

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister

Federführender Fachbereich Planung	Drucksachen-Nr. 468/2004	
	☒	Öffentlich
	☐	Nicht öffentlich
Beschlussvorlage		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Bera- tung, Entscheidung)
Planungsausschuss	25.11.2004	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Änderung Nr. 150/2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplans
- Beschluss zur Aufstellung
- Verzicht auf die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
- Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Beschlussvorschlag:

@->

I. Gemäß § 2 in Verbindung mit § 5 des Baugesetzbuches ist die
Änderung Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes
aufzustellen.

Die Änderung umfasst den ehemaligen und den neuen Standort des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sowie den Bahnhofsbereich in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach.

II. Auf die Durchführung einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch wird verzichtet.

III. Gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches ist die
Änderung Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes
mit der Begründung auf die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

<-@

Sachdarstellung / Begründung:

@->

Der Planungsausschuss hat sich im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung für die Innenstadt von Bergisch Gladbach sowie im Rahmen der beiden Bauleitplanverfahren "Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -" und "Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -" mit dem westlichen Innenstadtbereich "Busbahnhof/ Bahnhofsumfeld" bereits befasst.

Als Grundlage für den Abschluss bzw. das Inkrafttreten der beiden vorgenannten Bebauungspläne sind u.a. bahnbetrieblich nicht mehr erforderliche Flächen aus der Bahnnutzung zu entlassen (Entwidmung) sowie der wirksame Flächennutzungsplan - parallel zur Aufstellung der Bebauungspläne - anzupassen. Dies vor dem Hintergrund, dass der Flächennutzungsplan derzeit für das Areal des neu errichteten Busbahnhofes "Bahnfläche" sowie für den Bereich des ehemaligen Busbahnhofstandortes bzw. des geplanten Einkaufszentrums "Gladium-Citygalerie" "Gemischte Bauflächen/ Kerngebiet" (MK) mit der Zweckbestimmung "ZOB" (Zentraler Omnibusbahnhof) darstellt.

Ursprüngliche Zielsetzung war es, im Zuge der Umsetzung der städtebaulichen "Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach" für den Gesamtbereich der Stadtmitte ein Änderungsverfahren des Flächennutzungsplanes durchzuführen. In dem Genehmigungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - hat die Bezirksregierung Köln jedoch die Einleitung/ Durchführung des FNP-Änderungsverfahrens gefordert. Der Forderung der Bezirksregierung wird mit der zur Beratung/ Entscheidung anstehenden Änderung des Flächennutzungsplans für einen räumlichen Teilbereich der Stadtmitte Rechnung getragen.

Zu I. Planungsanlass/ Planungsziele

Bereich "Bahnhof Bergisch Gladbach"

Anlass zur Änderung des wirksamen Flächenutzungsplanes 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. Diese sieht u.a. die Neuerrichtung des Busbahnhofes sowie die Integration nicht mehr benötigter Bahnflächen in das Bebauungs- und Nutzungsgefüge "Stadtmitte" vor.

Städtebauliche Zielsetzung ist es, den zentralen Bereich der Innenstadt von Bergisch Gladbach zwischen der Jakobstraße, Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und Stationsstraße städtebaulich neu zu ordnen und gestalterisch aufzuwerten.

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

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen - vordringlich für die Errichtung des neuen Busbahnhofes - wurde das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - bereits durchgeführt.

Der abschließende Satzungsbeschluss im Rat der Stadt zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - kann erst nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Zum einen sind die bahnbetrieblich nicht mehr erforderlichen Flächen durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) zu entwidmen; die von der Stadt bereits erworbenen und für die Errichtung des Busbahnhofes erforderlichen Flächen wurden bereits entwidmet.

Darüber hinaus ist der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bergisch Gladbach hinsichtlich seiner Darstellung anzupassen; zu diesem Zweck wird das Änderungsverfahren Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des FNP durchgeführt.

Bereich "Ehemaliger Busbahnhof"

Der Haltestellenbereich des neuen Busbahnhofes "ZOB Bergisch Gladbach" wurde zwischenzeitlich unmittelbar neben dem S-Bahn-Endhaltepunkt auf ehemals bahnbetrieblich genutzten Flächen entlang der Stationsstraße errichtet und im Mai 2004 in Betrieb genommen, so dass der ehemalige Standort "Busbahnhof" aufgegeben und einer anderen Zentrumsnutzung zugeführt werden kann.

Für den betreffenden und im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellten Kernbereich (Gemischte Bauflächen - Kerngebiet (MK)) wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB das Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - durchgeführt.

Das Vorhaben, die Neuerrichtung eines mehrgeschossigen Einkaufszentrums mit integriertem Parkhaus, umfasst die Herstellung von drei Verkaufsebenen mit einer Bandbreite von mindestens 9.500 m² und maximal 14.000 m² Verkaufsfläche sowie von drei darüber liegenden Parkebenen mit ca. 670 Stellplätzen.

Der Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - wurde vom Rat der Stadt am 25.03.2004 gefasst. Der Bebauungsplan kann jedoch erst dann in Kraft gesetzt werden, wenn der wirksame Flächennutzungsplan hinsichtlich seiner Darstellung angepasst wurde.

Inhalte der Änderung - FNP

Im Rahmen der FNP-Änderung soll ein im wirksamen Flächennutzungsplan als "Bahnfläche/ Bahnanlage" dargestellter Bereich in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach in "Gemischte Baufläche/ Kerngebiet" (MK) sowie "Verkehrsfläche" mit der Zweckbestimmung "ZOB" (Zentraler Busbahnhof) umgewandelt werden.

Durch die Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofes auf Flächen unmittelbar neben dem S-Bahn-Endhaltepunkt kann auf die Darstellung des "ZOB" an dem bisherigen Standort (Gemischte Baufläche/ Kerngebiet (MK)) im Flächennutzungsplan verzichtet werden.

Die Änderung des FNP umfasst daher ebenfalls die Verschiebung der Zweckbestimmung "ZOB" in den Bereich bisheriger Bahnflächen, der zukünftig als "Verkehrsfläche" mit der Zweckbestimmung "ZOB" dargestellt werden soll.

Zu II. Verzicht auf frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der beiden Bauleitplanverfahren "Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -" und "Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -" wurde die Öffentlichkeit durch Aushang der jeweiligen Vorentwurfspläne, im Rahmen von Bürgerversammlungen sowie mittels einer öffentlichen Auslegung der jeweiligen Entwurfspläne gemäß § 3 Abs. 2 BauGB informiert und beteiligt. Da die Öffentlichkeit mehrfach über die Ziele und Grundzüge der Planung informiert und an der Planung beteiligt wurde, kann für das Änderungsverfahren Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes auf die Durchführung einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung verzichtet und unmittelbar die öffentliche Auslegung des Änderungsentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt werden.

Zu III. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Verwaltung schlägt vor, zur Fortsetzung des FNP-Änderungsverfahrens den Beschluss zur öffentlichen Auslegung zu fassen.

Parallel zur Beratung des FNP-Änderung wird zurzeit die (frühzeitige) Behördenbeteiligung durchgeführt. Die Anpassungsbestätigung gemäß § 20 Landesplanungsgesetz (LPlG) der Bezirksplanungsbehörde steht noch aus.

Den aktuellen Neuregelungen des Baugesetzbuches entsprechend ist im Rahmen von Aufstellungsverfahren zu Bauleitplänen gemäß § 2 Abs. 4 BauGB zukünftig generell eine Umweltprüfung (UP) durchzuführen. Die Ergebnisse der Umweltprüfung (UP) sind gemäß § 2a BauGB in einem Umweltbericht darzulegen und als gesonderter Teil der Begründung zum jeweiligen Bauleitplan beizufügen.

Die Umweltbelange wurden im Rahmen der beiden Bauleitplanverfahren "Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -" und "Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -" ausführlich untersucht und bewertet. Da darüber hinaus - mit Bezug auf die Planinhalte der FNP-Änderung - keine zusätzlichen umweltrelevanten Aspekte sowie planbedingte Auswirkungen erkennbar sind, wird auf die Durchführung weiterer Umweltuntersuchungen verzichtet.

Der Umweltbericht, der die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes der beiden vorstehend aufgeführten Bauleitpläne zusammenfassend darstellt, ist der Begründung zur FNP-Änderung Nr. 150/ 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - beigelegt.

Eine Plankopie der FNP-Änderung sowie die Begründung zur FNP-Änderung sind der Vorlage beigelegt.

Anlagen

Begründung

(gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch)

zur Änderung Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes

GLIEDERUNG

1. Anlass zur FNP - Änderung

2. Ziele der FNP - Änderung

3. Inhalte der FNP - Änderung

4. Flächenbilanz der FNP - Änderung

5. Umweltbericht

- Einleitung
- Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen
 - Bestandsaufnahme/ derzeitiger Umweltzustand
 - Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes/ Umweltrelevanz
 - Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen
 - Nullvariante/ Standortalternativen
- Hinweise auf Schwierigkeiten beim Zusammenstellen der Angaben

1. Anlass zur FNP - Änderung

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 23.06.1998 eine städtebauliche Leitbildkonzeption für die Innenstadt von Bergisch Gladbach beschlossen.

Anlass zur Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes ist die Umsetzung der im Zuge der "Rahmenplanung - Innenstadt Bergisch Gladbach" entwickelten und vom beschlossenen städtebaulichen Leitbildkonzeption. Diese sieht u.a. die Neuerrichtung des Busbahnhofes sowie die Integration nicht mehr benötigter Bahnflächen in das Bebauungs- und Nutzungsgefüge "Stadtmitte" vor.

2. Ziele der FNP - Änderung

Bereich "Bahnhof Bergisch Gladbach"

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 Bahnhofsbereich 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 (MK) am Kopf des Bahnhofes im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen - vordringlich für die Errichtung des neuen Busbahnhofes - wurde das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - bereits durchgeführt. In dem auszuweisenden, zukünftigen Kerngebiet (MK) auf den derzeitigen Bahnflächen entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße können ca. 2.500 m² zusätzliche Handelsflächen im Erdgeschoss für Einzelhandelsnutzungen entstehen.

Der abschließende Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - im Rat der Stadt kann erst nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Zum einen sind die bahnbetrieblich nicht mehr erforderlichen Flächen - als Ergebnis der seitens der Deutschen Bahn AG durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung - durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) zu entwidmen; die von der Stadt bereits erworbenen und für die Errichtung des Busbahnhofes erforderlichen Flächen wurden bereits entwidmet. Darüber hinaus ist der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bergisch Gladbach hinsichtlich seiner Darstellung anzupassen.

Bereich "Ehemaliger Busbahnhof"

Der "ZOB Bergisch Gladbach" wurde bereits unmittelbar neben dem S-Bahn-Endhaltepunkt auf ehemals bahnbetrieblich genutzten Flächen entlang der Stationsstraße neu errichtet und im Mai 2004 in Betrieb genommen, so dass der ehemalige Standort "Busbahnhof" aufgegeben und einer anderen Zentrumsnutzung zugeführt werden kann.

Für den betreffenden und im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt als "Kerngebiet" (MK) dargestellten Innenstadtbereich wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zurzeit das Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - durchgeführt.

Das Vorhaben, die Neuerrichtung eines mehrgeschossigen "Einkaufszentrums mit integriertem Parkhaus", umfasst die Herstellung von drei Verkaufsebenen mit einer Bandbreite von mindestens 9.500 m² und maximal 14.000 m² Verkaufsfläche sowie von drei darüber liegenden Parkeben mit ca. 670 Stellplätzen.

Den im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - zugrunde liegenden Planunterlagen (Vorhabenpläne) sowie den vorliegenden Bauantragunterlagen entsprechend beabsichtigt der Vorhabenträger die Errichtung

- eines ca. 5.000 m² großen SB-Warenhauses mit Getränkemarkt im Untergeschoss (UG),
- zweier größerer Textil-Warenhäuser (mit jeweils internen Erschließungselementen in das 1.OG) und mehrerer kleinerer und mittlerer Shopflächen (Schmuck, Drogerie, Textil etc.) im Erdgeschoss (EG) mit insgesamt ca. 4.500 m² Nutzfläche sowie
- zweier größerer Textil-Warenhäuser (siehe EG) und weiterer kleinerer und mittlerer Shopflächen (Sport, Mode etc.) im 1. Obergeschoss (1. OG) mit insgesamt ca. 4.500 m² Nutzfläche.

Die Funktions- und Tragfähigkeit des Nutzungskonzeptes sowie die planbedingten Auswirkungen auf die bestehende Einzelhandelsstruktur wurden im Rahmen einer Tragfähigkeitsuntersuchung analysiert und bewertet. Aufgrund des hohen Kaufkraftaufkommens in Bergisch Gladbach und einer geringen Kaufkraftbindung (hoher Kaufkraftabfluss) hält der Gutachter ein zusätzliches Verkaufsflächenpotenzial in einer Bandbreite von 18.000 m² bis 21.000 m² für die Stadtmitte von Bergisch Gladbach insgesamt für tragfähig.

Der Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium - wurde vom Rat der Stadt am 25.03.2004 gefasst. Der Bebauungsplan kann jedoch erst dann in Kraft gesetzt werden, wenn der Flächennutzungsplan hinsichtlich seiner Darstellung angepasst ist.

3. Inhalte der FNP - Änderung

Die Stadt Bergisch Gladbach beabsichtigt, einen im wirksamen Flächennutzungsplan als "Bahnfläche/ Bahnanlage" dargestellten Bereich in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach in "Gemischte Baufläche/ Kerngebiet" (MK) sowie "Verkehrsfläche" mit der Zweckbestimmung "ZOB" (Zentraler Busbahnhof) umzuwandeln.

Die Umwandlung umfasst Bahnflächen, die - dem Ergebnis der seitens der Deutschen Bahn AG durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung entsprechend - für eine bahnbetriebliche Nutzung nicht mehr benötigt werden. Teilbereiche (Verkehrsfläche/ ZOB) wurden bereits durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) entwidmet.

Durch die Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofes auf Flächen unmittelbar neben dem S-Bahn-Endhaltepunkt kann auf die Darstellung des "ZOB" an dem bisherigen Standort (Kerngebiet MK) im Flächennutzungsplan verzichtet werden.

Die Änderung des FNP umfasst daher ebenfalls die Verschiebung der Zweckbestimmung "ZOB" in den Bereich bisheriger Bahnflächen, der zukünftig als "Verkehrsfläche" mit der Zweckbestimmung "ZOB" dargestellt werden soll.

4. Flächenbilanz der FNP - Änderung

Die Änderung wirkt sich wie folgt auf die Flächenbilanz aus:

Fläche für Bahnanlagen (Bahnfläche)	- 1,03 ha	(- 10.272 m ²)
-------------------------------------	-----------	----------------------------

Grünfläche	- 0,08 ha	(- 782 m ²)
Gemischte Baufläche (Kerngebiet MK)	+ 0,49 ha	(+ 4.848 m ²)
Verkehrsfläche	+ 0,62 ha	(+ 6.206 m ²)

5. Umweltbericht

Der Umweltbericht gemäß § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB bildet einen Bestandteil dieser Begründung und ist als gesonderter Teil nachstehend beigelegt.

Aufgestellt:
Bergisch Gladbach, den .11.2004

Stephan Schmickler
Stadtbaurat

Umweltbericht

(gemäß § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB)

zur Änderung Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - des Flächennutzungsplanes

1. Einleitung

Die Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst Flächen, die derzeit im wirksamen FNP der Stadt Bergisch Gladbach als "Bahnfläche/ Bahnanlage" sowie als "Gemischte Bauflächen/ Kerngebiet" (MK) mit der Zweckbestimmung "ZOB" (Zentraler Omnibusbahnhof) dargestellt sind.

Parallel zur FNP-Änderung werden zurzeit für zwei räumliche Teilbereiche Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Die Belange der Umwelt wurden in den beiden Bauleitplanverfahren "Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -" und "Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -" im Rahmen der nachstehend aufgeführten Umweltuntersuchungen ausführlich ermittelt, analysiert und bewertet:

Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -

- Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Büro NARDUS, Rainer Galunder, Wiehl (09/ 2000)
- Schalltechnische Untersuchung, Büro ADU cologne, Köln (08/ 2000)
- Umweltgeologische Bodenuntersuchung, Büro ECOS Umwelt GmbH, Aachen (05/ 2000)
- Umweltgeologische Bodenuntersuchung, Büro GEOS GmbH, Berg. Gladbach (10/ 2000)

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -

- Umweltprüfung, Büro BKR, Aachen (09/ 2003)
- Schalltechnische Untersuchung, Büro Graner + Partner, Bergisch Gladbach (09/ 2003)
- Umweltgeologische Bodenuntersuchung, Büro GEOS GmbH, Berg. Gladbach (07/ 1993)
- Verkehrsuntersuchung "Innenstadt Bergisch Gladbach", Büro blanke verkehr.concept/ Dr. Blanke, Bochum (08/ 2003)

Aufgrund der bereits in den beiden Bebauungsplanverfahren durchgeführten Umweltuntersuchungen sind - mit Hinweis auf § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB (Abschichtung) - darüber hinausreichende Erhebungen und Untersuchungen zur Ermittlung, Prüfung und Bewertung der Umweltbelange zur Berücksichtigung dieser im Rahmen des planerischen Abwägungsprozesses des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens nicht erforderlich.

Zusätzliche oder andere - im Hinblick auf die Planinhalte der FNP-Änderung - erhebliche Umweltauswirkungen, die im Rahmen der beiden vorstehend benannten Bauleitpläne (Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - / Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -) nicht ermittelt, geprüft und bewertet wurden, sind seitens der Stadt Bergisch Gladbach nicht ersichtlich.

Inhalte und Ziele der Änderung - FNP

Die FNP-Änderung umfasst die Umwandlung bislang als "Bahnfläche/ Bahnanlage" dargestellter Flächen in der Stadtmitte in "Gemischte Baufläche/ Kerngebiet" (MK) sowie in "Verkehrsfläche" mit der Zweckbestimmung "ZOB" (Zentraler Omnibusbahnhof).

Nach bereits vollzogener Verlagerung des Busbahnhofes unmittelbar neben den bestehenden S-Bahn-Endhaltepunkt kann die Zweckbestimmung "ZOB" für den bisherigen Standort des Busbahnhofes entfallen

und die Fläche - entsprechend der Darstellung im FNP - einer Kerngebietsnutzung (MK) zugeführt werden. Es ist beabsichtigt, auf dem entsprechenden Innenstadtareal ein mehrgeschossiges Einkaufszentrum mit integriertem Parkhaus zu errichten.

Städtebauliche Zielsetzung ist, 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 wurde unter Berücksichtigung der für die Stadtmitte vorliegenden Leitbildkonzeption ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Bahnhofsbereich 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 (MK) am Kopf des Bahnhofes im Bereich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Wie bereits vorstehend ausgeführt, wurden die planbedingten Umweltauswirkungen im Rahmen der für das Plangebiet der Flächennutzungsplanänderung im Parallelverfahren durchgeführten Bebauungsplanverfahren eingehend untersucht und bewertet.

Die untersuchten und bewerteten Aspekte der Umweltbelange und berührten Schutzgüter können wie folgt zusammengefasst werden:

2.a Bestandsaufnahme/ derzeitiger Umweltzustand

Mensch (Nutzungsstruktur, Verkehr, Lärm)

Die heutige Nutzungsstruktur im Plangebiet wird durch das Parkhausgebäude dominiert. Auf der Fläche zwischen Busbahnhof und Stationsstraße befindet sich eine Brache. Die Randbereiche des Plangebietes werden durch Verkehrsflächen eingenommen, die überwiegend auf die Belange des motorisierten Verkehrs ausgerichtet sind und keine Qualität für Fußgänger bieten.

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 DB 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.

Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt von der Paffrather Straße, der Jakobstraße, der Stationsstraße und der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße.

Im Plangebiet besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm (Straße/ Bahn) sowie Gewerbelärm. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts an der nächstgelegenen Bebauung entlang der Paffrather Straße, der Stationsstraße und der Jakobstraße werden heute schon erheblich (um bis zu > 12 dB(A)) überschritten.

Tiere und Pflanzen

Das Untersuchungsgebiet ist zu über überwiegend versiegelt. Zu den für das Schutzgut Flora, Fauna, Biotope wesentlichen Flächen gehören der durch Straßenarbeiten entstandene Felsstandort im Bereich der Paffrather Straße/ Jakobstraße, die Gleisanlagen auf dem Bahnareal und eine Vielzahl an brachgefallenen, derzeit ungenutzten Flächen. Die Verkehrsgrünflächen haben eine geringe bis mittlere Bedeutung.

Der kleine Felsstandort im Bereich der Paffrather Straße/ Jakobstraße besitzt zwar derzeit keinen spezialisierten Pflanzenbewuchs mit ausgesprochenen Mauerarten, bietet aber dennoch ein Potenzial für diese Arten. Ihm kommt deshalb eine mittlere stadtoökologische Bedeutung zu.

Im Bereich des Bahnhofs und seines direkten Umfeldes 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, Bahnhofsf lächen 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.

An der Jakobstraße befindet sich 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 Biotopenschutz zu.

Die Gleisanlagen werden von der Bahn mehr oder weniger intensiv genutzt und mit Herbiziden etc. besprüht. Aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes kommt den Gleisanlagen daher keine Bedeutung zu.

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; von der Planung werden keine seltenen, gefährdeten und regional bemerkenswerten Tierarten betroffen.

Landschaftsbildbewertung

Das Plangebiet wird aufgrund der intensiven anthropogenen Nutzung (Bahnhof, Gleise, Parkplätze, Lager-schuppen 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), Grünland-schaft, 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.

Boden

Bereich "Ehemaliger Busbahnhof"

Im Untergrund des Plangebietes (Bereich "ehemaliger Busbahnhof") stehen unter Oberflächenversiegelungen und künstlichen Auffüllungen tertiäre Sedimente über devonischen Kalk- und Dolomitgesteinen an.

Die Kalk- und Dolomitgesteinsschicht ist durch sehr inhomogene, kleinräumig wechselnde Untergrundverhältnisse geprägt. Mächtigkeit und Obergrenze unterliegen starken Schwankungen. Die oberen Bereiche sind teilweise verwittert. Das Gestein ist zudem aufgrund intensiver tektonischer Beanspruchung stark geklüftet und gestört. Aufgrund einer Verkarstung im Tertiär können in dieser Schicht überall zum Teil tiefreichende Hohlräume und Schlotten (= schmale, langgestreckte Hohlräume) angetroffen werden, die sich größtenteils nachträglich mit Lockermaterial aus tertiären Sedimenten, Dolomitgrus und Gesteinsschutt gefüllt haben. Die auf diesem Untergrund ehemals im Planungsgebiet anstehenden Braunerden mittlerer Ertragsfähigkeit sind durch Erdaushub, Aufschüttungen, Überbauung und Versiegelung weitgehend anthropogen überprägt. Der Versiegelungs- bzw. Überbauungsgrad beträgt heute 81%. Es dürften im Plangebiet keine unbeeinflussten Böden mit natürlichem Bodenprofil und -gefüge mehr anstehen. Insofern kommen keine aus der Sicht des Bodenschutzes wertvollen Flächen vor.

Im Bereich der Brache innerhalb des Planungsgebietes liegt die Altlastenverdachtsfläche Nr. 147 'Stationsstraße' (ehemalige Betriebsgelände einer Bau- sowie einer Brennstoffhandlung). Die hier nachgewiesenen Mineralölkonzentrationen (bis 4.450 mg/kg) sowie teilweise erhöhten Schwermetallkonzentrationen lassen eine empfindliche Nutzung des Geländes nicht zu. Die schadstoffbelasteten Untergrundbereiche wurden im Zuge der Baumaßnahmen für ein vorgesehenes Kinocenter bereits unter gutachterlicher Begleitung ausgehoben und entsorgt. Der gutachterliche Abschlussbericht zum Nachweis der Unbedenklichkeit (Bodenbelastung) steht jedoch noch aus.

Bereich "Bahnhof Bergisch Gladbach"

Bei dem Bahngelände 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.

Im Plangebiet befindet sich ansonsten für das Bahnhofesareal 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.

Wasser

Im Plangebiet kommen keine ganzjährig wasserführenden Still- und Fließgewässer vor. Das Plangebiet wird nicht von Wasserschutzzonen tangiert.

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

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

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

Grundsätzlich sind Kluftgrundwasserleiter, wie sie in Kalkgebieten vorkommen, empfindlich gegenüber Verunreinigungen. Die tertiären Deckschichten dürften jedoch innerhalb des Planungsgebietes einen gewissen Schutz gegen ein schnelles Eindringen und Ausbreiten von Verunreinigungen bieten.

Luft

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

Über die aktuelle lufthygienische Situation im Bereich des Plangebietes liegen keine Daten vor. Insgesamt sind in den letzten Jahren – dem landesweiten Trend entsprechend – aufgrund der Zunahme von Kraftfahrzeugen mit Abgasregelungen am Gesamtkraftfahrzeugbestand deutliche Reduzierungen kraftfahrzeugspezifischer Emissionen anzunehmen.

Die Ergebnisse des Grobscreenings für Bergisch Gladbach zeigen, dass für die Straßenräume im Umfeld des Plangebietes, mit Ausnahme eines Abschnittes 'Schnabelsmühle / Hauptstraße' zwischen Odenthaler Straße und Bensberger Straße, keine problematischen Belastungen zu erwarten sind. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass hier kaum Straßen mit ausgeprägtem Schluchtcharakter vorhanden sind. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass das Niveau lufthygienischer Belastungen im Plangebiet und seinem Umfeld zurzeit nicht durch relevante Schadstoffkonzentrationen in der Nähe einschlägiger Grenzwerte gekennzeichnet ist.

Klima

Das Plangebiet und seine Umgebung sind durch die klimatischen Besonderheiten des Rheintals geprägt. Dies bedeutet eine modifizierte Windrichtungsverteilung (zusätzliches Maximum bei südöstlichen Windrichtungen), einen hohen Schwachwindanteil und eine erhöhte Häufigkeit nächtlicher Bodeninversionen.

Aus diesen großklimatischen Ausgangsbedingungen resultieren ungünstige Luftaustauschverhältnisse, die durch die Muldenlage und die Bebauung im Stadtzentrum Bergisch Gladbachs noch verstärkt werden.

Das Plangebiet ist bereits durch einen hohen Bebauungs- und Versiegelungsgrad sowie einen geringen Grünanteil als Teil einer ausgedehnten städtischen Wärmeinsel stadtklimatisch überprägt. Die großvolumigen Gebäudekörper des Busbahnhofs und des Parkhauses wirken sich klimaökologisch ungünstig aus. Sie heizen sich bei Strahlungswetterlagen tagsüber stark auf, kühlen nachts nur wenig ab und sorgen für eine Veränderung des Windfeldes. Dem Plangebiet kommt im Bereich der Grünlandgesellschaften besondere Bedeutung für die Frischluft- und Kaltluftbildung zu.

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

Stadtbild

Das Plangebiet liegt innerhalb des Stadtteils Bergisch Gladbach, der im Ganzen ein sehr heterogenes in weiten Teilen durch industriell-gewerbliche Großstrukturen sowie der Bahnanlagen/ Gleisanlagen geprägtes Stadtbild aufweist. Das Plangebiet selbst ist durch die großvolumigen Gebäude des Parkhauses und des ehemaligen Busbahnhofs geprägt, die Ende der 70er Jahre aus Fertigteil-Betonelementen errichtet worden sind. Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bildet den Bahnhofsvorplatz und den Vorplatz des Busbahnhofs. Der Bereich erfüllt zwar die Anforderungen der verkehrstechnischen Abläufe, lässt jedoch eine der Eingangssituation eines Bahnhofsvorplatzes entsprechende Gestaltung und Aufenthaltsqualität vermissen. Der Bahnhof

mit seinem Umfeld sowie die z.T. mindergenutzten oder gar brachgefallenen Bahnflächen beeinträchtigen das Erscheinungsbild des betreffenden Innenstadtgebietes erheblich.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet befinden sich keine relevanten Kultur- und Sachgüter. Direkt angrenzend sind mit dem Gebäude Paffrather Straße Nr. 42 und dem alten Kalkofen auf dem Gelände des ehemaligen Kalkwerkes Cox denkmalgeschützte Bauwerke vorhanden.

2.b Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes/ Umweltrelevanz

Mensch (Nutzungsstruktur, Verkehr, Lärm)

Durch die Verlagerung bzw. Neuerrichtung des Busbahnhofes sowie der Realisierung der "Gladium City-Galerie" (Einkaufszentrum) wird sich die Aufenthalts- und Erlebnisqualität im Plangebiet verbessern. Die neu geplanten Einrichtungen werden die Eingangssituation zur City neu definieren insbesondere für Bahn- und Busreisende einen attraktiven Empfangsbereich bilden.

Die Integration brachgefallener Bahnflächen in das Gefüge "Stadtmitte" sowie die Realisierung zusätzlicher Handelseinrichtungen werden - in Verbindung mit der Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofes - zu einer Verkehrszunahme -einhergehend mit Verkehrslärmmehrbelastungen führen. Das bestehende Straßennetz (äußere Erschließung) ist verkehrstechnisch geeignet, den zu erwartenden Mehrverkehr aufzunehmen.

Bei Nichtdurchführung der Planung - einhergehend mit dem Fortbestand der bisherigen Nutzungen "Parkhaus/ Busbahnhof" sowie "Bahnanlagen/ Gleisanlagen" - würden die derzeit belastete Umweltsituation und die vorstehend beschriebenen (städtebaulichen) Missstände beibehalten.

Tiere und Pflanzen

Durch die Umsetzung der Planvorhaben "Neuer Busbahnhof" und "Gladium City-Galerie" werden zusätzliche, zurzeit unbebaute Flächen bebaut, überbaut und versiegelt. Die vorhandenen kleinflächigen Vegetationsstrukturen gehen durch Beseitigung während der Bauphase verloren.

Die verlustigen Vegetationsbestände haben eine geringe bis mittlere Bedeutung für den Naturhaushalt. Es handelt sich um vom Menschen stark beeinflusste Lebensräume, die in einem kurzen Zeitraum in ähnlicher Weise wiederherstellbar sind. Eine erneute Begrünung von Flächen ist aufgrund der hohen angestrebten Dichte der geplanten Bebauung nach der Realisierung von Vorhaben nicht vorgesehen. Gemäß den Vorgaben der jeweiligen Bebauungspläne dürfen die Grundstücke in den ausgewiesenen Kerngebietes (MK) bis zu 100 % bebaut werden.

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

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

Bei Nichtdurchführung der Planung bleiben die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten entsprechend der rechtlichen Vorgaben (Bebauungsplan Nr. 28, Teil 3 - Stadtmitteprojekt - 1. Änderung/ gewidmete bahnbetrieblich genutzte Flächen) bestehen.

Boden

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

Die Altlastenverdachtsfläche Nr. 147 'Stationsstraße' wurde bereits unter fachgutachterlicher Aufsicht ausgehoben und entsorgt. Eine abschließende Beurteilung (gutachterlicher Abschlussbericht) steht noch aus.

Die kleinräumig wechselnden und äußerst komplexen Untergrundverhältnisse mit tiefreichenden Karsthöhlräumen führen zu schwierigen Baugrundverhältnissen und erhöhten Anforderungen an die Gebäudegründung.

Durch Erdaushub sowie Einbringung von tieferreichenden Gründungspfählen und Materialien zur Baugrundverbesserung wird der Untergrund des Planungsgebietes bis in größere Tiefen verändert und überprägt. Dies stellt einen Eingriff in den bisher vom Menschen weitgehend unbeeinflussten geologischen Untergrund dar. Die beschriebenen Auswirkungen auf den Boden würden im Wesentlichen auch ohne Realisierung des Vorhabens bei einer Umsetzung des bestehenden Bebauungsplans auftreten.

Wasser

Durch die geplante vollständige Überbauung und Versiegelung der Baugrundstücke innerhalb der festgesetzten Kerngebiete (MK) wird sich die Grundwasserneubildung geringfügig reduzieren, die Menge oberflächlich abfließenden Niederschlagswassers erhöhen. Aufgrund des heute schon sehr hohen Versiegelungsgrades ist jedoch vermutlich nicht mit erheblichen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu rechnen.

Durch Beseitigung von Kontaminationen im Untergrund und vollständige Versiegelung verringert sich künftig das Risiko für Schadstoffeinträge in das Grundwasser.

Die unterirdischen Gebäudeteile der "Gladium City-Galerie" werden künftig ins Grundwasser reichen. Insofern sind zur Trockenhaltung der Baugrube einfache Wasserhaltungsmaßnahmen sowie Abdichtungsmaßnahmen des Baukörpers gegen drückendes Wasser erforderlich. Wasserhaltungsmaßnahmen sowie Barrierewirkungen der unterirdischen Gebäudekörper verursachen voraussichtlich nur geringfügige und nicht über das Planungsgebiet hinausgehende Veränderungen der Grundwasserstände und Grundwasserfließverhältnisse.

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

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

Luft

Die bestehende Emissionsquelle "Parkhaus" wird an gleicher Stelle in baulich neuer Gestalt, der Busbahnhof an anderer Stelle innerhalb des Plangebietes fortgeführt.

Die vorhabenbedingten Zusatzverkehre der 'Gladium City-Galerie' belasten vor allem den Kreisverkehr Paffrather Straße / Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße / Reuterstraße und führen hier in der Nachmittags-Spitzenstunde zu einer Verkehrszunahme um ca. 6%. Weitere Verkehrszunahmen werden durch eine künftig veränderte Verkehrsführung verursacht.

Insgesamt werden die durch die 'Gladium City-Galerie' verursachten Zusatzverkehre in Verbindung mit weiteren neu induzierten Ziel- und Quellverkehren im zentralen Bereich die seit 1989 stattgefundenen Immissionsminderungen zumindest teilweise kompensieren.

Die Abschätzungen der künftig zu erwartenden Konzentrationen lassen jedoch insgesamt keine Prüfwertüberschreitungen der 23. BImSchV erwarten. Gleichwohl werden durch die Verkehrszunahme insbesondere aufgrund der künftig veränderten Verkehrsführung auf einzelnen Straßenabschnitten Verschlechterungen gegenüber der derzeitigen Luftqualität auftreten. In anderen Bereichen mit Verkehrsreduzierungen sind Entlastungen zu erwarten.

Klima

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

Stadtbild

Die Errichtung des neuen Busbahnhofes sowie des geplanten Einkaufszentrums ist aufgrund der Lage an der städtebaulichen Eingangssituation am Bahnhof Bergisch Gladbach und an einer der Hauptzufahrtsstraßen, der Paffrather Straße und Stationsstraße, stadtbildprägend. Die städtebauliche Neuordnung bewirkt eine gestalterische Aufwertung des vormaligen Busbahnhofareals, des Bahnhofgeländes und eine des Stadteingangs insgesamt.

Kultur- und sonstige Sachgüter

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

Wechselwirkungen

Bei der vorstehenden Beschreibung der Auswirkungen wurden Wechselwirkungen zu anderen Schutzgütern implizit mit berücksichtigt. Wechselwirkungen sind beispielsweise durch die Beseitigung der Grünflächen gegeben. Biotopstrukturen gehen verloren, Bodenfunktionen werden reduziert und das Mikroklima belastet. Weitere Wechselwirkungen bestehen zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser. So können bspw. Schadstoffeinträge in den Boden während der Bauphase auch ins Grundwasser verlagert werden.

Zudem sind Wechselwirkungen im Sinne einer Summenwirkung der Vorhaben im Plangebiet mit weiteren im Umfeld geplanten Bauvorhaben zu erwarten (Bebauung des ehemals gewerblich genutzten "Cox-Geländes"). Dies betrifft insbesondere die möglicherweise zu erwartenden Veränderungen der stadtklimatischen Situation der Innenstadt Bergisch Gladbachs.

2.c Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Im Rahmen der parallel zur FNP-Änderung durchgeführten Bauleitplanverfahren "Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -" und "Bebauungsplan NR. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -" wurden die nachstehend aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft dezidiert beschrieben. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in den o.g. Umweltuntersuchungen sowie auf die Begründungen zu den jeweiligen Bebauungsplänen verwiesen.

Die den beiden Bebauungsplänen zu Grunde liegenden Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 2194 - Gladium -

- Mit der Standortwahl und der Umnutzung eines durch Bebauung und Versiegelung vorbelasteten Gebietes wird ein Beitrag zur Vermeidung von Eingriffen in den bisher vom Menschen weitgehend unbeeinflussten Freiraum geleistet.
- Zur Vermeidung von Lärmbelastungen wird der Anlieferungsbereich im Gebäude integriert.
- Die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte aufgrund von Geräuschimmissionen durch haustechnische Anlagen (Lüftung, Klima, Kompressoren) ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- 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; der Bebauungsplan setzt die gutachterlich ermittelten Lärmpegelbereiche (passive Schallschutzmaßnahmen) fest.

- Das Maß der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in den Naturhaushalt wurde gemäß den natur-schutzfachlichen Grundsätzen und den Vorgaben des Bewertungsverfahrens durch eine klassische Vorher-Nachher-Bilanz ermittelt. Hierbei wurden nach Analyse und Bewertung der Ausgangssituation Art und Intensität der zu erwartenden Beeinträchtigungen ermittelt und quantifiziert. Der Wert des Ausgangszustandes, ausgedrückt in Art, Wert und Größe der Biotoptypen beträgt 13.513 Punkte (Bewertungsverfahren nach Adam, Nohl, Valentin). Berücksichtigt man die nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan möglichen Veränderungen des Plangebietes, so reduziert sich der Wert durch den Anstieg an bebauter und versiegelter Fläche und durch den Wegfall der Brache auf 3.941 Punkte.
- Zum Ausgleich des Eingriffs in den Naturhaushalt ist eine Neupflanzung von 13 Einzelbäumen vorgesehen. Eine einseitige Baumreihe ist entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße geplant. Zum anderen werden im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 'Stadtplatz' weitere 5 Einzelbäume angepflanzt und durch eine Berankung der Stützwand an der Paffrather Straße mit wildem Wein und Efeu ergänzt.
- Ein verbleibendes Kompensationsdefizit wird über das städtische Ökokonto im Ausgleichsgebiet „Grube Weiß“ ausgeglichen. Zum Ausgleich des Eingriffs wird hier die Maßnahme „Neuanlage, Erhaltung und Pflege einer extensiven Wiese“ durchgeführt. Die Maßnahme ist Teil eines Pflegemanagementplanes für die Grube Weiß.
- Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf den jeweiligen Grundstücken ist aufgrund der vorgesehenen Nutzungen (Kerngebiet - höchstzulässige Grundflächenzahl 1,0 - gewerbliche Nutzung) nicht möglich bzw. nicht zulässig.
- Das anfallende Niederschlagswasser aus dem ausgewiesenen Kerngebiet MK wird - nach Abpufferung - in die städtische Regenwasserkanalisation eingeleitet. Die dafür erforderliche Rückhalteeinrichtung wird im Bebauungsplan festgesetzt.

Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach -

- Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die projektbedingten Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter Lufthygiene, Klima, Boden, Wasser, Kultur- und Sachgüter aufgrund der innen-stadttypischen 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.
- 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.
- 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 Solitär-bäumen im Rahmen der Gestaltung des neuen Busbahnhofes und der Fußgängerbereiche zu kompensieren.
- 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.

- 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.
- 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.
- Zum Ausgleich des Eingriffs in den Naturhaushalt ist eine Neupflanzung von 30 Solitäräumen im Bereich des neuen Busbahnhofs vorgesehen. Ein verbleibendes Kompensationsdefizit wird über eine Ausgleichsmaßnahme "Entwicklung eines Kalk-Buchenwaldes" außerhalb des Plangebietes kompensiert. Östlich von Herrenstrunden - auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach - befindet sich eine Parzelle (7.300 m²) mit Fichten, die in einen naturnahen Kalk-Buchenwald umgewandelt wird.
- Der Umfang der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen 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.
- 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; der Bebauungsplan setzt die gutachterlich ermittelten Lärmpegelbereiche (passive Schallschutzmaßnahmen) fest.
- Im Hinblick auf die Vorbelastung sowie den durch schallschutztechnische Maßnahmen möglichen Schutz von Wohn- und Arbeitsräume sind die beabsichtigten Nutzungen vertretbar.
- Die Verlagerung des Busbahnhofs an die Stationsstraße wird zu einer Lärmmehrbelastung/ Pegelerhöhung durch die Zunahme des Verkehrs (Busverkehr) führen. 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 Hinblick auf die bestehende Vorbelastung des Plangebietes durch Lärm des schienengebundenen Verkehrs sind - entsprechend der durchgeführten Schalltechnischen Untersuchung und des prognostizierten Planzustandes - keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.
- Zur Vermeidung von zukünftigen Konflikten wird im Bebauungsplan für die Kerngebietsnutzungen (MK) eine Lärmkontingentierung mittels IFSP (immissionswirksamer flächenbezogener Schallleistungspegel) festgesetzt.
- Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf den jeweiligen Grundstücken 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 Busbahnhofs 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 Plangebiet erfolgen.

2.d Nullvariante/ Standortalternativen

Bei der Verlagerung des Busbahnhofs von dem bisherigen Standort nordwestlich der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße auf das ehemalige Bahnareal handelt es sich aus verkehrsplanerischer Sicht um eine standortgebundene Entscheidung. Dies mit der Zielsetzung, den Verkehrsverknüpfungspunkt "Bus" und "Bahn" durch die Neuerrichtung des Busbahnhofs unmittelbar neben dem S-Bahn-Endhaltepunkt zu attraktivieren und die Umsteigebeziehung "Bus und Bahn" nachhaltig zu verbessern.

Für die Neuerrichtung des Busbahnhofes werden ehemalige Bahnflächen in Anspruch genommen werden, die bislang versiegelt waren und als Lager- und Parkplatz genutzt wurden.

Bei Nichtdurchführung der Planung - einhergehend mit dem Fortbestand der bisherigen Nutzungen "Parkhaus/ Busbahnhof" sowie "Bahnanlagen/ Gleisanlagen" - würde die derzeit belastete Umweltsituation weiter bestehen bleiben und die vorstehend beschriebenen städtebaulichen Missstände beibehalten.

Standortalternativen für die Neuerrichtung des Busbahnhofes auf dem Bahnareal wurden in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 2110 - Bahnhof Bergisch Gladbach - geprüft. Im Bebauungsplan werden Flächen für die Errichtung des Busbahnhofes ausgewiesen bzw. planungsrechtlich gesichert, die - dem Ergebnis der durchgeführten Entbehrlichkeitsprüfung entsprechend - bahnbetrieblich zukünftig nicht mehr erforderlich sind. Standortalternativen für die Neuerrichtung des Busbahnhofes innerhalb des Plangebietes bzw. im Bahnhofsumfeld sind nicht gegeben.

Neben der Verlagerung des ZOB auf das Bahnareal an der Stationsstraße umfasst die FNP-Änderung die Umwandlung von "Bahnflächen" in "Gemischte Bauflächen/ Kerngebiet" (MK) entlang der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße. Dies vor dem Hintergrund, die bahnbetrieblich nicht mehr erforderlichen Flächen am Kopf des Bahnhofes Bergisch Gladbach in das Bebauungs- und Nutzungsgefüge "Stadtmitte" zu integrieren und somit die Voraussetzungen für eine Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld zu schaffen.

3. Hinweise auf Schwierigkeiten beim Zusammenstellen der Angaben

Gemäß Nr. 3.a) der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB werden im Folgenden Hinweise auf Schwierigkeiten benannt, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind (z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse):

- Bezüglich der lufthygienischen Ausgangssituation sowie der vorhabenbedingten Auswirkungen liegen keine aktuellen Daten vor.
- Aufgrund der kleinräumig wechselnden und außerordentlich komplexen Untergrundsituation im Plangebiet verbleiben - trotz detaillierter Untersuchungen innerhalb des Plangebietes - noch Unwägbarkeiten bezüglich der Anforderungen an die Gebäudegründung sowie hinsichtlich der Aussagen zur Boden-, Altlasten- und Grundwassersituation.

<-@