

**Stadt Bergisch Gladbach  
Der Bürgermeister**

Federführender Fachbereich <b>Planung</b>		Drucksachen-Nr. <b>176/2005</b>
		<input checked="" type="checkbox"/> <b>Öffentlich</b>
		<input type="checkbox"/> <b>Nichtöffentlich</b>
<b>Beschlussvorlage</b>		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
<b>Planungsausschuss</b>	<b>21.04.2005</b>	<b>Entscheidung</b>

**Tagesordnungspunkt**

**Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -  
- Aufhebung des Satzungsbeschlusses vom 13.02.2001 (Planungsausschuss)  
- Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung**

**Beschlussvorschlag:**

@->

**I.** Die Beschlussempfehlung des Planungsausschusses vom 13.02.2001, den Bebauungsplan **Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach** - als Satzung zu beschließen, wird aufgehoben.

**II.** Der Bebauungsplan

**Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -**

ist unter Beifügung der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch für die Dauer eines Monats erneut öffentlich auszulegen.

<-@

## **Sachdarstellung / Begründung:**

@->

### **Planungsstand/ Beschlusslage**

Der Planungsausschuss hat sich zuletzt in seiner Sitzung am 13.02.2001 mit dem Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - beschäftigt, das Abwägungsergebnis der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander abschließend beraten und dem Rat **einstimmig** empfohlen, nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - zu fassen.

Eine Beschlussfassung im Rat setzt jedoch voraus, dass die innerhalb des Plangebietes gelegenen bahnbetrieblich entbehrlichen und somit nicht mehr erforderlichen Flächen auf Antragstellung der Deutschen Bahn AG durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) entwidmet worden sind, der bahnrrechtliche Fachplanungsvorbehalt entfallen ist und die Flächen damit in die Planungshoheit der Gemeinden übergegangen sind.

Die Entwidmungsverfügungen liegen für die Flächen des bereits realisierten Busbahnhofes sowie für einen Teilbereich des im Bebauungsplan ausgewiesenen Kerngebietes MK vor. Die ausstehenden Entwidmungsanträge für die noch verbleibenden Flächen (Restflächen Kerngebiet MK/ geplanter Fußgängerbereich-Stadtplatz) werden zurzeit durch die Deutsche Bahn AG vorbereitet und entsprechende Anträge an das Eisenbahnbundesamt (EBA) gestellt.

Die weiterhin betriebsnotwendigen Bahnflächen werden als planfestgestellte, gewidmete Flächen nachrichtlich übernommen und in dem Bebauungsplanentwurf als "Bahnanlagen" dargestellt.

Aufgrund der bereits lange zurückliegenden Beratung im Planungsausschuss und zur Information der neuen Ausschussmitglieder ist die Verwaltungsvorlage des Planungsausschusses vom 13.02.2001 zum TOP "Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -" nochmals dieser Vorlage beigelegt.

### **Anlass zur Planänderung**

Der Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - sieht neben der nachrichtlichen Übernahme der planfestgestellten, bahnbetrieblich weiterhin erforderlichen Flächen die planungsrechtliche Sicherung der bestehenden und geplanten Verkehrsflächen der Jakobstraße (teilweise), Stationsstraße, des Verkehrsknoten "Driescher Kreuz" sowie des neuen Busbahnhofes (ZOB) mit Haltestellenbereich und Buswartezone vor. Darüber hinaus umfasst die Plankonzeption im Kopfbereich des Bahnhofes die Ausweisung von Bauflächen (Kerngebiet MK). Durch eine zukünftige Kopfbebauung soll der Bahnhof mit seinem Umfeld belebt und attraktiviert werden.

Die ausgewiesenen Bauflächen innerhalb des Kerngebietes MK (Eigentümer: Deutsche Bahn AG) wurden im Jahre 2003 von der aurelis Real Estate GmbH erworben mit dem Ziel, die Flächen zum Zwecke einer Bebauung kurzfristig zu vermarkten und weiter zu veräußern. Die aurelis GmbH selbst ist nicht an einer baulichen Verwertung des Grundstücks interessiert. Die Vermarktungsaktivitäten der aurelis GmbH sind soweit voran geschritten, dass eine Veräußerung des betreffenden Grundstücks an die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG-S Köln) zeitnah erfolgen und vollzogen werden soll.

Das geplante Bauvorhaben der LEG-S für die "Errichtung eines mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshauses und altenbetreutes Wohnen" wurde im Zuge einer Bauvoranfrage bereits mit der Verwaltung abgestimmt. Im Rahmen der Abstimmung des Bauvorhabens im zukünftigen

Kerngebiet MK am Kopf des Bahnhofes haben sich Sachverhalte ergeben, welche die Änderung des Bebauungsplanentwurfes erforderlich machen.

### **Änderungsinhalte**

Der Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - sieht derzeit im Kopfbereich des Bahnhofes eine Kerngebietsausweisung (MK) unter Berücksichtigung der derzeitigen Grundstücksgrenze (Deutsche Bahn AG/ aurelis GmbH) entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Jakobstraße vor. Für die zukünftige Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" würde demnach lediglich eine Breite von 15,00 Metern verbleiben. Darüber hinaus wäre bei Beibehaltung der Baugebietsausweisung die Anlage eines Fußweges entlang der Jakobstraße kaum möglich.

Die überbaubare Grundstücksfläche (Baugrenze) innerhalb des Kerngebietes MK wurde so festgesetzt, dass zwischen der Kopfbebauung und der gegenüberliegenden Bebauung der "Gladium-Citygalerie" ein 20,00 m breiter Abstand verbleiben würde. Durch das geplante Gebäude der LEG-S würde die vordere Baugrenze um ca. 6,00 m überschritten bzw. der gesamte ca. 26,00 m tiefe Baukörper um ca. 6,00 m in Richtung Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße verschoben. Begründet wird die Verschiebung des Baukörpers mit der Notwendigkeit, im rückwärtigen, an das Bahnareal grenzenden Bereich, ausreichend Flächen für die Errichtung von Stellplätzen zu erhalten.

Darüber hinaus würde zur Gewährleistung einer konzipierten vier- bis fünfgeschossigen Bauweise die im Bebauungsplan vorgesehene maximale Gebäudehöhe von 102,00 m ü. NN mit geplanten 104,00 m ü. NN durch das Bauvorhaben um 2,00 m überschritten.

Dem "Vortreten" und der beantragten "Erhöhung" des Gebäudes kann aus städtebaulicher Sicht gefolgt und entsprochen werden, da die Proportionen, d.h. die Verhältnismäßigkeit zwischen Gebäudehöhe und Breite der zukünftigen Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße", gewahrt bleiben. Dies vor dem Hintergrund, dass in Verhandlung mit der aurelis/ LEG folgendes Ergebnis erzielt werden konnte:

- Im Gegenzug zu dem zugestandenem "Vortreten" des Baukörpers wird die vor dem Gebäude verbleibende Grundstücksfläche an die Stadt abgetreten, der zukünftigen Fußgängerzone "Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" zugeschlagen und die Fläche im Bebauungsplanentwurf als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" ausgewiesen. Somit kann die für die zukünftige Gestaltung eines Fußgängerbereiches verfügbare Fläche vergrößert und optimiert werden.
- Entlang der Jakobstraße wird seitens der aurelis/ LEG ein ca. 1,50 m breiter Grundstücksstreifen zum Zwecke der Erstellung eines Fußweges an die Stadt abgetreten und im Bebauungsplan als Verkehrsfläche ausgewiesen.

Eine Zustimmungserklärung der derzeitigen Besitzerin der "Bahnflächen", der aurelis Real Estate GmbH, zu den vorgesehenen Änderungen und Abtretungen liegt der Verwaltung mit Schreiben vom 14.02.2005 vor; das Schreiben ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

**Die Verwaltung schlägt vor, der vorstehend beschriebenen und die beiderseitige Interessenlage berücksichtigenden Änderungsplanung zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - zuzustimmen.**

**Erneute öffentliche Auslegung**

Da durch die vorstehend beschriebenen Änderungen des Bebauungsplanentwurfes die Grundzüge der Planung berührt werden, wird eine erneute öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB des Bebauungsplanentwurfes erforderlich.

Zur Fortsetzung des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan mit der erneuten öffentlichen Auslegung ist es notwendig, die Beschlussempfehlungen des Planungsausschusses vom 13.02.01 (Beschlüsse zu Anregungen/ Beschluss als Satzung) an den Rat aufzuheben und den Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung in der Planungsausschuss-Sitzung am 21.04.2005 zu fassen.

### **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 auszugleichen. Als Ausgleichsmaßnahmen sind zum einen Begrünungsmaßnahmen (Anpflanzen von insgesamt ca. 35 Solitärbäumen) 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 bzw. die aurelis GmbH (Kerngebietsausweisung MK).

Vorgesehen ist, die Kostenübertragung durch einen Städtebaulichen Vertrag, der zwischen der Stadt und dem potenziellen Erwerber der Bauflächen (Kerngebiet MK), der LEG-S Köln geschlossen wird, zu regeln und der LEG-S - 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 Vertragsentwurf wird parallel zur erneuten öffentlichen Auslegung fertig gestellt und zwischen den Vertragspartnern verhandelt.

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

Ein Übersichtsplan, verkleinerte Kopien des bisherigen und geänderten Bebauungsplanentwurfes sowie des Bauvorhabens, die Textlichen Festsetzungen, die ergänzte Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan, die Zustimmungserklärung der aurelis GmbH sowie die Verwaltungsvorlage (Drucksachennummer 57/ 2001 - Planungsausschuss 13.02.2001) zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - sind der Vorlage beigelegt.

### **Anlagen**

## **TEXTLICHE FESTSETZUNGEN**

# **Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -**

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

- 1.1 Im Kerngebiet **MK** sind sonstige Wohnungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO oberhalb des 1. Geschosses zulässig.
- 1.2 Im Kerngebiet **MK** sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 im Erdgeschoss nicht zulässig (§ 1 Abs. 7 Nr. 1 BauNVO).
- 1.3 Im Kerngebiet **MK** sind Ausnahmen gemäß § 7 Abs. 3 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes und daher nicht zulässig (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO).
- 1.4 Entsprechend der Satzung über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben sind in dem Kerngebiet **MK** folgende Nutzungen nicht zulässig:
  1. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung die kommerzielle Nutzung von Glücksspielen und/ oder Unterhaltungsgeräten (Spielhallen, Spielcasinos) ist
  2. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung Sexdarbietungen sind
  3. Einzelhandelsbetriebe, in denen neben dem Verkauf von Sexartikeln (Sexshops) Filme vorgeführt werden, wenn der Umsatz durch Filmvorführungen mehr als 50 % des Gesamtumsatzes beträgt.

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

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

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

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

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

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

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

### Flachdächer

Flachdächer von Neubauvorhaben innerhalb des Plangebietes sind bei einer Grundfläche von mehr als 10 m<sup>2</sup> extensiv zu begrünen. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.

### Definition - Extensive Dachbegrünung:

Extensive Begrünungsformen sind naturnah angelegte Vegetationsformen aus Moosen, Sukkulenten, Gräsern und Kräutern, die sich weitgehend selbst erhalten und weiterentwickeln.

Für die Bepflanzung werden Arten mit besonderer Anpassung an die extremen Standortverhältnisse verwendet, die möglichst dem mitteleuropäischen Florenraum entstammen sollten.

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

### Ausgleichsmaßnahme K1:

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

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

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

### 7.1 Lärmpegelbereiche

Die zukünftigen Gebäudefassaden innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes **MK**, die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB im Plan gekennzeichnet sind, liegen im Lärmpegelbereich IV.

Alle übrigen Gebäudefassaden innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes **MK** liegen im Lärmpegelbereich III.

Für Außenbauteile von Gebäuden innerhalb der vorstehend benannten Lärmpegelbereiche III und IV sind zum Schutz gegen Außenlärm, entsprechend des Abschnittes 5 der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Luftschalldämmung einzuhalten:

Lärmpegelbereich DIN 4109	Maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	Wohnungen/ Aufenthaltsräume erf. R'w res. der Außenbauteile in dB(A)	Büroräume erf. R'w res. der Außenbauteile in dB(A)
III	61 bis 65	35	30
IV	66 bis 70	40	35

### Hinweis:

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

### 7.2 Industrie- und Gewerbelärm

Im Kerngebiet **MK** sind Betriebe und Anlagen unzulässig, deren je m<sup>2</sup> abgestrahlte Schallleistung die immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel IFSP von **61 dB(A)** zur Tagzeit und von **33 dB(A)** zur Nachtzeit überschreitet.

### Nachweise:

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

- a) Ermittlung der maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile  
Ableitung der maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile der Fläche aus dem festgesetzten immissionswirksamen, flächenbezogenen A-Schallleistungspegeln (IFSP) mit Hilfe einer Ausbreitungsrechnung nach DIN / ISO 9613 - 2 (1999).  
Meteorologische Korrektur  $C_{\text{met}} = 0$  dB, Faktor für die Bodendämpfung  $G = 0,65$ ,  
Emissionshöhe von  $h = 5,0$  m.  
Sonstige Abschirmung / Reflektion durch andere Objekte und Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg wird nicht berücksichtigt. Die Immissionshöhe ist bei unbebauten und bebauten Grundstücken zu  $h = 7,8$  m zu wählen, bei bebauten Grundstücken mit Gebäudehöhen  $< 7,8$  m entsprechend die tatsächliche Gebäudehöhe (ungünstigstes Geschoss).
- b) Betriebsbezogene Lärmimmissionsprognose  
Die Prognose ist auf der Grundlage der TA Lärm in Verbindung mit der DIN / ISO 9613 - 2 (1999) und der VDI 2571 durchzuführen mit dem Ziel, die unter a) ermittelten maximal zulässigen Beurteilungspegelanteile einzuhalten bzw. zu unterschreiten.

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

- Baumschutzsatzung der Stadt Bergisch Gladbach vom 26.06.1990; beschlossen aufgrund § 45 Landschaftsgesetz NW (LG NW).
- Planfestgestellte, gewidmete Bahnflächen nach den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)

## 9. Hinweise

### 9.1 Niederschlagswasserbeseitigung

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

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

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

### 9.2 **Bodenbelastungen**

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

- Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass sich im gesamten Bebauungsplangebiet Auffüllmaterialien finden, die in großen Teilen als belastet einzustufen sind.
- Im Rahmen von Baumaßnahmen sind anfallende Aushubmaterialien, insbesondere nachgewiesene kontaminierte Materialien bzw. bei anderen Auffälligkeiten, gemäß geltendem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zu bewerten und entsprechend zu verwerten bzw. ordnungsgemäß zu entsorgen. Nachweise hierüber sind dem Rheinisch Bergischen Kreis - Untere Abfallwirtschaftsbehörde - nach Beendigung von Baumaßnahmen unaufgefordert einzureichen.
- Erdarbeiten sind auf Grund der nachgewiesenen Bodenbelastungen unter entsprechender fachgutachterlicher Aufsicht durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat der Gutachter einen Abschlussbericht mit entsprechenden Nachweisen der Stadt Bergisch Gladbach - Fachbereich Umwelt und Technik/Umweltschutz - unaufgefordert einzureichen.
- Nach Abschluss von Bauarbeiten sind die verbleibenden Außenbereiche vorsorglich weitestgehend zu versiegeln, um einen Kontakt mit verbliebenen belasteten Bodenmaterialien auszuschließen. Dies gilt nicht für im Plangebiet festgesetzte private Grünfläche.“

### 9.3 Höhe baulicher Anlagen

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

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

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

# BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -  
(gemäß § 3 Abs. 2 BauGB)

## GLIEDERUNG

### **Präambel**

### **1. Planungsanlass und städtebauliche Zielsetzung**

### **2. Räumlicher Geltungsbereich**

### **3. Planungsrechtliche Situation/ Vorgaben übergeordneter Planungen**

### **4. Städtebauliche Situation**

### **5. Städtebauliche Konzeption**

#### **5.1 Allgemeine Planungsziele**

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

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

5.2.2 Maß der baulichen Nutzung

5.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise

5.2.4 Verkehrsflächen / Erschließung

5.2.5 Grünflächen

5.2.6 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

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

### **6. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes**

#### **6.1 Belange von Natur und Landschaft**

#### **6.2 Lärmimmissionen**

#### **6.3 Altlasten**

### **7. Ver- und Entsorgung**

### **8. Umsetzung des Bebauungsplanes**

- 8.1 Bodenordnende Maßnahmen**
- 8.2 Kosten**
- 8.3 Städtebaulicher Vertrag**

## **Präambel**

Der Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 13.11.2000 bis zum 13.12.2000 öffentlich ausgelegen. Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes eingegangenen Anregungen wurden im Planungsausschuss am 13.02.2001 abschließend beraten. Der Planungsausschuss hat am 13.02.2001 dem Rat einstimmig empfohlen, den Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - als Satzung zu beschließen.

Eine abschließende Beratung und Beschlussfassung im Rat konnte bislang nicht erfolgen, da die rechtlichen Voraussetzungen diesbezüglich noch nicht vorliegen. Ein Satzungsbeschluss im Rat ist erst dann möglich, wenn die innerhalb des Plangebietes gelegenen bahnbetrieblich entbehrlichen und somit nicht mehr erforderlichen Flächen auf Antragstellung der Deutschen Bahn AG durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) entwidmet worden sind, der bahnrrechtliche Fachplanungsvorbehalt entfallen ist und die Flächen damit in die Planungshoheit der Gemeinden übergegangen sind.

Zwischenzeitlich haben sich Sachverhalte ergeben, die eine Änderung des Bebauungsplanentwurfes erfordern. Die Änderung umfasst die Ausweitung der festgesetzten Verkehrsflächen entlang der Jakobstraße (Verkehrsfläche) und entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße (Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung/ Fußgängerbereich), eine Verschiebung der überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes MK sowie eine veränderte Höhenfestsetzung (maximal zulässige Gebäudehöhe).

Da durch die Änderungen des Bebauungsplanentwurfes die Grundzüge der Planung berührt werden, ist eine erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erforderlich und dementsprechend durchzuführen.

## **1. Planungsanlass und städtebauliche Zielsetzung**

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

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

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

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

## **2. Räumlicher Geltungsbereich**

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

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

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

## **3. Planungsrechtliche Situation/ Vorgaben übergeordneter Planungen**

### Gebietsentwicklungsplan (GEP)

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

### Flächennutzungsplan (FNP)

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

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

Durch die beabsichtigten Ausweisungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - wird eine Änderung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes erforderlich. Der Flächennutzungsplan ist den tatsächlichen Gegebenheiten und den städtebaulichen Zielsetzungen für den betreffenden Bereich der Stadtmitte anzupassen.

Ein entsprechendes Änderungsverfahren des Flächennutzungsplanes wird zurzeit - im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zur Bebauungsaufstellung - durchgeführt. Die Änderung Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes umfasst u.a. die Verschiebung der Zweckbestimmung 'ZOB' in den Bereich bisheriger Bahnflächen, der zukünftig als 'Verkehrsfläche' mit der Zweckbestimmung 'ZOB' dargestellt wird. Darüber hinaus

sollen im Kopfbereich des Bahnhofes (bisherige Bahnflächen) zusätzliche Kerngebietsflächen (MK) dargestellt werden.

Die Änderung Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes wurde im Rat am 17.03.2005 beschlossen und liegt derzeit der Bezirksregierung Köln (Höhere Verwaltungsbehörde) zur Genehmigung vor.

#### **Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach**

Der Rat hat in seiner Sitzung am 23.06.1998 eine Leitbildkonzeption für den Innenstadtbereich von Bergisch Gladbach zu den Themen Nutzung, Verkehr, Stadtbild und Freiraum beschlossen. Die Ziele und Inhalte dieser Leitbildkonzeption (Verbesserung des Verknüpfungspunktes 'Bus und Bahn' durch Verlagerung des Busbahnhofes/ Ausweitung der Kerngebietsnutzungen auf den Bereich Busbahnhof/ S-Bahn-Endhaltepunkt) liegen dem Bebauungsplanentwurf zu Grunde.

#### Freiraumkonzept - Innenstadt Bergisch Gladbach

Auf der Grundlage der für den Innenstadtbereich von Bergisch Gladbach erstellten Leitbildkonzeption wurde für das gesamte Stadtzentrum ein Freiraumkonzept erarbeitet.

Das Freiraumkonzept stellt das Umfeld der Stationsstraße als eine "Freifläche mit hohem Gestaltungsdefizit" dar. Als Fläche mit Entwicklungspotential werden die ungenutzten Gleisflächen im Bahnhofsbereich sowie Flächen im Bereich Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße und Stationsstraße/ Kalkstraße bewertet. Neben Bepflanzungsmaßnahmen im Gleisbereich der Jakobstraße und Kalkstraße umfassen die Zielsetzungen des Freiraumkonzeptes die Anlage einer Baumreihe (Stationsstraße) sowie Entwicklung einer platzartigen Aufweitung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Stationsstraße.

Im Entwurf zum Bebauungsplan werden die Voraussetzungen für eine entsprechende Gestaltung durch die planungsrechtliche Flächensicherung (Verkehrsflächen) und deren Zweckbestimmung (Fußgängerbereiche) geschaffen.

### **Satzung über den Ausschluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben**

Das Plangebiet ist überlagert von der städtischen „Satzung (Textbebauungsplan) über den Aus-

schluss von Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetrieben“ vom 20.12.1984. Da der

vorliegende Bebauungsplan den o.g. Textbebauungsplan für seinen Geltungsbereich automatisch

aufhebt, erfolgt eine Übernahme der seinerzeit getroffenen Zulässigkeitsregelung (siehe

Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan).

## **4. Städtebauliche Situation**

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

Das Erscheinungsbild des Innenstadtgebietes zwischen Stationsstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, S-Bahnhof und Busbahnhof / Parkhaus und Jakobstraße wird zurzeit durch eine ungeordnete Bebauungs- und Nutzungsstruktur gekennzeichnet.

Den mit Bus oder Bahn ankommenden Besucher erwartet eine unattraktive Entree-Situation in das Stadtzentrum, die durch brachgefallene und mindergenutzte Flächen geprägt wird.

Die Übergänge vom Bahngelände zu dem gegenüberliegenden Busbahnhof über die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sowie in das Zentrum (Fußgängerzone Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) durch Querung der Stationsstraße sind wenig attraktiv.

Die Verknüpfung und Anbindung des S-Bahn-Endhaltepunktes mit dem Busbahnhof und der Fußgängerzone ist somit für den ÖPNV-Benutzer sowohl unter verkehrlichen (Umsteigefunktionen), als auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten unbefriedigend.

Das Erscheinungsbild des Plangebietes im Bereich der Jakobstraße und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird durch eine Vielzahl von Gütergleisen und brachgefallenen Verladerampen geprägt. Diese mindergenutzten, zum Teil ungenutzten Flächen im Kopfbereich des Bahnhofes wirken ebenso unattraktiv wie das bestehende "Empfangsgebäude" der Deutschen Bahn AG.

Ein vergleichbar negatives Erscheinungsbild herrscht auf den bahnseitigen Flächen der Stationsstraße vor. Die zurzeit ungenutzte ehemalige Güterabfertigung sowie großflächige Parkplatzflächen der DB AG kennzeichnen eine unattraktive Entree-Situation in das Stadtzentrum.

Ein weiterer Teilbereich des Plangebietes, der zurzeit städtebaulich negativ in Erscheinung tritt, stellt der Verkehrsknoten "Driescher Kreuz" dar. Durch die großflächig angelegten Verkehrsflächen mit Integration des Industriegleises (Firma Zanders) und die derzeitige Verkehrsführung wirken die Innenstadtbereiche der "Hauptstraße" westlich des Verkehrsknotens und der "Unteren Hauptstraße"

räumlich entzerrt und voneinander getrennt.

Die räumliche Abbindung wird zurzeit durch eine unattraktive Fußwegführung von der Unteren Hauptstraße in die Fußgängerzone "Hauptstraße" sowie zu dem S-Bahn-Endhaltepunkt verstärkt.

## **5. Städtebauliche Konzeption**

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

Vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden städtebaulichen Mißstände sowie der Zielsetzung, das bestehende Busbahnhofareal stärker in das Zentrumsgefüge einzubinden, wurde für den innerstädtischen Bereich Busbahnhof/ S-Bahnhof eine städtebauliche und architektonische Gesamtlösung gesucht. Voraussetzung für eine Gesamtlösung war die Berücksichtigung sowohl der städtischen, als auch der Interessen der Deutschen Bahn AG.

Zu diesem Zweck wurden vorbereitende Untersuchungen in Auftrag gegeben bzw. seitens der Stadt durchgeführt, um die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für ein gemeinsames Projekt „Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn / Kerngebietserweiterung“ zu schaffen.

### **Städtebauliche Vorplanung:**

- **Zentrenstudie (Jansen - Gutachten, 1998)**

Die für das gesamte Stadtgebiet erstellte Zentrenstudie enthält u.a. Zielaussagen für das Hauptzentrum Bergisch Gladbach - Innenstadt. Daraus abgeleitet wurden

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

- **Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach, 1999**

Nutzung, Verkehr, Infrastruktur, Stadtgestaltung, Umwelt

Die Rahmenplanung enthält die städtebauliche Zielkonzeption für den Innenstadtbereich, u.a. auch für das Areal Busbahnhof/ S-Bahnhof (Zentrumsnutzung, Verlagerung Busbahnhof auf Bahnflächen etc.)

**Verkehrliche Vorplanung:**

- Machbarkeitsstudie für den Bahnhofsbereich, erstellt vom Büro ZERNA, KÖPPER & PARTNER unter Berücksichtigung der Bedarfe der Bahn AG (DB-Personenbahnhöfe/ DB-Netz/ DB-EIM/ DB-Cargo), Busverkehr (Verkehrsbetriebe), Taxen, Radverkehr (Fahrradstation), Fußverkehr und des Individualverkehrs (Pkw - Ziel- und Quellverkehr Innenstadt/ Parkhaus sowie Durchgangsverkehr).  
**Vorzugsvariante** (Verlagerung des Busbahnhofes/ Umnutzung/ Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes) als Ergebnis der verkehrlichen Vorplanung sowie als **Grundlage für die weitere Projektentwicklung**
- Laufende Beratung und Begleitung der Vorplanung für den Verkehrsverknüpfungspunktes durch die Firma IVU Traffic Technologies AG, Berlin

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

**Inhalte des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -**

Der Bebauungsplanentwurf Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - berücksichtigt die Ergebnisse der vorstehend aufgeführten Voruntersuchungen und umfasst im wesentlichen folgende Inhalte:

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

**5.1 Allgemeine Planungsziele**

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

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

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

### **5.2.1 Art der baulichen Nutzung**

Der Bebauungsplan weist aufgrund der vorstehend beschriebenen städtebaulichen Zielsetzungen (Zentrumserweiterung) entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße Kerngebiet (MK) aus. Die Verkehrsfläche der unmittelbar angrenzenden Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße wird bereits durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - als Fußgängerbereich planungsrechtlich gesichert.

Durch die Ausweisung des Kerngebietes (MK) sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung zusätzlicher Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen geschaffen werden mit dem Ziel, den zukünftig erweiterten Fußgängerbereich zu beleben und zu attraktivieren.

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

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

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

### **5.2.2 Maß der baulichen Nutzung**

Das im Änderungsentwurf zum Bebauungsplan festgesetzte Maß der baulichen Nutzung berücksichtigt öffentliche und private Belange im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB, insbesondere die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Gestaltung des Stadtbildes sowie den Bodenschutz.

Durch die ausgewiesenen Baugrenzen in Verbindung mit der GRZ werden die möglichen Auswirkungen auf Grund und Boden auf ein notwendiges Maß beschränkt, gleichzeitig der innerstädtischen Lage (Kerngebiet) mit einer wünschenswerten baulichen Verdichtung Rechnung getragen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen einer Grundflächenzahl (GRZ), Geschossflächenzahl (GFZ), Zahl der Vollgeschosse sowie einer maximalen Gebäudehöhe (Höhe baulicher Anlagen) begrenzt.

Um die Beanspruchung von Freiflächen für Stellplätze zu reduzieren und die Unterbringung von Stellplätzen innerhalb von Gebäuden und unterhalb der Geländeoberfläche zu fördern, sind Garageschosse bei der Ermittlung der zulässigen Geschossflächenzahl nicht zu berücksichtigen.

#### Höhe baulicher Anlagen

Zur Wahrung einer Flexibilität einerseits und zur städtebaulichen Integration und Verträglichkeit andererseits werden im Bebauungsplan Baugrenzen in Verbindung mit einer maximal zulässigen Gebäudehöhe festgesetzt. Die sich an der Umgebungsbebauung orientierende maximale Gebäudehöhe (ca. 16,00 m) ermöglicht eine vier- bis fünfgeschossige Bebauung.

### **5.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise**

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden unter weitgehender Berücksichtigung vorhandener Vegetations- und Freiflächen durch Baugrenzen eindeutig bestimmt. Begrenzungen der Bauflächen dienen allgemein der klaren Abgrenzung von Bau- und Freiflächen und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden.

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

In Anlehnung an die vorhandene Bebauungsstruktur der unmittelbar angrenzenden Innenstadtbereiche setzt der Bebauungsplan für das Kerngebiet MK "geschlossene Bauweise" fest.

### **5.2.4 Verkehrsflächen / Erschließung**

Das Plangebiet wird umgeben von den Verkehrsflächen der bestehenden Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, Stationsstraße, Kalkstraße und der Straße An der Gohrsmühle.

In den weitgehend bebauten Bereichen, die an das Plangebiet grenzen, wird die Erschließung über die vorhandenen Verkehrsflächen gesichert.

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

## **Fußgängerzone / Stadtplatz Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße**

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - weist die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich“ aus. Durch die Errichtung und Gestaltung des ausgewiesenen Fußgängerbereiches sollen die Dienstleistungs- und Geschäftsnutzungen bis zur Jakobstraße ausgeweitet und für den fußläufigen Verkehr als Aufenthaltsbereich attraktiviert werden.

Im Anschluss an die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - ausgewiesenen "Fußgängerbereich" sieht der Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - zur Sicherung der konzipierten Platzaufweitung (Stadtplatz) im Bereich Stationsstraße / Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sowie entlang der zukünftigen Kerngebietsbebauung ebenfalls eine Ausweisung als "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich" vor.

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

## **Busbahnhof / Stationsstraße**

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

Zusammen mit den verschiedenen Verkehrsträgern wurde in den letzten zwei Jahren eine Konzeption für einen "Verkehrsverknüpfungspunkt Bus + Bahn" entwickelt. Elementarer Bestandteil dieser Konzeption ist die Verlagerung des Busbahnhofes bahnseitig an die Stationsstraße. Die Errichtung des Busbahnhofes an der Stationsstraße ermöglicht die Einrichtung eines gemeinsamen Bahnsteiges Bus + Bahn. Dadurch werden die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn (70 % der Verkehrsteilnehmer) für den ÖPNV-Benutzer sowie die verkehrlichen Funktionsabläufe optimiert.

Neben dem Haltestellenbereich umfasst die Konzeption für den neuen Busbahnhof die Errichtung einer Buswarteanlage. Fahrplanbedingte und betriebsrechtlich erforderliche Pausenzeiten können somit vor Ort verbracht werden, ohne entsprechende Betriebshöfe anfahren zu müssen.

Die für den Busbahnhof (Haltestellenbereich + Buswarteanlage) erforderlichen Flächen werden im Bebauungsplan als "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Busbahnhof (ZOB)" festgesetzt.

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

## **Driescher Kreuz**

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

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

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

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

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

### **5.2.5 Private Grünflächen**

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

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

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

durch zusätzliche Baumpflanzungen zu erweitern.

### **5.2.6 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung werden durch die Bebauung derzeit unbebauter Grundstücke im Bereich des Kopfbahnhofes (Kerngebiet MK an der Jakobstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße) bestehende Freiflächen bebaut bzw. versiegelt. Dies führt in dem verdichteten Innenstadtbereich zu einer weiteren Verschlechterung der mikroklimatischen Situation.

Um diesen zu erwartenden Entwicklungen entgegen zu treten, setzt der Bebauungsplan für Neubauten, die mit einem Flachdach errichtet werden, eine extensive Dachbegrünung fest. Dachbegrünungen tragen dazu bei, den Versiegelungsgrad durch die Herstellung vegetationstragender Flächen auf den Dachflächen zu kompensieren und die Aufheizung der Gebäude zu mindern.

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

Den Ergebnissen der für den Bebauungsplan durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend werden durch die Errichtung des neuen Busbahnhofes sowie der Bebauung des derzeit brachgefallenen, unbebauten Grundstückes an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße bestehende Freiflächen bebaut bzw. versiegelt. Dies führt in dem verdichteten Innenstadtbereich zu einer weiteren Verschlechterung der mikroklimatischen Situation.

Um diesen Entwicklungen entgegen zu treten bzw. eine Verbesserung der zukünftigen mikroklimatischen Situation erzielen zu können, setzt der Bebauungsplan fest, dass auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Busbahnhof/ ZOB) sowie auf der ausgewiesenen privaten Grünfläche - im Rahmen der Errichtung des neuen Busbahnhofes - insgesamt 35 Solitärbäume anzupflanzen sind.

Auf die Festsetzung genauer Pflanzstandorte wird im Bebauungsplan verzichtet, um eine Flexibilität der Planung für den neuen Busbahnhof unter Berücksichtigung der verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Aspekte zu wahren. In Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen der Stadt werden für die Baumpflanzungen Arten vorgesehen, die für innerstädtische Standorte mit einer hohen Umweltbelastung geeignet sind.

## **6. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes**

### **6.1 Belange von Natur und Landschaft**

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

### **Umwelt-Ist-Zustand / Ökologische Bedeutung des Plangebietes**

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

### **Boden**

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

Im Bereich Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Jakobstraße kommen künstlich veränderte Böden aus lehmigem Sand vor.

### **Wasser**

Im Plangebiet kommen keine ganzjährig wasserführenden Still- und Fließgewässer vor. Das

Plangebiet wird nicht von Wasserschutzzonen tangiert.

### **Klima**

Landschaftsräume erfüllen je nach Lage, Relief, Nutzung und Ausprägung der Vegetation

wichtige Funktionen hinsichtlich der Frischluftbildung, des Temperatenausgleiches, der

Luftbefeuchtung und der Schadstofffilterung. Dem Plangebiet kommt im Bereich der

Grünlandgesellschaften besondere Bedeutung für die Frischluft- und Kaltluftbildung zu.

### **Flora**

Im gesamten Plangebiet wurden insgesamt 198 Pflanzenarten nachgewiesen. Es handelt sich

dabei um ein - auf die Größe, Bodentypen und Biotopvielfalt bezogenes - durchschnittlich

artenreiches Untersuchungsgebiet.

Aufgrund der anthropogenen Verkehrsstrukturen wie Gleisanlagen, Bahnhofsflächen etc. dominieren trockenheitsliebende Ruderalpflanzen den Vegetationsaspekt des Plangebietes. Im Plangebiet dominieren häufige "Allerweltsarten". Auch Neophyten (Neubürger der Pflanzenwelt) erreichen einen hohen Anteil an der Vegetationsbedeckung.

Im südlichen Teil des Plangebietes (ehem. Güterabfertigung/ Parkplatz Driescher Kreuz) befinden sich mehrere - meist gepflanzte - Gehölzbestände mit Ruderalfluren. Es handelt sich dabei um bewachsene Böschungen sowie Einfassungen von Parkplätzen und versiegelten Flächen. Bei den Bäumen handelt es sich um Rosskastanien, Mehlbeere, Holländische Ulme, Ahornblättrige Platane, Sal-Weide, Vogelkirsche, Bastard-Pappel, Berg-Ahorn, Essigbaum und Robinie.

Den Gehölzbeständen mit Ruderalfluren kommt aufgrund der geringen Ausdehnung und der isolierten Lage nur durchschnittliche Bedeutung für den Arten- und Biotopenschutz zu.

Im nördlichen Teil des Plangebietes befindet sich an der Jakobstraße ein verbrachtes Gelände. Die spontanen Bäume und Gebüsche der Brachfläche werden hauptsächlich von Silber-Pappel, Hänge-Birke, Bastard-Pappel, Apfel, Waldkiefer, Vogel-Kirsche, Schmetterlingsflieder,

Brombeere, Schlehe, Weißdorn, Liguster, Berg-Ahorn, Schwarzer Holunder, Wolliger Schneeball und Sal-Weide besiedelt. Der Brachfläche mit Gehölzen und Hochstaudenfluren kommt aufgrund der anthropogenen Beeinträchtigung auch im Hinblick als "Trittsteinbiotop" nur durchschnittliche Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zu.

Im Plangebiet gibt es mehrere Beete mit Einzelbäumen, Sträuchern, Stauden und Scherrasen im Umfeld der Stationsstraße/ Kalkstraße. Für die Beete werden fast ausschließlich fremdländische Arten verwendet. Die Scherrasen im Bereich der Beete werden regelmäßig gemäht, so dass viele Arten nicht zur Samenreife gelangen.

Aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes kommt den Beeten keine besondere Bedeutung zu.

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

#### **Fauna**

Aus faunistischer Sicht kommt dem Plangebiet in seinem jetzigen Zustand, in dem es von versiegelten Flächen, anthropogenen Nutzungen, Gleisanlagen, Parkplätzen etc. geprägt wird, keine besondere Bedeutung zu. Das Plangebiet wird ausschließlich von häufigen "Allerweltsarten" besiedelt.

Im Bereich der Gleisanlagen und Freiflächen konnten am Tage mehrere Wanderratten beobachtet werden. Durch die geplante Baumaßnahmen sind keine seltenen, gefährdeten und regional bemerkenswerten Tierarten betroffen.

#### **Landschaftsbildbewertung**

Das Plangebiet wird aufgrund der intensiven anthropogenen Nutzung (Bahnhof, Gleise, Parkplätze, Lagerschuppen etc.) beeinträchtigt. Das Umfeld wird ausschließlich von vorhandenen Gewerbe-, Wohn- und Geschäftsgebäuden geprägt. Das Plangebiet gehört zu dem Landschaftsbildkomplex "Niederrheinische Bucht", dessen Kulturlandschaft ursprünglich von weiten Terrassenflächen mit Ackerwirtschaft, Sonderkulturen (Obst, Gemüse), Grünlandschaft, Heideflächen, Misch- und Niederwäldern sowie kleinbäuerlichen Siedlungen geprägt wurde. Das heutige Landschaftsbild mit seinen anthropogenen Nutzungen sowie der massiven Bebauung im Umfeld entspricht nicht mehr dem ursprünglichen Landschaftsbild des Naturraumes.

Der potentielle Eingriffsstandort weist aufgrund der angrenzenden, schon vorhandenen Bebauung mit Gewerbe-, Wohn- und Geschäftshäusern sowie der angrenzenden Vegetationsbestände mit Sichtschutzfunktionen eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen der Oberflächengestalt durch Errichtung von Verkehrsflächen, einem Busbahnhof, Wohn- und Geschäftshäusern auf.

#### **Umweltrelevanz des Vorhabens**

Ziel im Bereich des Plangebietes ist, parallel zur Stationsstraße und teilweise auch zur

Kalkstraße einen neuen Busbahnhof zu errichten. Im Einmündungsgebiet Stationsstraße,

Kalkstraße und An der Gohrmühle wird ein Kreisverkehr angelegt. Im nördlichen Teil des

Plangebietes werden entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Jakobstraße 2-4

geschossige Büro- und Geschäftshäuser geplant, in denen auch Geschäftsnutzungen möglich sind.

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

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

Nach dem erforderlichen Aushub zur Erstellung von Baugruben werden im Plangebiet möglicherweise noch Kontaminationen im Untergrund verbleiben. Die Überbauung und Versiegelung führt dazu, dass sich das Risiko für eine Kontamination des Grundwassers durch Versickerung von Niederschlagswasser und Auswaschung von Schadstoffen verringert und sich somit die Situation bezüglich der Schadstoffbelastung des Bodens und der hiermit verbundenen Risiken gegenüber heute verbessern.

### **Bewertung der Umweltverträglichkeit**

Die Auswirkungen der mit dem Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - zu erwartenden Bebauung auf das lokale Klima und das Stadtklima sind in Bezug auf die derzeitige Nutzung als Bahngelände (Gleisanlagen, Gebäude, Parkplatzflächen) als gering einzuschätzen. Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die projektbedingten Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter Lufthygiene, Klima, Boden, Wasser, Kultur- und Sachgüter aufgrund der innenstadttypischen Vorbelastungen und Nutzungsempfindlichkeiten nur gering sein werden.

Vorhabenbedingte Verbesserungen sind vor allem für das Stadtbild durch die Umgestaltung des Bahnhofsgeländes, die Errichtung eines attraktiven Busbahnhofes mit transparenten Überdachungen sowie die Errichtung und Gestaltung von fußläufigen Platzflächen zu erwarten mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität zu steigern durch die Erweiterung der Fußgängerbereiche die funktionale Anbindung an das Stadtzentrum zu gewährleisten.

### III.

#### **Eingriffsbewertung/ Ermittlung des Ausgleichsbedarfes:**

Der durch die geplante Bebauung und Erschließung bedingte Verlust von vegetationsbestandenen Flächen sowie die Umgestaltung/ Veränderung des Landschaftsbildes stellen einen Eingriffstatbestand im Sinne des § 1 a Baugesetzbuch dar.

Ein Konfliktschwerpunkt ist in erster Linie in der Beeinträchtigung der Brachfläche mit Gehölzen und Hochstaudenfluren im Bereich Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße sowie des Gehölzbestände mit Ruderalfluren entlang der Stationsstraße zu sehen.

Das Freiraumkonzept der Stadt, das in Ergänzung zur Städtebaulichen Rahmenplanung Zielsetzungen zum Thema "Grün- und Freiraumgestaltung" für die Stadtmitte enthält, stellt die ungenutzten Gleisflächen im Bahnhofsbereich sowie den Bereich Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße als Fläche mit Entwicklungspotential für zusätzliche Begrünung dar. Dieser Zielsetzung wird durch die Ausweisung eines Baugebietes (Kerngebiet MK) nicht entsprochen.

Ein weiterer Konfliktschwerpunkt ist in der Zunahme der Versiegelung von Flächen zu sehen. Die Wirkungen durch Flächenversiegelung sind - soweit möglich - durch eine Befestigung der Wege und Platzflächen mit wasserdurchlässigen Materialien zu mindern. Die nicht zu vermeidenden Neubelastungen (Neubebauung) sind durch andere landschaftspflegerische Maßnahmen, z.B. Pflanzung von Solitärbäumen im Rahmen der Gestaltung des neuen Busbahnhofes und der Fußgängerbereiche zu kompensieren.

Dem Entwicklungsziel des Freiraumkonzeptes "Anlage einer Baumreihe" (Stationsstraße) sowie "Entwicklung einer platzartigen Aufweitung der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße" wird durch die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen (Anpflanzen von 30 Solitärbäumen) im Bereich des zukünftigen Busbahnhofes entlang der Stationsstraße entsprochen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - verbundenen Auswirkungen und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft als gering einzustufen sind. Lediglich der Eingriff im Bereich der älteren Gehölzbestände im Bereich der Stationsstraße und der Jakobstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße stellt einen hohen Eingriff dar.

Um dem Kriterium einer umweltgerechten Bebauungsplanung gerecht zu werden, wurde ein Konzept von Eingriffsminimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen entwickelt, das die räumlichen und natürlichen Funktionen des Gebietes sichert, wiederherstellt und in Teilbereichen sogar verbessert.

#### Eingriffsminimierung:

Die planungsrechtliche Sicherung von ökologisch wertvollen Freiflächen ist als eingriffsvermeidend bzw. eingriffsmindernd zu werten, da durch die Bebauungsplanausweisung sichergestellt ist, dass die betreffenden Flächen keiner baulichen Nutzung zugeführt werden.

Im Rahmen der Erstellung des neuen Busbahnhofes wird der Freiflächenanteil in Form von Pflanzbeeten gegenüber dem derzeitigen Anteil (Parkplatzflächen) vergrößert. Darüber hinaus

setzt der Bebauungsplan Flachdachbegrünungen für Umbau- und Neubaumaßnahmen, die zukünftig innerhalb des Plangebietes errichtet werden, fest.

Durch die festgesetzten Eingriffsminimierungsmaßnahmen soll das Plangebiet in Verbindung mit den vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen durchgrünt, die Versiegelung auf ein erforderliches Maß beschränkt, die ökologische Qualität der verbleibenden Freiflächen erhalten bzw. erhöht werden und die innenstadtspezifische lufthygienische Situation verbessert werden.

Eine zusätzliche Eingriffsvermeidung bzw. Eingriffsminimierung ist über das im Bebauungsplan vorgesehene Maß an Freiflächensicherung hinaus städtebaulich nicht vertretbar, da es sich hier um einen integrierten Standort innerhalb des Stadtzentrums von Bergisch Gladbach handelt, dessen Bebauung dazu beiträgt, die Grundversorgung (Kerngebiet) / Busbahnhof (Verkehr) der Bevölkerung zu decken.

#### Kompensationsbedarf:

Zur Ermittlung des Kompensationsbedarfes wurde seitens des Gutachters eine Eingriffsbewertung durchgeführt. Die Beschreibung und Bewertung der vorhandenen Biotopstrukturen erfolgte in Anlehnung an die "Arbeitshilfe für die Bauleitplanung der Landesregierung NRW" (1996) "Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft".

Bei der Bewertung des Ausgangszustandes ergab sich ein Gesamtwert von 123.200 Biotoppunkten.

Aus der Bilanzierung des Eingriffes ergibt sich, dass trotz der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Eingriffsgebiet (K 1 - Anpflanzen von Solitäräumen) ein vollständiger Ausgleich innerhalb des Plangebietes nicht möglich ist. Dieses Defizit wird durch die Ausgleichsmaßnahme "Entwicklung eines Kalk-Buchenwaldes" (K 2) außerhalb des Plangebietes kompensiert.

Östlich von Herrenstrunden - auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach - befindet sich eine Parzelle (7.300 m<sup>2</sup>) mit Fichten, die in einen naturnahen Kalk-Buchenwald umgewandelt wird. Der Kalk-Buchenwald stellt auf diesen Böden die heutige potentielle natürliche Vegetation dar.

Der Umfang der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (K 1 und K 2) ist geeignet, die durch die Baumaßnahmen zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen. Es liegt ein funktionaler, regionaler und naturraumbezogener Ausgleich des Eingriffes vor.

## **6.2 Lärmimmissionen**

Zur Beurteilung der derzeitigen und durch die Planung zu erwartenden Geräuschsituation/ Lärmbelastung wurde vom Institut für Immissionsschutz, ADU cologne eine "Schalltechnische Untersuchung" unter Berücksichtigung der Geländestruktur sowie der vorhandenen Bebauungs- und Nutzungsstruktur durchgeführt.

Im Detail untersucht und bewertet wurden die auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr, dem Schienenverkehr sowie dem Gewerbelärm.

Darüber hinaus wurde eine Lärmprognose für das durch die geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebietes zu erwartenden Emissionen berechnet und bewertet.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind im Beiblatt zur DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - in Abhängigkeit von der jeweiligen Nutzung eines Gebietes angegeben. Sie beziehen sich am Tag auf 16 Stunden im Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr und in der Nacht auf 8 Stunden im Zeitraum von 22.00 - 6.00 Uhr. Im Plangebiet ist ausschließlich die Ausweisung eines Kerngebietes MK vorgesehen.

**Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete MK betragen**

- bei der Beurteilung von Straßen- und Schienenverkehr **65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht**
- bei der Beurteilung von Gewerbelärm **65 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht.**

Die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), die bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen zu berücksichtigen sind betragen für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 65 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

A. Öffentlicher Straßenverkehr

Das Plangebiet liegt im Einflussbereich der Paffrather Straße, der Stationsstraße, der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, der Jakobstraße, der Straße 'An der Gohrmühle' sowie des bestehenden Busbahnhofes (ZOB).

In der Bestandssituation werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (65 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 65$  dB(A) in der Jakobstraße sowie von  $\leq 70$  dB(A) in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sowie in der Stationsstraße am Tage überschritten.

In der Bestandssituation werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (55 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 60$  dB(A) in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sowie in der Stationsstraße in der Nacht überschritten.

Lärmprognose:

Unter Berücksichtigung der prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) sowie der sich aus der Verlagerung des Busbahnhofes an die Stationsstraße wurde eine Lärmprognose durchgeführt. Durch die Verlegung des Busbahnhofes wird die Lärmbelastung teilweise auf den Bereich der Stationsstraße verlagert.

Im Planzustand werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (65 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 65$  dB(A) in der Jakobstraße sowie von  $\leq 75$  dB(A) am Tage überschritten.

Im Planzustand werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (55 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 60$  dB(A) teilweise in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße (Ecke Jakobstraße) sowie von  $\leq 65$  dB(A) in der Stationsstraße in der Nacht überschritten.

Ergebnisse:

Aufgrund der vor den Fassaden innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes zu erwartenden Immissionen (Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005) sind zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschirmen/ Schallschutzwänden entlang der Jakobstraße und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sind aufgrund der innerörtlichen Gegebenheiten und

wegen fehlender Abstände nicht durchführbar.

Darüber hinaus verbleibt nur die Möglichkeit, mit passiven Schallschutzmaßnahmen ausreichende Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen.

Klare Anforderungen an den passiven Schallschutz enthält die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), Abschnitt 5 in Tabelle 8. Darin werden zu erwartende „maßgebliche Außenlärmpegel“ verschiedenen Lärmpegelbereichen zugeordnet und nutzungsabhängige Schalldämmmaße für Außenbauteile von Gebäuden festgesetzt.

Der Bebauungsplan setzt die gutachterlich ermittelten Lärmpegelbereiche fest.

Wenn auch aufgrund der faktischen Vorbelastung vorstehend genannte Orientierungswerte (ohne Lärmschutzvorkehrungen) überschritten sind, so können belebte innerstädtische Verkehrsstraßen doch subjektiv empfundene Wohnqualitäten darstellen. Der Tatbestand einer objektiven Lärmbelastung wird z.B. durch innerstädtische Wohnqualitäten wie kurze Einkaufswege und kulturelle Angebote in fußläufiger Entfernung kompensiert.

Unter diesem Aspekt und im Hinblick auf die für das Kerngebiet festgesetzten Lärmschutzvorkehrungen lässt der Bebauungsplan innerhalb des Kerngebietes ab dem ersten Obergeschoss Wohnnutzungen zu. Gestützt wird die Festsetzung durch den Tatbestand, daß die 16. BImSchV die Lärmzumutbarkeitsschwelle für Kern- und Mischgebiete in gleicher Höhe definiert, d.h., Wohnnutzungen gleichrangig mit berücksichtigt.

**Im Hinblick auf die Vorbelastung sowie den durch schallschutztechnische Maßnahmen möglichen Schutz von Wohn- und Arbeitsräume sind die beabsichtigten Nutzungen vertretbar.**

Die Verlagerung des Busbahnhofes an die Stationsstraße wird zu einer Lärmmehrbelastung/ Pegelerhöhung durch die Zunahme des Verkehrs (Busverkehr) von derzeit  $\leq 60$  dB(A) auf  $\leq 65$  dB(A) (im Aus- und Zufahrtbereich stellenweise  $\leq 70$  dB(A)) am Tage führen. Die Mehrbelastung absolut stellt im Sinne der 16. Bundesimmissionschutzverordnung eine wesentliche Änderung der Verkehrsgeräuschsituation dar.

Der Orientierungswert der DIN 18005 (65 dB(A) am Tage) sowie der Immissionsrichtwert der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tage) werden aber nur geringfügig überschritten.

Im Hinblick auf die verkehrlichen und städtebaulichen Zielsetzungen für den betreffenden Innenstadtbereich wird der Errichtung eines neuen Verkehrsverknüpfungspunktes an der Stationsstraße zu Lasten einer Lärmmehrbelastung in dem betreffenden Teilbereich der Stationsstraße Vorrang eingeräumt.

Im Rahmen der in kürze anstehenden Änderungsverfahren zu den Bebauungsplänen Stationsstraße, Poststraße, Hauptstraße sind die im Rahmen der Lärmuntersuchung prognostizierten Lärmzunahmen als Vorbelastung zu berücksichtigen und entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen zum möglichen Schutz von Wohn- und Arbeitsräumen vorzusehen.

## B. Öffentlicher Schienenverkehr

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Zugfahrten (S-Bahn/ Güterverkehr) und des Rangierbetriebes wurde die Lärmsituation durch den öffentlichen Schienenverkehr innerhalb des Plangebietes ermittelt.

In der Bestandssituation werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (65 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 60$  dB(A) in der Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Stationsstraße am Tage **nicht** überschritten.

In der Bestandssituation werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (55 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 50$  dB(A) in der Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Stationsstraße in der Nacht **nicht** überschritten.

## Lärmprognose

Auf Grundlage der Aussagen der Deutschen Bahn AG bezüglich der Entwicklungen des schienengebundenen Verkehrs. Dabei wurde ein zweigleisiger Ausbau der S-Bahnstrecke innerhalb des Bahnhofes unterstellt. Die Einführung des 10-Minuten-Taktes, die eine höhere Frequentierung von S-Bahnen zur Folge hätte, kann erst nach einem zweigleisigen Ausbau der Strecke Köln-Dellbrück - Bergisch Gladbach realisiert werden. Dies kann voraussichtlich erst im Jahre 2014 realisiert werden. Zu diesem Zeitpunkt werden voraussichtlich nur noch Triebzüge ET 423 oder vergleichbare zum Einsatz kommen, die gegenüber klotzgebremsten Loks wesentlich leiser sind. Bei der Lärmprognose wurde daher von Zugzahlen für das Jahr 2004 (nach Errichtung des zweiten S-Bahn-Gleises) ausgegangen.

Im Planzustand werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (65 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 55$  dB(A) in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Stationsstraße sowie von  $\leq 60$  dB(A) in der Jakobstraße am Tage **nicht** überschritten.

Im Planzustand werden die Orientierungswerte der DIN 18005 (55 dB(A) für Kerngebiete) durch einen ermittelten Beurteilungspegel von  $\leq 50$  dB(A) in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, Jakobstraße und Stationsstraße in der Nacht **nicht** überschritten.

Aufgrund der ermittelten Lärmsituation und des prognostizierten Planzustandes sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

### C. Gewerbe

Zur Beurteilung der Belastung des Plangebietes durch Gewerbelärm wurden alle vorhandenen und auf das Plangebiet einwirkenden Gewerbequellen erfasst.

Es wurden zu Beginn an mehreren Ersatzmesspunkten Messungen im Nachtzeitraum durchgeführt, um die kontinuierlichen Geräuschanteile der bestehenden Betriebe zu erfassen.

Die Messergebnisse zeigen, dass die bestehenden Betriebe die jeweils zulässigen Immissionsrichtwerte im Messzeitraum nicht überschreiten.

Da nicht auszuschließen ist, dass die Betriebe nicht unter maximaler Auslastung arbeiten, wurden die Betriebsflächen mit einem jeweils für eine gewerbliche bzw. industrielle Nutzung typischen flächenbezogenen Schalleistung belegt, so dass an den bestehenden und künftigen Aufpunkten die zulässigen Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm eingehalten werden.

Diese Vorgehensweise wurde für die Firma G+H, die Gewerbebetriebe an der Jakobstraße (zusammengefasst), für den Heimwerkerfachmarkt (OBI), für die Geschäftsnutzungen des Innenstadtbereiches (zusammengefasst) sowie für die Firma Zanders durchgeführt.

### Lärmprognose:

Um die geplanten gewerblichen Quellen, die auf das Plangebiet zukünftig einwirken können und die sich derzeit in der Planungsphase befinden, wurde in gleicher Weise vorgegangen. Es wurde für die jeweiligen gewerblichen Flächen für den Tag- und Nachtzeitraum ein flächenbezogener

Schallleistungspegel errechnet, der zu einer Einhaltung der jeweiligen Immissionsrichtwerte an den bestehenden und künftigen Aufpunkten führt.

#### Ergebnis:

Die gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebietes können durch Geräuschemissionen zu Konflikten mit der Umgebung führen. Zur Vermeidung von künftigen Konflikten wird im Bebauungsplan ein (IFSP) festgesetzt. Ausgehend von den jeweils zulässigen anteiligen Beurteilungspegeln an relevanten Immissionsorten auf der Grundlage der neuen TA Lärm wurden durch eine rechnergesteuerte Rückrechnung über eine Schallausbreitungsrechnung die flächenbezogenen Emissionswerte (IFSP) ermittelt.

Für die im Bebauungsplan ausgewiesene Kerngebietsfläche MK wurde ein maximal zulässiger immissionswirksamer flächenbezogener Schallleistungspegel (IFSP) von 61 dB(A) pro m<sup>2</sup> tags und 33 dB(A) pro m<sup>2</sup> nachts errechnet.

Die im Bebauungsplan als IFSP 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 berücksichtigen muss und ggf. mit Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen ist.

### **6.3 Altlasten**

Im Plangebiet befindet sich keine im städtischen Altlastenkataster registrierte Verdachtsfläche. Auf Grund der Vornutzung des Geländes als Gewerbestandort, Bahnhofsgelände, Parkplatz etc. wurden jedoch vorsorglich Bodenuntersuchungen durch die Firma ECOS, Umwelt GmbH, Aachen sowie der Firma GEOS, Bergisch Gladbach durchgeführt.

Die Ergebnisse der Untersuchungen weisen für den gesamten Untersuchungsbereich Auffüllungen des Geländes mit Bodenmaterialien sowie Beimengungen aus Schlacken, Bauschutt und ähnlichem aus. Die Auffüllungsmaterialien sind in großen Teilen auf Grund der durchgeführten Analytik als belastet anzusehen.

Nach Auffassung des beauftragten Gutachters ist die vorgesehene Nutzung grundsätzlich möglich. Um jedoch eventuelle Gefährdungen zu vermeiden sowie eine ordnungsgemäße Behandlung der belasteten Materialien im Rahmen von Bautätigkeiten sicherzustellen, werden entsprechende Maßnahmen, insbesondere aus abfallrechtlicher Sicht, festgelegt.

Insofern sind die Bodenbelastungen als erheblich im Sinne von § 9 Abs.5 Nr.3 BauGB anzusehen und der Untersuchungsbereich ist demzufolge zu kennzeichnen. Entsprechende Auflagen werden in die jeweiligen (Bau-)Genehmigungsverfahren aufgenommen.

### **7. Ver- und Entsorgung**

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes (Verkehrsflächen/ Kerngebietsfläche MK) erfolgt durch den Anschluss an das städtische Versorgungsnetz.

Das gesamte Schmutzwasser des Plangebietes wird über die vorhandene Schmutzwasserkanalisation in den angrenzenden Straßen zum Klärwerk Beningsfeld der Stadt Bergisch Gladbach geleitet.

Bei der Erschließung neuer Bauflächen gilt aufgrund der Regelung des § 51a Landeswassergesetz (LWG) seit dem 01.01.1996 der Vorrang der ortsnahen Niederschlagswasserbeseitigung (Ver-

sickerung), 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.

Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf den jeweiligen ist aufgrund der vorgesehenen Nutzungen (Verkehrsflächen - Busbahnhof / Kerngebiet - höchstzulässige Grundflächenzahl 1,0 - gewerbliche Nutzung) nicht möglich bzw. nicht zulässig.

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

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

## **8. Umsetzung des Bebauungsplanes**

### **8.1 Bodenordnende Maßnahmen**

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

Durch die Überplanung bestandsgebundener Bereiche und zur Umsetzung der Bebauungsplanfestsetzungen ist für den Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - eine Umlegung gemäß § 46 BauGB **nicht** erforderlich. Ist ein Grundstück im Einzelfall nicht selbständig bebaubar, so kann gemäß § 80 ff BauGB über eine Grenzregelung die Bebaubarkeit eines Grundstückes herbeigeführt werden.

Für das Inkrafttreten des Bebauungsplanes sowie für die Umsetzung des Bebauungsplanes (Errichtung des neuen Busbahnhofes / Errichtung und Gestaltung eines Stadtplatzes / Errichtung einer Bebauung für Dienstleistung - und Geschäftsnutzungen innerhalb des ausgewiesenen Kerngebietes MK) ist die Entwidmung der betreffenden Bahnflächen erforderlich.

Die Entwidmungsverfügungen liegen für die Flächen des neuen Busbahnhofes sowie für einen Teilbereich des im Bebauungsplan ausgewiesenen Kerngebietes MK bereits vor. Die ausstehenden Entwidmungsanträge für die noch verbleibenden Flächen (Restflächen Kerngebiet MK/ geplanter Fußgängerbereich-Stadtplatz) werden zurzeit durch die Deutsche Bahn AG vorbereitet und entsprechende Anträge an das Eisenbahnbundesamt gestellt.

### **8.2 Kosten**

Der Stadt entstehen Kosten - soweit nicht zuwendungsfähig / GVFG-Mittel - durch:

- den Erwerb der für den neuen Busbahnhof und vorgelagerten Stadtplatz erforderlichen Flächen,
- die Planung, Herstellung und Gestaltung des neuen Busbahnhofes,
- die Planung und Einrichtung eines Fahrgastzentrums mit öffentlicher Toilettenanlage,
- die Planung, Herstellung und Gestaltung des geplanten Stadtplatzes,
- die durch den Bau des Busbahnhofes erforderliche Anpassung der Stationsstraße sowie durch
- die Planung und Errichtung des Kreisverkehrsplatzes am Driescher Kreuz.

Für die vorstehend aufgeführten Maßnahmen werden zurzeit die notwendigen Anträge auf Gewährung von Fördermittel erstellt und beim Fördermittelgeber eingereicht.

Darüber hinaus entstehen Kosten durch die Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten naturschutzrechtlichen, eingriffsbedingten Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes.

Die Kosten werden im Rahmen eines Städtebaulichen Vertrages gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 3 BauGB nach dem Verursacherprinzip anteilig an die Deutsche Bahn AG bzw. die aurelis GmbH übertragen.

### 8.3 Städtebaulicher Vertrag

Durch die Überplanung von Bahnflächen und Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - werden im Rahmen der kommunalen Planungshoheit, unter Vorbedingung der Entwidmung der bahnbetrieblich nicht mehr erforderlichen Flächen durch das Eisenbahn-Bundesamt und dem damit verbundenen Wegfall des bahnrrechtlichen Fachplanungsvorbehaltes, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung des betreffenden Geländes geschaffen:

- Die Stadt wird durch den Bebauungsplan nach Erwerb der erforderlichen Flächen in die Lage versetzt, das Projekt "Errichtung eines neuen Busbahnhofes"(ZOB) sowie eine Stadtplatzgestaltung zu realisieren.
- Die Deutsche Bahn AG/ aurelis GmbH wird durch den Bebauungsplan in die Lage versetzt, die nicht mehr betriebsnotwendigen und entwidmeten Bahnflächen einer Verwertung und baulichen Nutzung (Kerngebiet MK) zuzuführen

Sowohl die Stadt als auch die Deutsche Bahn AG partizipieren von dem zukünftigen allgemeinen Planungs- und Baurecht und sind somit als begünstigte der Planung zu bezeichnen.

In Ergänzung zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes wird zwischen der Stadt und dem Eigentümer der zukünftigen Bauflächen im Kerngebiet MK (Deutsche Bahn AG/ aurelis GmbH oder Bauträger) ein **Städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB** geschlossen.

Im Rahmen des Städtebaulichen Vertrages wird auf der Grundlage des § 11 Abs. 1 Nr. 3 BauGB die anteilige Übernahme von Kosten für die Durchführung der eingriffsbedingt erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes geregelt. Die Maßnahmen werden von der Stadt durchgeführt.

Die Kosten umfassen:

- die Material- und Pflanz- und Pflegekosten (Herstellung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, dauerhafte Pflege über mind. 30 Jahre) für 35 Solitäräume, die im Bereich des neuen Busbahnhofes angepflanzt werden
- die Bereitstellung eines ca. 7.300 m<sup>2</sup> großen, im städtischen Eigentum befindlichen Waldgrundstückes (Fichtenbestand) in Bergisch Gladbach - Herrenstrunden sowie
- die Material- und Pflanz- und Pflegekosten (Herstellung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, dauerhafte Pflege über mind. 30 Jahre), die für die externe Ausgleichsmaßnahme "Umwandlung eines Fichtenwaldes in einen naturnahen Kalk-Buchenwald" in Herrenstrunden entstehen.

Aufgestellt:

Bergisch Gladbach, den 05.04.2005

In Vertretung

Stephan Schmickler  
Stadtbaurat

<-@