbestand erheblich reduziere und das Ausstellungsgebäude an der Friedrichstraße isoliere. Insofern ist mit erheblichen Wertminderungen zu rechnen. Es wird daher angeregt, anstelle einer Unterführung die Bahngleise tiefer zu legen und die bisherige Erschließung beizubehalten.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Das Gelände der Firma Kops liegt aus städtebaulicher Sicht in der Tat in einer schwer integrierbaren Lage und in einem Bereich, der gemäß Flächennutzungsplan eigentlich als Grünfläche dargestellt ist. In vielen Gesprächen mit der Firma hat die Stadt Umsiedlungsmöglichkeiten sowie den Ankauf des Grundstücks angeboten. Alle Vorschläge wurden letztlich abgelehnt. Gleichwohl wird die Erschließung und somit der Bestandsschutz der Firma in besonderer Weise beachtet und gesichert. Die mittlerweile ausgearbeitete Erschließung des Grundstücks der Firma Kops nimmt besondere Rücksicht auf die Belange vorhandener Betriebsabläufe. Sie lässt eine gute Erreichbarkeit durch Kundenverkehr über die Kalkstraße zu.
- b) Der Anregung, eine Brücke über die tiefer gelegte Kalkstraße zu errichten wird nicht gefolgt. da eine Brücke aufgrund der für die Unterführung einzuhaltenen Lichtraumprofile für LKW nicht umsetzbar ist. Die Schaffung einer zweiten, parallel geführten Erschließungsstraße ist aus Platzmangel nicht möglich. Dies würde eine erheblich größere Verkehrsfläche mit entsprechendem Flächenbedarf erfordern und eine adäquate Nachfolgenutzung für das Steinbüchel-Gelände erheblich erschweren. Zudem wäre der Bau einer Parallelerschließung, die ausschließlich für einen Gewerbebetrieb dient, mit einem unverhältnismäßig hohen Erschließungs- und Kostenaufwand verbunden.
- c) Der Anregung, die Gleise tiefer zu legen, wird nicht gefolgt. Da Gleisanlagen nur geringe Längsneigungen haben dürfen, wäre ein Gleisumbau mit erheblichen Rampenlängen und somit enormen finanziellem und baulichen Aufwand verbunden. Die immensen wirtschaftlichen Aufwendungen für eine Tieferlegung der Gleise stünden somit außer Verhältnis zur Wirkung. Eine Alternative zur Schaffung eines Ersatzübergangs durch Verlegung der Straße besteht somit nicht.

Immissionsschutz – Lärm Staub

Kurzfassung

- a) Es wird eine erhebliche Wohnwertminderung durch Lärm sowie eine weitere zusätzliche Luftverunreinigung für die Friedrichstraße gesehen.
- b) Einer Erweiterung der Firma Saint-Gobain Isover wird nicht zugestimmt, da diese bereits heute Lärm- und Luftverunreinigungen bewirke.
- c) Es wird angeregt, einen geschlossenen Tunnel zu bauen.
- d) Es wird angeregt, eine ausreichend hohe Schall- und Sichtschutzwand zwischen Trog und vorhandenen Gehölzen zu bauen.
- e) Um die Geruchssituation im Plangebiet bzw. im Umfeld nicht zu verschärfen, wird empfohlen, Anlagen und Betriebe, die die verfahrensbedingte Ableitung geruchsintensiver Stoffe erfordern, im gesamten Gewerbegebiet auszuschließen.
- f) Es wird die Empfehlung ausgesprochen, keine Baugebiete mit höherem Schutzanspruch auszuweisen, als bereits heute vorzufinden. Zum Lärmschutz ist die genehmigungsrechtliche Situation der Industriegebiete und damit der Bestandsschutz auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte von 60/45 dB(A) tags/nachts an der Wohnbebauung entlang der Hauptstraße und Kalkstraße ausgerichtet. Sie werden in der Summe von beiden Großbetrieben unter Berücksichtigung der Vorbelastung aus dem Gewerbegebiet „Britanniahütte“ ausgeschöpft. Insofern fordert die Reaktivierung ehemals genutzter gewerblicher Bauflächen die Emissionskontingentierung unter Berücksichtigung der Vorbelastungssituation.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Die zu erwartenden Verkehrsemissionen wurden gutachtlich untersucht. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Wohnbebauung wird eine hoch Schall absorbierende Ausführung der Trogwände des Unterführungsbauwerkes umgesetzt. Somit werden Reflexionen von Verkehrslärm in die Wohnbereiche vermieden. Im Ergebnis ist mit Vollzug dieser Schutzmaßnahmen festzustellen, dass die durch den Bebauungsplan verursachten Verkehrslärmimmissionen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete in der Friedrich- und Tannenbergsstraße deutlich unterschreiten. Eine Ausnahme bildet das unmittelbar an der Kalkstraße, außerhalb des Geltungsbereichs gelegene Gebäude Tannenbergsstraße Nr. 33. Hier wäre aus schalltechnischer Sicht die Ausgestaltung zweier Fassaden mit Schutzvorkehrungen nach DIN 4109 zweckmäßig. Eine Wohnwertminderung wird aufgrund der Ersatzquerung nicht gesehen. Zudem ist in die Abwägung einzustellen, dass für weite Teile der Anwohner – hier insbesondere die der Tannenbergsstraße - keine erstmalige Querung der Gleisanlagen eingerichtet wird. Es handelt sich um eine Ersatzquerung, die für einen größeren Teil der Anwohner keine erstmaligen Verkehrsräusche in der Nachbarschaft schafft. Auch die Belange der Lufthygiene wurden mit Blick auf die modifizierte Verkehrsführung gutachtlich in einer Ausbreitungsprognose geprüft. Demnach sind nachweislich keine erheblichen Mehrbelastungen gegenüber den ohnehin, auch ohne Bebauungsplan zu erwartenden Entwicklungen im Bereich der Wohnhäuser zu befürchten. Auch hieraus lässt sich insofern keine Minderung des Wohnwertes ableiten.
- b) Gemäß der im Rahmen des bisherigen Verfahrens abgegebenen Stellungnahme des ehemaligen Staatlichen Umweltamtes Köln kann die Fa. Saint-Gobain Isover durchaus erweitern. Sie darf dabei jedoch die Lärm- und Luftvorbelastungen in der Umgebung nicht zusätzlich erhöhen. Der Bebauungsplan steuert durch Festsetzung entsprechender Geräuschkontingente und Nutzungsbeschränkungen das Emissionsverhalten des im Geltungsbereich gelegenen und als Erweiterungsfläche geeigneten Gewerbegebiets. Dies

erfolgt dadurch, dass Betriebe innerhalb des Gewerbegebiets mindestens 10 dB(A) unter den Immissionsrichtwerten der TA Lärm bleiben müssen und geruchs- und staubintensive Betriebe unzulässig sein werden. Der Anregung, keine zusätzlichen Belastungen für die Anwohner zu schaffen, wird somit auf der Ebene des Bebauungsplans in vollem Umfang gefolgt.

- c) Aus städtebaulicher Sicht ist der Bau eines geschlossenen Tunnels nicht sinnvoll, da so die notwendigen Fuß- und Radwegeverbindungen vollständig eingehaust und ohne natürliches Licht eingerichtet werden müssten. Der öffentliche Fuß- und Radweg würde enorm an Qualität und Attraktivität verlieren, und zudem würde ein Angstraum geschaffen. Die Errichtung eines geschlossenen Tunneldeckels wäre zudem aufgrund der statischen Anforderungen sehr kostenintensiv und würde damit ein unangemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis bewirken.
- d) Die Errichtung von (Sicht-)Schutzwänden ist aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Aus städtebaulich-gestalterischen Gesichtspunkten heraus ist die Errichtung solcher mächtigen Bauwerke, die vermutlich auch mit einem weiteren Verlust von Gehölzen einhergehen müssten, nicht zweckmäßig und würde das Stadtbild eher negativ beeinträchtigen.
- e) Der Anregung wird gefolgt. Geruchsintensive Betriebe werden im Gewerbegebiet für unzulässig erklärt.
- f) Der Anregung wird in vollem Umfang gefolgt und im Bebauungsplan umgesetzt. Siehe hierzu auch Ausführungen unter b).

Versorgungsleitungen

Kurzfassung

- a) Es wird auf das Vorhandensein diverser Versorgungsleitungen im Plangebiet hingewiesen. Im Bereich des heutigen, niveaugleichen Bahnübergangs sei eine Gasfernleitung der RWE betroffen. Es wird angeregt, diese einschließlich Schutzstreifen in den Bebauungsplan zu übernehmen.
- b) Es wird angeregt, in der Tannenbergsstraße ein Leitungsrecht zu Gunsten der BELKAW festzusetzen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Es ist beabsichtigt, die vorhandenen Versorgungsleitungen in Abstimmung mit den Versorgungsträgern in eine dafür geeignete Trasse, innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche zu verlegen. Überdies wird in dem nördlichen, im Bebauungsplan als Gewerbegebiet festgesetzten Abschnitt der Tannenbergsstraße ein Leitungsrecht eingerichtet, so dass die dort zwingend zu erhaltenden Leitungen gesichert werden können. Der Anregung wird somit gefolgt.
- b) Es wird auf die Ausführungen zu a) verwiesen.

Bahnflächen

Kurzfassung

Für Flächen der DB Holding, welche von dieser Maßnahme betroffen sind, ist eine Prüfung auf Entbehrlichkeit durchzuführen. Sollte eine Entbehrlichkeit festgestellt werden, so sind diese Flächen vor Baubeginn von der Stadt zu erwerben. Ferner wird darauf hingewiesen, dass Bahnanlagen im Bebauungsplan nur nachrichtlich darzustellen sind.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Die eigentumsrechtlichen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Anregung, die Bahnflächen nur als nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan aufzunehmen, wird gefolgt.

Grünordnung

Kurzfassung

Es wird der Erhalt und Schutz sämtlicher auf beiden Böschungskanten vorhandenen Bäume angeregt.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Der Anregung wird weitgehend gefolgt. Der vorhandene Gehölzbestand soll weitgehend erhalten und unvermeidbare Eingriffe ausgeglichen werden. Es wird davon ausgegangen, dass auf der der Friedrichstraße zugewandten Böschungsseite der Bahngleise keine Gehölze beseitigt werden.

Denkmalschutz

Kurzfassung

- a) Das Stellwerk Gf an der Tannenbergsstraße sei von der Planung betroffen. Das Rheinische Amt für Denkmalpflege habe die Denkmaleigenschaft des Gebäudes mit Gutachten vom 15.09.2006 festgestellt. Es sei beabsichtigt, das Stellwerk in die Denkmalliste der Stadt Bergisch Gladbach einzutragen. Seine Erhaltung liege im öffentlichen Interesse. Es wird angeregt, auch nach Vollzug der Unterführung eine Zuwegung zum Stellwerk zu gewährleisten.
- b) Aus Sicht des Denkmalschutzes müsse die südliche, zusätzliche geplante Gleistrasse verschoben werden, um das Stellwerk Tannenbergsstraße zu erhalten.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Der Anregung zur Sicherung der Erreichbarkeit wird grundsätzlich gefolgt. Es ist davon auszugehen, dass die bereits in der jetzigen Fassung dargestellte (zumindest fußläufige) Erschließung des Stellwerks gesichert wird. Der Bebauungsplan sieht überdies keine Beseitigung des Stellwerks vor, insofern wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.
- b) Die südlich geplante Gleiserweiterung liegt innerhalb der nachrichtlich übernommenen Bahnflächen und ist nicht Gegenstand dieses Plans. Die Belange des Denkmalschutzes sind daher in einem separaten Planfeststellungsverfahren für die Gleiserweiterung zu klären. Auf dieses wird verwiesen.

Erläuterungen zum Bebauungsplanentwurf

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 durch eine Ersatzquerung kompensiert werden. Hierfür ist ein südwestlich des heutigen Überganges gelegenes Unterführungsbauwerk geplant; anderenfalls würde die östliche Innenstadt verkehrstechnisch von den nordwestlich der Bahngleise gelegenen Bereichen abgeschnitten und die verkehrliche Erschließung vorhandener Industriebetriebe gefährdet bzw. verschlechtert. Um die wichtige Verkehrsbeziehung aufrechterhalten zu können und um eine sichere Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten, ist das Planungsrecht für eine Ersatzquerung zu schaffen, so dass die Umbaumaßnahmen zeitnah umgesetzt werden können.

Im Folgenden werden die wichtigsten Festsetzungen erläutert. Zur näheren Information zu den im Entwurf zum Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen wird auf die Ausführungen in der Begründung nach § 3 Abs. 2 BauGB verwiesen (s. Anlage).

Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept sieht vor, nach Aufgabe des derzeitigen, niveaugleichen Bahnübergangs eine Ersatzquerung in Form eines Unterführungsbauwerkes zu schaffen. Aufgrund des erhöhten Platzbedarfs des Unterführungsbauwerkes ist die Beibehaltung des derzeitigen Querungspunktes nicht möglich und eine Verlegung Richtung Westen erforderlich.

Um die Unterführung verkehrstechnisch umsetzen zu können, wird der nördliche, zur Straße Britanniahütte führende Ast der Tannenbergsstraße abgebunden und in eine gewerbliche Baufläche umgewidmet. Die Kalkstraße wird südlich des Gleiskörpers über Rampen nach Westen in eine Troglage geführt. Dort wird ein neuer Querungspunkt geschaffen, der wiederum per Rampenbauwerk nach Norden an die Straße Britanniahütte angebunden wird. Die neu geplante Straße verläuft somit ab der Kreuzung Hermann-Löns-Straße / Britanniahütte bis zur Kreuzung Kalkstraße / Dechant-Müller-Straße in Troglage. Im nördlichen Bereich des Gleisdreiecks zwischen S-Bahn-Gleisen und Bahndamm münden die Rampen in einem Kreisverkehr in Troglage, ca. 9 m unter heutiger Geländeoberkante.

Der Kreisverkehr bietet über die reine Querungsfunktion hinaus langfristig die Option, eine weitere Verbindung nach Südwesten zur Mülheimer Straße zu entwickeln. Der Bebauungsplan sieht hierfür zwar vorsorglich einen Verkehrsflächenansatz vor. Die eigentliche Verbindung ist aber nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.

In ihrem Querschnitt ist die Ersatzquerung zweispurig geplant und wird im Zweirichtungsverkehr betrieben. Straßen begleitend werden beidseitig angelegte Gehwege sowie ein kombinierter Geh- und Radweg eingerichtet, um auch für Fußgänger und Radfahrer eine komfortable Verbindung zu den nordwestlichen Stadtteilen zu ermöglichen. Damit auch Tannenbergs- und Friedrichstraße fußläufig auf einem geradlinigen Weg mit dem Geh- und Radweg und somit mit der Innenstadt bzw. den südwestlichen Stadtteilen angebunden sind, ist der Bau einer Rampe von der Tannenbergsstraße auf die tiefer liegende Kalkstraße geplant.

Der Bebauungsplan berücksichtigt bei der Dimensionierung der Verkehrsflächen ausreichende Entwicklungslängen für die Führung des Individualverkehrs. Dies gilt allerdings bzgl. des Fuß- und Radverkehrs nur bedingt für die Rampe Kalkstraße. Da hier die Rampe erst westlich der Zufahrt des nördlich gelegenen Gewerbebetriebes beginnen kann, müssen die beidseitigen Fuß-/ Radwege unterhalb der Gleisbrücken um etwa einen halben Meter über dem Niveau der Fahrbahn geführt werden, um die für Fuß- und Radwegeverbindungen akzeptablen Längsneigungen von maximal 6 % einhalten zu können.

Die bestehende Erschließungsfunktion der Friedrich- und der Tannenbergsstraße wird ansonsten im Wesentlichen beibehalten. Dem Raumbedarf für die Verknüpfung dieser beiden Straßen wird mit einer Überkrugung der neugeplanten Straße in Troglage Rechnung getragen. Die Anbindung der Anlieger dieser Straßen an das äußere Erschließungsnetz kann künftig nicht mehr über den Auslass an der „alten“ Kalkstraße erfolgen und wird daher modifiziert. Ausgehend von der Tannenbergsstraße wird ein neuer und verkehrssicherer Anschluss an die Hauptstraße vorgesehen und die Erschließung der Wohngebiete gesichert. Der Verkehrsanschluss an das weitere Straßennetz verläuft außerhalb des Geltungsbereichs und sieht vor, dass die Anlieger der Friedrichstraße/Tannenbergsstraße ihr Wohngebiet von der Tannenbergsstraße „rechts raus“ auf die Hauptstraße verlassen können. Die Zufahrt zur Friedrichstraße/Tannenbergsstraße erfolgt - nur aus Richtung Innenstadt kommend - von der Hauptstraße „rechts rein“. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Hauptstraße gibt es kurzfristig zunächst keine Alternativen zu dieser für die Anwohner je nach Fahrtziel mit Umwegen verbundenen Verkehrsregelung. Um jedoch diese vermeintlichen Nachteile für die Anlieger mittelfristig zu beseitigen, erwägt die Stadt im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des sog. Steinbüchel-Geländes nördlich der städtischen Grünfläche eine für die Anwohner bessere Erschließungsvariante zu entwickeln: eine Verbindungsstraße zwischen Tannenbergsstraße und der dann in Beidrichtungsverkehr befahrbaren Dechant-Müller-Straße. Diese alternative Verkehrsführung ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planverfahrens.

Durch die neue Verkehrsführung ist überdies die gesicherte Erschließung des insulär gelegenen Gewerbebetriebs der Fa. Kops nördlich der Kalkstraße zu beachten. Entsprechend wird das Unterführungsbauwerk so angelegt, dass die bisherige Erschließung des Betriebs für den Kundenverkehr über die östliche Kalkstraße aufrechterhalten werden kann. Insofern kann der Betrieb weitergeführt werden. Die Belange der Erschließung des genannten Betriebs sind somit im Bebauungsplan berücksichtigt.

Die Dechant-Müller-Straße wird im Kreuzungsbereich der Kalkstraße aufgeweitet, um Platz für eine Linksabbiegerspur in Richtung westliche Kalkstraße zu schaffen.

Netzplanung westliche Innenstadt

Das dichte Hauptverkehrsstraßennetz der westlichen Innenstadt soll durch verschiedene bauliche Maßnahmen schrittweise entlastet werden. Im ersten Bauabschnitt soll der heutige beschränkte Bahnübergang am Knotenpunkt Friedrichstraße / Kalkstraße / Tannenbergsstraße zu einer Unterführung mit Kreisverkehr umgestaltet werden. Im zweiten Bauabschnitt wird der Anschluss Mülheimer Straße als Teilumfahrung der Innenstadt gebaut und an Kreisverkehr und Bahnunterführung Tannenbergsstraße angeschlossen. Im dritten Bauabschnitt soll diese „Westtangente“ über die Bahndammtrasse bis zur Autobahn A 4 fortgesetzt werden. Im Folgenden sollen die Maßnahmen, die in den verschiedenen Baustufen erfolgen, und ihrer Wirkungen auf das Straßennetz der westlichen Innenstadt dargestellt werden.

1. Baustufe: planfreie Unterführung

Schwerpunkt dieser Baustufe ist der Umbau des Knotenpunktes Friedrichstraße / Kalkstraße / Tannenbergsstraße von einem heutigen Bahnübergang zu einer künftigen Unterführung mit Kreisverkehr.

Maßnahmen im Überblick

- Gestaltung der Unterführung als Ersatz für den Bahnübergang Tannenbergsstraße
- Zweirichtungsverkehr Dechant-Müller-Straße und Kalkstraße

- Knotenumgestaltung Kalkstraße / Dechant-Müller-Straße
- Knotenumgestaltung Hauptstraße / Dechant-Müller-Straße
- Neue Anbindung Tannenbergsstraße “rechts rein, rechts raus”

Wirkungen

Es treten keine verkehrlichen Wirkungen im Gronauer Kreisel auf, also weder wesentliche Ent- noch Belastungen. Dagegen kommt es zu Verkehrsverlagerungen im Bereich Hauptstraße (südlich des Driescher Kreuz), Dechant-Müller-Straße, Kalkstraße bis hin zur Carl-Diem-Straße. Die Hauptstraße wird durch den Zweirichtungsverkehr auf der Kalkstraße und der Dechant-Müller-Straße entlastet, die Kalkstraße (westlich der Dechant-Müller-Str.) und die Carl-Diem-Straße dagegen belastet. Durch die Unterführung Tannenbergsstraße werden Maßnahmen zur Entlastung der Stationsstraße möglich, da der Verkehr aus Richtung Paffrather Straße nun eine attraktive Alternative zur Querung der Bahnstrecke hat.

2. Baustufe: Durchbindung bis Mülheimer Straße

Schwerpunkt dieser Baustufe ist der Bau des Anschlusses an die Mülheimer Straße.

Maßnahmen

- Bau des nördlichen Teils der Westtangente
- Anbindung Mülheimer Straße / Westtangente
- Mögliche Knotenumgestaltung R.-Zanders-Straße / Hauptstraße und R.-Zanders-Straße / Refrather Weg (bleibt noch zu prüfen)
- Zweirichtungsverkehr Richard-Zanders-Straße

Wirkungen

Verkehr aus oder nach Refrath muss weiter über den Gronauer Kreisel geführt werden. Der Anschluss an die Mülheimer Straße nimmt den Verkehr aus bzw. in Richtung Mülheimer Straße auf. Somit kommt es zur Teilentlastung der westlichen Innenstadt, insbesondere des Gronauer Kreisels. Der Gronauer Mühlenweg, der auch weiterhin für den Verkehr in Richtung Refrath geöffnet bleiben sollte, und die Hauptstraße (zwischen R.-Zanders-Straße und „Westtangente“) werden durch die Baumaßnahmen entlastet.

3. Baustufe: Durchbindung bis Refrather Weg oder darüber hinaus

Schwerpunkt dieser Baustufe ist der weitere Ausbau der „Westtangente“ Richtung Süden.

Maßnahmen

- Weiterführung der Anbindung Autobahn A 4 oder
- zwischenzeitliche Anbindung der Westtangente an den Refrather Weg

Wirkungen

Durch die Fortführung der Straße auf der Bahndammtrasse entsteht eine neue zentrale Verkehrsachse, die letztlich im gesamten Bereich Gronauer Kreisel bis hin zum Driescher Kreuz zu Verkehrsentslastungen führt.

Nutzungskonzept

Mit der veränderten Verkehrsführung wird eine Neuordnung der angrenzenden Gewerbeflächen erforderlich. Der Bebauungsplan setzt als Art der baulichen Nutzung Gewerbegebiet gemäß § 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest. Aufgrund der gewachsenen Gemengelage der Umgebung ist auf diesen Flächen nur die Ansiedlung nicht störender Betriebe möglich. Da die nördliche Tannenbergsstraße künftig in ihrem heutigen

Verlauf nicht mehr für verkehrliche Zwecke benötigt wird, wird diese Fläche als gewerbliche Baufläche festgesetzt.

Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl wird mit 0,8 festgesetzt. Dies entspricht den gemäß § 17 BauNVO festgesetzten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für Gewerbegebiete und steht im Einklang mit dem Maß der baulichen Nutzung im teilweise überplanten Bebauungsplan Nr. 2418 – Britanniahütte –.

Darüber hinaus wird die maximal zulässige Gebäudehöhe festgesetzt. Dies erfolgt aus dem städtebaulichen Erfordernis, die Höhenentwicklung der Bauwerke an die Dimensionen der Umgebung anzulehnen. Die maximal zulässige Gebäudehöhe beträgt 104 m über NN. Dies entspricht einer zulässigen Gebäudehöhe von im Mittel rd. 16 m über Gelände und lässt die Errichtung der für die gewünschten Nutzungen üblichen Baukörper zu.

Lärmschutz

Auf den Geltungsbereich und seine Umgebung wirken Geräuschbelastungen aus den umliegenden Gewerbeflächen ein. Die Entwicklung eines neuen Gewerbegebietes erfordert daher die Emissionskontingentierung unter Berücksichtigung der Vorbelastungssituation durch die gewachsene Gemengelage. Das Emissionskontingent legt die ausgehende Schallleistung bezogen auf die Fläche des Emittenten fest.

Alle Trogwände der Verkehrsfläche sind in hoch Schall absorbierenden Material auszukleiden, damit Reflexionen auf ein Mindestmaß reduziert werden. Eine schalltechnische Untersuchung zu der vorhabenbedingten Geräuscheinwirkung auf das städtebauliche Umfeld hat ergeben, dass durch diese Maßnahmen die deutliche Einhaltung der gängigen Richtwerte nach Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz) an den zu schützenden Nutzungen gewährleistet wird.

Eingriffsregelung

Das Plangebiet ist heute weitgehend versiegelt. Entlang der Kalkstraße befindet sich jedoch bemerkenswerter, ca. 60 Jahre alter Baumbestand. Die Allee in der Kalkstraße besteht aus 6 Linden und 4 Ahornbäumen. Weitere Grünstrukturen, bzw. Biotope sind im Plangebiet nicht vorhanden. Auch die Gleisbereiche stellen sich als gepflegte, weitgehend vegetationfreie Flächen dar. Für die Bäume entlang der Kalkstraße und auf dem Dräco-Gelände werden aus fachlicher Sicht keine Erhaltungsmöglichkeiten beim Bau der Unterführung gesehen. Die Kompensation des Eingriffes bei Verlust der Bäume in Höhe von 14.400 Punkten wird über das städtische Ökokonto nachgewiesen. Den bereits durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen im Ausgleichsgebiet Grube Weiß wird das Defizit von 14.400 Punkten.

Anlagen

- Übersichtsplan
- Städtebaulicher Vorentwurf zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung
- Überarbeitung des Städtebaulichen Vorentwurfs
- Entwurf des Bebauungsplans (unmaßstäbliche Verkleinerung)

- Textliche Festsetzungen
- Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- Verkehrsführung westliche Innenstadt

<-@