

Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Stadtentwicklung, Stadtplanung		Drucksachen-Nr. 57/2001
		☒ Öffentlich
		☐ Nicht öffentlich
Beschlussvorlage		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Planungsausschuss		Beratung
Rat		Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -
- Beschlüsse zu Anregungen
- Städtebaulicher Vertrag
- Beschluss als Satzung

Beschlussvorschlag

- I. Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 2110 – Bahnhof Bergisch Gladbach - vorgebrachten Anregungen
 - T 1 des Rheinisch-Bergischen Kreises werden zurückgewiesen,
 - T 2 des Staatlichen Umweltamtes Köln werden berücksichtigt,
 - T 3 der Deutschen Bahn AG, vertreten durch die Deutsche Bahn Immobilien-gesellschaft, werden zur Kenntnis genommen.

- II. Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt, den städtebaulichen Vertrag in der vorliegen- den Fassung abzuschließen.

- III. Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt gemäß § 10 BauGB und der §§ 7 und 41 GO NW den Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - als Satzung und die Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB dazu.

Sachdarstellung / Begründung

Zu I.

Der Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - hat gemäß Beschluss des Planungsausschusses vom 26.10.2000 in der Zeit vom 13.11.2000 bis einschließlich 13.12.2000 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Anschreiben vom 07.11.2000 von der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes benachrichtigt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes wurden folgende Anregungen vorgebracht:

T 1 Rheinisch-Bergischer Kreis mit Schreiben vom 12.12.2000

Kurzfassung:

Seitens der Unteren Landschaftsbehörde wird auf die Bedeutung unversiegelter und bewachsener Freiflächen im Stadtzentrum hingewiesen. Es wird daher angeregt, parallel zur städtebaulichen Konzeption eine Grüngestaltungsplanung zu entwickeln, um im gesamten Bebauungsplangebiet grüngestalterische Akzente zu setzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Bebauungsplan mit seinen Flächenausweisungen schafft u.a. die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung und Gestaltung des neuen Busbahnhofes mit Haltestellenbereich und Buswartezone sowie für die Errichtung und Gestaltung einer Platzfläche, die dem Busbahnhof vorgelagert wird und unmittelbar an die zukünftig verlängerte Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" grenzt.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes werden der Freiraum- bzw. Freiflächenplanung neben den funktionalen Aspekten vor allem stadtgestalterische Gesichtspunkte zu Grunde gelegt.

Die Umgestaltung und Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes setzt eine stadtgestalterische ansprechende Qualität voraus. Im Hinblick auf die Innenstadtsituation (hoher Versiegelungsgrad) umfassen stadtgestalterische Qualitätsmerkmale hier vor allem grüngestalterische Elemente.

Es ist somit sichergestellt, dass die Grüngestaltung im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes bei der Planung und Errichtung des neuen Busbahnhofes, der Erweiterung und Gestaltung der Fußgängerzone sowie der Freiflächengestaltung (Stadtplatz) ausreichend Berücksichtigung finden wird.

Dezierte Begrünungsfestsetzungen auf der Ebene der Bauleitplanung, wie von der Unteren Landschaftsbehörde für den Bebauungsplan gefordert, werden zurückgewiesen, da die Grüngestaltung Bestandteil der weiteren Detailplanung (Neuer Busbahnhof/ Gestaltung des öffentlichen Raumes/ Freiraumgestaltung) bildet und somit im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes erfolgen wird.

T 2 Staatliches Umweltamt Köln mit Schreiben vom 02.01.2001

Kurzfassung:

Die Textliche Festsetzung 8.2 zum immissionswirksamen, flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) sollte weiter konkretisiert werden, da das Berechnungsverfahren zur Ermittlung und zum

Nachweis der Einhaltung des IFSP bis heute nicht normiert ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die seitens des Staatlichen Umweltamtes (STUA) eingegangenen Bedenken sind nachvollziehbar. Zur Vermeidung von Irritationen und zur eindeutigen Bestimmung der im Bebauungsplan festgesetzten immissionswirksamen, flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) bzw. des im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringenden Nachweises zur Einhaltung des IFSP werden die Textlichen Festsetzungen unter 8.2 wie folgt ergänzt:

In Ergänzung zu den bereits aufgeführten Kriterien werden unter 8.2a) für die Ausbreitungsberechnung

- die Emissionshöhe von $h < 5,0$ m sowie
- eine Gebäudehöhe von $< 7,8$ m sowohl für bebaute wie auch für unbebaute Grundstücke eingefügt.

T 3 Deutsche Bahn AG, vertreten durch die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft, Köln mit Schreiben vom 13.12.2000

Kurzfassung:

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden Bahnanlagen berührt (z.B. Gleisanlagen im Kopfbereich des Bahnhofes/ Überbauung von Gleisen), deren Entbehrlichkeit noch nicht abschließend geprüft wurde. Dem Bebauungsplan kann daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zugestimmt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Bedenken der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind auf den ersten Blick nicht nachvollziehbar, weil es gerade Interessenlage der DB AG (DB Imm) ist, nicht mehr betriebsnotwendige Bahnflächen einer (bahnfremden) baulichen Nutzung zuführen und somit verwerten zu können. Dies wiederum setzt die Aufstellung eines Bebauungsplanes bzw. die Schaffung von kommunalen Planungs- und Baurecht voraus.

Der Bebauungsplan wurde auf Grundlage einer zwischen der Stadt und der DB AG geschlossenen Kooperationsvereinbarung unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessenlage (Stadt - Neuer Busbahnhof/ Stadtplatz sowie DB AG - Kerngebietsausweisung MK) in enger Zusammenarbeit entwickelt. Auf Grundlage der seitens der DB AG durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung ist im Bebauungsplan eine Flächenabgrenzung bzw. -ausweisung (Kerngebiet MK) im Kopfbereich des Bahnhofes vorgesehen, die zum einen die bahnbetrieblichen Anforderungen erfüllt (Kürzung/ Umbau der entbehrlichen Gleisanlagen mit der Folge, entsprechend der geltenden Bahnrichtlinien neue Prellböcke mit von einer Bebauung freizuhaltenden Sicherheitsabständen vorzusehen) und zum anderen eine wirtschaftliche Verwertung der Grundstücksflächen an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße (Kerngebiet MK) mit einer Bebauungstiefe von bis zu 25 m ermöglicht.

Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan - auf Wunsch der DB AG - optional eine Überbauung der Gleisanlagen ab dem 1. Obergeschoss / lichte Höhe 4,80 bis zu maximal 14,00 m, sofern keine bauordnungsrechtlichen, eisenbahnrechtlichen und/ oder privatrechtlichen Belange entgegenstehen, fest. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan ausführlich dargelegt, wurde die Option für eine Überbauung von einer ansonsten nicht bebaubaren Sicherheitszone hinter den zukünftigen Prellböcken ausschließlich zu Gunsten der DB AG - unbeschadet der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und Anforderungen an eine Überbauung - in den Festsetzungskatalog des Bebauungsplanes aufge-

nommen. Insofern stehen die vorgetragenen Bedenken bzw. Vorbehalte im Widerspruch zu der bisherigen Interessenlage der DB AG.

Die Schaffung bzw. das Inkrafttreten des kommunalen Planungsrechts setzt die Entwidmung der zurzeit noch planfestgestellten Bahnflächen voraus. Insofern sind die Bedenken gegen die Bebauungsplanfestsetzungen seitens der DB AG wiederum nachvollziehbar, weil die DB Imm als Geschäftsbesorger die Interessen aller DB-Konzernbereiche gegenüber Dritten zu vertreten hat.

Solange die Entbehrlichkeit seitens der DB AG nicht abschließend geklärt und die Entwidmung der betreffenden Flächen durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nicht vollzogen ist, gilt der sich auf Rechtsgrundlage des § 38 BauGB i.V. mit § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) ergebende bahnrechtliche Fachplanungsvorbehalt (fachplanerische Sperrwirkung).

Der vorstehend beschriebene Fachplanungsvorbehalt stellt kein Abwägungspotenzial i.S. des § 1 Abs. 6 BauGB dar, sondern schränkt die Planungshoheit der Gemeinde (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG) unmittelbar ein.

Exkurs

(Quelle: Ulrich Kuschnerus, Münster, Richter am OVG Nordrhein-Westfalen, "Kommunale Planungshoheit und die Bahn")

Die sich aus dem bahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt für viele Kommunen ergebende Ohnmachtsituation hat bundesweit dazu geführt, dass, vor dem Hintergrund der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG als Wirtschaftsunternehmen, der Fachplanungsvorbehalt seitens der Kommunen zunehmend hinterfragt und im Einzelfall rechtlich überprüft wird. Nach der aktuellen Rechtsprechung zum § 38 BauGB (Planfeststellung - BVerwG, Urt. v. 04.05.1988 - 4 C 22.87 - ZfBR 1988, 231) muss es sich bei einer privilegierten Fachplanung um eine Planung handeln, die "die städtebauliche Steuerungsfunktion der Gemeinde angesichts überörtlicher und damit raumbedeutsamer Bezüge voraussichtlich überfordert". Ganz allgemein soll sich die Fachplanung gegenüber der kommunalen Planung "nur durchsetzen, wenn sie als eine überörtliche Planung ein derartiges Gewicht entfaltet, dass die gemeindliche Planungshoheit als eine Maßnahme der kleineren Planungseinheit gegenüber der größeren Einheit zurückzustehen hat."

Konsequenzen für die Stadt als kommunaler Planungsträger:

Der eigenverantwortlichen Ausübung der kommunalen Planungshoheit der Gemeinden sind, abgesehen von der Abwägungsverpflichtung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB, lediglich im übergeordneten Interesse überörtlicher Planungen Grenzen gesetzt.

Inwieweit es sich bei den zum Teil brachliegenden Gleisanlagen im Kopfbereich des Bahnhofes Bergisch Gladbach aus heutiger Sicht noch um (seinerzeit planfestgestellte) Anlagen mit überörtlicher Bedeutung handelt, darf aus kommunaler Sicht zumindest angezweifelt werden. Die als Ergebnis der Entbehrlichkeitsprüfung zu erwartenden materiellen Aufwendungen für die Kompensation von Flächenfreisetzungen im Kopfbahnhof einerseits und die sich aus der Verwertung der freigesetzten Flächen ergebenden Verkaufserlöse andererseits sollten seitens der DB AG nicht, wie bisher, getrennt voneinander beurteilt werden, sondern aus wirtschaftlicher Sicht des Gesamtkonzerns DB AG bewertet, entschieden und geregelt werden.

Besitzstandswahrung und die sich aus den Interessenlagen der unterschiedlichen Konzernbereichen ergebenden Konfliktsituationen - nach Aussage der DB AG ist eine Verrechnung der zu erwartenden Ausgaben und Einnahmen der einzelnen Geschäftsbereiche konzernintern nicht möglich - führen dazu, dass, mit der Sicherheit des zurzeit noch bestehenden bahnrechtlichen Fachplanungsvorbehaltes, kommunale Planungen sowie städtebauliche Entwicklungsziele, von denen (Beispiel Bergisch Gladbach) auch das Wirtschaftsunternehmen DB AG profitiert, auf Dauer blockiert werden.

Da der seitens der DB AG als Fachplanungsinstanz formulierte Vorbehalt nicht im Rahmen der planerischen Abwägung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB überwunden werden kann, verbleibt der Stadt nur

die Möglichkeit, diese Bedenken zur Kenntnis zu nehmen und das Ergebnis des Entwicklungsverfahrens - auf Grundlage der seitens der DB AG durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung - durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) abzuwarten.

Vorbehaltlich des Entwicklungsaktes durch das EBA - als Voraussetzung für das Inkrafttreten des Bebauungsplanes - wird der seitens der DB AG vorgetragene Vorbehalt gegenstandslos.

Zu II. Städtebaulicher Vertrag

Wie in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegt, werden im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes Maßnahmen erforderlich, um den planungsbedingten Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 1a BauGB auszugleichen. Als Ausgleichsmaßnahmen sind zum einen Begrünungsmaßnahmen (Anpflanzen von insgesamt ca. 35 Solitäräumen) innerhalb des Plangebietes sowie die "Entwicklung eines Kalk-Buchenwaldes" auf einer derzeit mit Fichten bestandenen, städtischen Fläche in Herrenstrunden als externe Ausgleichsmaßnahme vorgesehen.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Stadt bzw. im Auftrage der Stadt durchgeführt. Der Stadt entstehen mit Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen Kosten, die nach dem Verursacherprinzip anhand der Kostenerstattungssatzung gemäß § 135a BauGB oder im Rahmen einer vertraglichen Regelung (Städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB) übertragen werden können. Begünstigte der Planung sind zum einen die Stadt (Neuer Busbahnhof/ Stadtplatz) sowie zu anderen die DB AG (Kerngebietsausweisung MK).

Die Verwaltung schlägt vor, die Kostenübertragung durch einen Städtebaulichen Vertrag, der zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn AG geschlossen wird, zu regeln und der DB AG - als begünstigten der Planung - anteilige Kosten für die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen und der Bereitstellung des städtischen Grundstückes (externe Ausgleichsmaßnahme) gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 3 BauGB zu übertragen.

Der Abschluss des städtebaulichen Vertrages, der Bestandteil bzw. Anlage des Bebauungsplanes wird, ist Voraussetzung für das Inkrafttreten des Bebauungsplanes bzw. für die Erteilung einer frühzeitigen Baugenehmigung gemäß § 33 BauGB.

Der Städtebauliche Vertrag ist der Vorlage als Entwurf beigelegt. Die unterzeichnete Vertragsfassung wird dem Rat zum Satzungsbeschluss vorgelegt.

Zu III. Satzungsbeschluss/ Weitere Vorgehensweise

Nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange unter- und gegeneinander sollte an der städtebaulichen Konzeption, die den Bebauungsplanausweisungen zu Grunde liegt, festgehalten werden. Die Errichtung und Gestaltung eines neuen Verkehrsverknüpfungspunktes "Bus+ Bahn" an der Stationsstraße sowie die Bebauung des Bahnhofkopfbereiches an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße mit Integration eines Mobilitätszentrale sind Grundvoraussetzungen für die Verbesserung und Attraktivierung der Verkehrsbeziehungen (ÖPNV und SPNV) sowie für eine städtebaulich wünschenswerte Attraktivitätssteigerung des nordwestlichen Innenstadgebietes.

Die Verwaltung schlägt vor, das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - im Planungsausschuss als zuständigen Fachausschuss des Rates abschließend zu beraten und, um den kommunalen Planungswillen zu dokumentieren und die planerischen Voraussetzungen für den Ersatz derzeitig noch gewidmeter Bahnflächen durch kommunales Planungsrecht zu schaffen.

Rechtliche Voraussetzung für das Inkrafttreten des Bebauungsplanes ist - neben der Genehmigung des Bebauungsplanes durch die Bezirksregierung - aufgrund der Überplanung zurzeit planfestge-

stellter Flächen die Entwidmung der bahnbetrieblich nicht mehr erforderlichen Bahnflächen durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Erst nach vollzogenem Entwidmungsakt unterliegen nicht mehr betriebsnotwendige Bahnflächen der Planungshoheit der Gemeinde.

Der Satzungsbeschluss im Rat sollte somit erst dann erfolgen, wenn die Entwidmung der innerhalb des Plangebietes liegenden, bahnbetrieblich nicht mehr erforderlichen Flächen durch das Eisenbahn-Bundesamt vollzogen ist.

Stand der Entwidmung

Die Entwidmung der im Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - liegenden, bahnbetrieblich entbehrlichen Flächen durch das EBA liegt - auch für Teilbereiche - zurzeit noch nicht vor. Im Rahmen des Entwidmungsverfahrens wurden zwischenzeitlich eine Reihe von Erörterungs- und Abstimmungsgesprächen zwischen Antragsteller (DB Imm), den betroffenen Konzernbereichen und Eisenbahnunternehmen und der Genehmigungsbehörde (EBA) geführt.

Bislang konnte abschließend geklärt werden, dass eine städtebaulich wünschenswerte Kürzung des zurzeit längsten Gleises 4 im Bahnhof Bergisch Gladbach durch Umorganisation der Betriebsabläufe im Bahnhof möglich ist. Diskutiert wird unter den Beteiligten jedoch die Frage, wer die materiellen Aufwendungen, die durch die veränderten Betriebsabläufe entstehen, trägt. Die Lösung der Problematik "Gleis 4" innerhalb des DB-Konzerns wird ein entscheidendes Kriterium für die Entwidmung von Bahnflächen im Kopfbereich des Bahnhofes (Kerngebiet MK) sein.

Weitere Vorgehensweise:

Die Verwaltung empfiehlt dem Planungsausschuss, den Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - abschließend zu beraten und dem Rat zu empfehlen, den Bebauungsplan - nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen (Wegfall des bahnrechtlichen Fachplanungsvorbehaltes durch vollzogenen Entwidmungsakt/ Übergang der Flächen in die Planungshoheit der Gemeinde) als Satzung zu beschließen.

Sobald die Entwidmung der betreffenden Flächen innerhalb des Plangebietes vorliegt, wird der Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - dem Rat der Stadt zur Beratung und Entscheidung (Abwägung/ Satzungsbeschluss) vorgelegt.

Planung neuer Busbahnhof

Die abschließende Beratung des Bebauungsplanes im Planungsausschuss sollte jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt erfolgen, um einen Zeitverzug hinsichtlich der Planung und Errichtung des neuen Busbahnhofes zu vermeiden.

Die Verwaltung beabsichtigt, auf Basis des Beratungsergebnisses im Planungsausschuss und der sich in absehbarer Zeit abzeichnenden Verfügungsberechtigung der für den neuen Busbahnhof (Haltestellen- und Buswartebereich) benötigten Bahngrundstücke, die Planung für den neuen Busbahnhof kurzfristig auszuschreiben bzw. zu vergeben. Durch die Vergabe der Planung des neuen Busbahnhofes werden Planungskosten in nicht unerheblichem Maße ausgelöst.

Fördermittelantrag

Wie bereits vorstehend ausgeführt, dokumentiert der Planungsausschuss als Fachausschuss des Rates den kommunalen Planungswillen und die städtebauliche Zielsetzung für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes. Dies ist ein wichtiges Signal für das Projekt "Neuer Busbahnhof" u.a. gegenüber dem Fördermittelgeber.

Auf Grundlage einer aktualisierten Vorplanung und Kostenschätzung wurde zwischenzeitlich für das Projekt "Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn"/ "Neuer Busbahnhof" ein weiterer Fördermittelantrag gestellt. Am 14.02.1001 findet das Einplanungsgespräch beim Landschaftsverband Rheinland statt. Das Vorliegen der Entwidmung und des Planungsrechtes sind Voraussetzungen für eine Berücksichtigung des Projektes mit Förderbeginn 2001.

Anlagen

- Geltungsbereich - Bebauungsplan
- Planverkleinerung - Vorentwurf zum Bebauungsplan
- Planverkleinerung - Bebauungsplanentwurf
- Übersichtsplan - externe Ausgleichsfläche
- Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan
- Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan
- Städtebaulicher Vertrag (Entwurf)