

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0269/2011
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Planungsausschuss	07.07.2011	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	19.07.2011	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 2433 - Tannenbergsstraße -
- Beschluss der Stellungnahmen
- Beschluss als Satzung

Beschlussvorschlag:

I. Den im Rahmen der öffentlichen Auslegung des

Bebauungsplans Nr. 2433 – Tannenbergsstraße –

gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingereichten **Stellungnahmen** von

- B 1** wird nicht entsprochen,
- B 2** wird nicht entsprochen,
- B 3** wird nicht entsprochen,
- B 4** nicht entsprochen,
- B 5** wird nicht entsprochen,
- B 6** wird nicht entsprochen,
- B 7** wird entsprochen,
- B 8** wird nicht entsprochen,
- B 9** wird nicht entsprochen,
- B 10** wird nicht entsprochen,
- B 11** wird nicht entsprochen,

- T 1** Rhein.-Berg. Kreis Der Landrat wird teilweise entsprochen,
- T 2** Industrie- und Handelskammer wird nicht entsprochen,
- T 3** PLEdoc wird entsprochen,
- T 4** Rheinische NETZGesellschaft wird entsprochen.

- II.** Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt gemäß § 10 BauGB und der §§ 7 und 41 Gemeindeordnung NW den

Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergstraße –

als Satzung und dazu die Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB.

Sachdarstellung / Begründung:

Zu I.

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 04.06.2009 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans Nr. 2433 – Tannenbergsstraße - beschlossen. Der Plan lag in der Zeit vom 16.09. bis 16.10.2009 öffentlich aus. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 14.09.2009 über die Offenlage informiert.

Während der öffentlichen Auslegung gingen Schreiben von neun Bürgerinnen oder Bürgern sowie sieben Schreiben von Behörden und Trägern öffentlicher Belange ein. Die abwägungsrelevanten Anregungen und Bedenken werden im Folgenden in Kurzfassung dargestellt mit der Stellungnahme des Bürgermeisters. Kopien dieser Schreiben sind den Fraktionen zugegangen. Die Originale können bei Fachbereich 6-61 eingesehen werden.

B 1 mit Schreiben vom 16.10.2009

Kurzfassung

- a) Die geplante Bahnunterführung habe in Wirklichkeit die Umleitung des Verkehrs von der Hauptstraße über die Kalkstraße zum Thema.
- b) Für die Bahnunterführung sei die Errichtung eines Kreisverkehrs nicht erforderlich.
- c) Bei einer Anbindung der Mülheimer Straße sei ein anderes Verkehrsaufkommen zu erwarten, als dies bei einer reinen Unterführung der Fall wäre. In der dritten Ausbaustufe sei sogar mit der Anziehung zusätzlichen Verkehrs als Schleichweg zur Bundesautobahn 4 zu rechnen. Die dritte Ausbaustufe ist abzulehnen. Die derzeitigen Nutzungen des Bahndammes – Güterverkehr auf der Schiene, Radweg am Fuß des Bahndammes – entsprächen einer modernen Verkehrsplanung.
- d) Eine neun Meter tiefe Unterführung sei zusammen mit vermehrter Abgasbelastung indiskutabel für Fußgänger und Radfahrer. Das Fehlen von Radwegen am Driescher Kreisel sei ein mahnendes Beispiel für die nicht mehr zeitgemäße Stadtplanung.
- e) Es wird angeregt, den jetzigen beschränkten Bahnübergang beizubehalten.
- f) Falls die Deutsche Bahn AG nicht verpflichtet werden kann, den Übergang weiter zu betreiben, wird angeregt, ausschließlich eine kostengünstige und attraktive Fahrrad- und Fußgängerbrücke an gleicher Stelle zu errichten.
- g) Der aktuelle Autoverkehr sei gering und könnte östlich durch den Tunnel an der Gohrsmühle und westlich durch die Unterführung Buchholzstraße aufgefangen werden, die jeweils nur ca. 300 Meter Luftlinie entfernt liegen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Die Ausführung ist unzutreffend. Die niveaugleiche Gleisquerung Tannenbergsstraße wird gemäß der Planungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Bergisch Gladbach vom 22.12.2001 bzw. 22.01.2002 definitiv entfallen. Insofern ist primäres Ziel des Bebauungsplans, eine adäquate Ersatzquerung zu schaffen. Durch die Schaffung einer Ersatzquerung wird auch die Option eröffnet, Verkehre aus der Hauptstraße über die Kalkstraße umzulenken. Diese Maßnahme ist jedoch entgegen der Einwendung nicht der originäre Anlass der Planung.
- b) Grundsätzlich ist die Aussage zutreffend. Für eine reine Ersatzquerung ist die Ausbildung eines Kreisverkehrs nicht zwingend notwendig. Alternativ wäre auch eine T-Kreuzung möglich. Ein Kreisverkehrsplatz bietet sich aber an, da dieser die Linksabbiegeverkehre besser verkraftet als eine konventionelle Kreuzung. Zudem bietet der Kreisverkehr in der

Troglage bessere Sichtbeziehungen und mehr Übersichtlichkeit als eine im Kurvenbereich und unmittelbar hinter einer Unterführung gelegene T-Kreuzung, die zumal mit einer dann möglicherweise beampelten Zu- und Abfahrt zum Gleisdreieck ausgestattet wird. Die Stadt betreibt überdies mit dem im Bebauungsplan festgesetzten Kreisverkehr eine Flächenvorsorge, um weitere Optionen der Verkehrsentwicklung – hier den Anschluss der Kalkstraße an die Mülheimer Straße und die Schaffung einer neuen Erschließungsoption für das Gleisdreieck – nicht zu verbauen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Festsetzung des Kreisverkehrs als zweckmäßig dar.

- c) Mit Anbindung der Mülheimer Straße wird sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu dem Fall einer reinen Ersatzquerung erhöhen. Insofern ist diese Einwendung zutreffend. Dies betrifft dann insbesondere den Anbindungsast an die Mülheimer Straße selbst sowie die Gesamtbelastung des Kreisverkehrs. Obgleich die Anbindung der Mülheimer Straße durch ein eigenes Bauleitplanverfahren umzusetzen sein wird und nicht im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt, wurde bei den Verkehrsprognosen sowie bei den Lärm- und luftgigienischen Berechnungen bereits der Planfall „Ersatzquerung plus Anbindung Mülheimer Straße“ betrachtet. Im Ergebnis ist der Nachweis erbracht, dass die Anbindung des Plangebiets an die Mülheimer Straße aus immissionsschutzrechtlicher Sicht prinzipiell machbar ist. Die noch ausstehenden Fragestellungen zu deren Bau, Betrieb, Grunderwerb, Gestaltung und Lärminderung oder die Auswirkungen auf die vorhandenen Wohngebäude sind jedoch zu gegebener Zeit in einem eigenen Planverfahren zu lösen und sind nicht Inhalt dieses Bebauungsplans. Eine weitere Anbindung des Plangebietes an die BAB 4 über den sog. „alten Bahndamm“ mit den befürchteten „Schleichverkehren“ ist nicht Grundlage dieses Bebauungsplans, da diese Anbindung weder konkret projiziert noch absehbar ist. Die Diskussionen und Vorüberlegungen, die Innenstadt von Bergisch Gladbach über den Bahndamm besser an das überregionale Autobahnnetz anzuschließen sind zwar bekannt, diese Ideen sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nur ansatzweise auf Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Akzeptanz etc. geprüft. Aktuell ist eine Realisierung damit rein spekulativ und kann daher nicht zur Planungsgrundlage für die Schaffung einer Ersatzquerung herangezogen werden. Aus diesem Grunde dient die Sicherung der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen, eng umgrenzten Verkehrsflächen nicht der schrittweisen Umsetzung eines ohnehin nur in einem eigenen Planfeststellungsverfahren zu sichernden Autobahnanschlusses der Innenstadt.
- d) Dass Unterführungen zumindest punktuell in den überdeckten Bereichen höhere Staub- oder Abgaskonzentrationen aufweisen können als niveaugleiche Wege, ist nicht zu vermeiden. Daher wurde bereits frühzeitig als Planungsalternative zur Geh- und Radweg-Unterführung eine aus lufthygienischer Sicht vorteilhaftere Brücke über die Gleise in Erwägung gezogen. Diese ist jedoch aus städtebaulicher Sicht nicht umsetzbar. Es wird hierzu auf die Ausführungen unter f) verwiesen. Die geplante Unterführung ist aus Perspektive des Immissionsschutzes (hier: Abgasbelastung) jedoch unbedenklich und für Fußgänger und Radfahrer akzeptabel, da die hinzunehmenden Belastungen für Fußgänger oder Radfahrer nur kurzzeitig und somit nicht gesundheitsschädlich sind. Dies spiegelt auch das geltende Immissionsschutzrecht (39. BImSchV) wieder, das kurzzeitige Belastungen für den Menschen als nicht beurteilungsrelevant einstuft. Entsprechend sind die Grenzwerte für die Luftbelastung der 39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz auf Bereiche bezogen, in denen sich Menschen überwiegend aufhalten. Gleichwohl werden im Rahmen der vorliegenden Planung alle Vorkehrungen getroffen, um möglichst gute Luftaustauschverhältnisse als auch eine gute Belichtung und ansprechende Gestaltung der neuen Querung zu erreichen:
- Einrichtung von Böschungen statt enger Stützmauern im Bereich des Straßenverlaufs,
 - Einrichtung von Böschungen statt enger Stützmauern im Bereich des Kreisverkehrs,

- Begrünungsmaßnahmen an allen Böschungen als Maßnahme zur Staubfilterung, Mit diesen Maßnahmen werden die Luftaustauschverhältnisse verbessert und die Abgasbelastung sowie die Verschattung in der Troglage gemindert, so dass eine Attraktivität für Radfahrer und Fußgänger – gerade im Vergleich mit der ansonsten in 300 m Entfernung gelegenen, umgestalteten Unterführung Buchholzstraße – gegeben sein wird.
- e) Der Anregung kann nicht gefolgt werden, da die Entscheidung zur Beibehaltung des Bahnüberganges nicht in die Planungshoheit der Stadt fällt. Die Entscheidung, den Übergang zu schließen, wurde von der Deutschen Bahn AG getroffen. Wesentliche Gründe für die Schließung sind die Verbesserung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierzu dient die Außerbetriebnahme des im Bereich der Querung Tannenbergsstraße vorhandenen Stellwerks. Hiernach ist eine niveaugleiche Querung der Gleise nicht mehr möglich.
- f) Eine Fußgängerbrücke war bereits Gegenstand der bisherigen Planungsüberlegungen. Die ‚Brückenvariante‘ ist jedoch nicht zweckmäßig, da aufgrund des sehr hohen Lichtraumprofils der Bahnstrecke ein unverträglich hohes, städtebaulich nicht akzeptables Bauwerk entstehen würde. Da das Lichtraumprofil der Bahnlinie wesentlich höher ist als das bspw. für LKW (hier: 4,50 m), wären für begehbare und befahrbare Brückenrampen große Bauhöhen und Entwicklungslängen notwendig. Da diese nicht in das Umfeld zu integrieren sind, stellt eine Fußgänger- und Fahrradbrücke keine realistische Alternative dar.
- g) Dass der motorisierte Verkehr bei Verzicht einer Ersatzquerung unproblematisch über die Unterführung Buchholzstraße umgeleitet werden könne, ist falsch. Die Buchholzstraße ist für die Aufnahme insbesondere von LKW-Verkehr nicht geeignet, da sie ungeschützt mitten durch ein Wohngebiet verläuft und ein zu geringes Lichtraumprofil aufweist. Der Tunnel an der Gohrsmühle stellt keinen Ersatz für die entfallende Querung dar. Die Verkehre aus Richtung Refrath oder Gronau können nicht den Tunnel Gohrsmühle nutzen, da die östliche Tunneleinfahrt auf die Zufahrten aus Richtung Odenthal, Bensberg und Kürten ausgerichtet ist. Für die Verkehre aus Westen (Refrath oder Gronau) stehen nur völlig unzureichende Überquerungsmöglichkeiten zur Verfügung. Vielfach wird die Stationsstraße genutzt, deren Entlastung jedoch wegen der hohen Fußgängerströme sinnvoll ist.

B 2 mit Schreiben vom 29.09.2009, 07.10.2009 und 16.10.2009

Kurzfassung

- a) Ohne Veröffentlichung der dem Bebauungsplan zugrunde liegenden umweltbezogenen Gutachten leide das gesamte Offenlegungsverfahren unter schwerwiegenden Mängeln und sei zu beanstanden. Die Begründung zum Bebauungsplan sei zudem für sich nicht nachvollziehbar.
- b) Der Bebauungsplan sei mit schwerwiegenden Benachteiligungen der verschiedenen Grundstückseigentümer verbunden. Dies führe zu erheblichen Minderungen im Gebrauchswert und damit auch im Substanzwert der einzelnen Grundstücke bzw. Immobilien. Es wird um eine Stellungnahme zum Ausgleich dieser wirtschaftlichen Belastungen der Eigentümer in Form von Ausgleichs- bzw. Entschädigungszahlungen gebeten.
- c) Die Deutsche Bahn AG würde aus Vereinfachungs- und Kostengründen eine Aufhebung des Bahnüberganges begrüßen. Es handele sich dabei jedoch nicht um einen einseitigen Vorgang, der durch die Bahn selbst bestimmt werde. Insofern handele es sich keinesfalls um ein notwendigerweise gegebenes Faktum, dem man durch Aufstellung eines Bebauungsplans begegnen müsste. Der Bebauungsplan sei daher seiner argumentativen Grundlage (zumindest soweit diese genannt ist) beraubt.
- d) Die geplante Baumaßnahme soll als erster Teilabschnitt und Startpunkt des Vorhabens

eines Autobahnzubringers über den „alten Bahndamm“ dienen. Die Realisierung des ersten Bauabschnittes mache für sich (ohne die Abschnitte zwei und drei) keinen Sinn und sei daher als Einzelmaßnahme ohne gleichzeitigen Beschluss für die Aspekte zwei und drei abzulehnen. Die Herstellung einer neuen Nord-Süd-Wegestrecke als Umfahrung der A1 und A3 wird abgelehnt.

- e) Die im Bebauungsplan vorgesehene Erweiterung der Firma St.-Gobain G+H Isover wird abgelehnt. Ein weiteres Ausdehnen der Firma St. Gobain G+H Isover im Innenstadtbereich von Bergisch-Gladbach sei nicht zu akzeptieren. Das Unternehmen habe bereits aktuell Probleme, die Emissionsgrenzwerte betreffend der Feinstäube bzw. Luft- und Schadstoffbelastungen einzuhalten. Die Planung sei auf die Interessen der Firma St. Gobain ausgerichtet. Es wird prophylaktisch Regressnahme angekündigt. Auch die Lärmbelastung durch die im so genannten Gleisdreieck angesiedelten Unternehmen sei bereits jetzt unerträglich, insbesondere in der Nachtzeit. Eine weitere Ausweitung der Ansiedlung emittierender Gewerbebetriebe kann damit nicht akzeptiert werden.
- f) Der Bebauungsplan stütze sich in seiner Argumentation auf Aussagen, die aus gutachterlichen Untersuchungen entnommen wurden. Ohne Vorlage dieser Gutachten sei der Bebauungsplan nicht bewertbar. Die Herausgabe der Umweltgutachten sei allerdings mit Hinweis auf das „Informationsfreiheitsgesetz“ verweigert worden. Vor diesem Hintergrund sei das Auslageverfahren des Bebauungsplans nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden.
- g) Es sei eine Ungleichbehandlung, wenn beispielsweise Rentner während der Öffnungszeiten Einsicht in die Gutachten bekämen, voll Erwerbstätige dies jedoch aufgrund ihrer Arbeitszeiten nicht könnten. Dies sei diskriminierend und als verfassungsrechtlich bedenklich anzusehen.
- h) Aufgrund der verschiedenen, im Laufe der Zeit gegebenen Planungsänderungen wird den Gutachten in Abrede gestellt, dass diese zu zutreffenden, verwertbaren Ergebnissen kommen. Bei den in Bergisch Gladbach vorherrschenden westlichen Winden sei mit einer überproportional hohen, nicht zumutbaren Belastung durch Lärm- und Luftverunreinigung in Richtung des Gebietes Friedrichstraße / Tannenbergstraße zu rechnen.
- i) Die angestrebte Verkehrsführung für die Eigentümer bzw. Nutzer der Grundstücke in der Friedrichstraße erscheine grotesk und sei mit einem immensen zeitlichen Mehraufwand sowie Mehrkosten aufgrund des vervielfachten Kraftstoffverbrauchs verbunden. Eine mögliche Lichtsignalanlage an der Kreuzung Tannenbergstraße / Hauptstraße sei lediglich eine Erwägung, die aufgrund der leeren Stadtkassen unrealistisch erscheine. Die angedachte Querverbindung zwischen Tannenbergstraße und Dechant-Müller-Straße sei sehr unkonkret, so dass eine Realisierung nicht absehbar sei. Allein aufgrund der Diskussion über die geplante Baumaßnahme seien bereits Wertminderungen eingetreten. Der Einwender macht entsprechende Schadensersatzzahlungen in noch zu beziffernden Größenordnungen geltend.
- j) Sofern den ansässigen Unternehmen in der Innenstadt ein Bestandschutz zugestanden werde, geht der Einwender davon aus, dass dies für ihn und seine Vermögensmasse ebenfalls Bestand habe.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Da der Bebauungsplan gemäß § 3 Abs. 2 BauGB mit den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltrelevanten Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegen hat, sind keine Mängel im Offenlegungsverfahren gegeben. Den Anforderungen des § 3 Abs. 2 BauGB, der die Modalitäten der Planoffenlage regelt, wurde voll Rechnung getragen. Die Begründung ist in sich verständlich. Sie bedarf nicht der umfassenden und detaillierten Wiederholung der in den Fachgutachten ohnehin dargestellten Sachverhalte.
- b) Schwerwiegende Benachteiligungen der verschiedenen Grundstückseigentümer sind nicht

gegeben. Die Ersatzquerung ermöglicht erst die umfassende Erschließung des Mischgebiets nach Schließung des Bahnübergangs. Andernfalls wären für die Anwohner der Friedrich- bzw. der Tannenbergsstraße Fahrtziele in Richtung Hermann-Löns-Straße nicht erreichbar oder – je nach Fahrtziel – mit wesentlich größeren Umwegen und Nachteilen verbunden. Durch das im Bebauungsplan umgesetzte Plankonzept sind für die Anwohner in Bezug auf Lärm bzw. Luftschadstoffbelastungen gegenüber der ohnehin zu erwartenden Entwicklung zudem zumutbare Zusatzbelastungen hinzunehmen, die sich unterhalb der geltenden Richt- bzw. Grenzwerte bewegen. In Anbetracht des öffentlichen Interesses an einer Ersatzquerung für den entfallenden Übergang sind diese Zusatzbelastungen für einzelne Grundstücke vertretbar. Zudem werden dabei die in der Bauleitplanung beachtlichen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse erfüllt. In Bezug auf die verkehrliche Anbindung des Plangebiets sind gegenüber dem heutigen Zustand nachteilige, wenn auch vertretbare Auswirkungen für die Anwohner gegeben, da aufgrund der geänderten Verkehrsführung bei dem Fahrtziel in die Innenstadt oder Richtung Hermann-Löns-Straße Umwege hinzunehmen sein werden. Eine schwerwiegende Benachteiligung der Anwohner wird hierdurch jedoch nicht hervorgerufen. Die Stadt ist hier zudem bemüht, außerhalb des Planverfahrens diese Nachteile mittelfristig durch eine Verbindung der Tannenbergsstraße an die Dechant-Müller-Straße auszugleichen. Überdies besteht für die Anwohner des Plangebiets wie auch für die Betroffenen der restlichen Innenstadt kein Anspruch auf dauerhafte Beibehaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes im Umfeld. Ausgleichs- oder Entschädigungszahlungen werden durch den Bebauungsplan und die darin notwendigerweise festgesetzten Verkehrsflächen folglich nicht ausgelöst.

- c) Es ist Absicht der Deutsche Bahn AG, auf Grundlage eines Vertrages mit dem Land NRW über die Schließung der plangleichen S-Bahn-Querungen, den niveaugleichen Bahnübergang an der Tannenbergsstraße aufzugeben. Als Grundlage zur Umsetzung dieser verkehrspolitischen Entscheidung wurde mit der Stadt Bergisch Gladbach mit Datum vom 11.12.2001 bzw. 11.02.2002 eine entsprechende Planungsvereinbarung getroffen, die es der Stadt erlaubt, eine Ersatzverbindung zu schaffen. Diese Planungsvereinbarung ist Grundlage für die Aufgabe der Querung und ist die Option der Stadt, im Sinne einer ordentlichen Erschließung der Innenstadt und der Bereiche um die Tannenberg- und Friedrichstraße eine Ersatzquerung zu schaffen. Insofern handelt es sich sehr wohl um ein notwendigerweise gegebenes Faktum. Wesentliche Gründe für die Schließung sind die Verbesserung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierzu dient die Außerbetriebnahme des im Bereich der Querung Tannenbergsstraße vorhandenen Stellwerks. Hiernach ist eine niveaugleiche Querung der Gleise nicht mehr möglich.
- d) Die Ausführungen sind nicht zutreffend. Der Bebauungsplan sichert eine Ersatzquerung für den entfallenden niveaugleichen Übergang. Überdies sichert er, um diese Option für die Zukunft nicht zu verbauen, die Anbindung des Kreisverkehrs an die Mülheimer Straße und damit verbunden neue Erschließungsoptionen für das Gewerbegebiet im Gleisdreieck. Eine weitere Anbindung des Plangebietes an die A4 über den sog. „alten Bahndamm“ ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens, da diese Anbindung weder konkret projektiert noch deren Verwirklichung absehbar ist. Die Diskussionen und Vorüberlegungen, die Innenstadt von Bergisch Gladbach über den Bahndamm besser an das überregionale Autobahnnetz anzuschließen sind zwar bekannt, diese Ideen sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nur ansatzweise auf Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Akzeptanz etc. geprüft. Insofern ist die Planung eines Autobahnzubringers weder fachlich ausreichend gereift noch dessen Umsetzbarkeit nachgewiesen. Zurzeit ist eine Realisierung damit rein spekulativ und kann daher nicht zur Planungsgrundlage für die Schaffung einer Ersatzquerung herangezogen werden. Aus diesem Grunde dient die Sicherung der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen, eng umgrenzten Verkehrsflächen nicht der schrittweisen Umsetzung eines ohnehin nur in

einem eigenen Planfeststellungsverfahren zu sichernden Autobahnanschlusses der Innenstadt. Die Fassung von Beschlüssen zum Bau und Betrieb einer Straße auf der Bahndammtrasse ist entgegen der Einwendung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erforderlich.

- e) Der Bebauungsplan sichert eine bereits langjährig vorhandene gewerbliche Baufläche auch künftig als gewerbliche Baufläche und trägt somit dem Flächennutzungsplan der Stadt Rechnung. Der Bebauungsplan legt dabei nicht fest, dass die Firma St.-Gobain G+H Isover diese Fläche zu nutzen hat oder ausschließlich nutzen darf. Ob ein anderer Gewerbebetrieb oder die Firma St. Gobain die Fläche nutzen, ist letztlich nicht maßgeblich, da die Festsetzungen des Bebauungsplans sicher stellen, dass auf dieser Fläche nur stark eingeschränkte gewerbliche Tätigkeiten mit sehr geringen, irrelevanten Lärmemissionen und ohne relevante Staub- oder Geruchsemissionen im Umfeld zulässig sind. Beeinträchtigungen umliegender Gebiete durch Staub, Geruch oder Lärm sind somit unabhängig von den künftigen Eigentumsverhältnissen in jedem Fall ausgeschlossen. Auch das Gewerbe im Gleisdreieck besteht seit Jahrzehnten. Dessen Lärmvorbelastung im Bereich der Friedrich- und Tannenbergsstraße entspricht den geltenden Regelwerken. Der vorliegende Bebauungsplan berücksichtigt die Lärmvorbelastung aus dem Gleisdreieck insoweit, als er im Bereich des ehemaligen Dräco-Geländes nur irrelevante, d.h. in der Tannenbergs- und Friedrichstraße nicht störende Geräuschentwicklungen zulässt. Dies entspricht auch den Auflagen des ehemaligen staatlichen Umweltamtes für diese Flächen. Es ist in diesem Zusammenhang in die Abwägung einzustellen, dass es nicht Ziel des Bebauungsplans ist, zusätzliches Gewerbe anzusiedeln; sowohl das Gewerbegebiet „Kuhlerbusch“ im Gleisdreieck als auch das Gewerbe nördlich der Bahn (ehemals Dräco) bestehen bereits über Jahrzehnte.
- f) Zur Einsichtnahme in umweltrelevante Stellungnahmen wurden die Anforderungen des § 3 Abs.2 BauGB an formelle Bauleitplanverfahren beachtet. Die Gutachten lagen zur Einsichtnahme in der Verwaltung aus. Die Möglichkeit der Einsichtnahme hat der Einwender jedoch nicht genutzt. Die Herausgabe von Gutachten ist seitens der Verwaltung nicht verweigert worden. Es wurde lediglich darauf verwiesen, dass der Wunsch nach Übersendung von Gutachten gemäß Informationsfreiheitsgesetz ausreichend konkretisiert sein muss. Die wesentlichen Inhalte der Gutachten zu Lärm und Luftthygiene sind in Begründung und Umweltbericht zum Bebauungsplan verarbeitet.
- g) Eine Ungleichbehandlung oder Diskriminierung unterschiedlicher Einwender ist durch die in § 3 Abs.2 BauGB formulierten Anforderungen an eine öffentliche Auslegung ausgeschlossen. Die Stadt hat den Anforderungen in vollem Umfang genügt. Überdies wurde dem Einwender schriftlich mitgeteilt, dass die umweltrelevanten Gutachten zur Einsicht ausliegen. Sofern der Einwender selbst keine Zeit hat, an der Planoffenlage für sein Grundstück teilzunehmen, kann er auch einen Vertreter schicken.
- h) Die dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden Gutachten wurden aufgrund der Einwendung erneut überprüft. Demnach sind sie methodisch und inhaltlich zutreffend. Auch der Rheinisch-Bergische Kreis hat im Zuge der Offenlage keine Beanstandungen zu den Gutachten vorgebracht. Es wird hierzu zudem auf die sehr ausführlichen und detaillierten Antworten zum Schreiben der Bürgergemeinschaft Friedrichstraße/Tannenbergsstraße (B4) verwiesen. Demnach gehen die Lärm- und Luftberechnungen von ausbreitungsbegünstigenden Witterungssituationen (leichter Mitwind) aus. Dies stellt eine Abschätzung zum ungünstigen Fall dar. Die aufgrund des iterativen Planungsprozesses entstandenen Abweichungen zwischen Gutachten und Bebauungsplan sind geringfügig und bergen keine materiellen Differenzen in sich. Die Abweichungen werden bis zum Satzungsbeschluss entsprechend der Einwendung ausgeräumt.
- i) Die Ersatzquerung ermöglicht erst die umfassende Erschließung des Mischgebiets nach Schließung des Bahnübergangs. Andernfalls wären für die Anwohner der Friedrich- bzw. der Tannenbergsstraße Fahrtziele in Richtung Hermann-Löns-Straße nicht erreichbar oder – je nach Fahrtziel – mit wesentlich größeren Umwegen und Nachteilen verbunden. In Bezug auf die verkehrliche Anbindung des Plangebiets sind, gegenüber dem heutigen Zustand

nachteilige, wenn auch vertretbare Auswirkungen für die Anwohner gegeben, da aufgrund der geänderten Verkehrsführung bei dem Fahrtziel in die Innenstadt oder Richtung Hermann-Löns-Straße Umwege hinzunehmen sein werden. Eine schwerwiegende Benachteiligung der Anwohner wird hierdurch jedoch nicht hervorgerufen. Die Stadt ist hier zudem bemüht, außerhalb des Planverfahrens diese Nachteile mittelfristig durch eine Verbindung der Tannenbergsstraße an die Dechant-Müller-Straße auszugleichen. Überdies besteht für die Anwohner des Plangebiets wie auch für die Betroffenen der restlichen Innenstadt kein Anspruch auf dauerhafte Beibehaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes im Umfeld. Eine Lichtsignalanlage ist für den genannten Kreuzungspunkt nicht erforderlich, da hier die Autos nur 'rechts rein' und 'rechts raus' fahren. Die Ausführungen zum Schadensersatz oder den vermeintlichen Wertminderungen können nicht nachvollzogen werden.

- j) Der Anregung wird gefolgt. Der Bebauungsplan, der nicht eine Überplanung des Grundstücks von Herrn Buschmann oder anderer Immobilien entlang der Friedrich- oder Tannenbergsstraße vorsieht, greift nicht in den gesetzlich gewährleisteten Bestandsschutz innerhalb des Mischgebietes ein. Der Status eines Mischgebietes, in dem im Zuge des Bestandsschutzes die Errichtung, Renovierung oder der Umbau von Wohngebäuden grundsätzlich zulässig ist, wird durch den Bebauungsplan nicht aufgehoben oder geändert.

B 3 mit Schreiben vom 16.10.2009

Kurzfassung

- a) Die schalltechnische Untersuchung berücksichtige nicht den aktuellen Planungsstand, nicht die künftige Verkehrsstärke (Autobahnanbindung über den Bahndamm) und die aktuelle und künftige Lärmlast durch Industrie. Hieraus resultierend sei von hohen Lärmwerten auszugehen, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machten. Insoweit wird angeregt, dass die schalltechnische Untersuchung überarbeitet wird. Es wird angeregt, dass die Lärmschutzmaßnahmen in die Planung aufgenommen werden, die dafür sorgen, dass die künftigen Lärmwerte nicht über die jetzt vorhandenen Werte und auch nicht über die zulässigen Werte kommen.
- b) Für die Bebauung in der Friedrichstraße sei aufgrund der vorhandenen Bebauung von einem Wohngebiet auszugehen. Zudem gäbe es für die Friedrichstraße und die Tannenbergsstraße keine Geschwindigkeitsbegrenzung, so dass in den Berechnungen von einer Geschwindigkeit von 50 km/h auszugehen sei.
- c) Auch hinsichtlich der Luftschadstoffprognose werde nicht der aktuelle Planungsstand berücksichtigt. Insoweit müsse auch diese Prognose überarbeitet werden mit der Forderung, die jetzt vorhandenen Werte und die zulässigen Werte nicht zu überschreiten.
- d) Die ehemalige Anbindung Tannenbergsstraße sei früher ein Unfallhäufungspunkt gewesen. Es wird angeregt, die Anbindung in vollem Umfang mit einer Lichtsignalanlage auszustatten, zumal dort bereits eine Fußgängerlichtsignalanlage vorhanden ist. Es könne nicht hingegenommen werden, dass die Anlieger Tannenbergsstraße und Friedrichstraße für die Fahrt in Richtung Stadtmitte große Umwege fahren müssten. Die eventuelle spätere Anbindung an die Dechant-Müller-Straße führe zwar zu einer Verbesserung, werde jedoch nur eine Verlagerung des Unfallschwerpunktes erwirken.
- e) Ergänzend zur Rampe entlang der Kalkstraße in Richtung Stadtmitte wird angeregt, einen zusätzlichen Zugang zum Trog in Form einer Treppe im Bereich Gütergleisüberführung anzuordnen. Es wird darauf hingewiesen, dass bereits heute ein reger Fußgängerverkehr über den Bahnübergang stattfinde, wovon ein wesentlicher Teil in bzw. aus Richtung Gronauer Kreisel geht bzw. kommt.
- f) Es wird ergänzend angeregt, bei künftigen Beteiligungsverfahren die gesamten Planunter-

lagen auf der Internetseite der Stadt zur Einsicht oder zum Download zur Verfügung zu stellen. Dies werde in anderen Kommunen bereits praktiziert und sei bürgerfreundlich.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Den Anregungen wird teilweise gefolgt. Der aktuelle Planungsstand (Böschungen entlang der geplanten Straße statt Stützmauern) wird in der schalltechnischen Untersuchung ergänzt. Materiell ergibt sich dadurch keine Änderung, da abgeschrägte Böschungen statt hochabsorbierender Stützwände nicht per se zu höheren Immissionen führen. Die Verkehrslast durch eine Autobahnanbindung über den Bahndamm wird hingegen nicht in der schalltechnischen Untersuchung ergänzt. Die Diskussionen und Vorüberlegungen, die Innenstadt von Bergisch Gladbach über den Bahndamm besser an das überregionale Autobahnnetz anzuschließen sind zwar bekannt, diese Ideen sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nur ansatzweise auf Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Akzeptanz etc. geprüft. Insofern ist die Planung eines Autobahnzubringers weder fachlich ausreichend gereift noch dessen Umsetzbarkeit nachgewiesen. Zurzeit ist eine Realisierung damit rein spekulativ und kann daher nicht zur Planungsgrundlage für die Schaffung einer Ersatzquerung herangezogen werden. Aus diesem Grunde dienen die Sicherung der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen Verkehrsflächen sowie die diesbezüglichen Untersuchungen nicht einer Anbindung an die Autobahn. Dieser Anregung wird insofern nicht gefolgt. Der Anregung, die Vorbelastung aus Gewerbelärm (insbes. Firma St. Gobain sowie aus dem Gewerbegebiet „Kuhlerbusch“ im Gleisdreieck) zu berücksichtigen, wurde bereits gefolgt. Die Lärmvorbelastung ist entsprechend in die Planung eingeflossen. Demnach wurden die für die gewerblichen Bauflächen im Bereich Britanniahütte festgesetzten Geräuschkontingente so niedrig angesetzt, dass keine relevanten Lärmzunahmen in der Tannenbergs- oder Friedrichstraße ankommen können. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen vor Gewerbelärm oder Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich bzw. obliegen nicht diesem Bebauungsplan. Gleichwohl hat die Stadt überprüft, ob sie im Rahmen des Planvollzugs „freiwillige“ Lärminderungsmaßnahmen an betroffenen Häusern umsetzen kann. Die Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass sich solche freiwilligen Maßnahmen nicht mit einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis umsetzen lassen. Der Anregung, dass die Geräusche in der Friedrich- und Tannenbergsstraße nicht über die zulässigen Werte kommen, ist gefolgt. Im genannten Gebiet werden überall die geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete deutlich eingehalten. Zwar sind teilweise planbedingt Lärmzunahmen zu erwarten. Diese sind in der Abwägung jedoch in Anbetracht des öffentlichen Interesses an der Schaffung einer Ersatzquerung angemessen. Hierbei wird in die Abwägung eingestellt, dass die Geräusche der Ersatzquerung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB tags und 54 dB nachts in größeren Teilen der Mischgebiete sehr deutlich eingehalten werden und bspw. an der Westseite der Friedrichstraße sogar die Grenzwerte für Wohngebiete (59 dB tags und 49 dB nachts) einhalten. Die höchste Gesamtbelastung nach Vollzug des Bebauungsplans befindet sich im Bereich der unmittelbar an der Troglage gelegenen Immobilie Tannenbergsstraße 33. Hier ist in die Abwägung einzustellen, dass dieses Gebäude, das bis vor kurzem im Erdgeschoss auch gewerblich genutzt wurde, auch schon heute an der Bahnquerung steht und durch die heutige Verkehrsführung vorbelastet ist. Entsprechend ist die Zusatzbelastung an diesem Gebäude mit bis zu rd. +4,4 dB(A) gegenüber dem Nullfall in Anbetracht des öffentlichen Interesses an der Schaffung einer Ersatzquerung hinnehmbar. Dies auch vor dem Hintergrund, dass dort die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete immer noch eingehalten werden.
- b) Der Anregung wird nicht gefolgt. Das Plangebiet liegt innerhalb einer historisch gewachsenen Gemengelage, die durch enges Nebeneinander und Miteinander von Wohnen und Arbeiten geprägt ist. In der Gesamtschau ist deshalb unter Einbeziehung des näheren Um-

feldes sowie der weiteren Flächen der südlichen Innenstadt insgesamt im Flächennutzungsplan die Darstellung eines Mischgebietes gewählt worden, dessen Bestandteil die Wohngebiete an der Friedrich- und Tannenbergsstraße sind. Diese Plandarstellung auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung wird nach wie vor von der Stadt als zutreffend erachtet. In der Tannenbergs- und Friedrichstraße gilt tatsächlich eine Tempo-50-Regelung, da diese Straßenzüge nicht Teil einer Tempo-30-Zone sind. Aufgrund der örtlichen Situation (Sackgassen) liegen die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten aber weit unter 50 km/h. Gleichwohl wurde das Lärmgutachten aufgrund der Einwendung dahingehend modifiziert, dass die Geschwindigkeit von 50 km/h in die Berechnungen einfließt.

- c) Der Anregung ist gefolgt. Die lufthygienische Untersuchung wurde um den Planfall Anbindung Mülheimer Straße ergänzt. Demnach werden für diesen optionalen Fall, der nicht Gegenstand dieses Planverfahrens ist, die geltenden Immissionswerte für Benzol, Feinstaub und NO₂ im Mischgebiet eingehalten.
- d) Die Ersatzquerung ermöglicht erst die umfassende Erschließung des Mischgebiets nach Schließung des Bahnübergangs. Andernfalls wären für die Anwohner der Friedrich- bzw. der Tannenbergsstraße Fahrtziele in Richtung Hermann-Löns-Straße nicht erreichbar oder – je nach Fahrtziel – mit wesentlich größeren Umwegen und Nachteilen verbunden. Durch das im Bebauungsplan umgesetzte Plankonzept sind für die Anwohner in Bezug auf Lärm- bzw. Luftschadstoffbelastungen zudem nur moderate Zusatzbelastungen hinzunehmen, die sich unterhalb der geltenden Richt- bzw. Grenzwerte bewegen. In Anbetracht des öffentlichen Interesses an einer Ersatzquerung für den entfallenden Übergang sind diese Zusatzbelastungen für einzelne Grundstücke vertretbar. In Bezug auf die verkehrliche Anbindung des Plangebiets sind gegenüber dem heutigen Zustand nachteilige, wenn auch vertretbare Auswirkungen für die Anwohner gegeben, da aufgrund der geänderten Verkehrsführung bei dem Fahrtziel in die Innenstadt oder Richtung Hermann-Löns-Straße Umwege hinzunehmen sein werden. Eine schwerwiegende Benachteiligung der Anwohner wird hierdurch jedoch nicht hervorgerufen. Die Stadt ist hier zudem bemüht, außerhalb des Planverfahrens diese Nachteile mittelfristig durch eine Verbindung der Tannenbergsstraße an die Dechant-Müller-Straße auszugleichen. Überdies besteht für die Anwohner des Plangebiets wie auch für die Betroffenen der restlichen Innenstadt kein Anspruch auf dauerhafte Beibehaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes im Umfeld. Eine Lichtsignalanlage ist für den genannten Kreuzungspunkt nicht erforderlich, da hier die Autos nur 'rechts rein' und 'rechts raus' fahren.
- e) Der Anregung wird gefolgt. Zusätzlich zur ohnehin geplanten Rampe ist vorgesehen, einen Zugang zur Troglage in Form einer Treppe in das Verkehrsbauwerk zu integrieren. Somit wird der Zugang zur Troglage in Richtung Nordwesten für die Anlieger der Friedrich- und Tannenbergsstraße verkürzt.
- f) Die Anregung wird aufgegriffen. Es wird geprüft, ob dies bei künftigen Planverfahren umsetzbar ist.

B 4 mit Schreiben vom 13.10.2009

Kurzfassung

- a) Es wird angeregt, hinsichtlich der Immissionssituation für die Bewohner optimale Bedingungen zu schaffen und nicht nur den gesetzlich gerade notwendigen technischen Aufwand zu betreiben, so dass die geltenden Grenzwerte nur knapp eingehalten werden.
- b) Es wird bezweifelt, dass die Bundesbahn den Bahnübergang schließen möchte. Diesbezüglich bestehe kein Zeitdruck. Es wird unterstellt, dass die Planung das Ziel verfolgt, den

- „Autobahnzubringer über den alten Bahndamm“ voranzubringen.
- c) Beim Gebiet um die Friedrichstraße handele es sich um ein Wohngebiet. Dort sei reine Wohnbebauung vorhanden (Ausnahme Ausstellungsfläche der Firma Elmer). Darüber hinaus existiere in der Tannenbergsstraße eine Arztpraxis, die drei Büros in der Friedrichstraße werden von Freiberuflern genutzt – ohne Angestellte und ohne Publikumsverkehr. Der Flächennutzungsplan sei zu korrigieren. Bei Berechnungen der Immissionen müssten die entsprechend strengerer Richt- und Grenzwerte berücksichtigt werden.
 - d) Der Bau des Kreisverkehrs im Bereich Tannenbergsstraße würde einen Zwangspunkt setzen, der die kritischen Aspekte des Projekts Autobahnzubringer relativieren soll. Dies sei nicht vertretbar. Die Folgen des zu erwartenden Verkehrs über einen zukünftigen Autobahnzubringer seien nicht in vollem Umfang in die Beschlussvorlage eingegangen. Gegen diese „Teil-Projektierung“ wird Widerspruch eingelegt. In diesem Zusammenhang werden diverse Ausführungen zur Planungshistorie des Autobahnzubringers sowie Anregungen zum „Gesamtprojekt“ – hier dem Autobahnzubringer – vorgebracht. Da der Zubringer nicht zweckmäßig sei, solle auf einen kostenintensiven Kreisverkehr verzichtet werden.
 - e) Die Baukosten für die Unterführung als Ersatzquerung stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen des Bauwerkes. Als Alternativen zur Nord-Süd-Verbindung stünden die Buchholzstraße, die Paffrather Straße und nicht zuletzt der Tunnel unter dem Driescher Kreuz zur Verfügung.
 - f) Die Planung sei für Fußgänger und Radfahrer unattraktiv. Eine seriöse Verkehrszählung (nicht nur KfZ) würde dokumentieren, dass der vorhandene beschränkte Bahnübergang von auffallend vielen Fußgängern und Radfahrern genutzt wird. Er liegt im Einzugsgebiet mehrerer Schulen (IGP, Musikschule, NCG). Viele behinderte Menschen, die bei der PBH Papierservice Britanniahütte arbeiten und mit der S-Bahn oder mit Bussen am Bahnhof ankommen, nutzen den Bahnübergang. Für diese große Gruppe könne eine kostengünstige Brückenkonstruktion über das S-Bahngleis geschaffen werden. Die Verkehrsgruppe der Radfahrer werde vernachlässigt (wie schon beim Driescher Kreuz). Die Planung orientiere sich ausschließlich an Autofahrerinteressen und sei damit weder umweltverträglich noch konzeptionell originell oder innovativ. Für Fußgänger und Radfahrer werde ein „Unraum“ geschaffen. Diese konservative Verkehrsplanung werde abgelehnt.
 - g) Es wird angeregt, die Luftschadstoffprognose zu überarbeiten. Die vorgelegte Luftschadstoffprognose enthalte schwerwiegende Fehler, sei unvollständig und müsse als Planungsgrundlage für den Bebauungsplan abgelehnt werden. Es werden hierzu mehrere Aspekte der Untersuchung hinterfragt wie:
 - Referenzzeiträume der Windrichtungshäufigkeitsmessungen
 - Messungenauigkeiten an der gewählten Windmessstation – es sei nicht die Messstation in Bergisch Gladbach herangezogen worden
 - Luftströmungsverhältnisse
 - Die dem Gutachten zu Grunde gelegten Prognosen seien veraltet
 - Die angenommenen LKW-Anteile seien zu niedrig – es sei hier von Steigerungen auszugehen
 - Es sei nicht ein aktuelles Emissionsmessmodell (TREMOT) verwendet worden
 - Der Verkehrszuwachs durch den Autobahnzubringer sei nicht betrachtet
 - Es seien keine Verkehrsstörungen (Staus) in die Prognosen eingeflossen
 - Die Nullfallbetrachtung für die Friedrichstraße 45 sei unrealistisch
 - Die Hintergrundbelastung sei falsch bewertet
 - Künftig seien Fahrverbote für Straße in Troglage zu erwarten (Feinstaub)
 - Neuere Motorentechnik würde nicht die Verkehrszuwächse kompensieren
 - Die Minderung des Benzolgehaltes von Kraftstoff sei spekulativ

- h) Es wird angeregt, das Schallschutzgutachten zu überarbeiten. Demnach basiere es auf einem veralteten Planungsstand. Darüber hinaus gehe es von unvollständigen, veralteten oder unrichtigen Basisdaten aus. Das Gutachten müsste demnach eigentlich zu dem Ergebnis kommen, dass bei der tatsächlich geplanten Ausgestaltung der Verkehrsflächen mit Böschungen und bei Berücksichtigung des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens der erforderliche Schallschutz für Friedrichstraße und Tannenbergstraße nur mit einer ausreichend hohen Sicht- und Schallschutzwand an Oberkante von Böschungen und Rampen gewährleistet werden könne. Das Schallgutachten sei ungeeignet, da
- Die zu Grunde gelegten Verkehrsdaten veraltet seien
 - Der Planfall des Autobahnzubringers sei nicht berücksichtigt
 - Das Gutachten beziehe sich auf einen alten Planungsstand (Stützmauern statt Böschungen). Dies führe zu falschen Ergebnissen
 - Die Reflexionen von vorhandenen/künftigen gewerblichen Bauten im Bereich des ehem. Dräco-Geländes sei nicht berücksichtigt
 - Die Emissionen verschiedener Emittenten seien nicht addiert sondern getrennt betrachtet worden
 - Die vorhandenen Gewerbebetriebe verstießen bereits heute gegen die TA Lärm. Hierzu soll noch zusätzlicher Gewerbelärm kommen. Dies sei nicht akzeptabel
 - Die Nullfallbetrachtungen seien zu korrigieren, da die Friedrich- Tannenbergstraße nicht innerhalb einer Tempo 30 Zone lägen
 - Die Windrichtungs-Häufigkeitsverteilung sei bei den Lärmprognosen nicht zutreffend beachtet worden
 - Am Gebäude Friedrichstraße 45 vor dem Hintergrund der vorgenannten Berechnungsmängel im Planfall von 30% höheren Werten auszugehen.
- i) Im Stadtzentrum befinden sich zwei große lärm- und vor allem luftschadstoffemittierende Industrieanlagen. Bestandsschutz für die ansässigen Betriebe bedeute nicht Expansion. Es wird Widerspruch gegen die Pläne eingelegt, der St. Gobain Isover G+H AG weitere Gewerbeflächen zuzugestehen und dort weitere Gebäude errichten zu wollen.
- j) Die Genehmigung von Gebäuden auf den neuen Gewerbeflächen TF 1 und TF 2 mit Höhen, die sogar die Vorgaben des Bebauungsplans "ausnahmsweise" um 2 Meter überschreiten dürfen, stünden im Widerspruch zu dem Hinweis in den Erläuterungen zur Beschlussvorlage, eine Sicht- und Schallschutzwand für die betroffenen Wohngebiete verbiete sich aus gestalterischer und städteplanerischer Sicht.
- k) Die Rechte und Bedürfnisse der Bevölkerung und damit die grundsätzlichen Aspekte von Lebensqualität und Wohnkultur stünden hinter den Interessen von Wirtschaftsunternehmen oder Lobby-Vereinen an.
- l) Parallel zum Einspruch wird angekündigt, den Wertverlust, den die Immobilien in Friedrichstraße und Tannenbergstraße für den Fall einer Umsetzung des geplanten Bauvorhabens erfahren würden, in Form von Schadensersatzansprüchen geltend zu machen.
- m) Abschließend werden verschiedene Forderungen gestellt:
1. Verzicht auf Planung und Bau des Autobahnzubringers über den alten Bahndamm
 2. Verzicht auf Planung und Bau von Kreisel und Brückenbauwerk Tannenbergstraße
 3. Bau einer attraktiven fußgänger- und radfahrer-tauglichen Brücke über die Gleisanlagen im Bereich Tannenbergstraße bei Schließung des Bahnüberganges
 4. Ausgestaltung eines komfortablen Radwege-Systems in der gesamten Stadt.
 5. Investitionen in die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs.
 6. Förderung von Programmen für den Gütertransport auf der Schiene.
 7. Keine weitere Fokussierung der Verkehrsplanung auf den innerstädtischen Individualverkehr per PKW.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Der Anregung ist bereits weitgehend gefolgt. Im Wesentlichen werden für die Bewohner die Grenzwerte nicht knapp eingehalten, sondern deutlich unterschritten. Bei einer reinen Ersatzquerung werden die Grenzwerte im Bereich der Friedrichstraße Nr. 45 (IO 11), wo die höchsten Geräuschzuwächse zu verzeichnen sein werden, um mindestens 7 dB(A) unterschritten. Dort werden nach Vollzug des Bebauungsplans sogar noch die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete eingehalten. Obgleich die Anbindung der Mülheimer Straße durch ein eigenes Bauleitplanverfahren umzusetzen sein wird und nicht im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt, wurde bei den Verkehrsprognosen sowie bei den lärm- und luftgigienischen Berechnungen bereits der Planfall „Ersatzquerung plus Anbindung Mülheimer Straße“ betrachtet. Auch in diesem Fall würden die Grenzwerte für Mischgebiete in den Straßenzügen Tannenbergs- und Friedrichstraße eingehalten. Somit ist diese Straße aus immissionsschutzrechtlicher Sicht prinzipiell realisierbar. Die noch ausstehenden Fragestellungen zu deren Bau, Betrieb, Grunderwerb, Gestaltung und Lärminderung oder die Auswirkungen auf die vorhandenen Wohngebäude sind jedoch zu gegebener Zeit in einem eigenen Planverfahren zu lösen und sind nicht Inhalt dieses Bebauungsplans. Am Gebäude Tannenbergsstraße 33, das bereits heute aufgrund der Nähe zur Kalkstraße der höchsten Vorbelastung durch Verkehrslärm ausgesetzt ist und künftig unmittelbar am Rand der Umfahrung steht, werden die Grenzwerte für Mischgebiete eingehalten. Zudem ist in die Abwägung einzustellen, dass für einen Großteil der Anwohner – hier insbesondere die der nördlichen Tannenbergsstraße - keine erstmalige Querung der Gleisanlagen eingerichtet wird. Es handelt sich um eine Ersatzquerung, die für einen größeren Teil der Anwohner keine erstmaligen Verkehrsgeräusche in der Nachbarschaft schafft.
- b) Es ist Absicht der Deutsche Bahn AG, auf Grundlage eines Vertrages mit dem Land NRW über die Schließung der plangleichen S-Bahn-Querungen, den niveaugleichen Bahnübergang an der Tannenbergsstraße aufzugeben. Als Grundlage zur Umsetzung dieser verkehrspolitischen Entscheidung wurde mit der Stadt Bergisch Gladbach mit Datum vom 11.12.2001 bzw. 11.02.2002 eine entsprechende Planungsvereinbarung getroffen, die es der Stadt erlaubt, eine Ersatzverbindung zu schaffen. Diese Planungsvereinbarung ist Grundlage für die Aufgabe der Querung und ist die Option der Stadt, im Sinne einer ordentlichen Erschließung der Innenstadt und der Bereiche um die Tannenbergs- und Friedrichstraße eine Ersatzquerung zu schaffen. Insofern handelt es sich sehr wohl um ein notwendigerweise gegebenes Faktum. Wesentliche Gründe für die Schließung sind die Verbesserung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierzu dient die Außerbetriebnahme des im Bereich der Querung Tannenbergsstraße vorhandenen Stellwerks. Hiernach ist eine niveaugleiche Querung der Gleise nicht mehr möglich.
- c) Der Anregung wird nicht gefolgt. Das Plangebiet liegt innerhalb einer historisch gewachsenen Gemengelage, die durch enges Nebeneinander und Miteinander von Wohnen und Arbeiten geprägt ist. In der Gesamtschau ist deshalb unter Einbeziehung des näheren Umfeldes sowie der weiteren Flächen der südlichen Innenstadt insgesamt im Flächennutzungsplan die Darstellung eines Mischgebietes gewählt worden, dessen Bestandteil die Wohngebiete an der Friedrich- und Tannenbergsstraße sind. Diese Plandarstellung auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung wird nach wie vor von der Stadt als zutreffend erachtet.
- d) Für eine reine Ersatzquerung ist die Ausbildung eines Kreisverkehrs zwar nicht zwingend notwendig. Die Stadt betreibt jedoch mit dem Bebauungsplan eine Flächenvorsorge, um weitere Optionen der Verkehrsentwicklung – hier den Anschluss der Kalkstraße an die Mülheimer Straße und die Schaffung einer neuen Erschließungsoption für das Gleisdreieck – nicht unwiederbringlich zu verbauen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Festsetzung des Kreisverkehrs als zweckmäßig dar. Alternativ wäre auch eine T-Kreuzung möglich.

Ein Kreisverkehrsplatz bietet sich aber an, da dieser die Linksabbiegeverkehre mit einer möglicherweise zum Gleisdreieck beampelten Zu- Abfahrt, besser verkraftet als eine konventionelle Kreuzung. Zudem bietet der Kreisverkehr in der Troglage bessere Sichtbeziehungen und mehr Übersichtlichkeit im Zuge der Verkehrsabwicklung. Mit Anbindung der Mülheimer Straße wird sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu dem Fall einer reinen Ersatzquerung erhöhen. Insofern ist diese Einwendung zutreffend. Dies betrifft dann insbesondere den Anbindungsast an die Mülheimer Straße selbst sowie die Gesamtbelastung des Kreisverkehrs. Es wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter a) verwiesen. Eine weitere Anbindung des Plangebietes an die BAB 4 über den sog. „alten Bahndamm“ mit den befürchteten „Schleichverkehren“ ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans, da diese Anbindung weder konkret projektiert noch absehbar ist. Die Diskussionen und Vorüberlegungen, die Innenstadt von Bergisch Gladbach über den Bahndamm besser an das überregionale Autobahnnetz anzuschließen sind zwar bekannt, diese Ideen sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nur ansatzweise auf Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Akzeptanz etc. geprüft. Insofern ist die Planung eines Autobahnzubringers weder fachlich ausreichend gereift noch dessen Umsetzbarkeit nachgewiesen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Realisierung damit rein spekulativ und kann daher nicht zur Planungsgrundlage für die Schaffung einer Ersatzquerung herangezogen werden. Aus diesem Grunde dient die Sicherung der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen, eng umgrenzten Verkehrsflächen nicht der schrittweisen Umsetzung eines ohnehin nur in einem eigenen Planfeststellungsverfahren zu sichernden Autobahnanschlusses der Innenstadt.

- e) Zunächst ist festzustellen, dass die Modifizierung der Verkehrsführung und die Schaffung einer Ersatzunterführung aufgrund der Vorgaben der Bahn zwingend erforderlich sind. Andernfalls wäre die Innenstadt durch die Bahngleise durchschnitten. Die Vermeidung einer solchen Zäsur ist nur mit Schaffung einer Ersatzquerung möglich. An dieser wird sich der Bund als Veranlasser finanziell beteiligen, so dass das angemessene Kosten-Nutzen-Verhältnis gegeben sein wird. Dass der motorisierte Verkehr bei Verzicht einer Ersatzquerung unproblematisch über die Unterführung Buchholzstraße umgeleitet werden könne, ist falsch. Die Buchholzstraße ist für die Aufnahme insbesondere von LKW-Verkehr nicht geeignet, da sie ungeschützt mitten durch ein Wohngebiet verläuft und ein zu geringes Lichtraumprofil aufweist. Der Tunnel an der Gohrsmühle stellt keinen Ersatz für die entfallende Querung dar. Die Verkehre aus Richtung Refrath oder Gronau können nicht den Tunnel Gohrsmühle nutzen, da die östliche Tunneleinfahrt auf die Zufahrten aus Richtung Odenthal, Bensberg und Kürten ausgerichtet ist. Für die Verkehre aus Westen (Refrath oder Gronau) stehen nur völlig unzureichende Überquerungsmöglichkeiten zur Verfügung. Vielfach wird die Stationsstraße genutzt, deren Entlastung jedoch wegen der hohen Fußgängerströme sinnvoll ist.
- f) Verkehrszählungen zum Aufkommen von Radfahrern und Fußgänger liegen vor (1995). Demnach queren zu Spitzenstunden 35 Radfahrer und 35 Fußgänger die Bahngleise. Eine Fußgängerbrücke war bereits Gegenstand der bisherigen Planungsüberlegungen. Die ‚Brückenvariante‘ ist jedoch nicht zweckmäßig, da aufgrund des sehr hohen Lichtraumprofils der Bahnstrecke ein unverträglich hohes, städtebaulich nicht akzeptables Bauwerk entstehen würde. Da das Lichtraumprofil der Bahnlinie wesentlich höher ist als das bspw. für LKW (hier: 4,50 m), wären für begehbare und befahrbare Brückenrampen große Entwicklungslängen notwendig. Da diese nicht in das Umfeld zu integrieren sind, stellt eine Fußgänger- und Fahrradbrücke keine realistische Alternative dar. Hinsichtlich der Nicht-Beachtung des Radverkehrs ist festzustellen, dass die Ersatzquerung einen kombinierten Geh- und Radweg vorsieht, der an das umliegende Straßen- und Radwegenetz anknüpft. Insofern werden die Belange der Fußgänger und der Radfahrer beachtet. Dass Unterführungen gewisse gestalterische Nachteile gegenüber ebenerdigen Geh/Radwegen haben können, ist der Stadt

durchaus bewusst. In Anbetracht der fehlenden Planungsalternativen werden jedoch alle Vorkehrungen getroffen, um möglichst gute Belichtungsverhältnisse zu schaffen und eine ansprechende Gestaltung zu erreichen:

- Einrichtung von Böschungen statt engen Stützmauern im Bereich des Straßenverlaufs,
- Einrichtung von Böschungen statt engen Stützmauern im Bereich des Kreisverkehrs,
- Eingrünung aller straßenbegleitenden Böschungen. Mit diesen Maßnahmen wird eine Aufwertung der Verkehrsfläche in der Troglage erzielt, so dass sie für Radfahrer und Fußgänger – gerade im Vergleich mit der ansonsten in 300 m Entfernung gelegenen Unterführung Buchholzstraße eine attraktive Alternative darstellt. Zudem werden durch den weitgehenden Verzicht auf einengende Stützmauern die Sicht- und Lichtverhältnisse verbessert. In Verbindung mit der moderat geplanten Steigung des Geh- und Radwegs ist somit keine erhöhte Unfallgefahr zu erwarten.

Insgesamt wird die im Bebauungsplan festgesetzte Lösung nicht zu einer Nord-Süd-Trennung führen, sondern im Gegenteil, auch für Fußgänger und Radfahrer ein adäquater Ersatz (ohne Wartezeiten an der Bahnschranke) sein.

g) Die Anregungen zum genannten Gutachten wurden geprüft. Dabei sind keine schwerwiegenden Fehler oder Lücken ermittelt worden. Das Gutachten ist methodisch einwandfrei und im Ergebnis zutreffend. Unter anderem aufgrund dieser Einwendung wurde das Gutachten zudem überprüft und stellenweise überarbeitet, so dass die Bedenken hinsichtlich möglicher Prognose-Ungenauigkeiten ausgeräumt werden können. Im Detail lassen sich die vorgebrachten Bedenken wie folgt ausräumen:

- Im aktualisierten Luftgutachten wurde u.a. aufgrund dieser Einwendung das Jahr 2007 als Referenzjahr herangezogen. Der Referenzzeitraum von einem Jahr ist TA-Luftkonform („mittlere jährliche Häufigkeitsverteilung“, 4.6.4.1 TA Luft).
- Im aktualisierten Gutachten wurden die Winddaten der Messstation in Bergisch Gladbach (ca. 330 m nördlich des Untersuchungsgebiets) herangezogen. Dieser Anregung wurde insofern gefolgt.
- Für Ausbreitungsrechnungen, die explizit die Bebauung berücksichtigen, werden die weitestgehend ungestörten Luftströmungsverhältnisse über dem Dachniveau benötigt. Abweichungen von den ungestörten Strömungsverhältnissen kann man an niedrigen Schornsteinen oder an Fahnen beobachten. Diese sind in der Regel auf Einflüsse der Bebauung zurückzuführen.
- Die Verkehrsdaten wurden erneut durch die Verkehrsplaner abgeglichen. Demnach sind die dem Gutachten zu Grunde gelegten Prognosen für die Ersatzquerung konsistent. Auch die LKW-Anteile wurden noch einmal überprüft. Demnach bestätigen die aktuellsten Verkehrszählungen sowie das Verkehrsmodell für Bergisch Gladbach aus 2009 die bisherigen Annahmen und lassen auch künftig keine Steigerungen des LKW-Verkehrs erwarten.
- Das Rechenmodell TREMODO ist nicht öffentlich zugänglich. Es ist im Bereich „Straßenverkehr“ mit dem Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 2.1) abgeglichen. Die im Luftgutachten verwendeten Berechnungswege sind methodisch einwandfrei und anerkannt.
- Verkehrszuwächse durch einen Autobahnzubringer sind nicht Gegenstand dieses Planverfahrens bzw. der Gutachten (siehe auch Ausführungen hierzu weiter oben)
- Auftreten von temporärem oder eingeschränktem Verkehrsfluss oder Staus ist nach Vollzug der neuen Straße nicht zu erwarten.
- Die Nullfallbetrachtung für das Gebäude Friedrichstraße 45 ist entgegen der Einwendung zutreffend ermittelt. Für die Beurteilung der lokalen Immissionen anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV ist die Gesamtimmission maßgeblich. Diese ist die Summe aus der Kfz-bedingten Zusatzbelastung und der Hintergrundbelastung. In den

- angesprochenen Tabellen ist die Gesamtbelastung ausgewiesen.
- Die sorgfältige konservative Abschätzung der Hintergrundbelastung ist im Gutachten ausführlich beschrieben. Anzumerken ist, dass für NO₂ die Abschätzungen für Bergisch Gladbach des Landesumweltamtes (LANUV NRW) verwendet wurden, sowie der Ansatz der Messstation in Schwerte im Bezugsjahr 2010 konsistent und übertragbar ist.
 - Durch diesen Bebauungsplan bedingte Fahrverbote sind aus städtebaulicher Sicht nicht notwendig, da die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.
 - Der Rückgang der spezifischen Fahrzeugemissionen durch neuere Motorentechnik ist im Handbuch für Emissionsfaktoren HBEFA 2.1 vorgegeben. Dieser beruht auf den dort zugrunde liegenden Prognosen zur Flottenentwicklung.
 - Benzol als Antiklopfmittel wurde weitgehend aus den Kraftstoffen entfernt. Messungen der Landesumweltämter sowie das Gutachten zeigen, dass Benzol hinsichtlich der Grenzwerte der 39. BImSchV kaum mehr relevant ist.
- h) Die Anregungen zum genannten Gutachten wurden geprüft. Es sind keine schwerwiegenden Fehler oder Lücken vorhanden, so dass es eine belastbare Grundlage für den Bebauungsplan bietet. Folglich sind im Bebauungsplan auch keine ergänzenden Maßnahmen durch Schallschutzwände o.ä. erforderlich. Im Detail lassen sich die vorgebrachten Bedenken wie folgt ausräumen:
- Die Verkehrsdaten wurden erneut durch die Verkehrsplaner abgeglichen. Demnach sind die dem Gutachten zu Grunde gelegten Prognosen (DTV-Werte und LKW-Anteile) nach wie vor konsistent
 - Der Autobahnzubringer ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens (siehe auch Ausführungen hierzu weiter oben)
 - Dem Gutachter lag bei der Erstellung des Gutachtens eine Planung mit Stützwänden vor. Er hat empfohlen, diese hochabsorbierend auszuführen, um unnötig immissionserhöhende Lärmimmissionen zu vermeiden, die sonst im Prognose-Planfall zu Grenzwertüberschreitungen führen bzw. beitragen. In einer Stellungnahme vom 14.05.09 wurde der Stadt nach Einpflegen einer "Böschungs-Variante" in das Modell des Gutachters mitgeteilt, dass es zu keinen relevanten Veränderungen hinsichtlich der wesentlichen Aussagen des Lärmgutachtens durch Verwendung von abgeschrägten Böschungen kommt, solange alle die Fahrbahn berandenden Mauern hochabsorbierend ausgeführt werden. Es ist keineswegs so, dass abgeschrägte Böschungen statt hochabsorbierender Stützwände per se zu deutlich höheren Immissionen führen. Dies ist im Bebauungsplan so umgesetzt und wurde im Lärmgutachten noch redaktionell angepasst.
 - Der Gutachter hat abgestimmte Varianten untersucht. Bei eventuell möglichen, zusätzlichen Gebäuden im Plangebiet können sowohl Reflexionen als auch Abschirmungen wirksam werden. Aufgrund dieser Einwendung wurde dieser Sachverhalt noch einmal separat geprüft. Demnach sind im Plangebiet keine maßgeblichen Zusatzbelastungen durch Schallreflexionen von potenziellen Gewerbebauten zu erwarten.
 - Die behördlichen Vorgaben zur Ermittlung von Beurteilungspegeln (wie TA Lärm für Gewerbelärm und 16. BImSchV bei Bau oder wesentlicher Änderung von öffentlichen Verkehrswegen) sind tatsächlich nach Lärmarten getrennt vorgegeben, ebenso die Richtwerte bzw. Grenzwerte. Insofern ist der Gutachter gebunden, diese Lärmarten getrennt zu beurteilen. Gleichwohl hat das Schallgutachten eine Gesamtlärbetrachtung angestellt. Bei der Betrachtung des Gesamtgeräuschpegels ist zu beachten, dass es hier keine verbindlichen Regelwerke der Beurteilung gibt; Die Betrachtung des Gesamtgeräuschpegels (Verkehrslärm, Schienenlärm, Gewerbelärm) hat keine Geräusch-

- pegel oberhalb der üblicherweise für die Gesundheitsgefährdung angesetzten Schwellenwerte (70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts) ergeben.
- Der Bebauungsplan hat nicht die Steuerung der Lärmemissionen innerstädtischer Industriebetriebe zum Inhalt. Gleichwohl sind die hohen Gewerbelärmvorbelastungen in die Planung eingeflossen. Dies dokumentiert sich darin, dass die im Bebauungsplan vorgesehene Geräuschkontingentierung zu den neuen Gewerbeflächen entsprechend der Vorgaben vom seinerzeitigen Staatlichen Umweltamt Köln gemacht worden. Da die Kontingente so dimensioniert werden sollten (und wurden), dass die Immissionsrichtwerte um mindestens 10 dB unterschritten werden, sind die Anlagen dort im Sinne der TA Lärm irrelevant. In Praxis bedeutet dies, dass selbst bei einer Richtwertausschöpfung durch die gewerbliche Vorbelastung keine Erhöhung (im Rahmen der Rundungsgenauigkeit von 1 dB) der Beurteilungspegel auftritt, bzw. eine solche Anlage, die 10 dB unter dem Richtwert verbleibt, bei Überschreitung keinen merklichen Beitrag leisten würde.
 - Bei der Nullfallbetrachtung wurde entsprechend der Einwendung bei der Überarbeitung des Lärmgutachtens eine Geschwindigkeit von 50 km/h angesetzt.
 - Die Lärmberechnungen gehen von ausbreitungsbegünstigenden Witterungssituationen (leichter Mitwind) aus. Dies stellt eine Abschätzung zum ungünstigen Fall dar. Bei Querwind oder Gegenwind können im Einzelfall und größerer Distanz deutlich niedrigere Lärmpegel auftreten als bei Mitwind und nur bei sogenannten Inversionswetterlagen können auch auf größere Distanz mal höhere Lärmpegel auftreten als bei Mitwind. Die Richtlinien wie die RLS-90 legen das Vorgehen verbindlich fest.
 - Aufgrund der o.g. Klarstellungen ist die Einwendung unzutreffend, dass am Gebäude Friedrichstraße 45 um 30% mehr Lärm ankäme. Vor dem aufgezeigten Hintergrund sind die für dieses Gebäude prognostizierten Lärmwerte nach Vollzug des Bebauungsplans zutreffend.
- i) Der Bebauungsplan sichert eine bereits vorhandene gewerbliche Baufläche auch künftig als gewerbliche Baufläche und trägt somit dem Flächennutzungsplan der Stadt Rechnung. Der Bebauungsplan legt dabei nicht fest, dass die Firma St.-Gobain G+H Isover diese Fläche zu nutzen hat oder ausschließlich nutzen darf. Ob ein anderer Gewerbebetrieb oder die o.g. Firma die Fläche nutzen, ist letztlich auch irrelevant, da die Festsetzungen des Bebauungsplans sicher stellen, dass auf dieser Fläche nur stark eingeschränkte gewerbliche Tätigkeiten mit sehr geringen Lärmemissionen und ohne relevante Staub- oder Geruchsemissionen im Umfeld zulässig sind. Beeinträchtigungen umliegender Gebiete durch Zusatzbelastungen aus Staub, Geruch oder Lärm sind somit unabhängig von den künftigen Eigentumsverhältnissen in jedem Fall ausgeschlossen.
 - j) Die mit einem Gebäude verbundenen 2 m hohen Aufbauten in einem gestalterisch vorbelasteten Gewerbegebiet in eher peripherer Lage sind aus Sicht der Stadt nicht mit einer Lärmschutzwand entlang der öffentlichen Verkehrsstraße im Stadteingangsbereich zu vergleichen. Insofern wird hier kein Widerspruch gesehen. Zudem ist das Gelände der Firma Dräco durch die umliegenden Gewerbenutzungen bereits baulich vorbelastet und hat bereits seit Jahrzehnten als Gewerbegebiet Bestand. Die festgesetzten Gebäudehöhen einschließlich der zulässigen Aufbauten entsprechen im Übrigen fast genau dem bisher geltenden Bebauungsplan Nr. 2418 „Britanniahütte“, so dass hier weder neue gewerbliche Nutzungen noch neue Gebäudehöhen festgesetzt werden.
 - k) Die Ausführungen sind unzutreffend, da die Ersatzquerung mit begleitenden Radwegen primär für die Bürger der Innenstadt als für Gewerbebetriebe eingerichtet wird.
 - l) Ausgleichs- oder Entschädigungszahlungen werden durch den Bebauungsplan und die darin notwendigerweise festgesetzten Verkehrsflächen nicht ausgelöst.
 - m) Den Forderungen 1 bis 3 wird nicht entsprochen. Es wird auf die diesbezüglich vorge-

brachten Argumente in dieser Vorlage verwiesen. Die Forderungen 4 bis 7 sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planverfahrens.

B 5 mit Schreiben vom 12.10.2009 (sowie mehrere Anwohner, die sich diesem Einspruch angeschlossen haben)

Kurzfassung

Der Bebauungsplan sei der erste Bauabschnitt zur Realisierung des Autobahnzubringers zur Autobahn A4. Durch die weiteren Baumaßnahmen seien zumindest kurzfristig Anlieferungen mit der Bahn ins Gewerbegebiet nicht mehr möglich und müssten durch noch mehr LKW ersetzt werden. Dadurch erhöhe sich der innerstädtische Verkehr, insbesondere auf der ehemaligen B55 (Frankenforster Straße) noch mehr. Unabhängig davon werde das Naherholungsgebiet Saaler Mühle erheblich gestört. Altenwohnheime, Schulen und Bürger müssten eine erhebliche Einschränkung der Lebensqualität und den Verfall der Grundstückspreise in Kauf nehmen. Die Planung stelle sich gegen die Bürgerinteressen an der geplanten Trasse des Autobahnzubringers.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Die Ausführungen sind nicht zutreffend, da der vorliegende Bebauungsplan nicht als erster Bauabschnitt für einen Autobahnzubringer konzipiert ist. Der vorliegende Bebauungsplan sichert eine Ersatzquerung für den entfallenden Bahnübergang sowie eröffnet die Option, über eine Anbindung der Querung an die Mülheimer Straße Verkehre zu bündeln und andere Teilbereiche der Innenstadt zu entlasten. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst daher auch mit Ausnahme der gewerblichen Flächen (ehemals Dräco) eine nur sehr kleinteilige, fast ausschließlich für die Ersatzquerung notwendige Verkehrsfläche. Der Verwaltung ist dabei bekannt, dass es Diskussionen und Vorüberlegungen gibt, die Innenstadt von Bergisch Gladbach über den Bahndamm besser an das überregionale Autobahnnetz anzuschließen. Diese Ideen sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nur ansatzweise auf Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Akzeptanz etc. geprüft. Insofern ist die Planung eines Autobahnzubringers weder fachlich ausreichend gereift noch die Umsetzbarkeit nachgewiesen, so dass zum jetzigen Zeitpunkt eine Realisierung nicht absehbar und somit spekulativ ist. Aus diesem Grunde dient die Sicherung der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen, eng umgrenzten Verkehrsflächen nicht der schrittweisen Umsetzung eines ohnehin nur in einem eigenen Planfeststellungsverfahren zu sichernden Autobahnanschlusses, so dass sich eine Erörterung der genannten Punkte erübrigt.

B 6 mit Schreiben vom 15.10.2009

Kurzfassung

Der Einwender sei als Anlieger aufgrund der seit Jahren ungeklärten Gesamtlösung in der Nutzung wie auch in der Grundstücksentwicklung eingeschränkt, weil potentielle Mieter bzw. Investoren bei ungeklärter zukünftiger Nutzbarkeit der Immobilie Abstand nehmen. Es wird daher angeregt, dass der Bebauungsplan räumlich auch auf den Bereich der Anbindung des Kreisverkehrs an die Mülheimer Straße ausgeweitet wird.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Bahn-Ersatzquerung hat eine zeitliche Priorität vor der

Anbindung an die Mülheimer Straße. Da die Anbindung an die Mülheimer Straße noch mit erheblichem Klärungsbedarf verbunden ist, ist sie zeitlich nicht in Einklang zu bringen mit der Ersatzquerung. Diese Anbindung wird jedoch in Angriff genommen, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen gegeben sein werden, so dass auch für die Erschließung des Gleisdreiecks Planungssicherheit geschaffen wird.

B 7 mit Schreiben vom 10.10.2009

Kurzfassung

Gemäß der Verkehrsuntersuchung der Firma Blanke aus dem Jahre 2006 werden erhebliche Beeinträchtigungen der Holzgroßhandlung aufgrund der Baustellenführung bzw. -planung in Bezug auf die Rohstoffversorgung und Grundversorgung des Unternehmens durch Rundholz- bzw. Holzzulieferung im Allgemeinen gesehen. Da ein Langholzlastkraftwagen nur über die Hermann-Löns-Straße zum Betrieb einfahren kann, müsse unter anderem der (heutige) Kreuzungsradius Hermann-Löns-Straße Ecke Britanniahütte eingehalten werden. Die Gesamtlänge des LKW beträgt mindestens 25 Meter. Es wird angeregt, dies zu berücksichtigen, anderenfalls sei die Grundversorgung des Betriebes mit Langholz gefährdet.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Der Anregung wird gefolgt. Der Bebauungsplan steht der Umsetzung eines Kreuzungsausbaus unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Holzzulieferung (Langholzkraftwagen) nicht entgegen. Die vorhandenen Kurvenradien im Eckbereich Hermann-Löns-Straße / Britanniahütte werden im Rahmen der Ausführungsplanung noch einmal geprüft, so dass auch die Straßenplanung die genannten belange ausreichend berücksichtigt.

B 8 zur Niederschrift am 13.10.2009

Kurzfassung

Die Anbindung der Tannenbergsstraße an die Hauptstraße sei in der geplanten Form nicht hinnehmbar, da sie – insbesondere auch für die Anwohner der Friedrichstraße – große Umwegfahrten mit sich bringe. Es wird auf die alte Stellungnahme vom 19.10.2006 von Frau Wilhelm verwiesen. In diesem Schreiben wurde eine negative Beeinträchtigung des Wohnwertes durch Lärm- und Abgasbelastung infolge der neuen Bahnunterführung erwartet. Die Planung wurde daher abgelehnt. Es wird angeregt, einen geschlossenen Tunnel zu bauen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

In Bezug auf die verkehrliche Anbindung des Plangebiets sind durch hinzunehmende Umwege in der Tat nachteilige Auswirkungen für die Anwohner gegeben, da aufgrund der geänderten Verkehrsführung bei dem Fahrtziel in die Innenstadt oder Richtung Hermann-Löns-Straße Umwege in Kauf zu nehmen sein werden. Die Stadt ist hier bemüht, außerhalb des Planverfahrens diese Nachteile mittelfristig durch eine Verbindung der Tannenbergsstraße an die Dechant-Müller-Straße auszugleichen. Es ist in die Abwägung einzustellen, dass zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch keine kurzfristigen Alternativen zu einer veränderten Verkehrsführung für die Anwohner der Friedrich- bzw. Tannenbergsstraße bestehen. Den genannten Umwegen ist zudem die Tatsache gegenüber zu stellen, dass die Ersatzquerung erst die umfassende Erschließung des Mischgebiets nach Schließung des Bahnübergangs ermöglicht. Andernfalls wären für die Anwohner der Friedrich- bzw. der Tannenbergsstraße Fahrtziele in Richtung Hermann-Löns-Straße nicht erreichbar oder – je nach Fahrtziel – mit wesentlich größeren

Umwegen und Nachteilen verbunden.

Aus städtebaulicher Sicht ist der Bau eines geschlossenen Tunnels nicht sinnvoll, da somit die notwendigen Fuß- und Radwegeverbindungen vollständig eingehaust und ohne natürliches Licht eingerichtet werden müssten. Der öffentliche Fuß- und Radweg würde enorm an Qualität und Attraktivität verlieren, und zudem würde ein Angstraum geschaffen. Die Errichtung eines geschlossenen Tunneldeckels wäre zudem aufgrund der statischen Anforderungen sehr kostenintensiv und würde damit ein unangemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis bewirken.

B 9 mit Schreiben vom 28.09.2009

Kurzfassung

- a) Das geplante Kreisbauwerk sei für eine Ersatzquerung nicht erforderlich. Die ansatzmäßig vorgesehene Verbindung Richtung Zinkhütte sei nicht realisierbar. Der Kreisverkehr sei eine kostspielige Fehlplanung. Die Bahnunterführung könne daher aufgrund der Unfinanzierbarkeit scheitern. Das eigentliche Ziel, die Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs durch Tieflage einer Straße, sollte nicht einem kostenexplosiven Nebenziel (gemeint ist der Autobahnanschluss), das für alle Zeiten unrealisierbar ist, zum Opfer fallen. Es wird daher eine Überarbeitung der Planung angeregt.
- b) Für die Nutzung der Güterzugstrecke auf dem Bahndamm zwischen Bahnhof und Zinkhüttengelände als Verkehrsfläche seien alle planungsrechtlichen Grundvoraussetzungen nicht erfüllt bzw. werden nicht zu erfüllen sein. Dies wird an mehreren, in der Stellungnahme benannten Punkten festgemacht.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Grundsätzlich ist die Aussage zutreffend. Für eine reine Ersatzquerung ist die Ausbildung eines Kreisverkehrs nicht zwingend notwendig. Alternativ wäre auch eine T-Kreuzung möglich. Ein Kreisverkehrsplatz bietet sich aber an, da dieser die Linksabbiegeverkehre besser verkraftet als eine konventionelle Kreuzung. Zudem bietet der Kreisverkehr in der Troglage bessere Sichtbeziehungen und mehr Übersichtlichkeit als eine im Kurvenbereich und unmittelbar hinter einer Unterführung gelegene T-Kreuzung, die zumal mit einer dann möglicherweise beampelten Zu- und Abfahrt zum Gleisdreieck ausgestattet wird. Die Stadt betreibt überdies mit dem im Bebauungsplan festgesetzten Kreisverkehr eine Flächenvorsorge, um weitere Optionen der Verkehrsentwicklung – hier den Anschluss der Kalkstraße an die Mülheimer Straße und die Schaffung einer neuen Erschließungsoption für das Gleisdreieck – nicht zu verbauen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Festsetzung des Kreisverkehrs als zweckmäßig dar. An dieser Lösung wird sich der Bund als Veranlasser finanziell beteiligen, so dass das angemessene Kosten-Nutzen-Verhältnis gegeben sein wird. Eine Autobahnanbindung über den Bahndamm an die A4 ist indes nicht Gegenstand dieses Planverfahrens. Es wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu b) verwiesen.
- b) Eine Autobahnanbindung über den Bahndamm an die A4 ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens. Der vorliegende Bebauungsplan sichert eine Ersatzquerung für den entfallenden Bahnübergang sowie eröffnet die Option, über eine Anbindung der Querung an die Mülheimer Straße Verkehre zu bündeln und andere Teilbereiche der Innenstadt zu entlasten. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst daher auch mit Ausnahme der gewerblichen Flächen (ehemals Dräco) eine nur sehr kleinteilige, fast ausschließlich für die Ersatzquerung notwendige Verkehrsfläche. Der Verwaltung ist dabei bekannt, dass es Ideen und Überlegungen gibt, die Innenstadt von Bergisch Gladbach über den Bahndamm besser an das überregionale Autobahnnetz anzuschließen. Diese Ideen sind zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nur ansatzweise auf Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Akzeptanz etc.

geprüft. Insofern ist die Planung eines Autobahnzubringers weder fachlich ausreichend gereift noch die Umsetzbarkeit nachgewiesen, so dass zum jetzigen Zeitpunkt eine Realisierung nicht absehbar und somit spekulativ ist. Aus diesem Grunde dient die Sicherung der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen, eng umgrenzten Verkehrsflächen nicht der schrittweisen Umsetzung eines Autobahnanschlusses, so dass sich eine Erörterung der genannten Punkte erübrigt.

Bereits in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen, dort jedoch nur themenbezogen behandelt wurden folgende Bürgerschreiben. Da ein Teil seiner Inhalte nicht mehr Gegenstand in der Öffentlichen Auslegung war, werden sie hier noch einmal personenbezogen abgewogen.

B 10 mit Schreiben vom 17.10.2006

Kurzfassung

Es wird dargelegt, dass die Planung für die Firma Steinbüchel schwerwiegende Eingriffe in den allgemeinen Geschäftsablauf, die Werthaltigkeit des Ausstellungshauses und des Lagers mit sich bringe, den Objektbestand erheblich reduziere und das Ausstellungsgebäude an der Friedrichstraße isoliere. Insofern ist mit erheblichen Wertminderungen zu rechnen. Es wird daher angeregt, anstelle einer Unterführung die Bahngleise tiefer zu legen und die bisherige Erschließung beizubehalten.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Der Anregung, die Gleise tiefer zu legen, wird nicht gefolgt. Da Gleisanlagen nur geringe Längsneigungen haben dürfen, wäre ein Gleisumbau mit erheblichen Rampenlängen und somit enormen finanziellem und baulichen Aufwand verbunden. Die immensen wirtschaftlichen Aufwendungen für eine Tieferlegung der Gleise stünden somit außer Verhältnis zur Wirkung. Eine Alternative zur Schaffung eines Ersatzübergangs durch Verlegung der Straße besteht somit nicht.

In den vergangenen fünf Jahren seit 2006 haben mehrere Gespräche zwischen der Firma Steinbüchel und der Stadt Bergisch Gladbach stattgefunden, die zu Verträgen bzgl. des Erwerbs der für die Straßenplanung erforderlichen Grundstücksflächen geführt haben.

B 11 mit Schreiben vom 15.09.2006

Kurzfassung

Die angebotene Verkehrslösung wird als nicht akzeptabel abgelehnt. Die vorgelegte Verkehrsführung bedeute im Klartext, dass der Handel der Firma Kops eingestellt werden und das Geschäft nicht mehr weitergeführt werden könne.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Das Gelände der Firma Kops liegt aus städtebaulicher Sicht in der Tat in einer schwer integrierbaren Lage und in einem Bereich, der gemäß Flächennutzungsplan eigentlich als Grünfläche dargestellt ist. In Gesprächen mit der Firma hat die Stadt Umsiedlungsmöglichkeiten sowie den Ankauf des Grundstücks angeboten. Alle Vorschläge wurden letztlich abgelehnt. Zwischenzeitlich gibt es jedoch konkrete Überlegungen, die Firma Kops auf das Gelände der Firma Steinbüchel zu verlagern. Gleichwohl wird die Erschließung und somit der Bestands-

schutz der Firma im Bebauungsplan in besonderer Weise beachtet und gesichert. Die Erschließung des Grundstücks der Firma Kops nimmt besondere Rücksicht auf die Belange vorhandener Betriebsabläufe. Sie lässt eine gute Erreichbarkeit durch Kundenverkehr über die Kalkstraße zu.

T 1 Rheinisch-Bergischer Kreis, Am Rübezahlwald 7, 51469 Bergisch Gladbach, Schreiben vom 15.10.2009

Kurzfassung

Untere Landschaftsschutzbehörde

- a) Es wird angeregt, die erforderliche Kompensation durch Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgrünung im Stadtzentrum vorzunehmen, um den ökologischen Ausgleichsfunktionen im Naturhaushalt, den Lebensraumfunktionen im Stadtökosystem und insbesondere den sozialen Funktionen als Naturerlebnisraum und der ästhetischen Qualität von Grünstrukturen in der Stadt Rechnung zu tragen.

Untere Umweltschutzbehörde

- b) Zu den Ausführungen des schalltechnischen Gutachtens werden mit Ausnahme einer textlichen Ungenauigkeit grundsätzlich keine Anregungen geäußert.
- c) Im Gewerbegebiet sollen Geruch emittierende Betriebe und Anlagen sowie erheblich Staub emittierende Betriebe und Anlagen ausgeschlossen werden. Konkrete Auslegungshinweise zu einer sachgerechten Abgrenzung liegen nicht vor und können im Einzelfall zu Auslegungsproblemen führen. Es wird daher angeregt, eine Festsetzung auf Grundlage des Abstandserlasses NRW zu fassen. Hierzu unterbreitet die UUB einen Formulierungsvorschlag.
- d) Zu allen Flächen liegen hinsichtlich der Altlasten Erstbewertungen und Gefährdungsabschätzungen vor. Bodenkundliche / analytische Erkenntnisse für die betreffenden Areale liegen derzeit nur punktuell vor, daher können Maßnahmen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen für die später auf der Fläche siedelnde Bevölkerung noch nicht bis ins Detail konkretisiert werden. Für konkrete Einzelplanungen sind die vorliegenden und z.T. umfänglichen Gutachten beizuziehen, damit (Bau-)Maßnahmen sowie dann ggf. in deren Zusammenhang auftretende Entsorgungsszenarien frühzeitig auf die jeweilig vorliegenden Belastungssituation(en) abgestimmt werden können.
- e) Die nach § 51a LWGNW erhobene Forderung nach dezentraler Niederschlagswasserableitung in den Untergrund ist nur zulässig in Bereichen, wo gutachterlicherseits eine Durchströmung kontaminierter Ablagerungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Sollte dies wegen des meist stark anisotropen Untergrundes in Schüttkörpern von Altablagerungen und anthropogen veränderten Substraten bei Altstandorten nicht möglich sein, ist vorsorgehalber auf eine dezentrale Versickerung von Niederschlagswässern am betreffenden Standort ganz zu verzichten.
- f) Sollten künftig aus dem Bereich der Verdachtsfläche - und hier insbesondere aus den vg., nachgewiesenermaßen kontaminierten Teilarealen - Massen entnommen werden, so sind diese Massen abfallwirtschaftlich zu beurteilen und dementsprechend ordnungsgemäß zu entsorgen.

Kreisstraßenbau- und Unterhaltung

- g) Eine Fußgängerführung zum / am Kreisverkehr in Tief-/Tunnellage sei aus Sicht der Sicherheit nachteilig.
- h) Bei der Einmündung Tannenbergsstraße in die Hauptstraße handelt es sich um eine ehemalige Unfallhäufungsstelle. Die beschriebene Verkehrsführung (rechts rein, rechts raus) sollte mit baulichen Maßnahmen sichergestellt werden.

- i) An der Kalkstraße (vom Kreisverkehr bis zur Dechant-Müller-Straße) sind beidseitig Gehwege im Plan dargestellt. Eine *beidseitige* Weiterführung der Gehwege bis zum Driescher Kreuz müsste sichergestellt werden. Bei einem evtl. vorgesehenen 2-Richtungsverkehr der Kalkstraße müsste für die Linksabbieger auf der Kalkstraße – aus Fahrtrichtung Driescher Kreuz – eine ausreichend dimensionierte Linksabbiegespur zur Dechant-Müller-Straße vorgesehen werden.
- j) Bei dem 2-Richtungsverkehr auf der Dechant-Müller-Straße müsste die Verkehrsführung im Einmündungsbereich Dechant-Müller-Straße / Hauptstraße überplant werden. Eine Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Köln bei einer gleichzeitigen Linksabbiegemöglichkeit aus der Dechant-Müller-Straße ohne Lichtsignalanlage wird als problematisch angesehen. Eine sichere Fußgängerquerung über die Hauptstr. und die Dechant-Müllerstr. bei der neuen Verkehrsführung sei ohne LSA problematisch

Artenschutz

- k) Die 12 zur Fällung vorgesehenen Bäume sollten im Vorfeld gezielt auf für Vögel und Fledermäuse geeignete Höhlungen überprüft werden. Soweit entsprechende Baumhöhlungen vorhanden sind, müssen diese artenschutzrechtlich mit berücksichtigt werden. Die Berücksichtigung hat eine unmittelbare Betroffenheit von planungsrelevanten Arten weitgehend auszuschließen. Potenziell genutzte und für die entsprechenden Arten wichtige Höhlungen sind möglichst zu erhalten oder durch geeignete Maßnahmen vorzeitig auszugleichen. Fällungen sollten unabhängig davon in der Zeit vom 1. März bis 30. September nicht erfolgen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Zur Kompensation werden geeignete Ausgleichsmaßnahmen über das städtische Ökokonto umgesetzt. Ortsnahe Ausgleichsmaßnahmen mit einer hohen ökologischen Funktion sind im dicht besiedelten, näheren Umfeld des Plangebiets nicht realisierbar. Maßnahmen wie bspw. der Ersatz abgängiger Einzel- oder Straßenbäume wären eher insulär zu betrachten und entwickeln keine ausreichende ökologische Wirkung. Insofern hat es die Stadt vorgezogen, eine im Vergleich zu insulären Einzelmaßnahmen ökologisch vorteilhaftere und sinnvollere Ausgleichsmaßnahme über das städtische Ökokonto umzusetzen.
- b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die textliche Ungenauigkeit wurde redaktionell bereits behoben.
- c) Der Anregung wird gefolgt. Der Festsetzungsvorschlag des Rheinisch-Bergischen Kreises wird übernommen. Die Modifizierung der genannten Festsetzung stellt dabei keine materielle Änderung der Planinhalte dar.
- d) Die Hinweise werden im Rahmen des Planvollzugs beachtet.
- e) Die Hinweise werden im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans beachtet.
- f) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
- g) Verkehrszählungen zum Aufkommen von Radfahrern und Fußgänger liegen vor (1995). Demnach queren zu Spitzenstunden 35 Radfahrer und 35 Fußgänger die Bahngleise. Bei einer reinen Ersatzquerung wird es aus Sicht der Stadt eine ausreichende Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer geben. Diese queren im Rahmen der Unterführung nur einen Ast des Kreisverkehrs (Anbindung an das Gleisdreieck). Da dieser Ast keine Verbindungsfunktion hat und nur der Erschließung des Gewerbegebietes „Am Kuhlerbusch“ dient, ist hier eine geringe Verkehrsbelastung und somit gute Querungssicherheit zu erwarten. Details zur Fußgänger- und Radwegeführung werden im Zuge der Ausführungsplanung geregelt. Als Alternative zur Unterführung war eine Fußgängerbrücke bereits Gegenstand der bisherigen Planungsüberlegungen. Die „Brückenvariante“ ist jedoch nicht zweckmäßig, da aufgrund des sehr hohen Lichttraumprofils der Bahnstrecke ein unvertretbar hohes, städtebaulich nicht akzeptables Bauwerk entstehen würde.
- h) Wesentliche bauliche Maßnahmen sind für den genannten Kreuzungspunkt nicht erforder-

lich, da ausreichend Straßenflächen zur Verfügung stehen und hier die Autos nur 'rechts rein' und 'rechts raus' fahren. Zur Gestaltung der Kreuzung notwendige Bordsteinausrundungen oder Fahrbahnmarkierungen werden im Zuge des Planvollzugs geregelt.

- i) Die Fortführung des beidseitigen Gehwegs wird außerhalb des Planverfahrens gesichert, so dass der Anregung künftig gefolgt wird.
- j) Der genannte, außerhalb des Geltungsbereichs gelegene Knotenpunkt ist für die Aufnahme der prognostizierten Verkehrsmengen und Richtungen grundsätzlich geeignet. Der exakte Ausbau des Knotens wird zu gegebener Zeit und unabhängig vom Planverfahren festgelegt.
- k) Die Hinweise werden im Rahmen des Planvollzugs beachtet.

T 2 Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK), An der Schusterinsel 2, 51379 Leverkusen

Kurzfassung

Durch die vorgesehene Verkehrsplanung werde grundsätzlich eine praktikable Ersatzlösung für den wegfallenden Bahnübergang Tannenbergsstraße ermöglicht. Damit sei den Verkehrsbedürfnissen vieler Handels-, Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in Bergisch Gladbach gedient. Die IHK verkennt nicht, dass der Verlauf und die Gestaltung der abgesenkten Straßen und die Festsetzungen des Bebauungsplanes zu Beeinträchtigungen für die direkt anliegende Firmen führen. Wegen der außerordentlichen Bedeutung, die eine Ersatzlösung für den Bahnübergang Tannenbergsstraße für die Verkehrsabwicklung und für die Stadtentwicklung in Bergisch Gladbach hat, wird jedoch der jetzt gefundenen Lösung zugestimmt.

- a) Das Betriebsgrundstück der Firma. Kops GmbH (Kalkstraße 20) ist durch die Absenkung der Kalkstraße betroffen. Die Zufahrt zum Hofgelände dürfte nur noch eingeschränkt und die bisherige Ausfahrt an der Ecke Kalkstraße / Tannenbergsstraße überhaupt nicht mehr nutzbar sein. Andererseits könnte der Standort des Grundstücks infolge zusätzlicher Durchgangsverkehre langfristig eine Aufwertung erfahren. Langfristig würde der Verkehr von und zur Innenstadt komplett am Betriebsgelände Kops vorbeigeführt.
- b) Die betriebliche Erreichbarkeit des Unternehmens Hans Steinbüchel GmbH & Co, KG werde erheblich eingeschränkt. Kunden können das Unternehmen nicht mehr wie bisher über die wichtige innerstädtische Verbindung Kalkstraße - Tannenbergsstraße - Hermann-Lönsstraße und umgekehrt erreichen, sondern müssen das dann am Ende der Tannenbergsstraße wie auf einer Insel liegende Unternehmen von der Hauptstraße aus anfahren. Hier ist zudem zunächst auch nur die Anfahrt aus Richtung Innenstadt möglich, nicht aus Richtung Gronau und Refrath.
- c) Es müsse bei einer Führung der neuen Straße unter den S-Bahngleisen zunächst auf eine ausreichende Durchfahrthöhe für Fahrten von/zu der Firma SAINT-GOBAIN ISOVER G+H AG geachtet werden, damit auch LKW-Züge mit hohen Aufbauten (z.B. Jumbo-Züge) diese Unterführung nutzen können.
- d) Bei der Auslegung der Unterführungsbreite, der Radien und Fahrstreifen im Kreisverkehr sollte berücksichtigt werden, dass möglicherweise in Zukunft längere LKW-Züge (länger als 25 Meter) zum Einsatz kommen. Es sind bereits Betriebsversuche mit Ausnahmegeheimigungen für solche längeren LKW-Züge, die auch für die Firma Saint Gobain interessant wären, durchgeführt worden.
- e) Den Gewerbeflächen werden durch den Bebauungsplan Emissionskontingente zugewiesen. Die Emissionsbeschränkung für diese Flächen stelle eine lebens- und praxisfremde Auflage dar. Dies wird an einem Beispiel illustriert. Es wird auf die Lage nördlich der Bahngleise hingewiesen. Südlich gelegene schutzbedürftige Wohnnutzungen an der Tannenbergs-

straße und Friedrichstraße werden daher eher durch die regelmäßigen Zugfahrten belästigt als durch Geräusche von der Gewerbe- und Industriefläche.

Stellungnahme des Bürgermeisters

- a) Mit der Firma Kops wurden im Vorfeld des Planverfahrens mehrere Gespräche über alternative Erschließungsoptionen bzw. über eine Verlagerung des Betriebs geführt. Aufgrund der fehlenden Mitwirkungsbereitschaft des Betriebs bei der Umsetzung alternativer Lösungen und da der Betrieb keine eigene Stellungnahme zu den Festsetzungen des Bebauungsplans vorgebracht hat, ist davon auszugehen, dass der realisierungsfähige Erschließungsvorschlag des Bebauungsplans für die Firma tragbar ist. Insofern bedarf es keiner Änderung des Bebauungsplans.
- b) Das Gelände der Firma Steinbüchel wird künftig nicht mehr in der bisherigen Form genutzt werden. Es wurde von einem Privatunternehmen erworben, das künftig aber nur noch etwa ein Drittel des heutigen Betriebsgrundstücks benötigt. Für das gesamte Areal wird kurzfristig ein Nutzungskonzept erarbeitet. Das mit dem Bebauungsplan vorliegende Erschließungskonzept bietet ausreichend Spielräume, da das genannte Grundstück nach Umsetzung der Planung gut erschlossen sein wird.
- c) Die genannten Durchfahrtshöhen werden beachtet und im Zuge der weiteren Detailplanungen umgesetzt. Es ist jedoch klarzustellen, dass solche langen LKW-Züge (Jumbo-Züge) grundsätzlich nicht in die Innenstadt geführt werden sollen.
- d) Die Dimensionierung der Unterführungsbreiten und der Radien des Kreisverkehrs lassen die Durchfahrt langer LKW-Züge zu. Hinsichtlich deren Führung durch das Innenstadtbereich wird auf Antwort c) verwiesen.
- e) Die im Einwirkungsbereich der Firma St. Gobain vorherrschende Vorbelastung lässt keine relevante Zusatzbelastung an Gewerbelärm zu. Deshalb orientieren sich die Emissionskontingente an der Maßgabe, keinen relevanten Beitrag zur Erhöhung der bislang vorherrschenden Gewerbelärmbelastung zu liefern. Hier ist anzumerken, dass sich die Emissionskontingente zunächst auf den Fall einer freien Schallausbreitung beziehen, also ohne abschirmende Gebäude, Wände oder ähnliches. Bei der künftigen Nutzung des Gewerbegebietes steht es den künftigen Nutzern insofern frei, die Nutzungsintensität gegenüber dem genannten Beispiel deutlich zu erhöhen, wenn geeignete Vorkehrungen zur Minderung der Schallausbreitung getroffen werden (Wände, Betrieb in einer Halle, Gebäude oder Anlagenteile als abschirmende Faktoren etc.). Vor dem aufgezeigten Hintergrund ist das festgesetzte Emissionskontingent in Anbetracht des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme in der vorgesehenen Form zweckmäßig. Im Übrigen ist an dieser Stelle noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Lärmemittenten Verkehr und Gewerbe nach den Rechtsvorschriften in Deutschland unabhängig von einander zu ermitteln und bewerten sind.

T 3 PLEDOC Essen, Schreiben vom 14.10.2009

Kurzfassung

Es wird gebeten, die Trassenführungen der Gasversorgungsanlagen anhand der beigelegten Bestandspläne in die Plangrundlage zu übernehmen, in der Legende aufzunehmen und in der Begründung entsprechend zu erläutern. Es wird der Stadt frei gestellt, auch die stillgelegte Leitung im Entwurf zu dokumentieren. Die im Plan ebenfalls dargestellte, stillgelegte Ferngasleitung Nr. 2/19/11 kann bei den Planungen unberücksichtigt bleiben, da sie nicht mehr benötigt wird. Desweiteren werden den Baubetrieb betreffende Hinweise vorgebracht. Im Hinblick auf die im Erschließungsgebiet vorhandenen Altlasten wird darauf hingewiesen, dass die E.ON Ruhrgas AG die Verantwortung für die in diesem Zusammenhang freigesetzten

Altlasten nicht übernimmt. Abschließend wird mitgeteilt, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 2433 - Tannenbergsstraße - auch eine Ferngasleitung der Thyssengas GmbH, Duisburger Straße 277 in 47166 Duisburg vorhanden ist.

Stellungnahme des Bürgermeisters

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

T 4 RNG Rheinische Netzgesellschaft

Kurzfassung

Es wird auf das Vorhandensein zahlreicher Versorgungsleitungen in der Tannenbergsstraße und im sonstigen Plangebiet hingewiesen. Die Trogführung der Kalkstraße erfordere eine weiträumige Umlegung von Transportsystemen Strom, Gas, Wasser, die heute in der Tannenbergsstraße verlaufen. Neben der Umverlegung der Trassen in die neue Straße müsse ein jederzeit zugänglicher Abzweig vom Kreisverkehr zur Friedrichstraße hergestellt werden. Im Bereich der geplanten Fußgängerrampe an der Kalkstraße befindet sich eine Gasnetzstation, die erhalten und zugänglich bleiben muss. Der Standort ist im Bebauungsplan mit dem Signet „Anlage zur Gasversorgung“ festzusetzen. Desweiteren wird auf notwendige Dienstbarkeiten zu Gunsten der BELKAW in der Tannenbergsstraße hingewiesen.

Stellungnahme des Bürgermeisters

Es ist beabsichtigt, die vorhandenen Versorgungsleitungen in Abstimmung mit den Versorgungsträgern in eine dafür geeignete Trasse, innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche zu verlegen. Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche erübrigt sich ein Leitungsrecht. Überdies wird in dem nördlichen, im Bebauungsplan als Gewerbegebiet festgesetzten Abschnitt der Tannenbergsstraße ein Leitungsrecht eingerichtet, so dass die dort zwingend zu erhaltenden Leitungen gesichert werden können. Der Anregung wird somit gefolgt. Die Gasnetzstation wird erhalten und in das Verkehrsbauwerk integriert; der Bebauungsplan übernimmt die Gasstation nachrichtlich und sichert damit den Standort dauerhaft. Die vom Kreisverkehr ausgehende Strom-, Gas- und Wasserleitung (Pressung) zur Friedrichstraße wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens gesichert.

Zu II.

Nach der Offenlage wurde der Bebauungsplanentwurf in den Textlichen Festsetzungen redaktionell ergänzt. Hierbei handelt es sich um die Gliederung des Gewerbegebiets an der Britanniahütte im Bezug auf die Staub- und Geruchsbelastungen mittels des Abstandserlasses NRW anstelle der bisherigen Formulierung. Überdies wird im Böschungsbereich der geplanten Straße nachrichtlich eine Fläche für Versorgungsanlagen eingetragen.

Nach Abwägung aller eingegangenen Anregungen kann der Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergsstraße – als Satzung beschlossen werden.

Eine Verkleinerung des Bebauungsplans, Textliche Festsetzungen sowie die Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB sind der Vorlage beigelegt.

Anlagen

- Übersichtsplan
- Entwurf des Bebauungsplans (unmaßstäbliche Verkleinerung)
- Textliche Festsetzungen
- Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB