

Begründung

(Satzungsbeschluss)

Bebauungsplan Nr. 248

„Gummersbach - Bahnhofsbereich“

der Stadt Gummersbach

Gliederung der Begründung

1. Planungsanlass	4
2. Verfahren	5
3. Lage des Plangebietes	7
4. Planungsrechtliche Situation	8
4.1 Regionalplan	8
4.2 Flächennutzungsplan	8
4.3 Bebauungspläne	8
4.4 Landschaftsplan / Landschaftsschutzgebietsverordnung	8
4.5 Fachplanungsrecht	8
5. Darlegung der städtebaulichen Gesamtsituation	8
5.1 Städtebauliches Umfeld	8
5.2 Nutzungen	9
5.3 Verkehr	12
	Personen- und Güterverkehr
	Mobilität / Personennahverkehr
5.4 Ver- und Entsorgung	12
5.5 Immissionen	12
5.6 Emissionen	12
5.7 Altlasten	13
5.8 Naturhaushalt / Ökologie / Landschaft	13
	Allgemeine Angaben
	Tiere / Pflanzen
	Boden
	Wasser
	Luft
	Klima
	Landschaft
5.9 Infrastruktureinrichtungen	15
5.10 Denkmalschutz / Baukultur	15
5.11 Sachgüter	15
6. Ziel und Zweck der Planung, Auswirkungen	15
6.1 Ziel und Zweck der Planung	15
6.2 Bodenschutzklausel	17
6.3 Umwidmungssperre	17
6.4 FFH- und Vogelschutzgebiete	17
6.5 Auswirkungen	17
	Städtebauliches Umfeld / Nutzungen
	Verkehr
	Ver- und Entsorgung
	Immissionen
	Emissionen
	Altlasten
	Naturhaushalt / Ökologie / Landschaft
	Infrastruktureinrichtungen
	Denkmalschutz / Baukultur
	Wirtschaft
	Sachgüter
	Sonstige von der Gemeinde beschlossene
	Entwicklungskonzepte

7. Bebauungsplaninhalt	32
7.1 Aufschiebende Bedingung	32
7.2 Verkehrsflächen	33
7.3 Öffentliche Grünflächen	34
7.4 Private Grünflächen	
7.5 Nachrichtliche Übernahme	34
8. Flächenbilanz	34
9. Maßnahmen, Kosten, Finanzierung und Bodenordnung	34
10. Abwägungsmaterialien	35

1. Planungsanlass

Im Rahmen der Planungen zur Revitalisierung des südlichen Steinmüllergeländes und des Bahngeländes in Gummersbach sind als wesentliche Ziele der Stadtentwicklung die Bereitstellung von Baugrundstücken zur Ansiedlung von technologieorientierten Unternehmen in unmittelbarer Nachbarschaft zur bereits bestehenden Fachhochschule Köln, Campus Gummersbach, und die Anbindung der Rospestraße über das Bahngelände (südliche Ringstr.) an den bestehenden Verkehrsring formuliert worden.

Die städtebaulichen Zielvorstellungen sind im vorliegenden „städtebaulichen Rahmenplan“ für das Steinmüllergelände und für das ehem. Bahngelände dargelegt worden. Auf dieser Basis wurde die Öffentlichkeit mehrfach informiert und durch Erteilung verschiedener Baugenehmigungen die Umsetzung eingeleitet. Die wesentlichen Träger öffentlicher Belange sind auf dieser Basis ebenfalls bereits in die Projektentwicklung einbezogen worden.



Rahmenplan 2011

Das Planungsrecht in Form des Flächennutzungsplanes und verschiedener Bebauungspläne entsprach nicht mehr den formulierten städtebaulichen Zielsetzungen. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt hatte daher in seiner Sitzung am 15.09.2009 die Einleitungsbeschlüsse zur 112. Änderung des Flächennutzungsplanes (Gummersbach-Steinmüllergelände Süd) und zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach - Steinmüllergelände Süd“ beschlossen.

Die 112. Änderung des Flächennutzungsplanes ist mit Bekanntmachung vom 12.06.2010 wirksam geworden. Der Geltungsbereich der 112. Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst auch den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanverfahrens.

Wesentliche Zielsetzungen dieser Bauleitplanverfahren sind für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für

- die Realisierung eines örtlichen Hauptverkehrszuges zwischen der Rospestraße und dem Knotenpunkt „Hindenburgstr. / Karlstr. / Wilhelm-Breckow-Allee“
- den Bau eines neuen Busbahnhofes.

Grundlegendes städtebauliches Planungsziel ist die Neuordnung und Wiedernutzung einer Industriebrache, verbunden mit dem Anspruch eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden. Im Rahmen der Bebauungspläne Nr. 248 und 254 werden auch die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen, durch den Bau eines örtlichen Hauptverkehrszuges und der Verlagerung des Busbahnhofes, neu geordnet. Hierdurch findet eine Entlastung des bestehenden innerstädtischen „Verkehrshalbringes“ statt. Gleichzeitig wird die Verknüpfung der Verkehrsträger Bus / Bahn verbessert.

Die oben dargestellten städtebaulichen Zielsetzungen dienen der Stärkung und dem Ausbau der mittelzentralen Funktion der Stadt Gummersbach, hier insbesondere durch die funktionale Neuordnung der Verkehrsbeziehungen.

2. Verfahren

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat daher in seiner Sitzung am 15.09.2009 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach - Steinmüllergelände Süd“ (heute „Gummersbach – Bahnhofsbereich“) und die Aufhebung der Bebauungspläne Nr. 9 „Rospe – Im Kirchgarten“, Nr. 96 „Gummersbach - Industriegebiet Mitte“, Nr. 107 „Gummersbach - Friedrichstraße“ und Nr. 226 „Fachhochschule – Campus Gummersbach“ im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 beschlossen.

In gleicher Sitzung wurde der städtebauliche Entwurf mit der Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und die Behördenbeteiligung durchzuführen.

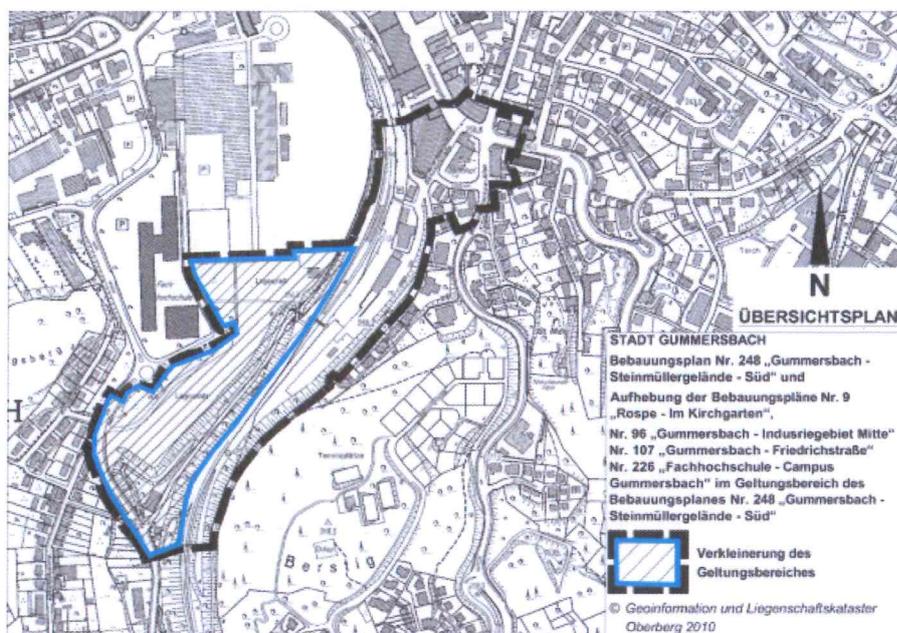
Der Bebauungsplan Nr. 248 und die damit verbundenen Aufhebungsverfahren haben vom 30.09. bis 30.10.2009 (einschließlich) im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgegangen. Die Behörden wurden mit Schreiben vom 21.09.2009 beteiligt.

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt hat in seiner Sitzung am 18.02.2010 über die weitere zeitliche und räumliche Abwicklung dieses Bauleitplanverfahrens beraten. Aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung hatten sich keine Erkenntnisse ergeben, die die Umsetzung der genannten Planungsziele unrealistisch erscheinen ließen. Hinsichtlich der zeitlichen Abwicklung ergaben sich jedoch für die einzelnen Teilräume des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 248, in seiner ursprünglichen Abgrenzung, unterschiedliche Perspektiven.

Für den westlich der Bahnstrecke gelegenen Geltungsbereich konnte zum Zeitpunkt der Ausschussberatung eine Offenlage gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB geplant werden. Die sachlichen und rechtlichen Grundlagen für eine Offenlage konnten kurzfristig erstellt werden. Für die im damaligen Plankonzept dargestellten Sonderbaugebiete (heute Gewerbegebiete) bestanden darüber hinaus konkrete Bauvorhaben.

Für den östlich der Bahnstrecke gelegenen Geltungsbereich waren zur konkreten geometrischen Abgrenzung zwischen der geplanten öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Busbahnhof“ und der verbleibenden Bahnstrasse weitere vertiefende Planungen erforderlich. Darüber hinaus bedurfte es hier weitere Abstimmungen mit dem Eisenbahnbundesamt über das erforderliche Freistellungsverfahren gem. Allgemeinem Eisenbahngesetz. Eine Offenlage konnte kurzfristig für diesen Teilraum des Bebauungsplanes nicht vorgesehen werden.

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt hat daher in seiner Sitzung am 18.02.2010 eine Verkleinerung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach - Steinmüllergelände Süd“ und der damit verbundenen Aufhebungen verschiedener Bebauungspläne beschlossen.



Gleichzeitig wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 254 „Gummersbach - Steinmüllergelände Südabschnitt“ und zur Aufhebung der Bebauungspläne Nr. 9 „Rospe – Im Kirchgarten“, Nr. 96 „Gummersbach – Industriegebiet Mitte“ und Nr. 226 „Fachhochschule – Campus Gummersbach“ im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 254 „Gummersbach – Steinmüllergelände Südabschnitt“ (dieses Bebauungsplanverfahren) gefasst. Dieses Bebauungsplanverfahren wird selbstständig weiter durchgeführt.

Von einer erneuten frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für den Bebauungsplan Nr. 248 wurde gem. § 3 Abs.1 Nr. 2 BauGB abgesehen, da dieser Beteiligungsschritt bereits auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach - Steinmüllergelände Süd“ in der Zeit vom 30.09. bis 30.10.2009 (einschließlich) stattgefunden hatte. Die Behörden wurden jedoch mit Schreiben vom 29.01.2010 im Rahmen einer erneuten frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt und aufgefordert zu der Verkleinerung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 248 und zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 254 Stellung zu nehmen. Insbesondere wurden sie zur Prüfung aufgefordert, ob sich durch die Aufteilung des Plangebietes Veränderungen im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung ergeben.

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 22.03.2011 über das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung beraten und den Offenlagebeschluss gefasst. Gleichzeitig hat der Ausschuss eine Verkleinerung des Geltungsbereiches und eine Umbenennung des Bebauungsplanes auf die Bezeichnung Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ beschlossen.

In seiner Sitzung am 15.09.2011 hat der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss erneut über den Bebauungsplan Nr. 248 beraten und eine weitere Verkleinerung des Geltungsbereiches beschlossen. Eine Einbeziehung von Grundstücken im Umfeld des Kreuzungsbereiches „Karlstr. / Hindenburgstr. / Bahnhofstr. / W.-B.-Allee“ in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich. Durch den geplanten örtlichen Hauptverkehrszug und der geplanten Verlagerung des Busbahnhofes wird räumlich nicht in die Grundstücke eingegriffen. Mögliche Ansprüche auf der Grundlage des 16. BImSchV bestehen Kraft Gesetz.

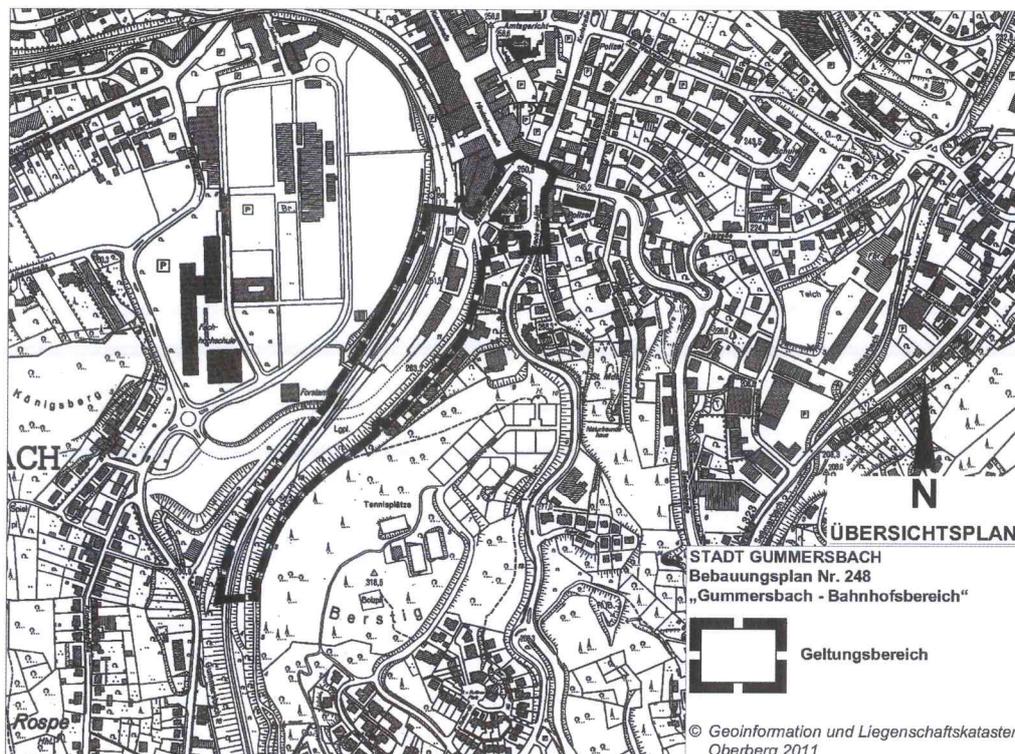
Nach den erfolgten Verkleinerungen des Geltungsbereiches ist keine Aufhebung von Bebauungsplänen mit diesem Bebauungsplanverfahren mehr verbunden.

Der Bebauungsplan Nr. 248 hat in der Zeit vom 29.02. bis 30.03.2012 (einschließlich) im Rahmen der Offenlage ausgegangen. Die Behörden wurden mit Schreiben vom 24.02.2012 über die Offenlage unterrichtet. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt hat in seiner Sitzung am 19.05.2012 über das Ergebnis der Offenlage beraten und dem Rat der Stadt ein Abwägungsergebnis empfohlen.

Die vorliegende Begründung enthält das Ergebnis der Abwägung.

3. Lage des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ liegt am südlichen Rand der Gummersbacher Innenstadt. Er umfasst einen Bereich zwischen der Hindenburgstr., dem Gummersbacher Bahnhof und in südlicher Richtung bis zur Rospestraße.



4. Planungsrechtliche Situation

4.8 Regionalplan

Im aktuellen Regionalplan Teilabschnitt Region Köln liegt das Plangebiet innerhalb der Darstellung eines „Allgemeinen Siedlungsbereiches“.

4.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt enthält folgende Darstellungen:

- Gemischte Bauflächen
- Grünflächen
- Örtliche Hauptverkehrszüge
- Flächen für Bahnanlagen (nachrichtliche Übernahme)

4.3 Bebauungspläne / § 34 u. § 35 BauGB

Der überwiegende Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ beurteilt sich gem. § 34 BauGB.

In Teilbereichen besteht der rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 96 „Gummersbach – Industriegebiet Mitte“. Teilbereiche des derzeit rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 96 werden durch den Bebauungsplan Nr. 248 überlagert. Restflächen – hier die des bestehenden Busbahnhofes u. eines Mischgebietes- werden durch den Bebauungsplan Nr. 248 funktionslos. Die Sicherstellung der städtebaulichen Ordnung ist durch die Bestimmungen des § 34 BauGB für diese Flächen gewährleistet. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt hat unabhängig vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 den Aufstellungsbeschluss für eine Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 96 in seiner Sitzung am 15.09.2011 beschlossen. Die Offenlage dieser Teilaufhebung hat zeitgleich stattgefunden. Die Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 96 wurde ebenfalls in der Ratssitzung am 05.06.2012 als Satzung beschlossen.

4.4 Landschaftsplan / Landschaftsschutzgebietsverordnung

Das Plangebiet liegt innerhalb einer Landschaftsschutzgebietsverordnung, ohne dass diese für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ Schutzausweisungen festsetzt.

4.5 Fachplanungsrecht

Teilbereiche des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB. Sie sind derzeit als Bahnflächen planfestgestellt.

5. Darlegung der städtebaulichen Gesamtsituation

5.1 Städtebauliches Umfeld

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ wird durch die bestehende Bebauung an der Hindenburgstr. als Bestandteil der Gummersbacher Innenstadt, dem bestehenden Busbahnhof und dem Gummersbacher Bahnhof (wurde zum Zeitpunkt der Offenlage abgebrochen) geprägt. Für den südlichen Geltungsbereich des Plangebietes sind die bestehende Bahntrasse und ihre Böschungflächen bestimmend. Im Westen schließen sich größere Brachflächen auf dem „Steinmüllergelände“ an. Ebenso wirken die südöstlich angrenzenden Waldbereiche auf den Planbereich ein.

5.2 Nutzungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ ist teilweise baulich genutzt. Die derzeitigen baulichen Nutzungen innerhalb und im Umfeld des Bebauungsplanes sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Bezeichnung	Nutzung		Eigentümer
Hindenburgstr. 22	EG	Einzelhandel	privat
	1. OG	Büro, Handwerk	
	ab 2. OG	Wohnen	
Hindenburgstr. 24, 26	EG	Einkaufszentrum, Büros, Gastronomie	privat
	1.u. 2.OG	Büros, freie Berufe	
	ab 3. OG	Wohnen	
Hindenburgstr. 27, 29, 31	EG	Büro / Einzelhandel	privat
	1.u.2. OG	Büros, freie Berufe	
	ab 3. OG	Wohnen	
Hindenburgstr. 35		Büros	privat
Hindenburgstr. 37	EG	Vergnügungsstätte	privat
	1.OG	Büro	
	DG	Wohnen	
Hindenburgstr. 39 / Blücherstr.24	EG	Vergnügungsstätte	privat
	1.OG	Wohnen	
Hindenburgstr. 43	EG	Büro	privat
	1.u.2.OG	Wohnen	
Hindenburgstr. 49	EG	Verwaltungseinrichtung	öffentl.
	1.-3.OG	Verwaltungseinrichtung	
Wilhelm-Breckow-Allee 1, 3	EG	Gastronomie, Einzelhandel	privat
	ab 1. OG	Wohnen, Büros, freie Berufe	
Wilhelm-Breckow-Allee 2, 4	ab EG	Wohnen	privat
Emilienstr. 4	ab EG	Wohnen	privat
Bahnhofstr. 1	EG	Gastronomie, Einzelhandel	Stadt
	ab 1. OG	Wohnen	
Bahnhofstr. 2, 4	EG	Einkaufszentrum, Büros, Gastronomie	privat
	1.u. 2.OG	Büros, freie Berufe	
	ab 3. OG	Wohnen	

Am westlich Rand des Plangebietes verläuft die Bahnstrecke Dieringhausen – Marienheide. Hier befindet sich ein öffentlicher Parkplatz. Innerhalb des Plangebietes liegt der derzeitige zentrale Busbahnhof der Stadt.

Teile der Hindenburgstr. sind Bestandteil der Fußgängerzone innerhalb der Gummersbacher Innenstadt.

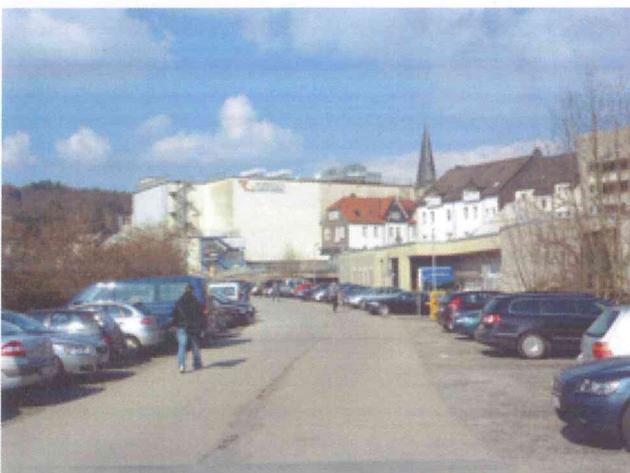
Innerhalb des Böschungsbereiches zwischen der Kleinen Bergstraße und dem Bahngelände liegen zwei gärtnerisch genutzte Flächen.



Bahnhofsgelände



südliches Bahnhofsgelände



nördliches Bahnhofsgelände



Bahnhofstr. / Busbahnhof



Busbahnhof



Einkaufszentrum „Alte Post“



Kreuzung „Karlstr. / Hindenburgstr.“

5.3 Verkehr

- Personen- und Güterverkehr

Die im Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ liegenden örtlichen Hauptverkehrszüge (Wilhelm-Breckow-Allee, Karlstr. u. Hindenburgstr.) haben eine herausgehobene Bedeutung für das örtliche Straßennetz. Sie verteilen die innerstädtischen Verkehrsmengen und bilden einen Bestandteil des bestehenden „Verkehrshalbringes“ um die Gummersbacher Innenstadt. Der innerörtliche Güterverkehr wird ebenfalls über die beschriebenen Straßen bewältigt.

Innerhalb des Plangebietes befindet sich der derzeitige zentrale Busbahnhof und der Bahnhof Gummersbach der Bahnstrecke Dieringhausen – Marienheide.

- Mobilität / Personennahverkehr

Der Planbereich hat auf Grund der räumlichen Zuordnungen zur Innenstadt, zum bestehenden Bahnhof und zum Busbahnhof eine hohe Bedeutung für die allgemeine Mobilität und für den Personennahverkehr.

5.4 Ver- und Entsorgung

Das bestehende Versorgungsnetz (Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation) kann die mit den geplanten Nutzungen verbundenen Anforderungen erfüllen.

Der Planbereich ist überwiegend im Mischsystem zu entwässern. Er ist der Kläranlage Krummenohl zugeordnet.

5.5 Immissionen

Auf das Plangebiet wirken die Verkehrsimmissionen der Hindenburgstr., der Karlstr. und der Wilhelm-Breckow-Allee ein. Ebenso wirken die Immissionen der Bahnstrecke Köln – Gummersbach – Marienheide und die des bestehenden Busbahnhofes auf den Planbereich ein.

Erhebliche Immissionen in Form von Stäuben, Gerüchen, Erschütterungen oder Licht liegen nicht vor.

5.6 Emissionen

Von dem Plangebiet gehen die Verkehrsemissionen der Hindenburgstr., der Karlstr. und der Wilhelm-Breckow-Allee aus. Ebenso wirken die Emissionen der Bahnstrecke Köln –

Gummersbach – Marienheide und des bestehenden Busbahnhof auf die angrenzenden Baugebiete ein.

5.7 Altlasten

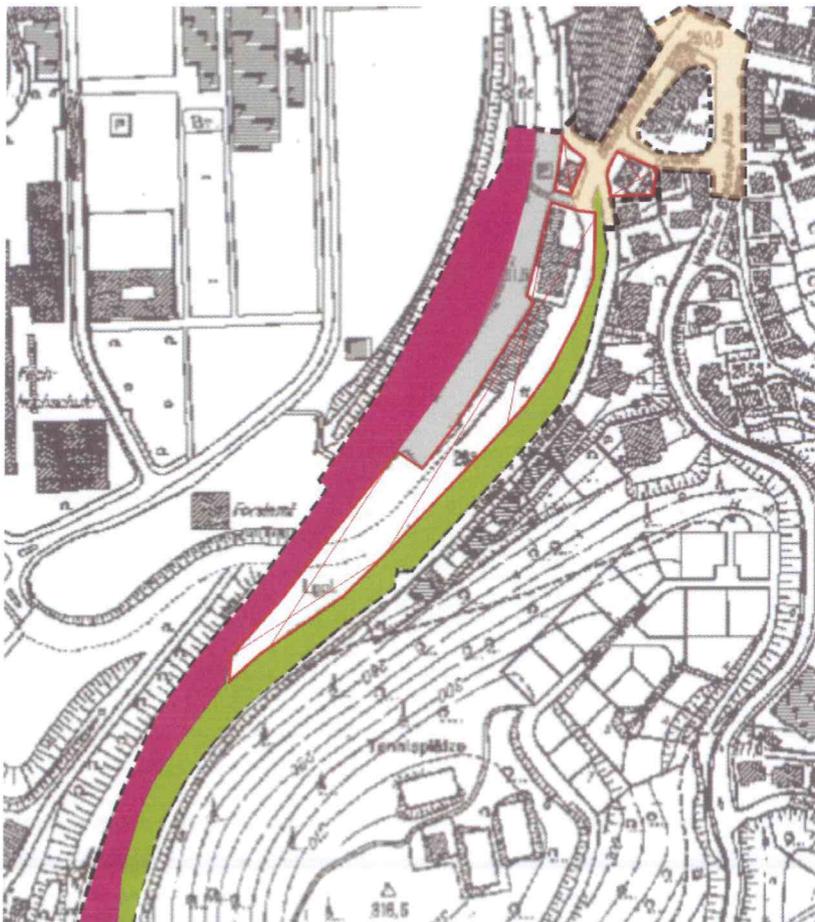
Auf Grund der Bahnnutzung von Teilbereichen des Plangebietes wurden Bodenuntersuchungen durchgeführt. Als Ergebnis ist festzustellen, dass Beeinträchtigung von Schutzgütern nicht vorliegen; siehe auch Umweltbericht: Hauptteil Pkt. 3. Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln liegen nicht vor.

5.8 Naturhaushalt / Ökologie / Landschaft

- Allgemeine Angaben

Der Planbereich hat keine erkennbare erhebliche Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder für das Landschaftsbild.

Die derzeitige Flächennutzung ist nachfolgend dargestellt.



-  Bahngleise
-  Gehölzbewuchs
-  Stellplatzanlage, geschottert, teilweise versiegelt
-  Verkehrsfläche
-  Brachfläche / Gebäudeabbruch

- Tiere / Pflanzen

Das Plangebiet weist keine besondere Bedeutung als Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt auf.

Es liegen auch keine Hinweise über das Vorhandensein von Arten der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie („FFH-Arten“) vor, die entsprechend § 10 Abs. 2 Nr. 7 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) als „Arten von gemeinschaftlichem Interesse“ definiert sind. Es handelt sich hierbei um die Tier- und Pflanzenarten, die in den Anhängen II, IV oder V der Richtlinie 92/43/EWG (Flora-Fauna-Habitatrichtlinie) aufgeführt sind.

Die durch das LANUV NRW definierte Auswahl der „planungsrelevanten Arten“ ist durch den Bebauungsplan Nr. 248 nicht betroffen. Die übrigen in Nordrhein-Westfalen vorkommenden europäischen Arten, die nicht zur Gruppe der planungsrelevanten Arten gehören, wurden nicht näher betrachtet. Es kann im Regelfall nämlich davon ausgegangen werden, dass bei diesen Arten wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes (z.B. „Allerweltsarten“), trotz eventueller vorhabenbedingter Beeinträchtigungen, nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen wird; siehe auch Umweltbericht: Hauptteil Pkt. 1 u. 2.

- Boden

Das Plangebiet ist durch die bestehende Nutzung fast vollständig anthropogen verändert. Nur die Böden des mit Gehölzen bestandenen Böschungsbereiches östlich des Bahnhofes und der Bahnstrecke haben eine geringe Bodenfunktion; siehe auch Umweltbericht: Hauptteil Pkt. 3 Boden.

- Wasser

Innerhalb des Plangebietes befindet sich keine offenen oder verrohrten Gewässer; siehe auch Umweltbericht: Hauptteil Pkt. 4 Wasser.

- Luft

Angaben zu allgemeinen lufthygienischen Belastung liegen nicht vor. Besonderheiten sind nicht erkennbar; siehe auch Umweltbericht: Hauptteil Pkt. 5 Luft.

- Klima / Klimaschutz

Der ozeanisch bestimmte Klimaeinfluss prägt die klimatischen Verhältnisse im Plangebiet. Kennzeichnend ist ein regenreiches und mäßig kühles Klima, mit ca. 1100- 1200 mm Jahresniederschlag. Die Mitteltemperatur liegt bei 0-1 Grad Celsius im Januar und 15-16 Grad Celsius im Juli. Das Wettergeschehen wird durch überwiegend westliche bzw. südwestliche Windrichtungen bestimmt. Im Winter treten zeitweise auch östliche und südöstliche Windlagen auf. Aus dem Plangebiet gehen keine erkennbaren Belastungen hinsichtlich des Klimaschutzes aus; siehe auch Umweltbericht: Hauptteil Pkt. 6 Klima.

- Landschaft

Das Plangebiet ist durch menschlichen Einfluss fast vollständig überformt und hat landschaftlich nur eine geringe Bedeutung. Nur die bewaldete Hangkante östlich der Bahnstrecke hat eine landschaftsprägende Bedeutung; siehe auch Umweltbericht: Hauptteil Pkt. 7 Landschaft.

5.9 Infrastruktureinrichtungen

Innerhalb des Plangebietes befinden sich öffentliche Straßen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, ein Busbahnhof sowie die Bahnstrecke Dieringhausen – Marienheide mit einem Bahnsteig sowie ein gemischt genutztes Gebäude (Gastronomie / Einzelhandel).

5.10 Denkmalschutz/Baukultur

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Baudenkmale, Bodendenkmale oder Naturdenkmale. Sonstige für die Baukultur bedeutsamen Gebäude oder Einrichtungen sind nicht erkennbar.

5.11 Sachgüter

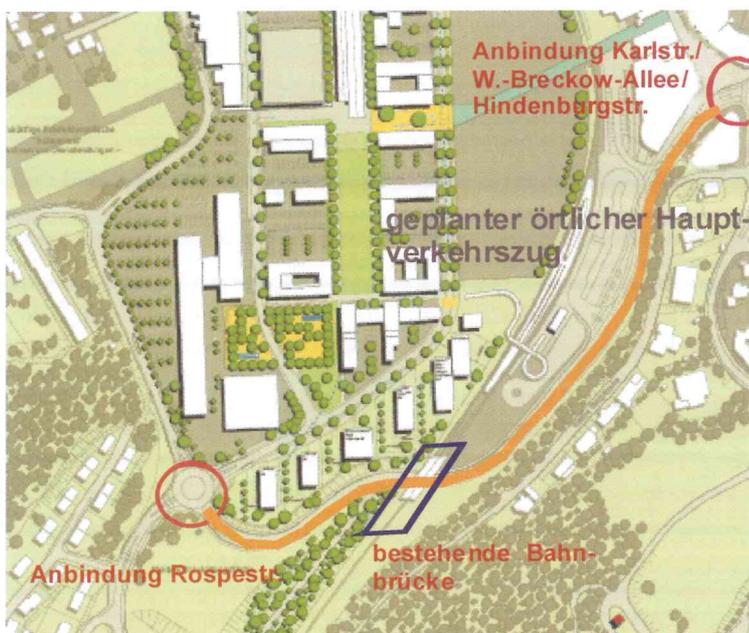
Innerhalb des Plangebietes befinden sich verschiedene Sachgüter in Form von Gebäuden und sonstigen privaten und öffentlichen Grundstücksflächen. Sachgüter in Form von Rechten, die auf der Ebene der Bebauungsplanung von Bedeutung wären, sind nicht bekannt.

6. Ziel und Zweck der Planung, Auswirkungen

6.1 Ziel und Zweck der Planung

Grundlegendes städtebauliches Planungsziel ist die Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und die räumliche und funktionale Neuordnung des Bahnhofsbereichs und des Busbahnhofs. Diese Zielsetzung ist auf der Ebene des Flächennutzungsplanes durch die 112. Änderung des Flächennutzungsplanes (Gummersbach – Steinmüllergelände – Süd) vorbereitet worden. Diese Zielsetzungen beruhen auf der beschlossenen Rahmenplanung (s. Pkt. 1) zur Revitalisierung des „Steinmüllergeländes“. Durch diese Flächennutzungsplanänderung wurde der nutzungsmäßige Strukturwandel innerhalb der Gummersbacher Innenstadt auch bauleitplanerisch vollzogen bzw. vorbereitet.

Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung erfolgt die Konkretisierung durch die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ und Nr. 254 Gummersbach – Steinmüllergelände Südabschnitt“. Beide Bebauungspläne sind räumlich-funktional durch den geplanten innerörtlichen Hauptverkehrszug zwischen der Rospestraße und dem Knotenpunkt „Hindenburgstr. / Karlstr. / Wilhelm-Breckow-Allee“ verknüpft.



Die mit der Aufteilung des ursprünglichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Steinmüllergelände Süd“ (s. 2. Verfahren) zwangsläufig verbundene Abschnittsbildung des geplanten örtlichen Hauptverkehrszuges ist in der Rechtsprechung grundsätzlich anerkannt (BVerwG vom 19.09.2002 – 4 CN 1.02; OVG NW vom 19.04.2007 – 7 D 118/06.NE). Die planerische Abschnittsbildung ist städtebaulich gerechtfertigt, wenn sie auf Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung vorgenommen wird. Eine Abschnittsbildung ist auch dann nicht zu beanstanden, wenn eine Verbindung zu einem bestehenden Straßennetz noch fehlt, die Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos aber ausgeschlossen werden kann.

Die oben genannten Voraussetzungen liegen hier vor. Die Planung beruht auf einer konzeptionellen Gesamtplanung, die bereits Gegenstand des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 248, sowie Gegenstand der Abstimmung mit den unterschiedlichen Verkehrsträgern war. Für den Gesamtstraßenzug lag eine immissions-technische Voruntersuchung (Gutachten der Firma ACCON Köln vom 13.09.2006) vor, die zeigte, dass die Anforderungen der 16. BImSchV eingehalten werden können. Da die Stadt Gummersbach Baulastträger der geplanten Straße ist, kann sichergestellt werden, dass mit dem Bau des Straßenabschnittes im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes erst nach rechtlich vollziehbarer (lückenschließender) Anschlussplanung begonnen wird.

Wesentliche Zielsetzungen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ sind:

- Festsetzung eines Abschnittes des örtlichen Hauptverkehrszuges zwischen der Rospestraße und dem Knotenpunkt „Hindenburgstr. / Karlstr. / Wilhelm-Breckow-Allee“
- Festsetzung von Verkehrsflächen zur Neuanbindung der „Kleinen Bergstraße“ an das innerstädtische Straßennetz
- Festsetzung von Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung als Fläche für einen Busbahnhof und als potentielle Zugangsflächen für den Bahnhofsbereich.

Mit diesem Bebauungsplanverfahren soll Baurecht für einen innerörtlichen Hauptverkehrszug (s. oben) geschaffen werden. Durch die beabsichtigte und durch verschiedene Maßnahmen eingeleitete Reaktivierung der industriellen Brachfläche des „Steinmüllergeländes“ als Standort für technologieorientierten Unternehmen in unmittelbarer Nachbarschaft zur bereits bestehenden Fachhochschule Köln, Campus Gummersbach sowie durch ein Einkaufszentrum und einer Sport- und Mehrzweckhalle ist von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem bestehenden Straßennetz auszugehen. Entsprechend der Verkehrsprognose des Büros Runge und Kuchler, Düsseldorf, August 2010 /Fortschreibung Oktober 2011 ist von einem Ziel- u. Quellverkehrsaufkommen allein aus dem „Steinmüllergelände“ in einer Größenordnung von 12.120 KFZ (max. Variante) auszugehen. Insgesamt wird eine Verkehrserzeugung von 15.400 KFZ-fahrten prognostiziert.

Durch den geplanten örtlichen Hauptverkehrszug findet eine Neuverteilung der bestehenden und zukünftigen Verkehrsmengen statt. Diese Neuverteilung wird insbesondere den bestehenden innerörtlichen Verkehrsring (Rospestr., Brückenstr., La-Roche zur Yon Str., Karlstr. und Hindenburgstr.) entlasten, da durch den geplanten örtlichen Hauptverkehrszug die Trennwirkung der Bahnstrecke aufgehoben wird. Der unmittelbar westlich der Bahnstrecke liegende Stadtraum findet hierdurch eine zweite Anbindung an das bestehende Stadtzentrum. Ohne diese geplante Verkehrsverbindung würde durch die prognostizierte Zunahme der Verkehrsmengen ein erhöhter Lärm- und Schadstoffausstoß im Umfeld des bestehenden Verkehrsringes entstehen. Gleichzeitig wird durch die geplante Straßenverbindung der Bahnhof sowie der Busbahnhof an den westlich der Bahnstrecke liegende Stadtraum angebunden. In diesem Zusammenhang ist die bestehende „Kleine Bergstr.“ neu an die Emilienstr. anzubinden.

Insgesamt wird durch den geplanten örtlichen Hauptverkehrszug ein leistungsfähiges innerstädtisches Straßennetz aufgebaut, dass der zukünftigen räumlichen Ausdehnung der Gummersbacher Innenstadt, unter Einbeziehung des „Steinmüllergeländes“, auch im Hinblick als Einkaufs- und Dienstleistungsstandort entsprechend der mittelzentralen Funktion der Stadt Gummersbach, gerecht wird.

Mit der Festsetzung einer größeren Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Busbahnhof“, wird eine unmittelbare Verknüpfung des Bahnhofes mit dem Verkehrsträger „Bus“ erreicht. Hierdurch findet eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs statt und es wird eine Verringerung des Verkehrs erreicht, insbesondere auch im Hinblick der vorhandenen und geplanten Nutzungen, die regionale bis überregionale Einzugsbereiche haben.

Für die fußläufige Anbindung des vorhandenen Bahnsteiges (geplant ist ein Umbau als Mittelbahnsteig mit einer Unterquerung) ist ein weiteres Planfeststellungs- oder Plan genehmigungsverfahren gem. dem Allgemeinen-Eisenbahngesetz (AEG) erforderlich. Soweit für diese Anbindung Flächen aus der festgesetzten Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Busbahnhof“ benötigt werden, dient diese Festsetzung auch der Flächensicherung für einen neuen Zugang des Bahnsteiges. Es liegen keine Erkenntnisse vor, die diese prognostische Zielsetzung der DB-AG als Planungsträger erschüttern könnten. Der geplante Umbau des Bahnsteigs ist Bestandteil des Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2). Die Festsetzung der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung steht dem geplanten Bahnsteigzugang nicht entgegen. Die Planungen für den Busbahnhof berücksichtigen den derzeitigen Planungsstand der DB-AG und die Abgrenzungen der bisher erteilten Freistellungsbescheide gem. AEG.

Insgesamt findet eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs statt.

6.2 Bodenschutzklausel gem. § 1a(2) Satz 1 BauGB

Der Bebauungsplan Nr. 248 „Gummersbach - Bahnhofsbereich“ berücksichtigt die Bodenschutzklausel. Durch diesen Bebauungsplan werden keine neuen Flächen in Anspruch genommen.

6.3 Umwidmungssperre gem. § 1a(2) Satz 2 BauGB

Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen werden durch diese Planung nicht umgenutzt.

6.4 FFH- und Vogelschutzgebiete

Flora-Fauna-Habitat-Gebiete sowie Vogelschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

6.5 Auswirkungen

- Städtebauliches Umfeld / Nutzungen

Die mit diesem Bebauungsplanverfahren verbundene nutzungsmäßige Neuordnung des Planungsraumes hat mittelfristig auch Auswirkungen auf das städtebauliche Umfeld. Mit dieser Planung ist grundsätzlich auch die Aufgabe der heutigen gewerblichen bzw. industriellen Nutzung des „Steinmüllergeländes“ verbunden.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ ist konkret die Neuordnung des bestehenden Bahnhofsbereiches und des heutigen Busbahnhofes beabsichtigt. Gleichzeitig wird mit dieser Planung auch eine grundlegende Änderung und Neuverteilung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse vorbereitet.

Der Bebauungsplan Nr. 248 hat unmittelbare Auswirkungen in Form von Verkehrsemissionen auf das bestehende Umfeld (siehe Unterabschnitt Emissionen).

- Verkehr

Wie bereits dargelegt, wird es zu einer Neuverteilung der innerörtlichen Verkehrsmengen und damit auch zu Veränderungen der Verkehrsmengen kommen. Zur Erforderlichkeit dieses örtlichen Hauptverkehrszuges s. Pkt. 6 / Ziel und Zweck der Planung.

Linienbestimmende Rahmenbedingung für den geplanten örtlichen Hauptverkehrszug sind der bestehende Kreisverkehr als Anbindungspunkt an die Rospestraße, das bestehende Brückenbauwerk als Querung der Bahntrasse und der Knotenbereich „Hindenburgstr. / Karlstr. / Wilhelm-Breckow-Allee“. Auf Grund dieser äußeren Rahmenbedingungen und des Gebäudebestands im Umfeld des heutigen Busbahnhofs sind grundlegende alternative Linienführungen nicht gegeben.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ ergibt sich die Linienführung durch das bestehende Brückenbauwerk der Bahnstrecke Köln – Gummersbach – Marienheide, durch die Lage der Zufahrt der Tiefgarage des Ladenzentrums „Alte Post“ und durch den bestehenden Knotenpunkt „Karlstr./Hindenburgstr./Wilhelm-Breckow-Allee“.

Im Vorfeld dieses Bebauungsplanverfahrens wurden die nachfolgend dargestellten Varianten hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Sicherheit untersucht.



Variantendarstellung

- A1** Vorzugsvariante
- A2** Achsenverschiebung
- B** Versetzte Einmündung

Im Jahr 2010 wurden die Auswirkungen einer verschobenen Anbindung (A2, ohne Rechtsabbiegespur) des geplanten örtlichen Hauptverkehrszuges in den Knoten Hindenburgstr. / Karlstr. / Wilhelm-Breckow-Allee“ durch das Ing. Büro Geiger & Hamburgier GmbH bewertet. Zusammenfassend kommt die Bewertung zu dem Ergebnis, dass diese Variante gegenüber der Vorzugsvariante Nachteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit und eine deutliche Leistungsreduzierung aufweist.

Bereits im Jahr 1998 wurden durch das Ing. Büro Geiger & Hamburgier GmbH unterschiedliche Varianten (B) der Anbindung eines verlagerten Busbahnhofs an das bestehende Straßennetz bei den damaligen Verkehrsmengen bewertet. Bereits ohne die damals nicht bekannten Ziel- u. Quellverkehre aus dem „Steinmüllergelände“ ergaben sich Einschränkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes.

In Kenntnis der oben genannten Bewertungen und der Ergebnisse der Verkehrsprognose durch das Ingenieurbüro Runge+Küchler, Düsseldorf, August 2010 / Fortschreibung Oktober

2011 stellt die Vorzugsvariante, unter Abwägung der Leistungsfähigkeits- und der Sicherheitsaspekte, die zukunftsfähigste Variante dar. Die Vorzugsvariante ist Basis der Immissionsprognose.

Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des geplanten Busbahnhofes wurde mittels einer Simulation durch das Ing. Büro Geiger & Hamburgier GmbH im Jahr 2010 nachgewiesen.

Mit den geplanten Nutzungsabsichten innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes (s. Pkt.6 Ziel und Zweck der Planung) ist eine Erhöhung des Ziel- und Quellverkehrs verbunden. Durch das Ingenieurbüro Runge+Küchler, Düsseldorf, August 2010 / Fortschreibung Oktober 2011 wurde die Verkehrsbelastung hinsichtlich nachfolgender Planfälle ermittelt:

- Prognose-Nullfall (heutiges Straßennetz ohne Ringschluss)
- Planfall „Ringstraße“ (Ringschluss und typische Verkehrserzeugung auf dem Steinmüllergelände)
- Planfall „Ringstraße PLUS“ (Ringschluss und max. Verkehrserzeugung / Konzertveranstaltung)

Die relevanten Prognosefälle (typischer Werktag und Veranstaltungswerktag) sind der Analyse 2010 in der nachfolgenden Tabelle gegenübergestellt:

Querschnitt	Analyse 2010 typischer Werktag	Prognose 2025 Typischer Werktag	Prognose 2025 Veranstaltungs- werktag	Prognose 2025 DTV
„Ringstraße“	--	12.600	12.900	12.200
Bahnhofstr./Emilienstr.	5.900	13.200	13.500	12.700
Rospestr. Nord	5.600	8.300	8.700	8.000
Rospestr. Süd	5.200	9.800	10.700	9.600
Brückenstr. West	12.000	16.500	17.100	16.000
Brückenstr. Ost	15.900	13.000	13.100	k.A.
La-Roche-sur-Yon-Str.	16.700	14.800	14.900	k.A.
Karlstr.	13.400	15.100	15.100	k.A.
Hindenburgstr.	10.400	12.700	12.800	k.A.
Wilhelm-Breckow-Allee	9.300	6.100	6.700	k.A.
Steinmüllerallee West	1.200	2.000	2.400	2.000
Steinmüllerallee Ost	200	8.600	9.800	8.400
Westtangente	20.600	27.100	28.200	k.A.

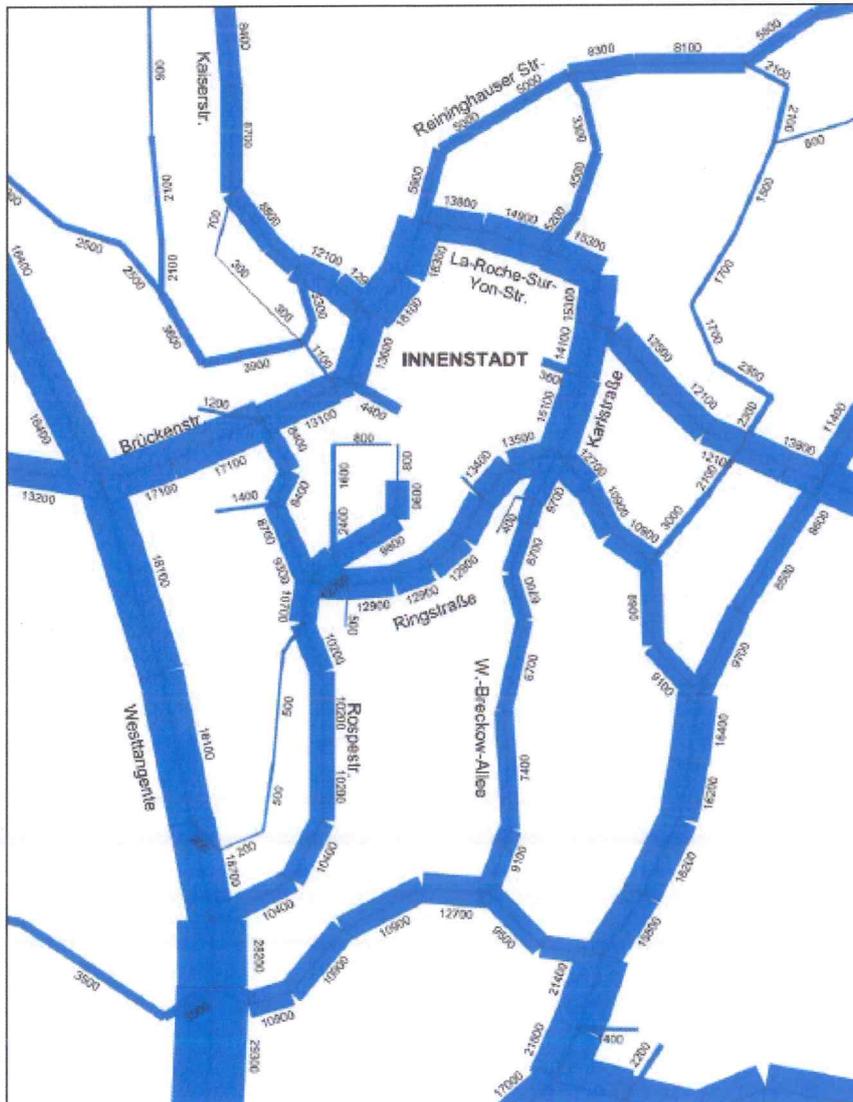
Verkehrsprognose
Innerstädtisches Gesamtstraßennetz / Runge Küchler (Tabelle 11)

Die vorliegende Verkehrsprognose begutachtet das innerstädtische Gesamtstraßennetz auf mögliche Auswirkungen. Die für dieses Bebauungsplanverfahren relevanten Veränderungen sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Querschnitt	Analyse 2010 typischer Werktag	Prognose Nullfall* ohne Entwicklung	Prognose 2025 Typischer Werktag	Prognose 2025 Veranstaltungs- werktag	DTV
„Ringstraße“	--	--	12.600	12.900 +12.900	12.200
Bahnhofstr./Emilienstr	5.900	5.900	13.200	13.500 + 7.600	12.700
Karlstr.	13.400	13.400	15.100	15.100 + 1700	k.A
Hindenburgstr.	10.400	10.400	12.700	12.800 + 2.400	k.A
Wilhelm-Breckow- Allee	9.300	9.300	6.100	6.700 - 2.600	k.A.

**Verkehrsveränderungen
relevanter Querschnitte**

* entsprechend Kap. 3.5 der Verkehrsprognose wird aufgrund der demographischen Entwicklungen keine allgemeine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 erwartet.



Runge u Küchler
Verkehrsprognose S. 24

Verteilung der Verkehrsmengen auf
das innerstädtische Straßennetz / Bild 5 Prognose 2025 „Ringstraße PLUS“

Für die weitere Beurteilung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des vorhandenen und des geplanten Straßennetzes wurde die Prognose 2025 Veranstaltungswerktag (Unterfall der Prognose „Ringstraße PLUS) als maßgeblicher Beurteilungsfall zu Grunde gelegt.

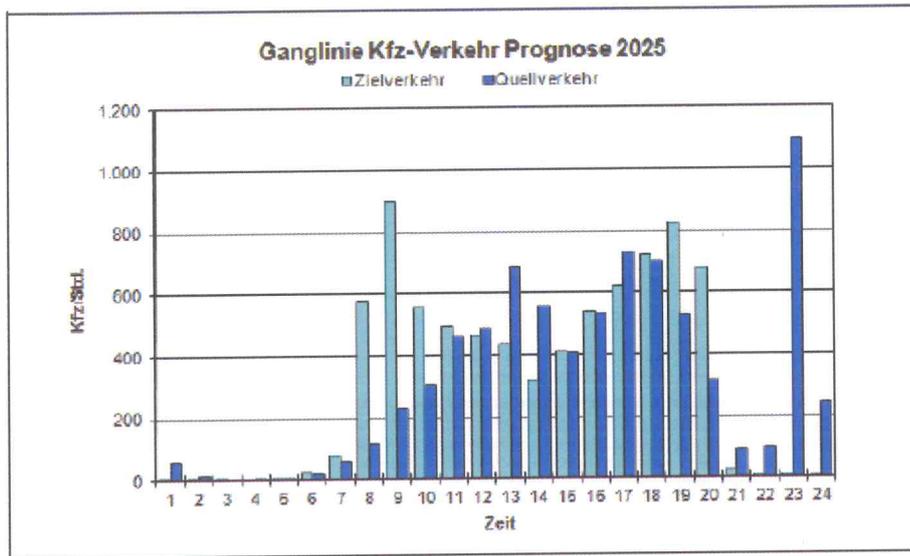
Die durch das Planverfahren unmittelbar ausgelöst und die durch die Entwicklung auf dem „Steinmüllergelände“ und dem „Ackermangelände“ bedingten Ziel- und Quellverkehre sind im Rahmen der Verkehrsprognose auf das bestehende bzw. geplante Straßennetz verteilt worden (s. Darstellung oben). Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 werden die bestehenden und geplanten Straßen heute wie folgt eingestuft:

- Karlstr. Fahrbahnbreite: 2 x 3,50 m / 3 x 3,25m (im Knoten)
- Hindenburgstr. Fahrbahnbreite: 2 x 3,50 m / 3 x 3,25m (im Knoten)
- W.-Breckow-Allee Fahrbahnbreite: 2 x 3,50 m / 4 x 3,25m (im Knoten)
- Ringstr. Fahrbahnbreite 2 x 3,25 m / 3 x 3,25m (im Knoten)

Die Karlstraße, die Hindenburgstraße und die Wilhelm-Breckow-Allee sind als örtliche Einfahrtsstraßen einzustufen. In Anlehnung an die RAST 06 können die Fahrbahnquerschnitte Verkehrsmengen von 800 - 1800 Kfz in der Spitzenstunde (RASt 06 Nr. 5.2.6 u. 5.2.) aufnehmen. Eine Kapazität von 800 Kfz in der Spitzenstunde bedeutet eine Leistungsfähigkeit von ca. 13333 Kfz pro Tag (Tabelle A Anlage 1 zur 16. BImSchV). Eine Kapazität von 1800 Kfz in der Spitzenstunde bedeutet eine Leistungsfähigkeit von ca. 30000 Kfz pro Tag (Tabelle A Anlage 1 zur 16. BImSchV). Die RAST 06 stellt zwar keine bindende Rechtsnorm dar, es handelt sich vielmehr um eine allgemein anerkannte Regel der Technik, die entsprechend dem Straßen- und Wegegesetz NRW angemessen zu berücksichtigen ist. Die RAST 06 bietet dennoch Anhaltspunkte über die Leistungsfähigkeit einzelner Straßenquerschnitte. Die bestehenden Straßen können die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen.

Die „Ringstraße“ als geplanter örtlicher Hauptverkehrszug ist gem. RAST 06 als „Verbindungsstraße“ einzustufen. Bei einer geplanten Fahrbahnbreite von 2 x 3,25m kann der Querschnitt eine Verkehrsmenge von 800 – 1800 Kfz in der Spitzenstunde in der Spitzenstunde aufnehmen. Eine Kapazität von 800 Kfz in der Spitzenstunde bedeutet auch für diese geplante Straße eine Leistungsfähigkeit von ca. 13333 Kfz pro Tag (Tabelle A Anlage 1 zur 16. BImSchV). Der geplante örtliche Hauptverkehrszug kann die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen.

Die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte wurden entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Ausgabe 2001, beurteilt. Hierbei wurden entsprechend der Verkehrsmodellrechnungen für die Analyse und die Prognose 2025 (Planfall Ringstraße PLUS) sowie der Ganglinien der verschiedenen Nutzungen die Knotenstrombelastungen ermittelt (Runge+Küchler, Düsseldorf, August 2010).



Runge u. Kuchler
Verkehrsprognose S. 27

Bild 6: Werktägliches Tagesganglinie Steinmüllergelände und Ackermann-Areal unter Berücksichtigung einer Konzertveranstaltung in der Multi-Halle

Die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte beurteilen sich wie folgt:

Knotenpunkt	Knotenpunktregelung	Belastung (Kfz/h)	Qualitätsstufe ohne Maßnahmen	Qualitätsstufe mit Maßnahmen
Rospestr. / Ringstr. / Steinmüllerallee	Kreis	2.190	B	B
Karlstr. / Hindenburgstr. / W.-Breckow-Allee	LSA	2.460	E	D
Brückenstr. / Rospestr. / Fr.-Schubert-Str.	LSA	1.890	F	C
B 256 Westtangente / Rospestr.	LSA	2605	C	C

A = sehr gut

B = gut; C = befriedigend

D = ausreichend (Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

E = mangelhaft

F = ungenügend

Bei denen im Gutachten (Runge+Kuchler, Düsseldorf, Juni 2010 / Fortschreibung Oktober 2011) vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität (Knotenpunkte Karlstr. / Hindenburgstr. / W.-Breckow-Allee bzw. Brückenstr. / Rospestr. / Fr.-Schubert-Str.) handelt es sich um Veränderungen der Steuerprogramme der Signalanlagen bzw. um Veränderungen des Spurbildes. Diese Maßnahmen können durch die Stadt Gummersbach als Straßenbaulastträger durchgeführt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die prognostizierten Verkehrsmengen von dem bestehenden und dem geplanten Straßennetz hinsichtlich der Straßenquerschnitte und der Knotenpunkte trotz deutlicher Erhöhungen der Verkehrsmengen aufgenommen werden können.

Insgesamt werden durch diese Planung die Belange des Personen- und Güterverkehrs in ausreichendem Maße berücksichtigt. Die allgemeine Mobilität wird ebenfalls berücksichtigt.

- Ver- und Entsorgung

Dieses Bebauungsplanverfahren hat keine besonderen Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung. Das bestehende Versorgungsnetz (Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation) kann die mit den geplanten Nutzungen verbundenen Anforderungen erfüllen. Auf der Ebene des Bebauungsplanes sind daher keine besonderen Festsetzungen zu treffen.

Das bestehende Kanalnetz kann die anfallenden Schmutzwassermengen schadlos aufnehmen.

- Immissionen

Auf das Plangebiet wirken derzeit die Verkehrsimmissionen der bestehenden Wilhelm-Breckow-Allee, der Karlstraße, der Hindenburgstraße und der Bahnstrecke Dieringhausen – Marienheide ein. Diese haben, ebenso wie die Emissionen der Bahnstrecke Köln – Marienheide, keine Auswirkungen, da der Bebauungsplan Nr. 248 nur Verkehrsflächen und Grünflächen festsetzt.

- Emissionen

Mit der Festsetzung eines neuen örtlichen Hauptverkehrszuges und dem geplanten Busbahnhof sind Emissionen verbunden. Durch die „Einspeisung“ zusätzlicher Verkehrsmengen in das bestehende Straßennetz werden sich auch die Immissionen an diesen Straßen verändern.

Hinsichtlich der bestehenden baulichen Anlagen ist eine Beurteilung gem. der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, kurz 16. BImSchV, sowie eine Beurteilung hinsichtlich möglicher Gesundheitsgefährdungen vorzunehmen. Hinsichtlich geplanter Baugebiete wäre eine Beurteilung gem. den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 – Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ vorzunehmen.

- Beurteilung gem. 16. BImSchV

Die im Einwirkungsbereich des geplanten örtlichen Hauptverkehrszuges bestehende Bebauung wurde hinsichtlich der Anforderungen der 16. BImSchV gutachterlich bewertet. Die Grenzwerte von 64 db(A) tags bzw. 54 db(A) nachts werden, für die vorhandenen Gebäude, im Bebauungsplan Nr. 96 festgesetzt als Misch- und Kerngebiete, teilweise überschritten. Die sich im Bebauungsplanverfahren befindliche Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 96 würde nach ihrer Rechtswirksamkeit zu keiner Veränderung des Schutzmaßstabes führen. Nach Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 96 würde sich eine planungsrechtliche Beurteilung gem. § 34 (1) oder (2) BauGB, mit einem Schutzanspruch von ebenfalls 64 db(A) tags und 54 db(A) nachts ergeben. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Satzungsbeschluss der Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 96 zeitgleich oder früher gefasst wird, als der Satzungsbeschluss zu diesem Bebauungsplanverfahren.

Der geplante Bau des örtlichen Hauptverkehrszuges und der Bau des Busbahnhofs stellen einen Bau von öffentlichen Straßen im Sinne des §1 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV dar. Ob die Erweiterung der Wilhelm – Breckow - Allee und der Hindenburgstr. als wesentliche

Änderungen im Sinne des §1 Abs. 2 der 16. BImSchV zu werten sind, ist gutachterlich zu ermitteln. Es ist eine Beurteilung hinsichtlich der Anspruchsvoraussetzungen vorzunehmen. In die Karlstr. wird baulich nicht eingegriffen.

a) örtlicher Hauptverkehrsweg (Anteil: Neubau Ringstraße)

Die gutachterliche Untersuchung führt für den Bau des örtlichen Hauptverkehrszuges (Neubau im Sinne der 16. BImSchV) zu folgendem Ergebnis:

Für die Häuser Hindenburgstr. 24 – 26, 27, 29, 31, Kleine Bergstr. 1, Bahnhofstr. 2 – 4 u. Wilhelm-Breckow-Allee 1 sind die Anspruchsvoraussetzungen gem. 16. BImSchV „dem Grunde nach“, in Abhängigkeit der einzelnen Geschosse, erfüllt. Für den Großteil der bestehenden Gebäude werden die maßgeblichen Grenzwerte jedoch eingehalten. Außenwohnbereiche sind nicht betroffen. Die Außenwohnbereiche des Gebäudes Kleine Bergstr. 1 liegen auf der lärmabgewandten Seite.

Tab. 6.4.1 Neubau Ringstraße - Zusammenstellung der anspruchsberechtigten Gebäude

Bezeichnung	Fassade Nr.	Stockwerk	Rtg.	Immissionsgrenzwert		Beurteilungspegel		Beurteilungspegel (gerundet)	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
Hindenburgstr. 27	6	2.OG	SO	64	54	64,2	54,5	65	55
	6	3.OG	SO	64	54	64,2	54,5	65	55
	7	2.OG	SW	64	54	64,0	54,2	64	55
	7	3.OG	SW	64	54	64,1	54,4	65	55
Hindenburgstr. 29	4	1.OG	SW	64	54	64,1	54,4	65	55
	4	2.OG	SW	64	54	64,5	54,8	65	55
	4	3.OG	SW	64	54	64,5	54,8	65	55
Hindenburgstr. 31	6	EG	SW	64	54	66,2	56,5	67	57
	6	1.OG	SW	64	54	66,6	56,9	67	57
	6	2.OG	SW	64	54	66,6	56,9	67	57
	6	3.OG	SW	64	54	66,2	56,5	67	57
	8	1.OG	SW	64	54	64,2	54,5	65	55
	8	2.OG	SW	64	54	64,5	54,8	65	55
Hindenburgstr. 24-26	4	1.OG	NO	64	54	63,8	54,1	64	55
	4	2.OG	NO	64	54	63,8	54,1	64	55
	5	EG	SO	64	54	66,8	57,2	67	58
	5	1.OG	SO	64	54	67,6	57,9	68	58
	5	2.OG	SO	64	54	67,6	57,8	68	58
	5	3.OG	SO	64	54	67,3	57,6	68	58
	5	4.OG	SO	64	54	66,9	57,2	67	58
	6	EG	SO	64	54	68,2	58,4	69	59
	6	1.OG	SO	64	54	68,6	58,9	69	59
	6	2.OG	SO	64	54	68,4	58,7	69	59
	6	3.OG	SO	64	54	68,1	58,3	69	59
	6	4.OG	SO	64	54	67,6	57,9	68	58
	7	EG	SO	64	54	69,0	59,3	69	60
	7	1.OG	SO	64	54	69,3	59,6	70	60
Hindenburgstr. 24-26	7	2.OG	SO	64	54	69,1	59,3	70	60
	7	3.OG	SO	64	54	68,6	58,9	69	59
	7	4.OG	SO	64	54	68,1	58,4	69	59
Wilh.-Breckow-Allee 1	24	2.OG	W	64	54	63,8	54,0	64	54
	24	3.OG	W	64	54	63,9	54,2	64	55
	26	3.OG	W	64	54	63,8	54,0	64	54
Kleine Bergstr. 1	1	1.OG	W	64	54	63,9	55,1	64	56
	1	2.OG	W	64	54	64,2	55,4	65	56
Bahnhofstr. 2-4	1	EG	SO	64	54	69,6	59,9	70	60
	1	1.OG	SO	64	54	69,8	60,1	70	61
	2	EG	SO	64	54	70,1	60,4	71	61
	2	1.OG	SO	64	54	70,2	60,5	71	61
	3	EG	SO	64	54	69,5	59,8	70	60
	3	1.OG	SO	64	54	69,5	59,8	70	60
Bahnhofstr. 2-4	4	EG	SO	64	54	70,0	60,3	70	61
	4	1.OG	SO	64	54	69,9	60,2	70	61

Eine lageplanmäßige Alternative des geplanten örtlichen Hauptverkehrszuges würde nur zu einer geringfügigen Reduzierung der maßgeblichen Beurteilungspegel führen. Dieses wäre,

auch nur unter Verzicht auf eine Rechtsabbiegespur in die Wilhelm-Breckow-Allee hinein, theoretisch möglich. Diese Variante wurde gutachterlich im Vorfeld bewertet. Für das Haus Hindenburgstr. 31 würden die Anspruchsvoraussetzungen entfallen. Für das Haus Hindenburgstr. 24 – 26 würde es zu einer geringfügigen Verbesserung (ca. 1 db(A)) kommen.

Unter Berücksichtigung des „Sicherheitsaudits“, Planerbüro Südstadt, Köln vom 19.04.2011 und der Stellungnahme des Ing. Büros Geiger & Hamburgier GmbH vom 12.05.2011, ist eine zusätzliche Rechtsabbiegespur in dem geplanten örtlichen Hauptverkehrszug erforderlich. Die im Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsfläche berücksichtigt diese Rechtsabbiegespur unter Beachtung der erforderlichen Schleppkurven in den Eckausrunden. Eine aus Sicht des Immissionsschutzes wünschenswerte Verschiebung der Verkehrsflächen in südliche Richtung ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotens der Fahrgeometrien und der Sicherheitsansprüche nicht umsetzbar.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist u. a. beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind; dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Auf eine detaillierte Verhältnismäßigkeitsprüfung wurde hier verzichtet, da offensichtlich ist, dass aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle, Einhausung oder Absenkung des Verkehrsweges bautechnisch nicht oder nur mit erkennbar hohen Aufwendungen möglich sind (s. unten).

Aktiver Schallschutz in Form der Verwendung von „offenporigem Asphalt“ wurde rechnerisch nicht in Ansatz gebracht. Lärmreduzierungen sind bei dem zu prognostizierende Geschwindigkeitsniveau (kleiner 50 kmh) nicht sicher gewährleistet. Auf Grund der Verkehrsnetzsituation (Zufahrten, Kreisverkehr, signalisierte Kreuzung) werden die Motorengeräusche gegenüber den Rollgeräuschen mit großer Wahrscheinlichkeit pegelbestimmend.

- Lärmschutzwände

Eine Lärmschutzwand im Bereich des Gebäudes Bahnhofstr. 2-4 / Hindenburgstr. 26 kann ihren Schutzzweck auf Grund der Vielzahl notwendiger Öffnungen (Anbindung Andienungstrasse, Zufahrt Tiefgarage „Alte Post“, Hindenburgstraße als Fußgängerzone, Fußgängerquerungen) erkennbar nicht erfüllen. Zum Schutz der Obergeschosse wären auf Grund des geringen Abstandes zwischen Fassade und Fahrbahn Lärmschutzwände mit einer Höhe von > 6,00 m erforderlich. Der Schutz des 3 u. 4. Geschosses (Wohnnutzungen) würde eine noch deutlich höhere Lärmschutzwand erfordern. Bei derzeit 24 im gesamten Objekt (Hindenburgstr. 24-26 u. Bahnhofstr. 2-4) gemeldeten Personen wäre eine solche Maßnahme offensichtlich unverhältnismäßig. Konkret betroffen sind 6 Wohnungen im Gebäude Bahnhofstr. 2-4 mit ca. 12 Personen.

Der Schutz des Gebäudes Hindenburgstr. 31 wäre durch eine solche Maßnahme überhaupt nicht sicherzustellen, da die Hindenburgstr. (Fußgängerzone) für Anlieferungsverkehre, Rettungswagen) angebunden bleiben muss.

Der Schutz des Gebäudes Kleine Bergstr. 1 mit zwei Wohnungen, wovon nur für die Wohnung im 1. OG / DG die Anspruchsvoraussetzungen dem Grunde nach vorliegen, ist offensichtlich unverhältnismäßig. Diese Wohnung ist derzeit unbewohnt. Gemeldet sind 2 Personen. Im Rahmen einer Grobuntersuchung wurden die Höhe und Länge einer notwendigen Schallschutzwand und die damit verbundenen Kosten geschätzt. Die Kostenschätzung prognostiziert Baukosten in Höhe von 109.000 Euro (brutto), ohne Ingenieurkosten (s. Grobuntersuchung Donner u. Marenbach). Bei dem prognostizierten Kostenrahmen ist eine Unverhältnismäßigkeit nicht nur im Bezug auf die anspruchsberechtigten Einwohner,

sondern auch im Bezug auf den Verkehrswert des Schutzobjektes gegeben (459 qm X 180 Euro/qm = 89.100 Euro Grundstückswert + 91.701 Euro Gebäudewert).

- Einhausung

Eine Einhausung des geplanten örtlichen Hauptverkehrszuges scheidet im fraglichen Abschnitt auf Grund der beengten Verhältnisse im Bereich des Gebäudes Bahnhofstr.2-4, sowie der erforderlichen Öffnungen (Anbindung Andienungstrasse, Zufahrt Tiefgarage „Alte Post“, Hindenburgstraße als Fußgängerzone) bereits aus technischen Gründen offensichtlich aus. Auch eine Verhältnismäßigkeitsprüfung ist bei dem angestrebten Schutzzweck (derzeit sind in den betroffenen Gebäuden ca. 18 Personen gemeldet) ohne Erstellen einer Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung offensichtlich unverhältnismäßig.

- Absenkung

Eine Absenkung der Gradienten des geplanten örtlichen Hauptverkehrszuges scheidet augenscheinlich auf Grund der höhenmäßigen Anbindungspunkte (Andienungstrasse, Zufahrt Tiefgarage „Alte Post“, Hindenburgstraße als Fußgängerzone, Knotenbereich Karlstr./Hindenburgstr./W.-Breckow-Allee) aus technischen Gründen aus. Außenwohnbereiche sind nicht betroffen.

b) Hindenburgstr. u. Wilhelm-Breckow-Allee

Anders als ein Neubau oder eine bauliche Erweiterung löst ein erheblicher baulicher Eingriff Schutzansprüche der Lärmbetroffenen nur aus, falls zu ihrem Nachteil eine relevante Erhöhung des Beurteilungspegels eintritt. Als wesentliche Änderung ist er lediglich dann anzusehen, wenn der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV); außer in Gewerbegebieten bewirkt er darüber hinaus eine wesentliche Änderung, wenn ein schon bisher 70/60 dB(A) erreichender oder überschreitender Beurteilungspegel weiter erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

- Wilhelm-Breckow-Allee

Mit dem geplanten Neubau des örtlichen Hauptverkehrszuges ist eine Neuverteilung der innerörtlichen Verkehrsströme verbunden. In allen Varianten führt dies zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Wilhelm-Breckow-Allee. Die Verkehrsbelastungen sinken von 9.300 Kfz/Tag auf 6.100 bzw. 6700 Kfz/Tag. Anspruchsvoraussetzungen gem. (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) scheiden somit aus.

- Hindenburgstraße

Auf der Hindenburgstr. erhöhen sich die Verkehrsmengen von 10.400 Kfz/Tag auf 12.700 Kfz/Tag. Eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mind. 3 dB(A) würde eine ungefähre Verdoppelung der Verkehrsmenge bedeuten. Dieses Beurteilungskriterium scheidet damit aus.

Eine Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts tritt an mind. einer Fassade an den Häusern Hindenburgstr. 35, 37, 39 u. 40 und an dem Haus Wilhelm-Breckow-Allee 1 auf (s. ACCON S. 41 u. 42). Die Anspruchsvoraussetzungen sind hier dem Grunde nach erfüllt.

c) geplanter Busbahnhof

Die Grenzwerte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) (s. Ausführungen oben) nachts werden, für die im Bebauungsplan Nr. 96 heute festgesetzten Misch- und Kerngebiete nicht überschritten (s. Gutachten S. 24 Pkt. 6.2 ; die aufgeführte P&R- Anlage ist in der aktuellen

Planung (BP 254) keine öffentliche Verkehrsfläche – hierdurch würde sich im Gutachten ermittelte Summenpegel (S. 25) tendenziell verringern).

Zusammenfassung:

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an folgenden Häusern an jeweils mindestens einer Fassade überschritten (Anspruch auf vorbeugenden Lärmschutz „dem Grunde nach“).

- Hindenburgstr. 24 – 26, 27, 29, 31, 35, 37, 39, 40,
- Kleine Bergstr. 1
- Wilhelm–Breckow-Allee 1
- Bahnhofstr. 2-4

Für das Gebäude Hindenburgstr. 43 wird der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts nicht erreicht. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für den Nachtwert von 54 dB(A) wird jedoch überschritten.

- Beurteilung gem. DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“

Der Bebauungsplan Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ setzt keine neuen Baugebiet fest. Eine Beurteilung gem. DIN 18005 ist daher entbehrlich.

- Beurteilung hinsichtlich möglicher Gesundheitsgefährdungen / sonstiges

Zur Beurteilung möglicher Gesundheitsgefährdungen durch Lärm (hier Verkehrslärm) für Bereiche, die zum Wohnen genutzt werden, wurde durch „Summenbildung“ der Verkehrsimmissionen im Bereich des Knotenpunktes Karlstr. / Hindenburgstr. / W.-Breckow-Allee eine Beurteilung vorgenommen. Obwohl in der Gesetzgebung oder in der Rechtsprechung keine Aussagen vorliegen, wann die Schwelle der Zumutbarkeit (Gesundheitsgefährdung) erreicht wird, ist zu prüfen, ob eine Erhöhung der Verkehrsimmissionen noch hinnehmbar ist. In der Rechtsprechung des BVerwG zeichnet sich eine Tendenz ab, die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 (dB(A) nachts anzusetzen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Vergleichswerte für die nächstgelegene Wohnnutzung dargestellt (max. Werte; Detailwerte s. Umweltbericht).

Bezeichnung	P-0-Fall tags in db(A) *1	P-0-Fall nachts in db(A) *1	P-gesamt tags in db(A) *2	P-gesamt nachts in db(A) *2
Bahnhofstr. Nr. 2-4	60	48	70	61
Emilienstr. Nr. 4	60	50	64	54
W.-Breckow-Allee Nr. 1+3	68 71 (Hind.Str.)	58 61 (Hind.Str.)	69 71 (Hind.Str.)	59 62 (Hind.Str.)
W.-Breckow-Allee Nr. 2+4	67 63 (Emilienstr.)	58 54 (Emilienstr.)	66 63 (Emilienstr.)	56 54 (Emilienstr.)
Hindenburgstr. Nr. 27	60	51	65	55
Hindenburgstr. Nr. 29	60	50	64	54
Hindenburgstr. Nr. 31	66 72 (Karlstr.)	56 62 (Karlstr.)	68 72 (Karlstr.)	59 63 (Karlstr.)
Hindenburgstr. Nr. 35	70 70 (Karlstr.)	60 60 (Karlstr.)	71 70 (Karlstr.)	61 61 (Karlstr.)
Hindenburgstr. Nr. 37	72	62	73	64
Hindenburgstr. Nr. 39	70 68 (Blücherstr.)	61 56 (Blücherstr.)	73 67 (Blücherstr.)	63 57 (Blücherstr.)
Hindenburgstr. Nr. 43	68 62 (Blücherstr.)	58 53 (Blücherstr.)	69 63 (Blücherstr.)	59 53 (Blücherstr.)
Hindenburgstr. Nr. 40	70	61	71	61
Hindenburgstr. Nr. 42	68	58	68	59
Kleine Bergstr. Nr.1	56	46	65	56
Kleine Bergstr. Nr.3	53 61 (Rückseite)	43 51 (Rückseite)	63 59 (Rückseite)	54 49(Rückseite)
Kleine Bergstr. Nr.5	54 65 (W.-B.-Allee)	44 55 (W.-B.-Allee)	63 63 (W.-B.-Allee)	54 53 (W.-B.-Allee)

*1 Verkehrsaufkommen heute und Verkehrsaufkommen in 2025 ohne Entwicklung des „Steinmüllergeländes“

*2 Verkehrsaufkommen mit Entwicklung des „Steinmüllergeländes“

Es ist erkennbar, dass bei Durchführung der Planung die Immissionswerte teilweise deutlich unter 70 db(A) tags und 60 db(A) nachts liegen. Teilweise liegen die Immissionswerte jedoch über 70 db(A) tags bzw. 60 db(A) nachts. Die Werte von 70 db(A) tags bzw. 60 db(A) nachts stellen keine bindenden Grenzwerte dar. Sie sind als „kritische Toleranzwerte“ zu verstehen, bei deren Annäherung oder Überschreitung es einer besonderen Prüfung bedarf, ob eine Gesundheitsgefährdung vorliegt.

Durch die Planung werden die genannten Schwellenwerte an nachfolgenden Gebäuden erreicht:

Bezeichnung	P-0-Fall tags in db(A)	P-gesamt tags in db(A)	P-0-Fall nachts in db(A)	P-gesamt nachts in db(A)
Bahnhofstr. Nr. 2-4	60	70	48	61
W.-Breckow-Allee Nr. 1+3	68 71 (Hind.Str.)	69 71 (Hind.Str.)	58 61 (Hind.Str.)	59 62 (Hind.Str.)
Hindenburgstr. Nr. 31	66 72 (Karlstr.)	68 72 (Karlstr.)	56 62 (Karlstr.)	59 63 (Karlstr.)
Hindenburgstr. Nr. 35	70 70 (Karlstr.)	71 70 (Karlstr.)	60 60 (Karlstr.)	61 61 (Karlstr.)
Hindenburgstr. Nr. 37	72	73	62	64
Hindenburgstr. Nr. 39	70 68(Blücherstr.)	73 67(Blücherstr.)	61 56(Blücherstr.)	63 57 Blücherstr.)
Hindenburgstr. Nr. 40	70	71	61	61

Die dargestellten Werte beziehen sich auf das Erdgeschoss. In den angeführten Gebäuden befinden sich in den Erdgeschossen keine Wohnnutzungen. Es ist ebenfalls erkennbar, dass für die Gebäude Wilhelm-Breckow-Allee 1-3 und Hindenburgstr. 31, 35, 37, 39 u. 40 bereits heute die genannten Schwellenwerte erreicht werden.

Die Zumutbarkeit von zusätzlichen Lärmimmissionen hängt auch maßgeblich auch von der jeweiligen Vorbelastung ab. Mit den genannten Werten bis zu 73 dB (A) wird der "kritische Toleranzwert" zwar bereits überschritten, er liegt aber noch innerhalb des Spektrums von 70 bis 75 dB (A), in dem sich nach höchstrichterlichen Rechtsprechung die Schwelle zur Gesundheitsgefahr bewegt.

Im Ergebnis ist bereits auf Grund der gegebenen Vorbelastung bei Wohnungen entlang der Hindenburgstr., der Karlstr. und der Wilhelm-Breckow-Allee angemessenes Wohnen –auch bei gelegentliche geöffnetem Fenster- im Gebäude mithin nur gewährleistet, wenn bereits heute hinreichender passiver Schallschutz besteht, da aktiver Schallschutz schon aufgrund der örtliche Situation (fehlende Fläche, Zufahrten) ausscheidet.

Auch eine angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche, soweit sie zu den genannten Straßen zugeordnet sind, scheidet von vornherein aus. Außenwohnbereiche sind zwar nur tagsüber schutzwürdig, da sie nachts nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen pflegen. Während der Tagzeit ist ihre angemessene Nutzung nur gewährleistet, wenn sie einem Dauerschallpegel ausgesetzt sind, der 62 dB (A) nicht überschreitet, denn dieser Wert markiert die Schwelle, bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind. Diese Schwelle wird bei den zu den genannten Straßen hin ausgerichteten Grundstücken bzw. Wohnungen innerhalb der Baugebiete bereits heute (bis auf das Gebäude Bahnhofstr. Nr. 2-4) bei weitem überschritten, so dass schon die gegebene Vorbelastung eine angemessene Nutzung von Außenwohnbereichen faktisch ausschließt. Anderes mag gelten, soweit die bautechnischen Gegebenheiten der jeweiligen Grundstücksnutzung es zulassen, auch im Freien noch zu Aufenthaltzwecken geeignete Plätze gleichsam im "Lärmschatten" bestehender Gebäude anzulegen.

o Beurteilung hinsichtlich möglicher Luftschadstoffe

Belastungen durch Luftschadstoffe liegen für die Parameter „Partikel“ (PM₁₀), „Stickstoffdioxid“ (NO₂) und „Benzol“ nicht vor. Die Beurteilung wurde gutachterlich auf der Basis der 39. BImSchV und der Verkehrsprognose des Büros Runge+Küchler, Düsseldorf, Juni 2010 vorgenommen. Hierbei handelt es sich hinsichtlich der Verkehrsprognose um einen Zwischenstand. Die hier prognostizierten Verkehrsmengen weichen jedoch nur

geringfügig von den für den Abwägungsvorgang unterstellten Annahmen (Verkehrsprognose August 2010) ab. Da die Grenzwerte der 39. BImSchV jedoch deutlich unterschritten werden, wurde auf eine Anpassung der Verkehrsmengen verzichtet.

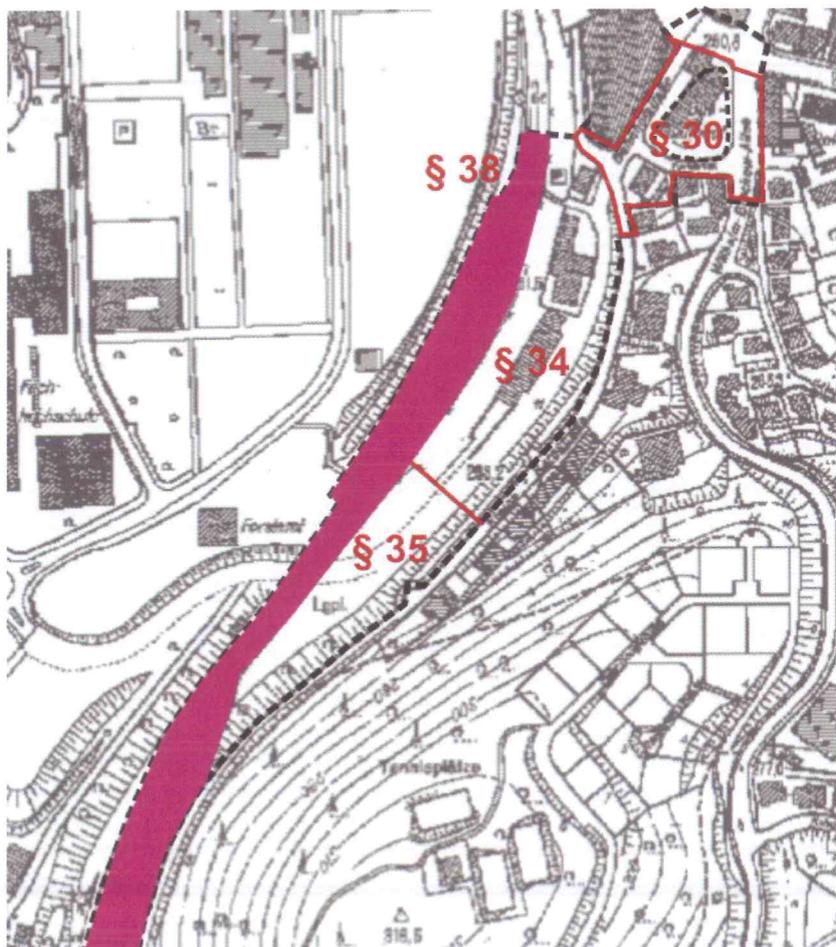
Sonstige erhebliche Emissionen in Form von Gerüchen, Erschütterungen oder Licht sind auf Grund der geplanten Nutzungen nicht zu erwarten.

- Altlasten

Auswirkungen der Planung ergeben sich bezogen auf Altlasten nicht. Eine Kennzeichnung ist nicht erforderlich.

- Naturhaushalt/Ökologie/Landschaft

Der Bebauungsplan Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ ist derzeit planungsrechtlich unterschiedlich zu beurteilen (s. nachfolgende Darstellung).



Nach den bisher erfolgten Freistellungen gem. § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) beurteilen sich die freigestellten Flächen des Bahngeländes gem. § 34 bzw. § 35 BauGB. Die sich in Aufstellung befindliche Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 96 hat (s. Pkt. 4.3) keine Auswirkungen auf die naturschutzrechtliche Beurteilung, da diese Flächen heute als Verkehrsflächen oder als Gebäudefläche genutzt werden. Zukünftig werden diese Flächen als Verkehrsfläche genutzt und sind entsprechend festgesetzt.

Der Bebauungsplan Nr. 248 begründet für die Flächen, die heute gem. § 34 u. 30 BauGB zu beurteilen sind, keine stärkeren Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder in das Landschaftsbild, als sie auf der Grundlage des bestehenden Planungsrechtes nicht bereits zulässig wären.

Flächen die heute planungsrechtlich gem. § 35 BauGB zu beurteilen sind, werden derzeit teilweise temporär als Buswartepplätze bzw. Stellplatzanlage genutzt. Große Flächenanteile bilden durch Abbruch entstandene Brachflächen. Diese Flächen haben keine Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes bzw. für das Landschaftsbild.

Die Flächen auf den durch den Bebauungsplan Nr. 248 erstmals theoretisch Eingriffe begründet werden könnten, sind identisch mit der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Grünfläche. Bei dieser Fläche handelt es sich heute um eine teilweise mit Gehölzen bestandene Böschungfläche und in einem kleineren Bereich um eine Brachfläche (Bauschuttdeponie).



Der Böschungsbereich wird erhalten. In seinem derzeitigen Bestand wird nicht eingegriffen.

Unabhängig von der Fragestellung, ob Flächen der Eingriffs- Ausgleichsregelung des BNatSchG unterliegen, hat der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 248, bis auf die oben angesprochene Böschungfläche, keine Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Im Wesentlichen handelt es sich um bebaute Flächen, Brachflächen, Straßenflächen, und Stellplatzanlagen.

Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder in das Landschaftsbild erfolgen, wie oben dargestellt, nicht.

- Denkmalschutz / Baukultur

Durch die Planung werden Belange des Denkmalschutzes und der Baukultur nicht berührt.

- Wirtschaft

Durch die Planung werden Belange der Wirtschaft nicht negativ berührt.

- Sachgüter

Mit den getroffenen Flächenfestsetzungen wird in das Gebäude Bahnhofstraße 1 und in den Busbahnhof bewusst eingegriffen. Die Gebäude befinden sich im Eigentum der Stadt Gummersbach bzw. im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Gummersbach mbH (100%-töchter der Stadt).

- Sonstige von der Gemeinde beschlossene Entwicklungskonzepte

Für das Plangebiet besteht ein Nahversorgungs- und Zentrenkonzept als ein gem. § 1 (6) Nr. 11 BauGB als bei der Planung zu beachtendes städtebauliches Entwicklungskonzept. Der Bebauungsplan Nr. 248 hat jedoch keine Auswirkungen auf das Nahversorgungs- und Zentrenkonzept.

7. Bebauungsplaninhalt

7.1 Aufschiebende Bedingung

Teile des Planbereiches stehen unter einer aufschiebenden Bedingung. Diese Fläche unterliegt derzeit noch dem Fachplanungsvorbehalt gem. § 38 BauGB. Die Freistellung gem. § 23 AEG wurde beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Entsprechend dem derzeitigen Erkenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass eine Freistellung kurzfristig erfolgt. Von der aufschiebenden Bedingung sind Flächen des geplanten Busbahnhofs (Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung) betroffen. Die Abgrenzung zwischen den festgesetzten Verkehrsflächen und der nachrichtlichen Übernahme „Bahnanlage“ entspricht dem derzeitigen Abstimmungsstand zwischen der Stadt Gummersbach, der DB-AG und dem Eisenbahnbundesamt.

Wie unter Pkt. 6.1 bereits ausgeführt, ist für die fußläufige Anbindung des vorhandenen Bahnsteiges ein weiteres Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren gem. dem Allgemeinen-Eisenbahngesetz (AEG) erforderlich. Aus diesem Genehmigungsverfahren kann sich eine andere Abgrenzung der zukünftigen planfestgestellten Fläche ergeben.

Soweit Flächen aus der festgesetzten Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Busbahnhof“ benötigt werden, dient diese Festsetzung auch der Flächensicherung für einen neuen Zugang des Bahnsteiges. Es liegen keine Erkenntnisse vor, die diese prognostische Zielsetzung der DB-AG als Planungsträger erschüttern könnten. Der geplante Umbau des Bahnsteigs ist Bestandteil des Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2). Die Festsetzung der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung steht dem geplanten Bahnsteigszugang nicht entgegen.

Soweit Flächen, die für den geplanten Busbahnhof als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt sind, nicht in vollem Umfang „freigestellt“ werden können, wird die Restfläche nicht funktionslos. Der geplante Busbahnhof wäre flächenmäßig zu reduzieren.

Sollte die Bedingung nicht bis zum festgesetzten Zeitpunkt erfolgen, bleiben die festgesetzten Nutzungen dauerhaft unzulässig.

Der übrige Teil des Bebauungsplanes würde nicht funktionslos. Die getroffenen Festsetzungen sind weiter geeignet, die städtebauliche Ordnung zu gewährleisten.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst räumlich einen Teilabschnitt eines einheitlichen Plankonzeptes (s. 1. Planungsanlass) und ist überwiegend Bestandteil eines Stadtumbaugebietes gem. 171a BauGB. Auf Grund des notwendigen zeitlichen Vorlaufs zur

technischen Abstimmung der Erschließungsanlagen, zur planerischen Umstrukturierung der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen und zur zeitlichen Koordinierung der MOF 2- Maßnahmen der DB-AG mit der Verlegung des Busbahnhofes liegt eine städtebauliche Sondersituation vor. Auf Grund dieser städtebaulichen Sondersituation wird zur Bewältigung des planerischen Zieles das Instrumentarium des § 9 Abs. 2 BauGB in Form einer aufschiebenden Bedingung angewendet. Der Eintritt der Bedingung ist hinreichend wahrscheinlich. Da sich die von der aufschiebenden Bedingung betroffenen Flächen, bis auf einen kleinen Streifen innerhalb des geplanten Busbahnhofes, bereits im Eigentum der Stadt bzw. der Entwicklungsgesellschaft Gummersbach mbH befinden, führt das Planungsinstrumentarium der aufschiebenden Bedingung auch nicht zu einer „Bausperre“.

7.2 Verkehrsflächen (gemäß § 9 (1) Nr. 11 BauGB)

Die festgesetzten Verkehrsflächen beruhen auf dem nachstehend dargestellten Entwurfskonzept:



Entwurf
Donner u. Marenbach, Wiehl
Planungsstand 14.12.2011

Die festgesetzten Verkehrsflächen gliedern sich in eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderer Zweckbestimmung „Busbahnhof“ und in „sonstige“ öffentliche Verkehrsflächen (hier Straßenflächen, Bürgersteige, ...). Auf eine weitere interne Aufteilung der Verkehrsflächen wurde verzichtet, da sich aus der mittelfristigen bis langfristigen Verkehrsentwicklung, Veränderungen des Spurenbildes bzw. der Betriebsabläufe auf dem Busbahnhof ergeben könnten.

Die Veränderungen hinsichtlich der Anbindung der „Kleinen Bergstraße“ an das örtliche Straßennetz (Führung über die Emilienstr.) berücksichtigen den Höhenunterschied zum geplanten örtlichen Hauptverkehrzug und seine prognostizierte Verkehrsbelastung.

Zur eindeutigen Bestimmung der Verkehrsflächen dienen die Festsetzung der Straßenachsen und deren Höhenlage. Die Festsetzung der Höhenlage ist darüber hinaus für die Immissionsprognosen erforderlich.

Alle festgesetzten Verkehrsflächen sind öffentliche Verkehrsflächen.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Verkehrsplanung siehe Pkt. 6 Ziel und Zweck der Planung.

7.3 Öffentliche Grünflächen gem. § 9 (1) Nr. 15 BauGB

Die Böschungfläche zwischen der heute bereits bestehenden Kleinen Bergstraße und dem geplanten örtlichen Hauptverkehrszug wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt und ist nicht Bestandteil der Verkehrsfläche. Die innerhalb dieser Fläche liegende gärtnerische Nutzung soll aufgegeben werden.

7.4 Private Grünflächen gem. § 9 (1) Nr. 15 BauGB

Innerhalb der unter Pkt. 7.7 genannten öffentlichen Grünfläche liegt ein privates Grundstück, das als Garten genutzt wird. Durch die getroffene Festsetzung wird die Nutzung berücksichtigt.

7.5 Nachrichtliche Übernahme

Teilbereiche der derzeit noch planfestgestellten Flächen werden als nachrichtliche Übernahme –Bahnanlagen- in den Bebauungsplan übernommen. Die Flächenabgrenzung entspricht dem derzeitigen Abstimmungsstand zwischen der Stadt Gummersbach und der Deutschen Bahn AG bzw. dem Eisenbahnbundesamt.

8. Flächenbilanz

Das Plangebiet weist eine Gesamtfläche von 48288 qm auf.

Festsetzungen	ha (neu)
Nachr. Übernahmen Bahnanlagen	1,46
Grünfläche(öffentlich)	1,03
Grünfläche(privat)	0,10
Verkehrsflächen (Straßen)	1,25
Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung	0,96
Verkehrsgrün	0,03
SUMME	4,83

9. Maßnahmen, Kosten, Finanzierung und Bodenordnung

Mit diesem Bebauungsplanverfahren sind für die Stadt Gummersbach nachfolgende Kosten verbunden:

- Bau des örtlichen Hauptverkehrszuges
- Anpassungen der bestehenden Straßen
- Bau des Busbahnhofes
- Anpassungen der Verkehrstechnik
- Kanalbaumaßnahmen
- sonstige Versorgungsanlagen
- Anpassung der Bahnanlagen im Rahmen der Freistellung
- Grunderwerb
- Passive Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der 16. BImSchV

Die Kosten werden durch die Stadt Gummersbach, die Stadtwerke Gummersbach und durch das Land NRW im Rahmen der Städtebauförderung und entsprechend dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz getragen.

Die für die Umsetzung der Planung benötigten Grundstücksflächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Gummersbach bzw. im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Gummersbach mbH, einer 100%-tigen Tochterfirma der Stadt. Über den notwendigen weiteren Ankauf von Bahnflächen werden derzeit Verhandlungen mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft geführt. Der heute existierende Bürgersteig vor dem Gebäude Bahnhofstr. 2-4 befindet sich im Privatbesitz. Es wird angestrebt, diese Grundstücksfläche zu erwerben.

Der heute existierende Bürgersteig bzw. die Taxenwarteplätze vor dem Gebäude Wilhelm-Breckow-Allee 1 -3 befinden sich im Privatbesitz. Es bestehen vertragliche Regelungen, die eine entsprechende Nutzung dauerhaft sichern. Es wird dennoch angestrebt, diese Grundstücksfläche zu erwerben

Soweit für die Umsetzung dieses Planes öffentlich benötigte Flächen nicht freihändig erworben werden können, bildet der Bebauungsplan Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ die rechtliche Grundlage für Maßnahmen der Bodenordnung.

Eine Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der 16. BImSchV innerhalb des Bebauungsplanes kann nicht erfolgen, da § 9 Abs. 1 BauGB hierzu keine Ermächtigungsgrundlage enthält. Eine Festsetzung ist auch nicht erforderlich, da die Anspruchsvoraussetzungen Kraft Gesetz bestehen.

10. Abwägungsmaterialien

- Gutachten der Firma Runge + Kuchler (Verkehrsprognose)
- Gutachten der Firma ACCON Köln (Immissionsprognose / Verkehrslärm)
- Gutachten der Firma ACCON Köln (Immissionsprognose / Lufthygiene)
- Gutachten Dipl. Ing. Galunder (artenschutzrechtliche Vorprüfung)
- Gutachten der Firma Mull&Partner (Umgestaltung des Bahnhofsgeländes)
- Sicherheitsaudit, Planerbüro Südstadt
- Ing. Büro Geiger & Hamburgier GmbH, Stellungnahme Knotenausbau

Stadt Gummersbach
Fachbereich Stadtplanung
i.A.

Risiken

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 05.06.2012 beschlossen, die vorstehende Begründung dem Bebauungsplan Nr. 248 „Gummersbach – Bahnhofsbereich“ beizufügen.

Bürgermeister

Siegel

Stadtverordneter